**28 НОЯБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### КОММЕРСАНТ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2018.11.28; ОТ ЧАСТНОГО СЕРДЦА; В РАМКАХ НАЦПРОЕКТОВ БИЗНЕС УВЛЕЧЕН СУБСИДИЯМИ, МНОГОЭТАЖКАМИ И АРКТИКОЙ

28 ноября на совещании у президента Владимира Путина с правительством будут обсуждены частные инвестиции в нацпроекты. К совещанию рабочая группа администрации президента, правительства и РСПП подготовила список из почти тысячи инвестпроектов на общую сумму возможных инвестиций 80,7 трлн руб. Впрочем, «инвестиционный рывок» пока выглядит невпечатляющим: частных инвестиций в общей сумме ровно половина, инвесторы в основном хотят вкладываться в жилищное строительство с господдержкой и ждут от правительства вложений в нужную их промышленным проектам инфраструктуру.

Тема частных инвестиций в приоритетные национальные проекты существует с весны 2018 года, несмотря на то что новое правительство с мая формировало большинство нацпроектов (за исключением экологического и культурного) и инфраструктурную программу как преимущественно бюджетные. После дискуссий августа–сентября 2018 года о «распределении сверхприбылей несырьевых экспортеров» (см. “Ъ” от 10 и 29 августа и 17 октября) под руководством первого вице-премьера Антона Силуанова, помощника президента Андрея Белоусова и главы Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) Александра Шохина создана «рабочая группа по содействию реализации новых инвестпроектов». Общим компромиссом при обсуждении «списка Белоусова» стала идея подготовки списка инвестпроектов, которые могли бы стать частью нацпроектов или координироваться с ними. “Ъ” ознакомился с презентацией рабочей группы от 21 ноября, в которой приводится общая статистика собранных предварительных заявок на инвестиционные проекты, большая часть из которых с нацпроектами интегрирована: очевидно, что на совещании президента с правительством 28 ноября будут обсуждаться в том числе они.

В статистическом измерении совокупность инвестпроектов выглядит даже пугающе внушительно: в течение квартала рабочая группа получила заявки по 981 проекту на общую сумму вложений (преимущественно до 2024–2025 годов) 80,7 трлн руб. Совместных частно-государственных проектов половина (489), в них заявлено 29,4 трлн руб. инвестиций, из которых 22,4 трлн руб.– частные, 7 трлн руб.– государственные и муниципальные. Парадоксально, но частные проекты «с поддержкой государства» (их 492) требуют в пять-шесть раз больший объем госрасходов, чем совместные: 33,2 трлн руб. госвложений на 19,1 трлн руб. частных инвестиций. Треть проектов (на 15,5 трлн руб.) пришли из 52 регионов, остальные – федеральные.

Впрочем, на практике «портфели №1 и №2» инвестпроектов (это внутренняя терминология рабочей группы) выглядят менее оптимистично. Крупнейшая составляющая портфеля – заявки на «комплексную жилую застройку территорий» с общей суммой 30,4 трлн руб., на транспортную инфраструктуру и добычу приходится по 10–11 трлн руб. Фактически главное инвестиционное пожелание бизнеса – субсидии государства на новую огромную жилищную программу. Очевидно, что эта идея (в том числе, видимо, включающая в себя масштабное субсидирование ипотеки на многие сотни миллиардов рублей) вызовет обоснованное сопротивление Белого дома: сейчас ипотечное кредитование развивается двузначными в процентах цифрами без значимой господдержки. В целом господдержку по всем проектам группа оценивает в 3,6 трлн руб.– в основном это субсидирование кредитов, компенсации и госинфраструктура.

В транспортном списке проектов обращает на себя внимание крупная (594 млрд руб. инвестиций) заявка ВЭБа, ЗАО РНХ и НПФ «Лидер» на строительство частной платной автодороги «Меридиан» для обслуживания автогрузового транзита Китай–Европа на территории РФ. Госинвестиций она не запрашивает. В числе проектов много заявок НОВАТЭКа на проекты, связанные с расширением экспорта СПГ (крупнейший – «Арктик СПГ-2» стоимостью 1,3 трлн руб., без госвложений), и проекты, связанные с развитием Севморпути. В сумме раздел «арктические недра» составляют заявки на 4,4 трлн руб.

Большинство «отраслевых» инвестпроектов, связанных с нацпроектами, предсказуемо являются предложением государству осуществить инфраструктурное строительство, объекты которого позволят реализовывать частные промышленные greenfield-проекты.

Крупных технологичных проектов в списках немного. Это, в частности, проект создания на базе «Росатома» импортозамещающих производств для разработки нефтяных месторождений баженовской свиты, новый ЦБК группы СВЕЗА в Вологодской области, проект строительства консорциумом рыбоперерабатывающих компаний нового рыболовецкого флота. В экологическом нацпроекте крупные компании предсказуемо запрашивают увеличения в сравнении с паспортом нацпроекта госинвестиций в достижение целей – лишь НЛМК уведомил рабочую группу о самостоятельном проекте по строительству электростанции на конвертерном газе стоимостью 35 млрд руб. Часть нацпроектов (например, медицинский, культурный – последний предполагает в паспорте подавляющую долю негосударственных вложений) в «портфелях» рабочей группы не упоминается вообще.

Происходящее выглядит вполне закономерно. Сама по себе идея «обращения сверхдоходов в инвестиции» спустя полгода обсуждений свелась к тому, что в условиях России бизнес готов или реализовывать уже имеющиеся собственные проекты, в которых ему почти не нужно государство, или ждет от государства вложений, выгодных в первую очередь ему. Отметим, что в интервью “Ъ” 24 октября это прямо констатировал глава «Норникеля» Владимир Потанин: «Для нас открылась более широко дверь в получении льгот по важным проектам, которые соответствуют приоритетам майских указов». Симптоматично, что это правило, исходя из списков рабочей группы, действует теперь и в отношении госкомпаний. Впрочем, крупнейшие из них – «Роснефть», «Газпром», «Транснефть», «Ростех» – в заявках практически отсутствуют.

<https://www.kommersant.ru/doc/3813037>

### КОММЕРСАНТ; ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ, ЮЛИЯ ТИШИНА; 2018.11.28; В «СПИСКЕ БЕЛОУСОВА» ПОЯВИЛИСЬ ЛИНИИ; ИНТЕРНЕТ-КОМПАНИЯМ ПРЕДЛОЖАТ ИНВЕСТИРОВАТЬ В ИНФРАСТРУКТУРУ

Рабочая группа по содействию реализации новых инвестпроектов компаний из «списка Белоусова» рассмотрит целый ряд инициатив, связанных с высокими технологиями. Среди них – создание линии транзита трафика между Европой и Азией за 13,1 млрд руб., а также разработка и внедрение отечественных информационных систем для промышленности за 23,2 млрд руб. В качестве потенциальных инвесторов подобных проектов рассматриваются МТС, «МегаФон», «Яндекс» и Mail.Ru Group.

В России может быть построена новая кабельная линия для транзита трафика между Европой и Азией, следует из материалов, представленных на рассмотрение рабочей группы по содействию реализации новых инвестпроектов (есть у “Ъ”). Она будет проходить от границы с Финляндией до Китая и Монголии, ее пропускная способность составит 8 Тбит/c. Проекту предложат меры господдержки, включая налоговые преференции. Его бюджет составит 13,1 млрд руб., включая 10,1 млрд руб. частных инвестиций. В качестве потенциальных инвесторов в материалах указаны Mail.Ru Group, «Металлоинвест», «МегаФон», АФК «Система», МТС, «ЭР-Телеком» и «Яндекс».

Они же перечислены и в проекте по развитию семейства программных продуктов для отечественной промышленности. Он подразумевает создание и внедрение цифровой платформы искусственного интеллекта, а также пакета инженерного анализа и суперкомпьютерного моделирования «Логос» (уже разработан структурой «Росатома»). Бюджет проекта – 23,2 млрд руб., включая 11,9 млрд руб. госинвестиций.

Инвесторами проектов в области связи могут стать и компании из сферы ТЭКа и добывающих отраслей: «Роснефть», «Новатэк», «Газпромнефть», «Норильский никель», «Восток Уголь», «Росатом», Независимая нефтегазовая компания, ЛУКОЙЛ. Речь идет о создании инфраструктуры связи c пропускной способностью 10 Гбит/с до ключевых территорий и портов Ямало-Ненецкого автономного округа и полуострова Таймыр за 12,5 млрд руб. частных инвестиций. На базе этой инфраструктуры предлагается предоставлять услуги для портов, а также развлекательные сервисы и цифровую медицину. Потребителями станут сами ключевые инвесторы, следует из материалов.

Кроме того, рабочей группе предложили проект «роботизированного фулфилмента» для «Почты России», который подразумевает строительство опорной инфраструктуры для электронной коммерции. Согласно имеющимся у “Ъ” материалам, ФГУП хочет оказывать услуги фулфилмента на базе логистических центров. Проект потребует 4,6 млрд руб. частных инвестиций от инвесторов «с интересом в рынке электронной коммерции». Представитель «Почты России» подтвердил, что проект был вынесен на заседания рабочей группы по инициативе компании. «Мы рассматриваем различные варианты технологий и источники инвестиций в проекты, связанные с обработкой заказов, которые генерирует электронная коммерция. В том числе с применением роботизации»,– уточнили в компании. В режиме фулфилмента будут работать 17 из 38 логистических центров, которые «Почта России» начала развивать на базе совместного предприятия с ВТБ, пояснили во ФГУПе. «Предложение о «роботизированном фулфилменте» является дополнением к проекту построения логистических центров. Однако выделяемые деньги на данный проект в обозначенном размере 4.6 млрд руб. предоставляются не ВТБ»,– сообщили “Ъ” в пресс-службе банка.

Проекты линии трафика Европа–Россия–Азия, а также создания современной цифровой инфраструктуры Северного морского пути предложены «Ростелекомом», рассказал “Ъ” источник, близкий к руководству компании. «Проекты прошли отбор и согласование с ВЭБом, Российским союзом промышленников и предпринимателей и Российским фондом прямых инвестиций, которые оценили их важность и возможную окупаемость»,– рассказал он. Сейчас, по словам источника, ведутся обсуждения между получателями средств и возможными соинвесторами о юридическом формате инвестирования. Механизм должен быть выработан к середине декабря и согласован с правительством, уточняет собеседник.

При этом представители некоторых компаний, указанных потенциальными инвесторами строительства кабельной линии между Европой и Азией и развития софта для промышленности, сообщили “Ъ”, что впервые слышат об этих проектах. «Металлоинвест» при этом планирует обширную программу развития, предусматривающую инвестиции в другие проекты на 507 млрд руб. в ближайшие десять лет, напомнил представитель компании. В АФК «Система», МТС, «Яндексе», «ЭР-Телекоме», «МегаФоне», Mail.Ru Group и «Ростелекоме» отказались от комментариев. Глава Минкомсвязи Константин Носков не ответил на звонок “Ъ”.

Спрос на транзит трафика между Европой и Азией есть, отмечает партнер «Делойт», руководитель направления по работе с операторами связи в СНГ Антон Шульга: за последние пять лет объем трафика там вырос примерно в два раза. Это больше всего нужно транснациональным игрокам, сфера интересов которых выходит сильно дальше стран СНГ и которым нужна диверсификация, в частности для надежности их сервисов, поясняет эксперт. Даже если проект не потребует прокладки нового оптоволоконного кабеля, необходимы будут очень существенные инвестиции в сетевое оборудование, предупреждает он. Впрочем, предложения по снижению затрат за счет налоговых льгот и ускорения согласований должны позитивно сказываться на рисках проекта и сделать его более привлекательным для инвесторов, считает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/3813000>

### ТАСС; 2018.11.27; МЕДВЕДЕВ НАЗНАЧИЛ ИГОРЯ КОСТЮЧЕНКО ЗАМГЛАВЫ РОСАВТОДОРА

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение о назначении Игоря Костюченко заместителем главы **Федерального дорожного агентства** (**Росавтодор**а). Документ опубликован во вторник на сайте правительства.

«Назначить Костюченко Игоря Владимировича заместителем руководителя **Федерального дорожного агентства**», - говорится в распоряжении.

Согласно информации на сайте **Минтранса** РФ, до этого назначения Костюченко занимал должность директора департамента государственной политики в области дорожного хозяйства министерства.

<https://tass.ru/politika/5840755>

### ТАСС; 2018.11.27; ИСТОЧНИКИ: КОЗАК 27 НОЯБРЯ ЗАСЛУШАЕТ ИДЕИ НЕЗАВИСИМЫХ АЗС ПО СТАБИЛИЗАЦИИ РЫНКА ТОПЛИВА

Вице-премьер РФ Дмитрий Козак 27 ноября встретится с представителями независимых сетей АЗС, чтобы обсудить текущую ситуацию на рынке топлива, сказали ТАСС три источника в отрасли.

Встреча организована по инициативе Российского топливного союза. По словам собеседников ТАСС, независимые компании планируют выступить с инициативами по стабилизации топливного рынка. Детали они не уточнили.

Кроме того, будет обсуждаться текущая ситуация на топливном рынке и перспективы его развития, сообщил один из собеседников. Последний раз, по его словам, Козак совещался с представителями сетей АЗС месяц назад. Представитель Козака не прокомментировал эту информацию.

<https://tass.ru/ekonomika/5840352>

### ТАСС; 2018.11.27; ОНФ НА СЪЕЗДЕ ПРЕДСТАВИТ МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ ДЛЯ КОНТРОЛЯ ЗА ИСПОЛНЕНИЕМ МАЙСКИХ УКАЗОВ

Активисты Общероссийского народного фронта (ОНФ) планируют на съезде, который пройдет 29 ноября в Москве, представить мобильное приложение, помогающее контролировать исполнение майских указов президента РФ Владимира Путина. Об этом сообщили журналистам во вторник в пресс-службе движения.

«На съезде ОНФ мы планируем запустить технологическую новинку. Это будет мобильное приложение «Народный контроль», которое позволит любому человеку оценить, как исполняются задачи и достигаются целевые показатели майского указа в его регионе», - приводит пресс-служба слова руководителя исполкома организации Алексея Анисимова.

По его словам, приложение позволит ОНФ расширить число экспертов и привлечь к работе «как можно больше неравнодушных жителей страны». «Напомню, что Владимир Путин в октябре поручил ОНФ контролировать исполнение майского указа, и чем больше в этом процессе будет задействовано участников, тем больше шансов появляется на оперативную и объективную оценку происходящих изменений. Каждый скачавший приложение станет народным контролером, сможет принять участие в этой работе, в наших мероприятиях и внести свой вклад в благополучие своей семьи и страны», - добавил Анисимов.

Как напомнили в пресс-службе, ключевым вопросом форума станет организация народного контроля за исполнением майского указа президента и реализацией 12 национальных проектов, определенных этим документом. «Еще одной задачей съезда ОНФ будет избрание нового состава Центрального штаба движения», - отмечается в сообщении.

Ожидается, что на съезд приедет более 4 тыс. человек со всей страны: федеральные и региональные эксперты ОНФ, активисты и народные контролеры, представители волонтерских и добровольческих организаций, а также финалисты конкурса «Лидеры России» и доверенные лица главы государства, говорится в пресс-релизе.

<https://tass.ru/obschestvo/5839687>

На ту же тему:

<https://rns.online/society/ONF-zapustit-prilozhenie-Narodnii-kontrol-2018-11-27/>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.27; ВТБ, РЖД И «ТРАНСТЕЛЕКОМ» ПОДПИШУТ СОГЛАШЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ ЕДИНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ КАРТЫ

ВТБ, РЖД и «Транстелеком» подпишут соглашение по проекту единой транспортной карты в ходе инвестиционного форума компании «ВТБ Капитал» «Россия зовёт!» в среду, следует из программы форума.

Церемония подписания соглашениям состоится около 12.15 мск. Других подробностей в программе не приводится.

Единая транспортная карта (ЕТК) разрабатывается компанией «Транстелеком». Она представляет собой проездной документ, действующий по всей инфраструктуре «Российских железных дорог». Благодаря встроенному чипу, на карту можно записывать билеты и проездные для прохода через турникеты. Кроме того, пассажир сможет оплатить через POS-терминал в поезде любые услуги или товары при помощи ЕТК.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ.; 2018.11.27; ЕДИНОЕ ЦИФРОВОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРОСТРАНСТВО МОЖЕТ БЫТЬ СОЗДАНО НА «ДОВЕРЕННОЙ СРЕДЕ» SAFENET

Единое цифровое транспортное пространство может быть создано на «доверенной среде» рабочей группы Национальной технологической инициативы (НТИ) SafeNet, рассказал в интервью РИА Новости президент некоммерческого партнерства «Руссофт», руководитель SafeNet Валентин Макаров.

Председатель правительства РФ Дмитрий Медведев на совещании по вопросам цифровой трансформации транспортного комплекса в пятницу заявил, что сейчас главная цель в этой сфере – формирование в России единого цифрового транспортного пространства. До того он подписал ряд распоряжений об утверждении дорожных карт реализации направлений НТИ, в том числе «Автонет», а также SafeNet – направления в рамках нацпрограммы «Цифровая экономика», отвечающего за рынок новых персональных систем безопасности.

«Переговоры (о создании такого пространства на базе SafeNet – ред.) пока идут на уровне рабочей группы «Автонет». Я думаю, что мы в этих переговорах продвинемся… Мы также принимаем участие в переговорах», – сообщил он в преддверии IV ежегодного форума RUSSOFT Leadership Forum.

«Доверенная среда» подразумевает создание линейки программного обеспечения и процессоров с высоким уровнем защиты, удаленный доступ к которым не смогут получить другие страны. «Платформа позволит передавать зашифрованную информацию и «ключи», чтобы можно было контролировать взаимодействие объектов и гарантировать безопасность», – пояснил Макаров.

Тестировать работу технологий в рамках этого пространства планируется на полигоне «Автонет» и ФГУП «НАМИ» в подмосковном Дмитрове. «Какое-то время нужно, чтобы мы интегрировали наши предложения в то, что делает «Автонет». Мы думаем, что как раз на полигоне «Автонет» мы будем отрабатывать технологии», – заключил Макаров.

РИА Новости медиагруппы «Россия Сегодня» выступает официальным информационным агентством форума RUSSOFT Leadership Forum.

### RNS; 2018.11.27; ОПЕРАТОР СИСТЕМЫ ЭРА-ГЛОНАСС ЗАФИКСИРОВАЛ РОСТ ВЫЗОВОВ ИЗ-ЗА ПОГОДЫ

Контакт-центр «ГЛОНАСС», оператор системы ЭРА-ГЛОНАСС, на протяжении последней недели фиксирует рост количества вызовов, при которых требуется привлечение экстренных оперативных служб, сообщили в операторе.

«Наибольший рост количества вызовов зафиксирован в субъектах, где происходили резкие ухудшения погодных условий. Ежесуточное количество дорожных происшествий, регистрируемых в системе ЭРА-ГЛОНАСС, достигло 100 – и это при общем количестве 8 300 вызовов в сутки», - говорится в сообщении.

Зимой количество вызовов выше в среднем на 30-40%, чем в благополучные с точки зрения дорожной ситуации сезоны. В дни снегопадов, гололедов количество всех вызовов может вырасти и более чем на 50%, пояснили в пресс-службе оператора.

Система ЭРА-ГЛОНАСС позволяет вызвать на место происшествия службы экстренного реагирования в ручном или в автоматическом режиме. Система определяет и оперативно передает в службы экстренного реагирования координаты ДТП. Время передачи информации о ДТП из системы ЭРА-ГЛОНАСС службам экстренного реагирования по данным оператора не превышает 19 секунд.

В системе зарегистрировано более 2,9 млн автомобилей.В настоящее время оператор системы принял более 2 млн вызовов, из них по 22,7 тыс. случаев потребовалась помощь экстренных служб. Почти половина из них поступила в автоматическом режиме в результате ДТП.

<https://rns.online/transport/Operator-sistemi-ERa-GLONaSS-zafiksiroval-rost-vizovov-iz-za-pogodi-2018-11-27/>

### ТАСС; 2018.11.27; КОМИТЕТ ПЕТЕРБУРГА ПРИЗВАЛ СОЗДАТЬ МАРШРУТ РЕЛЬСОВОГО ТРАНСПОРТА ДО ПУЛКОВА К 2023 ГОДУ

Строительство скоростной трамвайной линии или аэроэкспресса либо продление ветки метрополитена до петербургского аэропорта Пулково необходимо завершить к 2023 году. Такое мнение в беседе с ТАСС выразил глава комитета по транспорту Санкт-Петербурга Александр Головин.

В ближайшие две недели, по его словам, комитет представит врио губернатора Петербурга Александру Беглову оценку нескольких вариантов повышения транспортной доступности аэропорта. Среди них - строительство скоростной трамвайной линии от станции метро «Купчино» протяженностью 11,2 км, аэроэкспресса, метро, а также автобусное сообщение. Комитет определит себестоимость и сроки реализации каждого из проектов.

«Уже понятно, что внеуличный транспорт (рельсовый транспорт по маршруту аэропорт Пулково) после 2023 года - необходим», - сказал Головин.

Конкурс на аэроэкспресс продлен

Во вторник комитет по инвестициям повторно продлил срок принятия заявок на конкурс по созданию и эксплуатации линии аэроэкспресса до 30 января 2019 года, это уже второе продление с запуска конкурса, итоги которого теперь планируется подвести 30 мая 2019 года. Как пояснил журналистам вице-губернатор Санкт-Петербурга Игорь Албин в рамках I Международного форума транспортной инфраструктуры, очередной перенос вызван необходимостью проработки «надлежащих финансово-экономических обоснований».

В первый раз сроки перенесли в связи с обращением руководства ОАО «РЖД» в адрес правительства Санкт-Петербурга, поскольку город не получил от монополии одобрение на строительство аэроэкспресса Пулково - Витебский вокзал. В РЖД считают, что начальной станцией должен быть Балтийский вокзал.

По словам Головина, комитет по транспорту до сих пор не согласовал с холдингом маршрут линии. «Для нас понятно, что интерес ОАО «РЖД» к Балтийскому вокзалу связан, прежде всего, с организацией и развитием этой зоны под грузовое движение, и никак не связан с пассажирскими перевозками», - отметил глава комитета.

В то же время, как ранее сообщала администрация Санкт-Петербурга, проект продления ветки метрополитена до аэропорта не учтен в генплане города, хотя отраслевая схема развития метро после 2025 года предусматривает продление Кировско-Выборгской линии.

Автобусы - дешевле

По словам вице-губернатора Санкт-Петербурга, «организация нормального автобусного сообщения - копеечные затраты». «Мы даже без допфинансирования решим эту задачу <…> Обустройство соответствующей инфраструктуры обойдется в 250-300 млн рублей», - сказал журналистам Албин.

Сейчас транспортное сообщение с Пулково обеспечивает два маршрута «Пассажиравтотранс» - №39 и №39Э, по которым курсирует 25 автобусов. По данным администрации Санкт-Петербурга, ежемесячно услугами перевозчика пользуется около 500-600 тыс. пассажиров. За 10 месяцев 2018 года перевезено 6,1 млн человек.

<https://tass.ru/ekonomika/5843028>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.27; KASPERSKY LAB ИНТЕРЕСУЕТСЯ СОЗДАНИЕМ ПРОДУКТОВ ДЛЯ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА

 «Лаборатория Касперского» интересуется созданием решений для безопасности морского и речного транспорта, сообщил в интервью РИА Новости директор по развитию бизнеса компании Александр Моисеев.

По словам Моисеева, «Лаборатория Касперского» планирует развивать и инвестировать в ряд новых технологий, в частности, в сфере безопасности критической инфраструктуры и транспорта – «автомобилестроение, авиация, морские и речные суда».

«Как и автомобили, корабли имеют компьютеризированные системы управления. Современным кораблем может управлять один человек, суда очень сильно обезлюдели. Возможно и создание автономных кораблей. Но работа с морским и речным транспортом у нас пока в исследовательской фазе», – рассказал представитель компании.

«Буквально 7 ноября вышел работать человек, который будет развивать направление транспорта, а также интернета вещей. Наша стратегическая цель – добиться того, чтобы в экосистеме интернета вещей устройства имели бы иммунитет к кибератакам. Чтобы атаки вредоносного ПО на них стали бы невозможны», – добавил он.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.27; РЕЖИМЫ ТОР И СВОБОДНОГО ПОРТА ДОЛЖНЫ ЗАРАБОТАТЬ В БУРЯТИИ И ЗАБАЙКАЛЬЕ С 2019 Г - ТРУТНЕВ

Режимы ТОР и Свободного порта должны заработать на территории вошедших в состав Дальневосточного федерального округа Бурятии и Забайкалья с начала 2019 года, заявил журналистам полпред президента РФ в ДФО Юрий Трутнев.

Президент РФ Владимир Путин в начале ноября подписал указ о передаче Бурятии и Забайкальского края из состава Сибирского федерального округа в Дальневосточный федеральный округ. Правительству поручено в трехмесячный срок привести свои акты в соответствие с настоящим указом.

«Я буду в Бурятии и Забайкалье послезавтра. Будем знакомиться субъектами. Ситуация там не очень простая, с отчетными данными познакомился. Поэтому и принято решение о передаче субъектов в ДФО. Это решение позволяет включить все институты поддержки. Мы за время работы создали 36 законов, которые создают преференциальные условия для развития экономики в ДФО, четыре института развития… Нам потребуется некоторое время, потому что в ряд законов нужно внести поправки, чтобы они начали работать в Бурятии и Забайкалье», – сказал Трутнев.

По его словам, Минвостокразвития взяло на себя обязательства, что эта работа будет выполнена до конца года.

«Соответственно, с начала будущего 2019 года и ТОР, и механизм свободного порта и остальные механизмы, выравнивание тарифов, должны работать на территории этих субъектов. Институты развития в работу должны включаться прямо сейчас», – добавил полпред.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.27; ФСТЭК РФ ПЛАНИРУЕТ ВВЕСТИ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НЕИСПОЛНЕНИЕ ЗАКОНА О КРИТИЧЕСКОЙ ИНФОРМИНФРАСТРУКТУРЕ

Федеральная служба по техническому и экспортному контролю (ФСТЭК) России планирует ввести ответственность за неисполнение закона о критической информационной инфраструктуре (КИИ, 187-ФЗ), заявила заместитель руководителя службы Елена Торбенко в ходе SOC-Форума.

«Будут изменения в законодательство за невыполнение требований 187-ФЗ, изменения в Кодекс об административных правонарушениях, предусматривающие наложение штрафов на организации, которые не выполняют требования закона. В частности, не проводят категорирование своих информационных систем», - сказала она.

При этом Е.Торбенко отметила, что в настоящее время наиболее сильно в выполнении требований 187-ФЗ продвинулись предприятия трех отраслей: энергетики, здравоохранения и ОПК. К числу отстающих ФСТЭК отнесла телеком и транспорт.

Кроме того, Е.Торбенко подчеркнула, что ряд компаний и организаций заняли выжидательную позицию: «В настоящее время закон не предусматривает ответственности за его неисполнение или за непроведение категорирования объектов КИИ».

Помимо этого, по ее словам, ФСТЭК столкнулась с тем, что часть бизнеса, владеющего объектами КИИ, не знает о том, что они подпадают под действие 187-ФЗ. Еще большей проблемой, по мнению Е.Торбенко, является то, что многие компании и организации просто не в курсе, что они являются владельцами КИИ и должны выполнять требования 187-ФЗ. «Для решения этой проблемы необходимо проведение инвентаризации, в том числе, ИТ-инфраструктуры организаций», - сказала она.

«Мы уже знаем о нескольких сотнях объектов, которые получат статус субъекта КИИ», - добавила Е.Торбенко.

Как сообщалось, закон о безопасности критической информационной инфраструктуры предусматривает подключение объектов КИИ к государственной системе обнаружения, предупреждения и ликвидации последствий компьютерных атак (ГосСОПКА). Также в законе оговаривается категорирование объектов КИИ, предъявление к ним, в зависимости от категории, соответствующих требований по обеспечению информационной безопасности.

Сам закон вступил в силу с 1 января текущего года. К настоящему времени подготовлена и принята значительная часть (всего их должно быть около 20) подзаконных нормативных актов, регламентирующих применение норм этого закона.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2018.11.28; ПОЧЕМУ БЫ И NET; ЭКСПЕРТЫ ОДОБРИЛИ ИСПЫТАНИЯ БЕСПИЛОТНИКОВ В МОСКВЕ

В Москве с декабря начнут испытывать беспилотные автомобили - постановление правительства РФ о проведении этого эксперимента было опубликовано в понедельник. Опрошенные «РГ» аналитики уверены: нормальные дороги для этих машин в столице есть. Только кидать беспилотник в московскую 9-балльную пробку все равно рановато.

Постановление правительства РФ стало прорывным, потому что до этого движение беспилотных машин по дорогам общего пользования вообще никак не регламентировалось. «Но и испытания все равно проводились, так как формально не были запрещены», - напомнил «РГ» завотделом журнала «За рулем» Игорь Моржаретто. В феврале «Яндекс» аккуратно протестировал такую машину в Хамовниках. За рулем был водитель, но он только контролировал поведение машины на всякий случай. В «Яндексе» сообщили, что тесты прошли удачно. Единственное - не везде зимой видно разметку, а именно ее считывают датчики беспилотника.

Теперь обкатывать машины нового класса можно официально. Пока заезды будут проходить в Москве и Татарстане. Постановление правительства официально закрепило требования к таким экспериментам: там описаны и технические параметры авто (в основном они касаются автоматической «начинки»), и требования к водителям-испытателям.

Как уточняется на официальном портале Ассоциации беспилотного транспорта «Автонет», в машине должны быть установлены видеорегистраторы, фиксирующие не только дорожную обстановку, но и действия водителя. Хоть машина и беспилотная, живые люди все равно будут сидеть за рулем. При этом в автомобиле должна быть специальная система, которая включает и выключает автопилот. Причем водитель должен иметь возможность «отключить рубильник» одним движением, ремень безопасности не должен ему мешать. Испытания решено проводить на базе ФГУП «НАМИ». Эксперты этого научного центра будут делать окончательные выводы, насколько безопасна подобная езда.

Эксперты, опрошенные «РГ», уверены, что постановление правительства на эту тему - само по себе прорыв. «Мир к этому идет, - комментирует Моржаретто. - И опубликованный документ показывает: страна не отстает от мировых трендов». Такие эксперименты, продолжает он, проходят по всему миру. И почему бы не провести их, скажем, в Москве? «Да, уже были первые аварии во время тестов, но не всегда они происходили «по вине» беспилотников», - говорит Моржаретто. По его оценкам, наиболее успешно такие машины обкатываются на базе завода «ГАЗ». Там они ездят между цехами на закрытой территории. «Беспилотный автомобиль важно несколько раз провезти по одному и тому же маршруту, - добавляет Моржаретто. - «Набить базу» - так этот процесс называют разработчики техники». Впрочем, подобные заезды на постоянной основе проводятся и в Москве, в Сколково. На закрытой территории все вроде бы хорошо, но как поведет себя беспилотник в городской среде?

Идеальные дороги для тестов - выезд в область по Киевскому шоссе или трассе «Дон»

- Прежде всего эти машины стоит испытывать на магистралях, где нет пересечений с другими дорогами и автобусных остановок, - поделился с «РГ» директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин. - Это трассы класса 1А и 1Б. И в Москве они есть! Идеальный тестовый полигон - выезд из Москвы по Киевскому шоссе, федеральная трасса «Дон». И та же М11 подходит на 100 процентов.

В часы пик беспилотники в Москве испытывать вряд ли стоит - солидарны Моржаретто и Блинкин. Хотя бы потому, что нет практического смысла. Беспилотники, продолжает Блинкин, идеальны там, где идет долгая прямая дорога и нет поворотов. В практическом смысле широко могут использоваться беспилотные фуры: от одной точки магистрали до другой они доедут «сами». А вот на склад по загруженному городу их может и должен вести уже «биологический» водитель, считает Блинкин. Словом, в необходимости испытаний сомнений нет практически ни у кого. А как скоро перейдем от тестов к полноценному движению беспилотников? Эксперты, опрошенные представителями «Автонет», разделились на два лагеря. Например, IT-советник генерального директора одной из крупнейших транспортных компаний Вячеслав Тимонин уверен: для внедрения беспилотников придется потратить еще лет 5-10. Этот срок потребуется для создания новой дорожной инфраструктуры. Директор по развитию бизнеса крупной логистической компании Владимир Серебряков же полагает, что у беспилотников есть все возможности для полноценного внедрения. Правда, в основном на закрытых заводских территориях. Причем диспетчеров, водителей и других специалистов нужно отправлять на профессиональную переподготовку уже в ближайшее время.

Кстати

Беспилотные машины будут маркированы знаком «А», сообщили в соцсетях со ссылкой на агентства - представители НТИ «Автонет». Эксперимент по внедрению беспилотников продлится до 2022 года. К этому времени, скорее всего, будут сформированы технические стандарты для беспилотников и соответствующие изменения в ПДД.

<https://rg.ru/2018/11/27/reg-cfo/eksperty-odobrili-ispytaniia-bespilotnikov-v-moskve.html>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.27; СТРАНЫ ЕАЭС ДОГОВОРИЛИСЬ НЕ ВЗИМАТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ НА ЭЛЕКТРОКАРЫ ДО 2020 Г

Страны Евразийского экономического союза (ЕАЭС) договорились упразднить транспортный налог для владельцев электрокаров до 2020 года, а также ввести ряд других льгот. Соответствующее распоряжение о плане мероприятий по стимулированию производства и использования электромобилей было утверждено в рамках заседания Евразийского межправительственного совета.

План предполагает, что помимо освобождения от уплаты транспортного налога, владельцы электрокаров смогут бесплатно парковаться на тех местах, где есть соответствующие зарядные устройства, бесплатно проезжать по платным дорогам, беспрепятственно передвигаться по полосам для общественного транспорта. Льготы планируется предоставлять не только автовладельцам, но и организациям, которые будут размещать на своей территории объекты зарядной и сервисной инфраструктуры для электрокаров.

Предполагается, что все меры будут действовать до конца 2020 года, однако конкретные сроки их реализации не уточняются. При этом, как отмечают в ЕЭК, принятие конкретных стимулирующих мер остается в компетенции национальных правительств стран-членов союза.

Помимо этого документа по итогам заседания были подписаны распоряжения «О разработке концепции применения специальных режимов в рамках реализации цифровой повестки Союза», «О ходе работы по устранению препятствий на внутреннем рынке ЕАЭС в 2017–2018 годах», решение о проекте решения Высшего евразийского экономического совета о бюджете ЕАЭС на 2019 год, а также ряд других документов.

ЕАЭС - международное интеграционное экономическое объединение, созданное на базе Таможенного союза и Единого экономического пространства и функционирующее с 1 января 2015 года. Сейчас членами ЕАЭС являются Россия, Армения, Белоруссия,

Казахстан и Киргизия.

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3812922>

### ТАСС; 2018.11.27; БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ В РОССИИ ОСНАСТЯТ СПЕЦЗНАКОМ

Беспилотные автомобили в России будут оснащены специальным знаком «А», означающим «Автономное вождение», в рамках эксперимента по эксплуатации таких машин, который пройдет в Москве и Татарстане. Об этом ТАСС сообщил пресс-секретарь НТИ «Автонет» Ярослав Федосеев.

«Проведение правового эксперимента поможет определить поведение всех участников дорожного движения и взаимодействие с высокоавтоматизированным транспортом. Для обеспечения безопасности каждый беспилотный автомобиль будет оснащен специальным знаком «А», что означает «Автономное вождение». За время проведения эксперимента необходимо определить экономическую модель использования высокоавтоматизированных транспортных средств, понять коммерческое использование и дальнейшее развитие рынка умной мобильности», - отметил он.

Новый знак полностью соответствует ГОСТу. Его можно официально использовать на автомобилях с высокой степенью автоматизации. Прототип этого знака будет представлен 30 ноября в рамках Urban Mobility Forum, получить его смогут все делегаты, однако количество знаков ограниченно. В дальнейшем знак будет общедоступным.

Ранее премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал постановление о проведении эксперимента по использованию на дорогах общего пользования беспилотных автомобилей. Эксперимент стартует с 1 декабря 2018 года на территории ряда мест в Москве и Татарстане. По его словам главы правительства, решение провести эксперимент на дорогах общего пользования объясняется необходимостью окончательно выработать изменения правил дорожного движения для таких транспортных средств.

О проведении эксперимента

Эксперимент по опытной эксплуатации беспилотников на дорогах общего пользования, который пройдет в Москве и Татарстане до 1 марта 2022 года, предусмотрен как реализация дорожной карты Национальной технологической инициативы «Автонет». Его участниками являются МВД РФ, Минпромторг РФ, ФГУП «НАМИ», рабочие группы НТИ «Автонет» - Ассоциация «ГЛОНАСС/ГНСС - Форум» и владельцы беспилотников.

Ранее правительство Москвы, компания «Яндекс», «Группа «ГАЗ», «Камаз» и ФГУП «НАМИ» уже подписали соглашение, направленное на развитие технологий беспилотного транспорта в Москве.

На основании результатов эксперимента Минпромторг должен разработать требования безопасности к инновационным транспортным средствам и методам их испытаний, а МВД сформировать и направить в правительство РФ предложения о целесообразности дальнейшего применения и развития опыта.

Национальная технологическая инициатива

Национальная технологическая инициатива (НТИ) - долгосрочная комплексная программа создания условий для обеспечения лидерства российских компаний на новых высокотехнологичных рынках. В апреле 2018 года глава правительства утвердил дорожные карты Национальной технологической инициативы на период до 2035 года по пяти направлениям, среди которых «Автонет» (беспилотный транспорт). Ее реализация должна привести к появлению в России разработок в сфере беспилотного транспорта и в целом в области интеллектуальных транспортных систем.

<https://tass.ru/ekonomika/5838561>

### ТАСС;2018.11.27; ВЛАСТИ ПОДМОСКОВЬЯ ПРЕДЛАГАЮТ ТЕСТИРОВАТЬ БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ В ЦЕНТРЕ НАМИ

Правительство Московской области ведет переговоры с Минпромторгом РФ об участии испытательного полигона Научно-исследовательского института в области автомобильной теории и технологии (ФГУП «НАМИ») в проекте по тестированию беспилотных автомобилей в России. Об этом журналистам сообщил заместитель председателя правительства Подмосковья Денис Буцаев.

Ранее премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал постановление о проведении эксперимента по использованию на дорогах беспилотных автомобилей. Эксперимент стартует с 1 декабря 2018 года на ряде территорий в Москве и Татарстане. По словам главы правительства, решение провести эксперимент на дорогах общего пользования объясняется необходимостью окончательно выработать изменения правил дорожного движения для таких транспортных средств.

«У нас была идея в отношении центра «НАМИ» в Дмитровском районе, это испытательный центр. Считаем, что мы можем в этом отношении стать частью пилота федерального по испытанию беспилотных автомобилей. Мы это обсуждаем в настоящий момент с Министерством промышленности и торговли РФ», - сказал Буцаев, отвечая на вопрос ТАСС.

Как сообщалось ранее, в Дмитровском районе Московской области на базе испытательного полигона Научно-исследовательского института в области автомобильной теории и технологии (ФГУП «НАМИ») планируется создать крупнейший автомобильный испытательный центр в России и вложить в него порядка 100 млн €. Как ранее отмечал Буцаев, через этот центр будет проходить любая машина, которая требует сертификации для российского рынка, он будет заниматься исследованиями и разработкой.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/5840845>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.27; ПРОЕКТ «MATRЁSHKA» НЕ БУДЕТ УЧАСТВОВАТЬ В ЭКСПЕРИМЕНТЕ ПО ТЕСТИРОВАНИЮ БЕСПИЛОТНИКОВ

Проект беспилотного автобуса «MatrЁshka», который развивает владелец производителя автобусов Volgabus Алексей Бакулин, не попадает под требования к участникам эксперимента по тестированию беспилотников в Москве и Татарстане и не будет участвовать в нем, рассказал РИА Новости представитель Volgabus.

«В постановлении речь идет об автомобилях, имеющих ОТТС (одобрение типа транспортного средства – ред.), ПТС (паспорт транспортного средства – ред.) с установленным дополнительным оборудованием для возможности автономного движения. Наш проект «MatrЁshka» изначально ориентирован на создание БПТС (беспилотного транспортного средства – ред.). То есть это не дорожная машина с допоборудованием, а транспортное средство на конструктивном и технологическом уровне разработанное для автономного движения. Таким образом, наш проект под действие данного постановления не попадает», – сказал собеседник агентства.

В понедельник премьер-министр РФ Дмитрий Медведев сообщил, что подписал постановление о проведении с 1 декабря эксперимента по эксплуатации беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования в ряде мест Москвы и Татарстана. Вице-премьер **Максим Акимов** пояснил, что в рамках эксперимента на дороги Москвы и Татарстана выйдет 100 высокоавтоматизированных автомобилей.

Среди целей и задач эксперимента – апробация движения таких машин по дорогам общего пользования, определение эффективности работы автоматизированной системы вождения и выработка требований к такой системе для разработки актов техрегулирования. Как отмечается в постановлении, транспортное средство для участия в эксперименте должно иметь устройство для активации и деактивации автоматизированной системы вождения, доступ к которому обеспечивается для водителя без отсоединения ремня безопасности.

В начале августа в профильных СМИ появилась информация о закрытии проекта Бакулина из-за отсутствия у него технических и финансовых ресурсов для продолжения работы над «MatrЁshkой». Затем сам Бакулин объявил в соцсетях, что информация не соответствует действительности. Эту информацию подтвердил и представитель Volgabus, отметив, что компании не удалось договориться с некоторыми контрагентами, а сам проект развивается, и обновленная машина будет скоро представлена.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.27; АВТОМОБИЛИ «ЯНДЕКСА» ПРИМУТ УЧАСТИЕ В ГОСЭКСПЕРИМЕНТЕ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕСПИЛОТНИКОВ

Беспилотные автомобили «Яндекса» примут участие в проведении эксперимента по эксплуатации беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования в Москве и Татарстане, сообщили РИА Новости в пресс-службе интернет-компании.

В понедельник премьер-министр РФ Дмитрий Медведев сообщил, что подписал постановление о проведении с 1 декабря эксперимента по эксплуатации беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования в ряде мест Москвы и Татарстана. В свою очередь, вице-премьер **Максим Акимов** пояснил, что в рамках эксперимента выйдет 100 высокоавтоматизированных автомобилей. Пилот, по его словам, планируется завершить 1 марта 2022 года.

«Яндекс» будет принимать участие в тестировании, чтобы расширить зоны и условия испытаний беспилотной технологии. Мы не раз говорили о необходимости подобной инициативы и рады, что её приняли. Надеемся на то, что это постановление позволит проводить тестирования в полном объеме», – сказал представитель компании.

Количество имеющихся беспилотных автомобилей «Яндекс» не раскрывает, при этом в следующем году их будет больше 100, уточнили в пресс-службе «Яндекса».

«Яндекс» работает над технологией беспилотного авто с 2016 года. В феврале 2018 года беспилотный автомобиль «Яндекса» впервые проехал по улицам Москвы после снегопада, а в июне преодолел 789 километров от Москвы до Казани.

В конце августа 2018 года «Яндекс» запустил тестовые поездки на беспилотных автомобилях для жителей Иннополиса (Татарстан). В Иннополисе ежедневно будут ездить два беспилотных автомобиля, открыты пять точек посадки и высадки пассажиров рядом с ключевыми городскими объектами. В перспективе при необходимости количество автомобилей и остановок будет увеличено.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.27; РОСАВТОДОР ВЫБИРАЕТ ПОДРЯДЧИКА РЕКОНСТРУКЦИИ УЧАСТКА ТРАССЫ «НОВОРОССИЙСК - КЕРЧЬ» ЗА 10,4 МЛРД РУБ.

ФКУ Упрдор «Черноморье» **Росавтодор**а в 2019-2021 годах планирует направить на реконструкцию участка автомобильной дороги А-290 «Новороссийск-Керчь» до 10,4 млрд рублей, выбирает подрядчика.

По данным системы «СПАРК-Маркетинг», упрдор объявил электронный аукцион на выполнение работ по объекту: «Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-25 Новороссийск-Керчь, подъезды к морским портам Кавказ и Тамань. Реконструкция автомобильной дороги А-290 Новороссийск-Керчь на участке км 73 - км 100, Краснодарский край».

Максимальная цена контракта составляет 10,434 млрд рублей. Источник финансирования - федеральный бюджет.

Подрядчику предстоит выполнить реконструкцию трассы А-290 на участке от строящейся развязки на 73-м км (Джигинка) до развязки с автоподходами Крымского моста (100-й км) на Таманском полуострове. Дорога будет расширена до четырех полос движения, реконструирована до параметров категории 1Б, что соответствует категории Крымского моста.

Срок выполнения работ - с 1 января 2019 года до 31 октября 2021 года.

Заявки на участие в аукционе принимаются до 12 декабря, аукцион пройдет 17 декабря.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.27; В ГОСДУМЕ ПОДДЕРЖАЛИ ИДЕЮ ЖЕЛТОЙ РАЗМЕТКИ НА ДОРОГАХ

Смена цвета дорожной разметки с белой на желтую позволит водителям лучше различать ее на дорогах, однако не все регионы смогут себе позволить реализовать эту рекомендацию ввиду ограниченного бюджета, считает первый зампред комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков.

Ранее газета «Известия» сообщила, что **министерство транспорта** РФ предлагает региональным властям изменить цвет сплошных разделительных полос с белого на желтый в рамках проекта «Безопасные и качественные автодороги».

Предполагается, что желтая разметка будет видна лучше нынешней белой. Кроме того, отмечается, что данный пункт является не обязательным требованием, а рекомендацией. Добавляется, что весной **Росавтодор** проводил эксперимент по использованию желтой разметки в Мурманской области, Карелии и Краснодарском крае. Испытания показали, что число ДТП снижается на 30%.

«Я не вижу здесь сенсации никакой. Да, действительно (такая разметка будет) ярче. Хуже не будет, как говорится, водитель будет лучше различать разделительную полосу. В принципе вполне разумное предложение, но ожидать каких-то там удивительных результатов от этого не стоит. Но само предложение разумное», – сказал Лысаков РИА Новости.

При этом он отметил, что рекомендация не является обязательной к исполнению, к тому же найти средства регионам, в которых бюджет довольно ограничен, будет сложно. «Кто-то сделает, кто-то нет. На трассах федеральных, я думаю, такая разметка появится», – добавил парламентарий.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.27; ВОДИТЕЛЬ НИ С ЧЕМ НЕ СПУТАЕТ ДВОЙНУЮ СПЛОШНУЮ В СЛУЧАЕ ВВЕДЕНИЯ ЖЕЛТОЙ РАЗМЕТКИ - ЭКСПЕРТ

Водитель ни с чем не спутает двойную сплошную в случае введения в России желтой разметки для разделения встречных потоков, даже если она будет стерта в некоторых местах, считает координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов.

**Минтранс** РФ рекомендовал регионам в рамках работы по нацпроекту «Безопасные и качественные дороги» использовать желтую разметку для разделения встречных потоков движения.

Также рекомендовано разделить встречные и пересекающиеся транспортные потоки на многополосных дорогах путём применения дорожных ограждений, в том числе тросовых, и направляющих устройств, строительство разноуровневых транспортных развязок и железнодорожных переездов, введение светофорного регулирования в сложных транспортных узлах и пересечений с круговым движением и отдаление рекламных конструкций за пределы полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог вне населённых пунктов.

«Для того чтобы люди воспринимали двойную сплошную даже в тех условиях, когда она стерта, под снегом, грязью, считается, что нужно сделать ее другим цветом. Водитель будет понимать, даже при виде почти стертой желтой разметки, что это двойная сплошная. Белую можно спутать, например, с прерывистой линией разметки», – пояснил Шкуматов РИА Новости.

По его мнению, это хороший подход, который имеет право на жизнь. При этом эксперт отметил, что введение желтой разметки не приведет к кардинальным изменениям в сфере дорожного движения.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.27; ИЗМЕНЕНИЕ ЦВЕТА ДОРОЖНОЙ РАЗМЕТКИ В РОССИИ НИЧЕГО НЕ ДАСТ, СЧИТАЕТ ЭКСПЕРТ

Инициатива **Министерства транспорта** РФ о смене цвета сплошных разделительных полос на дорогах с белого на желтый ничего кроме траты денег не принесет, рассказал РИА Новости автоэксперт Геннадий Штольц.

Ранее газета «Известия» сообщила, что **Минтранс** предлагает региональным властям изменить цвет сплошных разделительных полос с белого на желтый в рамках проекта «Безопасные и качественные автодороги».

«Возникает ощущение, что это предложение просто ради самого предложения. Желтый цвет не будет лучше видно осенью или ночью, что бы там ни говорили в министерстве. Так что никаких предпосылок для такого нововведения я не вижу», – рассказал эксперт.

«Создается ощущение, что все это лишь пустая трата денег. Лучше приводить в порядок существующую белую разметку, а то на многих дорогах страны ее давно не обновляли», – добавил он.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.27; ЭКСПЕРТЫ СКЕПТИЧНО ОТНЕСЛИСЬ К ИДЕЕ ЖЕЛТОЙ РАЗМЕТКИ НА ДОРОГАХ

Эксперты, опрошенные РИА Новости, комментируя идею изменить цвет сплошных разделительных полос с белого на желтый, считают, что главное – чтобы разметка, запрещающая выезд на встречную полосу, была нанесена, а состояние дорожного покрытия позволяло ее увидеть – в таком случае ее цвет не играет значительной роли.

Ранее газета «Известия» сообщила, что **министерство транспорта** РФ предлагает региональным властям изменить цвет сплошных разделительных полос с белого на желтый в рамках проекта «Безопасные и качественные автодороги».

«Дело не в цвете разметки, а в том, насколько она видна, различима под грязью, под снегом, не стерта ли она. И насколько водители готовы соблюдать требования этой разметки. Будь она белой, будь она желтой, будь она оранжевой – если она хорошо видна, то неважно, какого она цвета», – сказал РИА Новости президент Коллегии правовой защиты автовладельцев Виктор Травин.

Заместитель руководителя Федерации автовладельцев России Дмитрий Клевцов в целом придерживается той же позиции. По его мнению, более яркая разметка может положительно сказаться на дорожном движении, но основная проблема российских дорог заключается в том, что разметки иногда нет вообще, или она не видна из-за плохого качества уборки дорожного покрытия.

«Да, разметка должна быть видна, ее нужно выделять отдельным цветом, но самое главное – чтобы эта разметка вообще существовала. Потому что большинство дорожно-транспортных происшествий и административных правонарушений, связанных с выездом на полосу встречного движения, связаны именно с тем, что этой разметки вообще не видно, и она не нанесена или нанесена плохо, либо же дорожное покрытие должным образом не убирается, и она просто скрыта. При выполнении условий по содержанию дорожного покрытия в должном состоянии, безусловно, цветовое выделение такой важной разметки, связанной с запретом выезда на полосу встречного движения, несомненно, отразится лучше на безопасности дорожного движения», – сказал Клевцов.

В Госдуме положительно отнеслись к этой инициативе. По мнению зампреда комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслава Лысакова, смена цвета дорожной разметки с белой на желтую позволит водителям лучше различать ее на дорогах, однако не все регионы смогут себе позволить реализовать эту рекомендацию ввиду ограниченного бюджета.

### ТАСС; 2018.11.27; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА СОГЛАСУЮТ ДОКАПИТАЛИЗАЦИЮ «МЕТРОСТРОЯ» К ЛЕТУ 2019 ГОДА

Правительство Санкт-Петербурга согласует увеличение своей доли в компании «Метрострой», занимающейся строительством городского метрополитена, до контрольного пакета акций 50% + 1 акция путем докапитализации компании на 1,5 млрд рублей к лету 2019 года. Об этом вице-губернатор Санкт-Петербурга Игорь Албин во вторник заявил журналистам на I Международном форуме транспортной инфраструктуры.

«По процедурам Метростроя [согласование докапитализации и увеличения доли правительства в компании до контрольной], это примерно полгода», - отметил он.

Петербург собирается нарастить свою долю с 46% акций Метростроя через ГУП «Петербургский метрополитен» (25%) и Комитет имущественных отношений (21%) до 50% + 1 акция, пояснил ранее ТАСС представитель Метростроя.

Согласно закону «Об акционерных обществах», который регулирует деятельность ОАО «Метрострой» в части корпоративного управления, решение о проведении эмиссии может быть принято только общим собранием акционеров, пояснил председатель совета директоров компании Александр Петров. На вопрос корреспондента ТАСС о том, когда компания планирует провести собрание акционеров, в пресс-службе Метростроя сообщили, что сроки пока не определены. «Нам пока неизвестно когда состоится собрание акционеров», - отметили в компании.

Сейчас городу принадлежит наибольший пакет акций. Около 14% находятся в собственности бывшего генерального директора компании - Вадима Александрова, еще около 24% принадлежат его сыну - Николаю Александрову. Остальные акции распределены между гражданам России, Германии, Украины и Эстонии.

Как ранее сообщили ТАСС в пресс-службе комитета по развитию транспортной инфраструктуры Петербурга, Метрострой отстает от графика выполнения строительно-монтажных работ. Так, на 2018 год на участке Фрунзенского радиуса (станции метро «Проспект Славы», «Дунайская» и «Южная») выполнено 22,4% от утвержденного плана. При этом по данным ведомства, «отставание фиксируется ежемесячно - в сентябре было необходимо выполнить строительно-монтажные работы на сумму 453,3 млн рублей, а фактически работы выполнены на 167,3 млн рублей». В свою очередь в Метрострое указывают на нехватку средств на продолжение работ на трех станциях Фрунзенского радиуса.

<https://tass.ru/ekonomika/5839525>

### ТАСС; 2018.11.27; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ДОПУСТИЛИ РАСТОРЖЕНИЕ КОНТРАКТА С «МЕТРОСТРОЕМ» ПО ФРУНЗЕНСКОМУ РАДИУСУ

Контракт между правительством Санкт-Петербурга и «Метростроем» по завершению строительства Фрунзенского радиуса может быть расторгнут из-за срыва сроков. Об этом вице-губернатор Санкт-Петербурга Игорь Албин во вторник заявил журналистам на I Международном форуме транспортной инфраструктуры.

«Вероятность расторжения контракта с «Метростроем» очень высока, потому что сроки, установленные подрядчиком (по завершению строительства Фрунзенского радиуса) в рамках госконтракта не выполнены», - отметил он.

Ранее Албин не исключил возможность появления конкурентов у главного строителя петербургского метрополитена - «Метростроя». В данный момент правительство города ведет консультации с другими подрядными организациями. С какими именно компаниями ведутся переговоры, вице-губернатор не уточнил.

<https://tass.ru/ekonomika/5839247>

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.27; ГЛАВА КУРЧАТОВСКОГО ИНСТИТУТА ПРЕДЛОЖИЛ ПОСТРОИТЬ ВОКРУГ МОСКВЫ БОЛЬШУЮ «НАУЧНУЮ ДОРОГУ»

Президент Национального исследовательского центра «Курчатовский институт» Михаил Ковальчук предложил построить большую кольцевую автодорогу, которая соединила бы крупнейшие наукограды Подмосковья и соседних областей.

«Сейчас мост открывается в Дубне. Если протянуть дорогу, мы вне Москвы сделаем такую «научную рокаду», которая будет соединять все ведущие научные центры», – сказал Ковальчук во вторник на заседании президентского Совета по науке и образованию.

По словам Ковальчука, такая дорога объединила бы Дубну, где расположен Объединенный институт ядерных исследований, Обнинск (там действует один из крупнейших институтов российской атомной отрасли Физико-энергетический институт имени Лейпунского), Пущино (с крупнейшим биологическим центром Российской академии наук) и другие.

### РБК; 2018.11.27; ШАШЕЧКИ ВЫХОДЯТ В ДАМКИ; ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ЭКСПЕРТЫ ПРОАНАЛИЗИРОВАЛИ БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЕЗДОК НА ТАКСИ

Километр поездки на такси в среднем в 2,6 раза безопаснее поездки на личной машине, подсчитали в правительственном аналитическом центре. Эксперты в области дорожной безопасности считают этот вывод не совсем корректным

Километр поездки на такси в среднем в 2,6 раза безопаснее поездки на частном легковом автомобиле, а шанс попасть в смертельное ДТП в 4,7 раза ниже. Об этом говорится в исследовании Аналитического центра при правительстве России, описывающем состояние таксомоторной отрасли страны с точки зрения безопасности дорожного движения. C исследованием ознакомился РБК.

Эксперты центра опирались в своей работе на данные ГИБДД России и Научного центра безопасности дорожного движения МВД за 2015–2017 годы. Согласно данным исследования, количество ДТП с такси выросло с 2,14 тыс. в 2015 году до 2,91 тыс. в 2017 году. «Среднегодовой темп роста составил 16,3%», – отмечено в исследовании. При этом прирост количества выданных разрешений на работу в такси составил 17,5%. Таким образом, увеличение числа ДТП связано с расширением рынка таксомоторных услуг.

Но безопасность поездок на такси также растет, как следует из статистики ДТП со смертельным исходом. В 2015 году их доля составляла 8,8%, в 2016 и 2017-м – соответственно 7,6 и 6,2%, а за девять месяцев 2018 года – 5,7%. В 2017 году в авариях с такси погиб 181 человек – это 4% от общего числа погибших в авариях с легковыми автомобилями.

Авторы исследования связывают повышение уровня безопасности таксомоторных перевозок с ростом инвестиций в этот вид бизнеса. «Наличие платежеспособного спроса и высокая конкуренция побуждают перевозчиков к тому, чтобы инвестировать в обновление автопарков», – поясняют они. В 2017 году общий рынок продаж легковых автомобилей сократился на 35%, но в то же время в сегменте такси продажи выросли на 11,4%. «Новый автопарк, который используют в такси, на 34% безопаснее текущего», – говорится в исследовании.

Парк такси в России ежегодно увеличивается на 17%, число водителей за восемь лет выросло в два раза – на 700 тыс. человек, говорится в исследовании. Средний годовой пробег автомобилей такси при этом тоже увеличивается.

Заместитель руководителя Аналитического центра при правительстве Светлана Ганеева пояснила, что для «оценки аварийности такси в международной практике принято оперировать не только абсолютными значениями ДТП, но и показателями, учитывающими общее количество транспортных средств и интенсивность их использования».

Аварийность связана с региональной спецификой

Большая часть ДТП с такси происходила в регионах с интенсивным автомобильным движением, а также там, где люди вынуждены проезжать большие расстояния из дома на работу, из пригорода в город. За девять месяцев этого года произошло 2,3 тыс. такого рода дорожных происшествий.

«По итогам 2017 года порядка половины ДТП с такси (47%) произошло в Центральном федеральном округе», – говорится в исследовании. 37% от ДТП в ЦФО произошло в Москве и Московской области. По данным аналитиков, на ЦФО приходится 31% от выданных по всей России разрешений на осуществление деятельности такси; на Москву и Московскую область – более 20%.

Второе место по количеству ДТП с такси занимает Приволжский федеральный округ, третье – Северо-Западный.

Картина по Москве отличается

Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов предположил, что цифры Аналитического центра не полностью характеризуют безопасность в индустрии такси. ​»Тот отрезок времени, за который были собраны фигурирующие в исследовании данные, слишком короток, чтобы говорить об улучшении уровня безопасности. Сегодня построить четкую динамическую картинку невозможно, – говорит Шкуматов. – Раньше в России не было рынка такси, и, соответственно, не было и статистики, поэтому о безопасности говорить еще рано». По словам Шкуматова, не так давно Российский союз автостраховщиков представил свои расчеты по поводу того, сколько должен стоить полис ОСАГО для такси. «Прозвучала цифра 60 тыс. руб. и мнение представителей индустрии, что аварийность среди таксистов в десятки раз выше, чем у обычных владельцев автотранспорта», – добавил эксперт.

Наличие проблем в таксомоторной отрасли отмечает и директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики» Михаил Блинкин, ставящий на первое место проблему слишком продолжительных смен у таксистов. «Безусловно, есть проблемы, связанные с теми вещами, которые разумный хозяин [бизнеса] должен соблюдать – это не допускать переработки и следить за качеством», – уверен Блинкин.

Статистика столичной мэрии отличается от данных правительства. В материалах транспортного комплекса и ГИБДД Москвы, на которые ссылался «Коммерсантъ», в Москве и области число ДТП с участием такси за шесть месяцев этого года выросло на 50% по сравнению с первым полугодием прошлого года, доля в общем числе происшествий поднялась с 6,6 до 9,9%. Такси, таким образом, участвовало в каждой десятой аварии. За полгода в столичном регионе произошло 405 подобных ДТП. Наиболее распространенный вид ДТП с такси – столкновение, а самые частые виды нарушений – неправильный выбор дистанции и несоблюдение очередности проезда.

«Социальный портрет» водителя такси, часто попадающего в ДТП, согласно данным московского правительства, таков: средний возраст – 27 лет, стаж вождения – 5,5 лет, время нахождения на линии на момент аварии – 2,6 часа. Как правило, в 79% случаях в момент ДТП за рулем находился гражданин России, в остальных – мигранты из Средней Азии и Кавказа.

В то же время эксперты Аналитического центра при правительстве России приводят данные, согласно которым ​процент виновности таксиста в ДТП не выше, чем у среднестатистического владельца легкового автомобиля, хотя годовой пробег такси в среднем по России в пять раз превышает пробег частного транспорта. При этом базовый страховой тариф ОСАГО для такси только в полтора раза выше, чем для автомобиля в личном пользовании.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2018/11/27/5bfa5fab9a7947332dac786f>

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.27; ВОДИТЕЛЬ АВТОБУСА ИЗ КРАСНОЯРСКА ПОЛУЧИЛ 5 ЛЕТ ЗА ДТП С ГИБЕЛЬЮ ШЕСТИ ТУРИСТОВ В КУЗБАССЕ

Чебулинский районный суд приговорил к 5 годам колонии-поселения водителя автобуса из Красноярского края, по вине которого по дороге в туристический посёлок Шерегеш на юге Кемеровской области погибли шесть человек, сообщает во вторник региональная прокуратура.

Авария произошла в ночь на 23 февраля на 424-м километре федеральной трассы Р-255 «Сибирь» в Чебулинском районе Кемеровской области. Столкнулись грузовая фура Volvo из Самарской области и автобус Higer, принадлежащий индивидуальному предпринимателю из Красноярска и следовавший из Красноярского края в Шерегеш. От удара оба транспортных средства съехали в кювет. В результате ДТП погибли шесть человек, включая водителя фуры, еще 14 пострадали (здоровью пяти из них был причинен тяжкий вред).

«Сегодня Чебулинский районный суд вынес обвинительный приговор по резонансному делу о ДТП, в котором по вине водителя погибли шесть человек. Ему назначено наказание в виде 5 лет лишения свободы с отбыванием наказания в колонии-поселении», – сообщили в прокуратуре.

В суде было установлено, что водитель автобуса был недостаточно внимателен к дорожной обстановке и ее изменениям, двигался вне населенного пункта с превышением максимально разрешенной скорости движения (более 90 километров в час) без учета дорожных условий. Выбранная скорость не обеспечила ему возможность постоянного контроля за движением транспортного средства, отмечают в ведомстве. В результате водитель допустил занос задней части автобуса на встречную полосу, по которой двигался грузовик, и столкнулся с ним.

В итоге суд признал уроженца Красноярского края виновным по статье «Нарушение правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц». Помимо срока, его на 2 года лишили права заниматься деятельностью, связанной с управлением транспортными средствами.

​Приговор не вступил в законную силу и может быть обжалован сторонами.

### ТАСС; 2018.11.27; ШКОЛЬНЫЙ АВТОБУС СТОЛКНУЛСЯ С ГРУЗОВИКОМ ВО ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ

Школьный автобус и грузовик столкнулись во Владимирской области, в результате чего пострадал один ребенок. Об этом ТАСС сообщили в Госавтоинспекции.

«Сегодня в 07:40 мск на 3-м км автодороги «Бутылицы - Н. Николаевское» водитель, управляя школьным автобусом ПАЗ, который перевозил 12 детей и одного сопровождающего, при обгоне совершил столкновение с двигавшемся в попутном направлении грузовиком Mercedes», - сказал собеседник агентства.

По его словам, в результате ДТП пострадал один ребенок. Полицейские устанавливают причины произошедшего.

<https://tass.ru/proisshestviya/5838628>

### ТАСС; 2018.11.28; АВТОБУС ВРЕЗАЛСЯ В СТОЛБ В ХАБАРОВСКЕ

ДТП с участием автобуса произошло в Хабаровске, пострадали несколько пассажиров. Об этом ТАСС сообщили в среду в ГИБДД по Хабаровскому краю.

«В 10:10 (03:10 мск) произошел наезд автобуса на препятствие», - сказали в ГИБДД. По данным ЕДДС Хабаровского края, автобус врезался в столб.

В Госавтоинспекции уточнили, что ДТП произошло на улице Волочаевской, в аварию попал автобус марки Isuzu Bogdan. По данным правоохранителей, пострадали в общей сложности четыре человека.

Троих доставили во 2-ю краевую больницу, сообщили ТАСС в медучреждении. По словам собеседника агентства, «тяжелых травм нет», все пострадавшие, скорее всего, будут направлены на амбулаторное лечение.

<https://tass.ru/proisshestviya/5843354>

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.27; ИНК И РЖД ДОГОВОРИЛИСЬ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ НА БАМЕ В СВЯЗИ С СОЗДАНИЕМ ГАЗОВОГО ПРОИЗВОДСТВА В УСТЬ-КУТЕ

«Иркутская нефтяная компания» (ИНК) и «Российские железные дороги» (РЖД) подписали соглашение о сотрудничестве в связи с реализацией ИНК газового проекта в Иркутской области, сообщила пресс-служба Восточно-Сибирской железной дороги (ВСЖД, филиал РЖД).

Соглашение затрагивает планы ИНК по перевозке сжиженных углеводородных газов (СУГ) со станции «Лена-Восточная» (г. Усть-Кут Иркутской области) по БАМу.

«В нем (в соглашении - ИФ) определены объем инвестиций, выполнение обязательств по подаче подвижного состава и вагонов, а также обустройство нового подъездного пути для вывоза заявленных объемов груза. По прогнозам специалистов, строительство полотна должно завершиться во второй половине 2019 года», - говорится в сообщении.

Отмечается, что ИНК во втором полугодии 2018 года начала перевозку сжиженных углеводородных газов - смеси пропана и бутана технических (СПБТ) - со станции «Лена-Восточная». В 2019 году предприятие планирует увеличить объем перевозок СУГ по сравнению с 2018 годом почти в 4 раза, до более чем 200 тыс. тонн, и в дальнейшем ежегодно его наращивать.

«Восточно-Сибирская магистраль готова к такому росту грузовой базы на этом направлении. В частности, за счет реализации инвестиционной программы по модернизации БАМа и Транссиба, которая предусматривает увеличение пропускной способности железнодорожной инфраструктуры», - отмечается в сообщении ВСЖД.

Ранее сообщалось, что ИНК объявила тендер на строительство железнодорожного пути, который соединит комплекс приема, хранения и отгрузки СУГ со станцией «Лена-Восточная». Построить его необходимо в период с 1 мая по 28 октября 2019 года.

В настоящее время ИНК уже завершила строительство комплекса приема, хранения и отгрузки СУГ в Усть-Куте, сейчас он работает в режиме «комплексного опробования».

Сообщалось также, что создание этого объекта отнесено к первому этапу масштабного газового проекта, который ИНК реализует с 2014 года. В созданном в Усть-Куте комплексе ИНК намерена хранить СПБТ, далее это сырье будет по железной дороге отправляться потребителям.

В настоящее время ИНК приступила к реализации второго этапа газового проекта: строительству двух установок комплексной подготовки газа (УКПГ) на Ярактинском месторождении, установки подготовки природного газа на Марковском месторождении и газофракционирующей установки в окрестностях Усть-Кута. Общая производительность всех установок, построенных на I и II этапах, по сырью составит более 7,6 млрд кубометров в год.

Третий этап предполагает строительство в окрестностях Усть-Кута завода по производству полимеров из этана, рассчитанного на выпуск 650 тыс. тонн полиэтилена высокой и низкой плотности ежегодно. Начиная с 2020 года, планируется расширение производственной площадки в течение нескольких лет и увеличение спектра выпускаемой продукции, в том числе реализация проекта по утилизации метана.

По последним данным, стоимость газового проекта ИНК оценивается в 456 млрд рублей.

ООО «Иркутская нефтяная компания» образовано в ноябре 2000 года, объединяет группу компаний, занимающихся геологическим изучением, разведкой и добычей углеводородного сырья на 41 лицензионном участке в Восточной Сибири. Основной добывающий актив ИНК - Ярактинское месторождение в Иркутской области.

Основным владельцем ИНК через АО «ИНК-Капитал» является Николай Буйнов. ЕБРР владеет 8,15% в «ИНК-Капитал».

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.27; РЖД ПРОДЛИЛИ ДО 2026 Г. СКИДКИ ДЛЯ ОТПРАВКИ БЕЛОРУССКИХ НЕФТЕПРОДУКТОВ В ПОРТЫ СЕВЕРО-ЗАПАДА РФ

ОАО «Российские железные дороги» продлило на долгосрочный период 50%-ную скидку на перевозки нефтепродуктов со станций Барбаров и Новополоцк (Белоруссия) в направлении припортовых станций Октябрьской железной дороги (обслуживает Северо-Запад РФ), а также на возврат порожних цистерн в обратном направлении после их выгрузки.

Соответствующее решение правление РЖД приняло в середине ноября (протокол заседания опубликован на сайте компании). Понижающий коэффициент будет действовать до 31 декабря 2025 г. включительно. Он не будет применяться «на первоначальном и на последующих участках перевозки» при изменении первоначальной станции назначения или порожнего вагона (как в пути, так и на ней), а также при рейсах без загрузки после других порожних.

Скидка на доставку нефтепродуктов в направлении российских северо-западных портов была установлена в 2016 г. - на период до 31 декабря 2018 г. включительно. Изначально ее размер составлял 25%, в марте 2017 г. - был увеличен до 50%. Весной 2018 г. «Российские железные дороги» дали ее и на возврат порожних цистерн в Белоруссию (также в размере 50%).

Вблизи станции Барбаров находится Мозырский нефтеперерабатывающий завод (у Белоруссии - 42,76% акций, у российской «Славнефти», подконтрольной «Роснефти» (MOEX: ROSN) и «Газпром нефти» (MOEX: SIBN) - 42,58%), вблизи станции Новополоцк - Новополоцкий НПЗ (ОАО «Нафтан»). Белоруссия ежегодно экспортирует 12-13 млн тонн нефтепродуктов, однако не детализирует эти объемы по странам.

Кроме того, «Российские железные дороги» ввели на 2018 г. объемную (при транспортировке не менее 500 тыс. тонн) 49%-ную скидку на экспортные перевозки дизельного топлива со станции Брянск-Восточный в направлении станции Автово-экспорт (Санкт-Петербург), а также на возврат порожних цистерн. Станция Автово обслуживает Большой порт Санкт-Петербург. В нем, в частности, расположены активы АО «Петербургский нефтяной терминал», предоставляющего услуги по перевалке и хранению нефтепродуктов.

О развитии перевозок на этом маршруте говорил Салман Бабаев, работавший ранее вице-президентом «Российских железных дорог». «Встречались с «Транснефтью» (MOEX: TRNF). Сейчас изучаем грузопоток нефтепродуктов, который идет по трубе через Вентспилс (Латвия - ИФ). Изучаем возможность «переключения» дизельного топлива с «трубы» по Брянску на Автово», - заявлял он журналистам в октябре 2016 г.

Председатель концерна «Белнефтехим» Игорь Ляшенко, которого цитировало агентство «БелТА», говорил, что в 2018 г. экспорт белорусских нефтепродуктов через российские порты может достигать 1 млн тонн при наличии выгодных экономических условий. Однако в итоге массовыми перевозки так и не стали. «Российские железные дороги» в этой связи подчеркивали, что приняли исчерпывающие меры для переключения белорусских нефтепродуктов с прибалтийских портов на российские. В 2018 г. перевезено всего порядка 300 тыс. тонн, сообщал в августе журналистам директор РЖД по коммерческой деятельности Алексей Шило.

«Что могли - сделали. Есть скидка и на груженый рейс, и на порожний. «Российские железные дороги» не имеют возможности давать ее (в большем размере - ИФ)», - отмечал он, добавляя, что «даже комплексная ставка с учетом перевалки в российском порту сейчас более выгодная, чем в Латвии».

«Здесь речь идет, скорее, о каких-то более долгосрочных взаимоотношениях между белорусскими производителями нефтепродуктов и прибалтийскими портовиками - невозможно одномоментно отказаться от договорных обязательств», - говорил топ-менеджер, выражая мнение, что по окончании действия договоренностей (если они есть) белорусские нефтепродукты «могут поехать и через РФ».

Ранее президент РФ Владимир Путин предложил прописывать для белорусских нефтеперерабатывающих заводов строгое обязательство использовать российскую инфраструктуру для перевозки нефтепродуктов. При этом российские власти отмечали, что продолжают работу по созданию экономических условий для экспорта нефтепродуктов из Белоруссии через российские порты.

«(Нас - ИФ) очень беспокоит ситуация, когда, находясь в одном союзе, сформировав единое евразийское государство России и Белоруссии, мы видим, что выработанные из российской нефти нефтепродукты вывозятся с территории ЕврАзЭС не через порты Евразийского союза. Правительство обращает внимание, что ведет переговоры с профильными ведомствами о том, чтобы создать условия, в том числе и со стороны России и Белоруссии, чтобы таким экспортом загрузить, прежде всего, российские порты», - говорил в феврале заместитель министра финансов РФ Илья Трунин.

Право варьировать грузовые тарифы в рамках «ценового коридора» «Российские железные дороги» получили в 2013 году. Сейчас верхняя граница установлена на уровне «+8%» к действующим ставкам, нижняя для грузов II (базового) и III (высокодоходного) тарифного классов - на уровне «минус 50%», для грузов I (низкодоходного) класса - на уровне «минус 25%» при их транспортировке на расстояние до 3 тыс. км и «минус 12,8%» - более чем на 3 тыс. км.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.27; ИНВЕСТИЦИИ В СТРОИТЕЛЬСТВО ВСМ ЧЕЛЯБИНСК - ЕКАТЕРИНБУРГ СОСТАВЯТ 350 МЛРД РУБ - ГУБЕРНАТОР

Объем инвестиций в проект строительства высокоскоростной железной дороги (ВСМ) Челябинск – Екатеринбург составит около 350 миллиардов рублей, положительное заключение ценового аудита уже получено, сообщил в интервью РИА Новости губернатор Челябинской области Борис Дубровский.

«На сегодня завершена разработка обоснования инвестиций и получено положительное заключение технологического и ценового аудита. Бюджет проекта составляет порядка 350 миллиардов рублей с учетом федерального финансирования. В проекте уже сформирована архитектура консорциума партнеров: Siemens, Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ), Петербургский университет путей сообщения (ПГУПС) и прочие. Партнёры ожидают решения федерального правительства», – сказал глава региона.

Он уточнил, что ряд крупных предприятий: Магнитогорский металлургический комбинат, Русская медная компания, Челябинский трубопрокатный завод – уже вложили средства в складочный капитал партнерства «Уральская скоростная магистраль». Интерес промышленников в том, что в проекте предполагается локализация до 80% от общей потребности магистрали, сказал губернатор. По его словам, уральский бизнес заинтересован в модернизации своих производств и поставках необходимой продукции, «поэтому мы надеемся на принятие положительного решения о начале строительства».

По мнению губернатора, благодаря этому проекту Челябинская область фактически формирует третью по величине агломерацию в России, соединяя два международных аэропорта. Так, время в пути между центрами Челябинска и Екатеринбурга составит всего 1 час 10 минут – это создаст новую экономическую точку роста на карте России, отметил Дубровский.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.27; В ФИНЛЯНДИИ ХОТЕЛИ БЫ, ЧТОБЫ ПОЕЗД МОСКВА-ХЕЛЬСИНКИ СТАЛ СКОРОСТНЫМ

Существующее скоростное железнодорожное сообщение между Финляндией и Петербургом является значительным достижением сотрудничества, и в стране были бы рады организации подобного сообщения и с Москвой, сообщила в интервью РИА Новости **министр транспорта** и коммуникаций Финляндии Анне Бернер.

«Поезд «Аллегро» является важным транспортным звеном между Хельсинки и Санкт-Петербургом и является значительным достижением сотрудничества, осуществляемого между нашими странами», – отметила министр.

«В то же время поезд «Лев Толстой», курсирующий между Хельсинки и Москвой, является конвенциональным железнодорожным сообщением, и в нем пограничный контроль осуществляется на пограничных железнодорожных станциях двух стран. Кроме того, на пограничных железнодорожных станциях происходит смена локомотива, для чего необходима стоянка на пограничной железнодорожной станции как минимум на 25-30 минут. Это означает, что осуществление пограничного контроля в движущемся поезде в нынешних условиях не позволило бы существенно сократить время в пути поезда «Лев Толстой», – пояснила министр.

Она отметила, что с учетом требований Шенгенского соглашения об упрощении паспортно-визового контроля Европейского союза, единственная возможность для осуществления паспортного контроля в движущемся поезде – это совершенствование данного сообщения так, чтобы превратить его в высокоскоростное.

«**Министерство транспорта** и связи Финляндии положительно относится к такому варианту, чтобы поезд «Лев Толстой» в более долгосрочном периоде был превращен в скоростное железнодорожное сообщение, каким является поезд «Аллегро», после чего можно было бы изучить с контролирующими органами условия осуществления пограничного контроля данного железнодорожного сообщения», – отметила Бернер.

В более краткосрочной перспективе движение поездов между Хельсинки и Москвой можно в определенной мере ускорить путем принятия технических решений, при помощи которых представляется возможным увеличить скорость движения поезда на территории Финляндии до 140 километров в час, добавила глава ведомства.

«Такие варианты решения вопроса обсуждаются на встречах российско-финляндских рабочих групп», – подчеркнула **министр транспорта** и связи Финляндии.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.27; «АЭРОЭКСПРЕСС» ЧАСТИЧНО ИЗМЕНИЛ РАСПИСАНИЕ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ВО «ВНУКОВО» В НАЧАЛЕ ДЕКАБРЯ

Компания «Аэроэкспресс», осуществляющая железнодорожные пассажирские перевозки между Москвой и столичными аэропортами, 3-8 декабря 2018 года частично меняет расписание движения поездов из Москвы до аэропорта «Внуково», следует из сообщения компании.

«Компания сообщает об изменениях в графике движения поездов на Внуковском направлении в период с 3 по 8 декабря в связи с проведением плановых работ на железной дороге», – говорится в сообщении «Аэроэкспресса» во вторник.

В частности, в ночь с 4 на 5 декабря «аэроэкспресс» с Киевского вокзала в аэропорт «Внуково» отправится в 00.29 вместо 00.00 и прибудет в 1.05 вместо 00.35.

С 3 по 8 декабря поезда будут отправляться с Киевского вокзала в 15.27 вместо 15.30 и прибывать в аэропорт, как и было по графику, в 16.04.

«Аэроэкспресс» попросил пассажиров предварительно ознакомиться с расписанием движения поездов перед поездкой и заранее прибывать в его терминалы.

«Аэроэкспресс» основан в 2005 году и в настоящее время осуществляет пассажирские железнодорожные перевозки между столицей и основными аэропортами московского авиационного узла – «Внуково», «Домодедово» и «Шереметьево». В аэропорты «Домодедово» и «Внуково» курсируют двухэтажные «аэроэкспресс», в «Шереметьево» - одноэтажные. Пассажирами «Аэроэкспресса» в 2017 году стали 11,7 миллиона человек.

### КОММЕРСАНТ; АНАТОЛИЙ ДЖУМАЙЛО, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2018.11.28; ПРАВИТЕЛЬСТВУ ПОДКИНУЛИ УГЛЯ; ПРОЕКТ ПОРТА ИНДИГА РЕАНИМИРОВАН И ХОЧЕТ ГОСПОДДЕРЖКИ

Как стало известно “Ъ”, в рамках «списка Белоусова» может быть возобновлен портовый мегапроект в Арктике – если правительство даст на него почти 200 млрд руб. Речь идет о порте Индига в Ненецком АО, который планировался для экспорта сжиженного газа, но от идеи отказались, так как «Роснефть» не получила лицензию. Теперь порт ориентируют на экспорт до 50 млн тонн угля, инвесторами проекта стоимостью 258 млрд руб. могут стать «Кузбассразрезуголь», СУЭК Андрея Мельниченко и AEON Романа Троценко. Последний с Виталием Южилиным готовы вложить 60 млрд руб., если решится вопрос с железной дорогой. Однако на рынке проект оценивают скептически.

Правительству снова предложили поддержать создание порта Индига в Ненецком АО, указано в презентации рабочей группы по содействию реализации новых инвестпроектов от 21 ноября. Через порт по Севморпути должно уходить на экспорт 70 млн тонн грузов, из которых 50 млн тонн – уголь из Кузбасса.

Надо также построить железную дорогу Сосногорск–Индига (часть проекта Баренцкомур). Проект порта и железной дороги к нему оценивается в 258 млрд руб., 198 млрд руб. составят госинвестиции.

Губернатор НАО Александр Цыбульский в начале ноября говорил «РИА Новости», что, после того как «Роснефть» не смогла получить разрешение на экспорт сжиженного газа с проектов в регионе и вышла из проекта порта Индига, появились «крупные инвесторы, которые рассматривают территорию округа для выхода на Севморпуть». «Этот проект будет рассчитан на экспорт углей, сюда могут подтянуться удобрения из Пермского края и лес из Коми»,– отмечал он.

В презентации потенциальными частными инвесторами Индиги названы СУЭК, «Кузбассразрезуголь» (КРУ, входит в УГМК) и корпорация AEON. Глава и совладелец AEON Роман Троценко заявил “Ъ”, что корпорация рассматривает участие в проекте с группой Виталия Южилина, экс-депутата Госдумы и экс-совладельца Национальной контейнерной компании, вошедшей в Global Ports: «Мы готовы вложить 60 млрд руб. в создание порта. Но для реализации проекта необходимо решение по железнодорожной инфраструктуре». Всего на строительство портовой части может потребоваться шесть-восемь лет, сообщил бизнесмен. Грузовой базой должен стать уголь из Кузбасса, добыча которого растет, а вывезти все на восток невозможно в силу инфраструктурных ограничений, заключил бизнесмен.

В СУЭК на запрос “Ъ” не ответили. Источник “Ъ”, знакомый с планами УГМК, не слышал об участии КРУ в проекте, хотя не исключил, что различные стратегические планы могут быть у кого-либо из акционеров холдинга. Например, совладелец УГМК Андрей Бокарев, как писал ранее “Ъ”, планирует стать якорным инвестором мурманского порта Лавна на 18 млн тонн. Добывающие мощности КРУ планируется увеличить к 2022 году на 12%, до 52 млн тонн, но предприятие экспортирует уголь через Восточный порт в Приморье и «Ростерминалуголь» в Усть-Луге (оба входят в УПК, аффилированную с КРУ), рассматривает участие в терминале в Тамани, что с учетом планов господина Бокарева по Лавне должно потребовать более масштабного увеличения добычи.

Один из собеседников “Ъ” в отрасли говорит, что заявленные инвестиции в портовые мощности Индиги на уровне 4–5 тыс. руб. на тонну кажутся сопоставимыми с затратами на дальневосточные порты, которые «строятся в более щадящих климатических условиях». Неясно, сколько будет стоить железнодорожная инфраструктура, добавляет он, и не переложат ли часть затрат на частных инвесторов. В целом с учетом отсутствующей инфраструктуры и трудовых ресурсов проект выглядит фантастическим, замечает источник “Ъ”.

С этим согласен другой собеседник “Ъ” в отрасли, который указывает, что в рамках президентской комиссии по ТЭКу в августе, «где были состыкованы все угольные проекты, ни о каких планах по Индиге речи не заходило, никто не заявлял никаких 50 млн тонн». «С учетом отсутствия инфраструктуры, людей и климатических особенностей в Арктике указанный объем инвестиций выглядит заниженным, и логичнее было бы направить данные средства на расширение узких мест БАМа и Транссиба»,– заключает источник “Ъ”. В ОАО РЖД отказались от комментариев, в **Минтрансе** и администрации НАО не ответили “Ъ”.

<https://www.kommersant.ru/doc/3813135>

### КОММЕРСАНТ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2018.11.28; РЫБУ ПРИБИВАЕТ К БЕРЕГУ; ДОБЫВАЮЩИЕ КОМПАНИИ БЕСПОКОИТ УЖЕСТОЧЕНИЕ ПРАВИЛ РЕМОНТА СУДОВ

Свободная добыча рыбы на судне, отремонтированном на иностранной верфи, может стать невозможной. Такие суда Минсельхоз хочет обязать проходить таможенное декларирование, в противном случае лишая их прав на вылов. Рыбодобытчики сетуют, что ремонт в России зачастую нереален, а инициатива министерства грозит простоем десятков судов и упущенной выгодой до 15 млрд руб.

Минсельхоз опубликовал проект изменений в постановление, регулирующее порядок разрешений на добычу водных биоресурсов (ВБР). Документ предлагает расширить перечень оснований, по которым может быть отказано в праве на вылов. В частности, речь идет о судах, не прошедших таможенного декларирования после переоборудования,ремонта, модернизации, выполненных за пределами ЕАЭС. Независимая экспертиза проекта закончится 13 декабря.

Отказ в разрешениях на вылов ВБР нерастаможенным судам под флагом РФ может привести к резкому сокращению добывающего флота и крупным сбоям при прохождении путины, считают во Всероссийской ассоциации рыбопромышленников (ВАРПЭ). Это, беспокоятся там, грозит прекращением промысла более 80 крупнотоннажным судам только на Дальнем Востоке, которые прошли плановый ремонт на зарубежных верфях, вложив около 10 млрд руб. По данным президента ВАРПЭ Германа Зверева, в год рыбопромысловые суда региона тратят на ремонт и обслуживание около 35–40 млрд руб., на российские судоремонтные предприятия приходится около 10% этой суммы. «Предприятия Дальнего Востока большую часть времени стоят загруженными и могут обеспечить плановый ремонт только для 40–50 судов»,– говорит он.

Такая же ситуация в Мурманске, где качественных судоремонтных мощностей просто нет, жалуется замдиректора УК «Норебо» Сергей Сенников. Более того, указывает он, часть оборудования и двигателей можно установить только на иностранных верфях. Управляющий ГК «Доброфлот» Александр Ефремов добавляет, что у заводов Дальнего Востока вообще нет доков для ремонта судов длиной более 160 м. При этом с 1 января в Охотском море начинается самая масштабная в мире путина по объему вылова минтая – за сто дней добывается более 1 млн тонн рыбы, напоминают в ВАРПЭ. По оценке господина Зверева, инициатива Минсельхоза грозит недовыловом до 200 тыс. тонн ВБР. Исходя из прогнозной цены минтая в $1,05–1,1 тыс. за тонну, которую приводит источник “Ъ” в отрасли, недополученную выгоду можно оценить до $220 млн (14,6 млрд руб.).

В ВАРПЭ поясняют, что Федеральная таможенная служба взимает НДС и пошлины за проведение судоремонтных работ за рубежом только при заходе рыбопромыслового судна в российский порт. Сегодня суда, прошедшие ремонт на зарубежных верфях, ведут промысел, не заходя в порт, а продукцию поставляют на грузовые суда, доставляющие рыбу до берега, объясняет Герман Зверев. Затем, продолжает он, суда снова встают на ремонт на два-три месяца и возвращаются к добыче. По словам господина Сенникова, у «Норебо» больше половины судов обслуживаются за границей, ближе к районам промысла, где ремонт делать проще и дешевле. «Часть из них вообще ведет промысел в Африке, в районе Марокко, или в южной части Тихого океана. Получается, им теперь тоже надо проходить таможенное оформление, чтобы получить разрешение на вылов в Мурманске или ином порту приписки судна»,– недоумевает он.

Если изменения Минсельхоза будут приняты, владельцам судов для получения разрешения на вылов придется направить на таможенные платежи не менее 10 млрд руб. до конца года, подсчитал господин Зверев. При этом компании уже вложили сопоставимые средства в ремонт, несут расходы на зарплаты и др. и извлечь такие средства из оборота просто не смогут, добавляет он. Такое положение дел ударит по экономике предприятий, уверен Сергей Сенников.

Представитель Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) напоминает, что судоремонтные предприятия Дальнего Востока обслуживают не только рыбопромышленников, но и ведут ремонт других заказчиков, в том числе в рамках гособоронзаказа. Для решения проблемы, считает он, нужно более эффективно формировать стапельное расписание верфей, восстанавливать ранее действующие мощности и модернизировать существующие. В ОСК согласны, что одномоментное введение ограничений негативно повлияет на работу флота и сократит добычу рыбы. Представитель Росрыболовства заверил, что переходный период для новых правил продлится как минимум один год, точные сроки будут обсуждаться. Негативного влияния на промысел в ведомстве обещают не допустить.

<https://www.kommersant.ru/doc/3813004>

### ТАСС; 2018.11.27; ГЛАВА КАМЧАТКИ ОБРАТИЛСЯ К КОМАНДУЮЩЕМУ ТОФ С ПРОСЬБОЙ ОБСЛЕДОВАТЬ ЗАТОНУВШИЙ СУХОГРУЗ

Губернатор Камчатского края Владимир Илюхин обратился к командующему Тихоокеанским флотом с просьбой обследовать затонувший сухогруз «Анатолий Крашенинников», сообщает во вторник пресс-служба правительства региона.

«Координаты места крушения судна известны, и, в соответствии с инструкциями, все основания для обследования сухогруза есть. Направление в район затопления водолазов и судна, имеющего на борту оборудование для более детального обследования рубки, позволит продолжить поиски пропавших членов экипажа. Именно поэтому губернатор принял решение обратиться с соответствующим предложением к командующему Тихоокеанским флотом», - приводятся в сообщении слова заместителя председателя правительства - министра специальных программ и по делам казачества Камчатского края Сергея Хабарова.

Пропавшими без вести числятся трое членов экипажа сухогруза: капитан, старпом и вахтенный механик. По данным следствия, они не смогли выбраться с тонущего судна, которое шло из Петропавловска-Камчатского в Палану с грузом стройматериалов. «Анатолий Крашенинников» потерпел крушение 9 ноября у западного побережья Камчатки. Всего на борту было 13 человек, из которых на плоту спаслись пять пассажиров и пять членов экипажа.

<https://tass.ru/proisshestviya/5838417>

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.27; «ГУДЗОН» ОБРАТИЛСЯ К ВЛАСТЯМ ЮЖНОЙ КОРЕИ ИЗ-ЗА СУДНА, КОТОРОЕ ЗАПРЕТИЛИ БУНКЕРОВАТЬ

Компания «Гудзон» обратилась к администрации порта Пусан, профильному министерству Южной Кореи и в генконсульство РФ в Пусане в связи с ситуацией с судном «Севастополь», которое не может покинуть порт из-за отказа местных бункеровщиков заправить его.

В понедельник замгендиректора по стратегическому развитию и логистике компании Валерий Улискин сообщил, что «Севастополь» готовится к выходу во Владивосток, стоит на погрузке, но южнокорейская сторона запретила местным компаниям бункеровать «Севастополь» и другое судно «Гудзона» «Партизан». «Севастополь» был вынужден дать аварийное сообщение, что топливо на исходе, компания обращалась в консульство. Улискин отмечал, что судно все равно пойдет во Владивосток, «экипаж будет как-то выкручиваться, смешивать топливо». Во вторник Улискин рассказал, что погрузка судна затянулась и запасы топлива еще уменьшились.

«Из-за массового отказа корейских бункеровщиков снабдить ТХ «Севастополь» тяжелым и дизельным топливом в порту Пусан, на судне складывается аварийная ситуация, когда все его вспомогательные и аварийные дизель-генераторы могут остановиться в течение следующих 5 часов. Таким образом, ни один пожарный насос, ни другие противопожарные и спасательные средства не могут быть запущены в действие из-за обесточивания судна», – говорится в тексте письма, которое предоставил РИА Новости Улискин.

Письмо адресовано капитану порта Пусан, администрации торгового порта Пусан, министерству океанского судоходства и рыболовства Южной Кореи, генеральному консульству РФ в Пусане. В нем также указывается на проблемы с приготовлением пищи и холодную температуру в каютах.

«Кроме того, ТХ «Севастополь» не сможет даже отойти от причала и перейти на якорную стоянку из-за неработающих швартовных лебедок и брашпиля. В связи с этим обстоятельством капитан судна и судовладелец оставляют за собой право подать заявление о морском протесте против саботажа, организованного местной морской и таможенной администрацией, наложившей вето на снабжение нашего судна бункером под влиянием опасения вторичных санкций со стороны финансового департамента США, которые не были одобрены и приняты Советом безопасности ООН», – сообщается в письме.

В августе в МИД Южной Кореи сообщали, что в отношении российского судна «Севастополь» в южнокорейском порту Пусан проводится проверка на предмет нарушения решений СБ ООН по КНДР. В конце сентября компания «Гудзон» получила уведомление от южнокорейской стороны о том, что судну запрещен выход из порта. Компания заявила, что это политическое задержание. Второго октября южнокорейские власти уведомили российскую сторону, что вопрос в отношении российского судна «Севастополь» снят, оно может покинуть порт. Планировалось, что «Севастополь» отправится во Владивосток 22-26 октября. Позже сообщалось, что судно не может выйти из Пусана из-за задержки платежа, который «завис» на американских счетах.

### ТАСС; 2018.11.27; ТАНКЕР-ГАЗОВОЗ ПРОТАРАНИЛ ПРИЧАЛ НА САХАЛИНЕ

Компания «Сахалин энерджи» - оператор проекта «Сахалин-2» - начала расследование причин инцидента с танкером-газовозом Grand Elena, который во вторник вечером протаранил причал в сахалинском порту Пригородное. Об этом сообщили ТАСС в среду в компании.

Судно должно было отгрузить сжиженный природный газ (СПГ) в порту Пригородное, который обслуживает проект «Сахалин-2». Оно протаранило причал и получило пробоину.

«Факт происшествия подтверждаем. Сейчас началось расследование причин происшествия <...> Расследование ведет компания «Сахалин энерджи», - сказал собеседник агентства.

В компании заявили, что пока рано говорить о том, насколько серьезно повреждение судна. В результате инцидента никто не пострадал, ущерба окружающей среде нанесено не было.

В порту уточнили, что сейчас танкер поставлен на якорь, причал для отгрузки СПГ временно закрыт.

Танкер-газовоз Grand Elena был построен в Японии в 2007 году специально для поставок российского газа в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Согласно данным открытых источников, судно может перевозить до 145 тыс. кубометров СПГ, его дедвейт составляет 71,2 тыс. тонн, длина достигает 288 метра.

<https://tass.ru/proisshestviya/5843293>

### ТАСС; 2018.11.27; ПРОВЕРКА ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ «АДМИРАЛТЕЙСКИХ ВЕРФЕЙ» В 2018 ГОДУ НЕ ПРОВОДИЛАСЬ

МЧС не проводило проверок пожарной безопасности на предприятии «Адмиралтейские верфи», где загорелся ледокол «Виктор Черномырдин» в этом году. Об этом свидетельствуют данные из базы СПАРК.

Согласно этим данным, в 2017 году «Адмиралтейские верфи» дважды проверялись сотрудниками МЧС. В июне было выявлено 430 нарушений.

Число пострадавших при пожаре на строящемся ледоколе в Петербурге выросло до двух

«После этого ведомство провело еще одну проверку уже в октябре 2017 года, которая выявила два нарушения», - говорится в базе данных.

По информации МЧС, во вторник на территории предприятия «Адмиралтейские верфи» произошло возгорание на строящемся дизель-электрическом ледоколе проекта 22600 (ЛК-25) «Виктор Черномырдин».

Сообщается о двух пострадавших.

Ледокол проекта 22600 мощностью 25 МВт «Виктор Черномырдин» строится по заказу ФГУП «**Росморпорт**» с декабря 2012 года, судно станет самым мощным в мире неатомным ледоколом, его планируется использовать на Северном морском пути.

<https://tass.ru/proisshestviya/5842513>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2018/11/27/reg-szfo/dva-cheloveka-postradali-pri-pozhare-na-ledokole-viktor-chernomyrdin.html>

### ТАСС; 2018.11.27; РАБОТНИКАМ «ЧКАЛОВСКОЙ СУДОВЕРФИ» ПОГАСЯТ ДОЛГ ПО ЗАРПЛАТЕ ДО 15 ДЕКАБРЯ

Полностью погасить долг по заработной плате перед работниками «Чкаловской судоверфи» в Нижегородской области планируется до 15 декабря. Об этом во вторник сообщили ТАСС в региональном минпроме со ссылкой на гендиректора предприятия.

«По заявлению директора, которое он сделал в прокуратуре Нижегородской области <...>, все долги по зарплате будут выплачены до 15.12.2018 года», - говорится в сообщении.

Ранее сообщалось, что, по состоянию на 20 ноября, долг перед работниками «Чкаловской судоверфи» за июль - сентябрь включительно составляет 6,2 млн рублей.

Из-за невыплаты заработной платы в ПАО «Чкаловская судоверфь» , приволжское следственное управление на транспорте СК возбудило уголовное дело по ч. 2 ст. 145.1 УК РФ («Полная невыплата свыше двух месяцев заработной платы»). Ход его расследования поручил взять на контроль в центральном аппарате председателя Следственного комитета России Александр Бастрыкин.

Также в отношении гендиректора предприятия проводится доследственная проверка по подозрению в злоупотреблении полномочиями, которое привело к тому, что в общежитии судоверфи не было отопления до 22 ноября. Сейчас отопление полностью восстановлено.

<https://tass.ru/obschestvo/5840331>

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2018.11.28; САМОЛЕТЫ «ТУ» ПОЧТИ ПЕРЕСТАЛИ ВОЗИТЬ ПАССАЖИРОВ; ПРЕКРАТИЛИ ПОЛЕТЫ ПЯТЬ ТУ-204 RED WINGS, НА ВСЮ РОССИЮ РЕГУЛЯРНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ ЗАНЯТО ПО ОДНОМУ ТУ-134 И ТУ-154 ИЗ ПАРКА «АЛРОСЫ»

Авиакомпания Red Wings прекратила эксплуатацию всех имевшихся в ее парке самолетов Ту-204. Она была единственным авиаперевозчиком в России, использовавшим этот тип судов на регулярных рейсах. В парке у Red Wings также 11 Airbus320/321.

Согласно ресурсу flightradar24, отслеживающему полеты гражданских судов по сигналам их транспондеров, пять самолетов Ту-204 Red Wings совершили последние пассажирские рейсы 21 августа, 4 сентября, 1, 5 и 17 октября. Летом и в сентябре они летали очень интенсивно, совершая по 4–6 рейсов в сутки, – в основном между Сочи и крупными российскими городами. Три последних лайнера в октябре и ноябре перелетели в Минеральные Воды. Там находится 411-й авиаремонтный завод, куда суда переданы на хранение, знает сотрудник авиакомпании.

Еще у одного Ту-204 21 августа при вылете из Уфы загорелся двигатель, он вернулся в аэропорт и до сих пор согласно flightradar24 находится в Уфе.

Четыре Ту-204 (их возраст – 9–10 лет), как и сама авиакомпания Red Wings, принадлежат лизинговой компании «Ильюшин финанс». Та входит в принадлежащую «Ростеху» Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК). Red Wings действительно приостановила эксплуатацию Ту-204, это связано прежде всего с необходимостью продлить их ресурс, а также с сезонным снижением спроса на авиаперевозки, объяснил представитель «Ильюшин финанс» Андрей Липовецкий. После продления ресурса на 12 000 часов суда или будут ремаркетированы (переданы в лизинг другому эксплуатанту либо проданы), или вернутся в Red Wings, добавил Липовецкий.

Пятый самолет Red Wings арендовала у грузовой авиакомпании «Авиастар-Ту». Его компания вернула владельцу.

Очень маловероятно, что Red Wings продолжит летать на Ту-204, говорят два человека, близких к ОАК и **Минтрансу**. Скорее всего «Ильюшин финанс» поставит их государственным ведомствам, считают они. В 2017 г. Red Wings уже вывела из эксплуатации три самолета Ту-214 в связи с истечением ресурса, после продления они были ремаркетированы.

Сейчас из регулярных пассажирских перевозчиков согласно данным **Росавиаци**и самолеты семейства «Ту» эксплуатирует только авиакомпания «Алроса», принадлежащая одноименному алмазному холдингу. Да и то в ее парке осталось лишь два самолета – Ту-134 и Ту-154. Один Ту-154 компания вывела из эксплуатации этой осенью, такая же судьба ждет единственный Ту-134 через полгода – в конце мая, говорит гендиректор авиакомпании «Алроса» Андрей Гулов.

Оставшийся Ту-154, которому согласно flightradar24 26 лет, компания будет эксплуатировать весь 2019 год, сказал Гулов.

Пять грузовых и один пассажирский Ту-204 остаются в собственности Авиастар-Ту. Но она не осуществляет пассажирские перевозки и специализируется на экспресс-доставке грузов и почты. Во вторник, 27 ноября, гендиректор Авиастар-Ту Дмитрий Коваленко был недоступен для журналистов.

Найти другого эксплуатанта для Ту-204 непросто: самолет потребляет почти на 1 т больше керосина за час полета, чем Airbus 321, весит примерно на 15 т больше (что приводит к дополнительным аэропортовым сборам), сложен в техобслуживании из-за нехватки компонентов, плюс на него пришлось бы переобучать пилотов с других типов судов, признает менеджер российской авиакомпании.

Еще один Ту-204 и три Ту-134 принадлежат компаниям бизнес-авиации, три Ту-134 у ведомственной авиакомпании Роскосмоса Космос. Также самолеты семейства Ту эксплуатируют федеральные ведомства.

Семейство Ту безусловно доминировало на советском рынке авиаперевозок, напоминает ведущий научный сотрудник Института экономики транспорта Федор Борисов. Среднемагистральный Ту-154 и ближнемагистральный Ту-134 самые массовые советские реактивные самолеты, каждого типа выпущено почти по 1000 шт. Ту попадали в самый востребованный сегмент. Были еще вместительные Ил-86 для курортных перевозок, Ил-62 и Ил-96 создавались для дальнемагистральных перелетов, Ан-24 и Як-40 закрывали потребности региональных авиалиний.

Ту-204 задумывался в СССР как более вместительный и экономичный на замену Ту-154. Но выпускался он уже в России и в экономических реалиях, возникших после 1992 г., оказался слишком дорог в эксплуатациии и переразмерен – в то время была потребность в менее вместительных судах. И несмотря на серийный выпуск, у Ту-204 было много нетипичных отказов, отчего сильно дорожало его техническое обслуживание, отмечает Борисов.

Суда Ил-86 и Ил-96 авиакомпании прекратили эксплуатировать еще в 2013 г. (последним их вывел Аэрофлот), но региональные Як-40 и особенно Ан-24 летают в большом количестве до сих пор. В среднемагистральном сегменте советские лайнеры были вытеснены Boeing и Airbus, говорит профессор ГосНИИ гражданской авиации Александр Фридлянд. В региональном предложение меньше, плюс это очень низкодоходный рынок, у региональных авиакомпаний просто нет средств на лизинг иностранных судов, а советские самолеты находятся у них в собственности. И у Ан-24 относительно других советских самолетов неплохая экономика, но у них уже истекает ресурс, добавляет Борисов.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/11/27/787684-nekogda-samie-populyarnie-tu-pochti-ne-vozyat>

### RNS; 2018.11.27; МИНТРАНС ПРОСИТ СОХРАНИТЬ НДС В 10% НА АВИАРЕЙСЫ ЧЕРЕЗ МОСКВУ

**Министерство транспорта** направило письмо в правительство России с просьбой сохранить ставку НДС в размере 10% на рейсы через Москву и обнулить НДС на рейсы, минуя аэропорты столицы и Московской области, сообщили RNS в **Минтрансе**.

«**Министерство транспорта** согласовало законопроект на данную тему, подготовленный Минфином России. Позиция **Минтранса** - сохранение ставки НДС 10% на рейсы через Москву и обнуление НДС на рейсы, минуя аэропорты столицы и Московской области (…) Письмо (в правительство) было», – сказал представитель **Минтранса**.

В случае повышения НДС с 10% до 20% на внутренние перелеты через Москву авиакомпании могут потерять «сотни миллионов» пассажиров, а бюджет – свыше 100 млрд руб., приводят «Ведомости» детали письма **министра транспорта** Евгения **Дитрих**а на имя премьер-министра Дмитрия Медведева. В письме также отмечается, что при повышении НДС внутренние авиаперевозки к 2030 году увеличатся всего вдвое по сравнению с 2017 годом и составят 125,1 млн человек, а доля региональных рейсов останется на уровне 25%. Для международных перелетов и авиаперевозок в Калининград, Симферополь и Дальний Восток в настоящее время НДС составляет 0%.

<https://rns.online/transport/Mintrans-prosit-sohranit-NDS-v-10-na-aviareisi-cherez-Moskvu-2018-11-27/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.27; ТОПЛИВОЗАПРАВКА ПОДОРОЖАЛА В НОЯБРЕ ВО ВСЕХ АЭРОПОРТАХ МОСКВЫ, МАКСИМУМ - НА 5,5% ВО «ВНУКОВО»

Услуга топливозаправки в ноябре этого года относительно октября подорожала во всех аэропортах Московского авиаузла, свидетельствует статистика **Росавиаци**и.

Выше всех - на 5,5% - ценник подняли работающие во «Внуково» ЗАО «Авиационно-заправочная компания» и ЗАО «Топливо-заправочный сервис» (оба принадлежат физлицам): у первого тонна керосина сейчас стоит 52 тыс. руб. без НДС, у второго - 51,6 тыс. руб.

Тонна топлива ЗАО «Домодедово Фьюэл Фасилитис» (структура DME Ltd, холдинговой компании группы «Домодедово») подорожала за месяц на 4,6%, до 51,8 тыс. руб.

У принадлежащего «Роснефти» (MOEX: ROSN) ЗАО «ТЗК Шереметьево» стоимость топлива выросла на 4,1%, до 50,8 тыс. руб. Ноябрьская цена у АО «АЭРО-Шереметьево», «дочки» «ЛУКОЙЛа» (MOEX: LKOH) и структуры частных владельцев аэропорта TPS Avia Holding, - 46,86 тыс. руб., что на 1,1% больше, чем в октябре. Третий поставщик топлива в «Шереметьево» - ООО «Газпромнефть-Аэро Шереметьево» - повысил ценник на 2,1%, до 46,272 тыс. руб.

Аэропорты Москвы обслуживают порядка 75% всех рейсов в РФ.

Все российские аэропорты за отчетный период увеличили стоимость керосина на 2,02%, до 53,935 тыс. руб. за тонну, отмечает **Росавиаци**я.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.27; S7 С 4 ДЕКАБРЯ ОТКРЫВАЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ НОВОСИБИРСКА В НАМАНГАН

Группа S7 с 4 декабря открывает регулярный рейс по маршруту Новосибирск - Наманган (Узбекистан) - Новосибирск, говорится в сообщении новосибирского аэропорта «Толмачево».

«Рейсы будут осуществляться по вторникам на воздушных судах A320, рассчитанных на перевозку пассажиров в салонах эконом- и бизнес-класса», - говорит в сообщении.

Из Новосибирска рейс S7 3307 будет отправляться в 13:55 по местному времени и прибывать в Наманган в 14:55. Вылет рейса S7 3308 из Намангана в Новосибирск - в 16:25, прибытие - в 21:20.

По данным сайта «Толмачево», в настоящее время на этом маршруте также работает авиакомпания Uzbekistan Airways (национальная авиакомпания Узбекистана «Узбекистон хаво йуллари», «Узбекские авиалинии»), выполняя один рейс в неделю на самолете А320.

Аэропорт «Толмачево» входит в холдинг «Новапорт», в 2017 году увеличил пассажиропоток на 22%, до 5 млн человек.

Групп S7, объединяющая авиакомпании «Сибирь» и «Глобус» (летают под брендом S7 Airlines) - вторая крупнейшая авиационная группа в РФ. Принадлежит супругам Владиславу и Наталии Филевым.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.27; «ИРАЭРО» С 18 ДЕКАБРЯ НАЧНЕТ РЕГУЛЯРНО ЛЕТАТЬ ИЗ ИРКУТСКА В ФЕРГАНУ

Региональная авиакомпания «ИрАэро» с 18 декабря начнет выполнять регулярные рейсы из Иркутска в Фергану (Узбекистан), сообщила пресс-служба перевозчика.

Полеты будут осуществляться один раз в неделю, по вторникам, на Sukhoi Superjet 100. Период выполнения рейса - до 26 марта 2019 года.

Как уточнили «Интерфаксу» в авиакомпании, «ИрАэро» - единственный перевозчик, который будет выполнять прямые рейсы из Иркутской области в Узбекистан. По словам сотрудника авиакомпании, рейс рассчитан на крупную узбекскую диаспору в Иркутске, а также на перевозку граждан Узбекистана, работающих в РФ.

Фергана расположена приблизительно в 420 км к востоку от Ташкента.

«ИрАэро» базируется в Иркутске, в ее парке девять SSJ-100, три Boeing-777-200, а также канадские CRJ-200 и российские Ан-24 и Ан-26.

### ТАСС; 2018.11.27; ПОТОК ПАССАЖИРОВ В НОВОМ АЭРОПОРТУ РОСТОВА-НА-ДОНУ ПРЕВЫСИЛ 3 МЛН ЧЕЛОВЕК

Пассажиропоток нового аэропорта Платов в Ростове-на-Дону превысил в первый год работы отметку в 3 млн пассажиров, сообщила во вторник пресс-служба аэропорта.

«Международный аэропорт Платов (входит в холдинг «Аэропорты Регионов») с начала текущего года обслужил более трех миллионов пассажиров. Рекордный трехмиллионный пассажир был зарегистрирован сегодня на рейсе авиакомпании «Азимут», вылетающем из Платова в самарский аэропорт Курумоч», - говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, за 10 месяцев 2018 года прирост пассажиров нового ростовского аэропорта вдвое превысил средний показатель по отрасли.

«Три миллиона пассажиров - это новый показатель авиамобильности в Ростовской области, который был достигнут благодаря строительству в регионе нового, современного, комфортного аэропорта. Пять лет подряд мы фиксировали пассажирский трафик свыше двух миллионов, а сегодня, за месяц до конца года, преодолели еще один знаковый рубеж», - приводит пресс-служба слова исполнительного директора аэропорта Александра Серова.

Платов - первый в России аэропорт, построенный с нуля со времен распада СССР. Он был специально возведен к чемпионату мира по футболу. По данным пресс-службы, пассажиропоток старого аэропорта в 2017 году составил 2,7 млн человек.

<https://tass.ru/obschestvo/5841122>

### ТАСС; 2018.11.27; АЭРОПОРТЫ ВЛАДИВОСТОКА И ЯПОНСКОЙ ПРЕФЕКТУРЫ ВАКАЯМА ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

Международный аэропорт Владивосток и японский аэропорт Нанки-Сирахама, расположенный в префектуре Вакаяма на острове Хонсю, подписали соглашение о сотрудничестве.

«Международный аэропорт Владивосток и аэропорт Нанки-Сирахама подписали соглашение о сотрудничестве <…> Стратегическое сотрудничество будет направлено на обмен информацией и опытом работы, организацию совместных маркетинговых кампаний, в том числе по продвижению аэропортовых услуг», - говорится в сообщении пресс-службы аэропорта Владивостока, опубликованном в среду.

Сейчас руководство российского аэропорта ищет авиакомпанию для выполнения рейса по маршруту Владивосток - Вакаяма. Также планируется работать над активизацией въездного туризма Вакаямы и Владивостока.

Вакаяма находится на юге полуострова Кии на острове Хонсю. Там расположен один из самых известных японских курортов с горячими источниками - Сирахама. Префектура известна белоснежным пляжем, который является побратимом гавайского пляжа Вайкики, а также горой Коя-сан, на территории которой располагаются 117 храмов, которые являются объектами всемирного наследия.

<https://tass.ru/ekonomika/5843502>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.27; БОЛЕЕ 550 ТЫС ПАССАЖИРОВ ВОСПОЛЬЗОВАЛИСЬ СУБСИДИРОВАННЫМИ РЕЙСАМИ ПО РФ - РОСАВИАЦИЯ

Льготными билетами по программе субсидирования авиаперевозок на Дальний Восток, в Симферополь и Калининград воспользовались 552 тысячи пассажиров, говорится в сообщении **Росавиаци**и.

«Суммарно по всем направлениям – на Дальний Восток, в Симферополь, в Калининград и в обратных направлениях – продано 588 тысяч билетов на сумму субсидий в размере 3,37 миллиарда рублей, из которых по 552 тысячам билетам воздушная перевозка была фактически осуществлена», – говорится в сообщении.

На направления, связывающие города России с Симферополем, продано 90 тысяч льготных билетов на сумму субсидий в 300 миллионов рублей, 89 тысяч пассажиров уже осуществили полеты. В Калининград до конца декабря реализовано 54 тысячи билетов на сумму субсидий в 121 миллион рублей, 51 тысяча пассажиров свои билеты использовала.

Полеты выполняют 12 авиакомпаний: «Аэрофлот», Red Wings, «Уральские авиалинии», «Алроса», S7, «Ижавиа», «Азимут», «Якутия», «НордСтар», «Нордавиа», «ЮТэйр», «Северный ветер», «ИрАэро».

Льготные тарифы действуют на маршрутах в города Дальнего Востока, Калининград и Симферополь. По действующим правилам правом на приобретение билета по специальному тарифу могут воспользоваться граждане РФ в возрасте до 23 лет, также граждане в возрасте свыше 60 лет для мужчин и свыше 55 лет для женщин, граждане РФ - инвалиды первой группы любого возраста и сопровождающее его лицо, а также лицо, сопровождающее ребенка-инвалида, и инвалид с детства второй или третьей группы.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.27; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОДРОМА «РОСТВЕРТОЛА»

Проектная документация на реконструкцию аэродрома летно-испытательной станции ПАО «Роствертол» (MOEX: RTVL) (входит в холдинг «Вертолеты России»), расположенной на территории создаваемого вертолетного кластера в Батайске (Ростовская область), успешно прошла проверку Главгосэкспертизы РФ, сообщила пресс-служба ведомства.

«Результаты инженерных изысканий и проектная документация соответствуют требованиям технических регламентов и иным установленным требованиям. По итогам рассмотрения выдано положительное заключение», - говорится в сообщении.

В рамках реализации проекта на территории аэродрома будут построены взлетно-посадочная полосы с искусственным покрытием (размером 400х40 м) и грунтовая (500х100 м), три научно-измерительных пункта и девиационный круг, рулежная дорожка к научно-измерительному пункту, патрульная дорога и здание контрольно-пропускного пункта с досмотровой площадкой, а также очистные сооружения поверхностного стока и другие объекты.

Проект также предусматривает удлинение и реконструкцию магистральной рулежной дорожки и рулежных дорожек, двух научно-измерительных пунктов, водосточно-дренажной сети и системы электроснабжения, а также ограждения аэродрома с техническими средствами охраны, включая систему видеонаблюдения.

Кроме того, будут установлены оборудование радиотехнического обеспечения полетов воздушных судов, управления воздушным движением и метеорологическое оборудование. На ИВПП с одного направления посадки и на магистральной и соединительных рулевых дорожках будет установлено светосигнальное оборудование.

Реконструируемый аэродром «Ростов-Северный» предназначен для обеспечения полетов экспериментальных воздушных судов с целью проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ, а также испытаний авиационной и другой техники, проведения учебно-тренировочных полетов.

Вертолетный кластер в Батайске находится в процессе создания. Как сообщалось, холдинг «Вертолеты России» планировал в июне 2018 года приступить к строительству летно-испытательного комплекса «Роствертола» в этом кластере и завершить его к концу 2021 года. Ориентировочная стоимость проекта - порядка 18 млрд рублей.

В рамках проекта создания вертолетного кластера также планируется перенести в Батайск агрегатно-сборочное производство «Роствертола», цех окончательной сборки и производственно-логистический комплекс.

Строительство полноценного летно-испытательного комплекса позволит сократить количество полетов в Ростове-на-Дону, а перенос части производственных мощностей «Роствертола» будет способствовать освоению перспективных образцов вертолетной техники. Полностью реализовать проект вертолетного кластера холдинг намерен к 2024 году.

АО «Вертолеты России» - один из мировых лидеров вертолетостроительной отрасли, единственный разработчик и производитель вертолетов в России. В состав холдинга входят пять вертолетных заводов, два конструкторских бюро, а также предприятия по производству и обслуживанию комплектующих изделий, авиаремонтные заводы и сервисная компания, обеспечивающая послепродажное сопровождение в России и за ее пределами.

«Роствертол» - один из крупнейших российских производителей вертолетной техники, выпускает транспортно-боевые вертолеты Ми-24/35, тяжелый транспортный Ми-26Т, ударный боевой вертолет нового поколения Ми-28Н.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.27; МИНПРОМТОРГ ОБЕЩАЕТ НАЙТИ КОМПРОМИСС МЕЖДУ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМИ И ОПЕРАТОРАМИ ВЕРТОЛЕТОВ ПО СРОКУ ИХ СЛУЖБЫ

Глава Минпромторга РФ Денис Мантуров пообещал найти компромисс между производителями и операторами вертолетов относительно необходимости ограничения срока службы техники.

«Мы на сегодняшний день никаких идей, связанных с запретом на предмет эксплуатации вертолетов свыше 25 лет, не рассматриваем», - заявил Д.Мантуров, отвечая на соответствующий вопрос журналистов во вторник.

«Мы не говорим о запретах (эксплуатации старых вертолетов - ИФ), поэтому мы найдем точно решение, которое было бы компромиссно и для перевозчиков, и для производителей», - добавил он.

В прошлом году **Минтранс** РФ сообщал, что прорабатывает вопрос ограничения перевозок пассажиров на вертолетах старше 25 лет. В феврале этого года подумать над такой возможностью поручал президент Владимир Путин. Тема активно обсуждалась участниками рынка на «Вертолетном форуме», который прошел в Казани на прошлой неделе: по данным газеты «Ведомости», вертолетные перевозчики высказывались резко против, предсказывая кризис отрасли.

### ТАСС; 2018.11.27; СК ПРОДЛИЛ ДО КОНЦА АПРЕЛЯ СРОК СЛЕДСТВИЯ ПО ДЕЛУ О КАТАСТРОФЕ А321 НАД СИНАЕМ

Следственный комитет РФ продлил до 30 апреля срок предварительного следствия по делу о катастрофе российского самолета А321 над Синайским полуостровом в Египте в 2015 году. Об этом ТАСС сообщил во вторник адвокат Игорь Трунов, представляющий интересы потерпевших.

«Следственный комитет России продлил срок предварительного следствия по уголовному делу по факту авиакатастрофы на Синаем до 42 месяцев, то есть до 30 апреля 2019 года», - сказал защитник.

По словам Трунова, следствие готово представить для ознакомления защите потерпевших результаты дополнительной взрывотехнической комплексной экспертизы и «иных экспертиз, проведенных за последнее время».

Самолет A321 российской компании «Когалымавиа» потерпел катастрофу в небе над Синайским полуостровом 31 октября 2015 года в результате теракта. На его борту находились 217 пассажиров и семь членов экипажа, все они погибли.

<https://tass.ru/proisshestviya/5840341>

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.27; «БУРЯТСКИЕ АВИАЛИНИИ» НЕ СМОГЛИ ОСПОРИТЬ В КАССАЦИИ ВЗЫСКАНИЕ В ПОЛЬЗУ ГТЛК $3,5 МЛН ЗА «МНИМУЮ» АРЕНДУ SSJ-100

Арбитражный суд Московского округа отклонил жалобу временного управляющего ОАО «Авиакомпания «Бурятские авиалинии» («Бурал») Андрея Лишая на решение о взыскании в пользу ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) $3,5 млн.

По данным картотеки арбитражных дел, кассация оставила в силе решение первой и постановление апелляционной инстанций по делу об аренде «Буралом» двух самолетов Sukhoi Superjet 100 без экипажа.

Временный управляющий настаивал на признании сделки недействительной. Он приводил несколько аргументов, основной из которых заключался в следующем: спорная сделка фактически была заключена между АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) и ООО «Авиакомпания «Центр-Юг», а потому должна быть признана ничтожной.

Кассационный суд этот и другие аргументы А.Лишая отклонил. В постановлении, опубликованном в картотеке арбитражных дел, суд округа обращает внимание, что «Бурал» частично исполнял обязательств по договору аренды, вопросов к документу ни у одной стороны не возникало. Более того, «Бурал» успешно предъявлял исковые требования к субарендатору - «Центр-Югу», то есть занимал позицию, что является арендатором спорных воздушных судов. «[В этой ситуации] в силу [рада положений] Гражданского кодекса (ГК) РФ, ответчик не вправе ссылаться на недействительность и незаключенность договора аренды», - говорится в постановлении.

Разбирательство между авиакомпанией и ГТЛК длилось с декабря 2017 года. В марте 2018 года первая инстанция взыскала с «Бурала» $2,5 млн долга по арендной плате, $902,1 тыс. долга по «уплате технических резервов» и $52,2 тыс. процентов за пользование чужими денежными средствами. Позже выводы первой инстанции подтвердил апелляционный суд.

Общая сумма задолженности «Бурала» перед ГТЛК, согласно реестру кредиторов, составляет 458,38 млн рублей с учетом неустойки.

Процедура наблюдения в «Бурятских авиалиниях» введена в августе 2017 года, инициатором выступила транспортная компания «Фрилайн», которой «Бурал» задолжал около 1,7 млн рублей. Это требование также включено в реестр кредиторов должника.

За несколько месяцев до этого, приказом от 7 февраля 2017 года **Росавиаци**я аннулировала сертификат эксплуатанта «Бурала», который выполнял пассажирские рейсы на воздушных судах с истекшим ресурсом двигателей. Авиакомпания пыталась оспорить решение властей в Арбитражном суде Москвы, но затем отозвала иск.

В марте прошлого года судебные приставы арестовали весь имущественный комплекс «Бурятских авиалиний» из-за долгов. Обеспечительные меры были обращены на 6 самолетов и 4 вертолета, в том числе непригодные для полетов, а также 14 объектов недвижимости. Долги образовались перед работниками, контрагентами, а также по налогам и страховым сборам.

«Бурятские авиалинии» базируются в Улан-Удэ, выполняли регулярные рейсы в Иркутск, Нижнеангарск и Таксимо на самолетах Ан-24. По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», основным совладельцем компании на момент введения в ней наблюдения являлся Алексей Попов (70%). 30% принадлежало ООО «Чингис», 80% которого находятся в собственности предпринимателя Субадмы Баданова.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.27; БОЛЕЕ 75 ГРАЖДАНАМ РФ ОТКАЗАНО ВО ВЪЕЗДЕ НА УКРАИНУ ЗА СУТКИ В КИЕВСКИХ АЭРОПОРТАХ

Украинские пограничники за сутки отказали во въезде в страну более 75 гражданам РФ в киевских аэропортах, сообщает во вторник государственная пограничная служба Украины.

«Со вчерашнего дня в столичных аэропортах по разным причинам отказано во въезде более 75 гражданам России», – цитирует Погранслужбу агентство УНН.

В Погрнаслужбе пояснили, что основанием для отказа в пересечении украинской границы иностранцем может стать, в частности, отсутствие соответствующих и надлежащим образом оформленных документов или отсутствие четкой цели визита.

### ТАСС; 2018.11.27; ПАССАЖИРЫ ВЫНУЖДЕННО СЕВШЕГО В КАЗАНИ САМОЛЕТА ОРСК - МОСКВА ПРОДОЛЖИЛИ ПОЛЕТ

Пассажиры самолета, летевшего рейсом Орск - Москва (Шереметьево) и совершившего вынужденную посадку в аэропорту Казани, продолжили полет. Об этом ТАСС во вторник сообщила старший помощник Приволжского транспортного прокурора по взаимодействию со СМИ Майя **Иванов**а.

«Пассажиры вылетели резервным бортом авиакомпании «Северный ветер» из Казани в московский аэропорт Домодедово в 10:30», - сказала она.

Ранее сообщалось, вынужденная посадка связана с некорректной индикацией уровня топлива. На борту находились 76 пассажиров и пять членов экипажа.

<https://tass.ru/proisshestviya/5839202>