**06 ДЕКАБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2018.12.05; МАТВИЕНКО: РОСАВИАЦИЯ ПООБЕЩАЛА СДЕЛАТЬ ВСЕ ДЛЯ ЗАПУСКА АЭРОПОРТА В МАРИЙ ЭЛ В 2020 ГОДУ

Спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко в среду во время «часа субъекта РФ» в Совете Федерации передала главе республики Марий Эл Александру Евстифееву заверение главы **Росавиаци**и Александра **Нерадько** о том, что «будет сделано все» для запуска аэропорта в Йошкар-Оле к 100-летию республики в 2020 году.

«Сегодня у меня есть основания передать заверения руководителя **Росавиаци**и [Александра **Нерадько** - прим. ТАСС], сегодня утром с ним был разговор, он дал заверение, что к 100-летию Республики, к 2020 году - будет сделано все, чтобы вновь запустить аэропорт Йошкар-Оле», - сказала она.

По словам Матвиенко, это не голословное заявление. «Это [сделано] уже после проработки, проведенной **Росавиаци**ей, понимания сколько средств необходимо на обновление аэродромного оборудования и восстановление взлетно-посадочной полосы. Так что прошу вас, Александр Александрович, вступить в активное взаимодействие и не упустить время», - добавила она.

С 1 января 2016 года аэропорт Йошкар-Олы перестал принимать и отправлять самолеты из-за отсутствия перевозчиков, желающих выполнять рейсы. В 2017 году планировалась организация авиационных перевозок по направлениям в Москву и Крым, но перевозчиков до сих пор не нашлось. В сентябре 2017 года власти Марий Эл приступили к процессу выполнения требований, предъявляемых к аэропортам федерального значения, чтобы возобновить авиасообщение в аэропорте Йошкар-Олы.

<https://tass.ru/v-strane/5874313>

### ТАСС; 2018.12.05; РОСМОРРЕЧФЛОТ РАССМАТРИВАЕТ ПРОЕКТ МОДЕРНИЗАЦИИ БЕЛОМОРСКО-БАЛТИЙСКОГО КАНАЛА В КАРЕЛИИ

**Федеральное агентство морского и речного транспорта** (**Росморречфлот**) рассматривает проект модернизации Беломорско-Балтийского канала (ББК) в Карелии, который связывает Арктику с регионами Северо-Запада России. Об этом сообщил в среду ТАСС глава ведомства Юрий Цветков в кулуарах форума «Арктика: Настоящее и будущее».

Ранее власти Карелии предложил модернизировать ББК. Проект может стать ключевым мероприятием для создания арктической опорной зоны в республике.

«У нас на столе много разных проектов, один из них [модернизации ББК], и он рассматривается. Под все проекты модернизации, развития, углубления всегда при выделении финансирования обязательное требование - это прохождение определенных процедур в правительстве, критериев. Самый главный из них - планируемый объем грузопотока и эффект для экономики страны», - сказал Юрий Цветков в ответ на вопрос о поддержке ведомством предложения карельских властей.

«Этот вопрос в проработке. Очень важно подтвердить увеличение грузопотока, что является одним из основополагающих критериев для выделения денежных средств», - пояснил он.

На заседании парламентского комитета по государственному устройству и местному самоуправлению 5 декабря министр экономического развития и промышленности региона Павел Буренков сказал, что власти готовят обоснование по модернизации ББК.

По словам министра, сейчас в северных районах Карелии началась реализация инвестиционных проектов, ориентированных на использование возможностей транспортировки грузов по Беломорско-Балтийскому каналу. «Мы видим хорошую динамику, например, увеличения выдачи лицензий на добычу блочного камня на 20% за год. Потому что на сегодняшний день транспортировать камень по воде гораздо экономически эффективнее, чем с использованием железнодорожного [транспорта]», - пояснил Буренков.

Беломорско-Балтийский канал введен в строй 2 августа 1933 года. Он соединил Белое море с Онежским озером, входящим в бассейн Балтики, и сократил путь из Балтийского моря в Белое на 4 тыс. км. В настоящее время канал - крупнейшее межбассейновое соединение на северо-западе страны. Обслуживает трассу Беломорско-Онежское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства. Общая протяженность системы - 227 км.

О форуме

<https://tass.ru/v-strane/5876684>

### ПОРТНЬЮС; 2018.12.05; ЗНАЧИТЕЛЬНОЕ СНИЖЕНИЕ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОЕКТОВ МАГИСТРАЛЬНОГО НАЦИОНАЛЬНОГО ПЛАНА КОСНЕТСЯ СМП - ЮРИЙ ЦВЕТКОВ

Существенное снижение из 37 млрд руб., предусмотренных на финансирование магистрального национального плана, произведет по проекту развития инфраструктуры Северного морского пути (СМП), об этом в ходе конференции СМП в рамках VIII Международного форума «Арктика: настоящее и будущее» сообщил заместитель **министра транспорта** РФ – руководитель **Федерального агентства морского и речного транспорта** Юрий Цветков, передает корреспондент ИАА «ПортНьюс».

По его словам, в «Законе о федеральном бюджете на 2019-2021 годы» предусмотрено снижение финансирования проекта СМП на 24 млрд руб. в силу принятого государством решения о строительстве двух дополнительных атомных ледоколов.

Выступление Юрия Цветкова поддержал заместитель секретаря Совета безопасности РФ Сергей Вахруков, который отметил, что принципиальные вопросы обеспечения загрузки и существования СМП необходимо решать комплексно. «**Минтранс** должен жёстко ставить проблему, кто бы ни отвечал за СМП», - подчеркнул он.

Как пояснил Юрий Цветков, в развитие указа №204 президента России - 30 сентября 2018 года был утвержден комплексный план развития магистральной инфраструктуры, где за девять проектов отвечает непосредственно **Минтранс**. Одним из них является проект развития инфрастуруктуры СМП.

При этом ранее был сформирован паспорт этого проекта, в котором были четко прописаны сроки строительства инфраструктурных объектов, обеспечения их деятельности и их финансирования по годам. Так, в рамках этого проекта государство должно расширить акваторию порта Сабетта, создать дополнительные льдозащитные сооружения, расширить подходной канал, обеспечить работу ФГУП «Гидрографическое предприятие» и выполнить мероприятия по обеспечению безопасности. «Однако первые деньги на реализацию этих работ у **Минтранса** появятся после 2020 года (в 2020 году запланировано только начало проектирования - прим. ред.) В свою очередь у «НОВАТЭКа» возникает закономерный вопрос - зачем нам с опережением графика строить объекты на берегу, если средства на развитие акватории порта появятся только в 2020 году», - уточнил Юрий Цветков.

Он пояснил, что, в частности, планируется расширить подходной канал к порту Сабетта в два раза - с существующего 295 метров. Кроме того, не секрет, что планировалось повысить субсидирование гидрографического предприятия. Сегодня существующий флот ФГУП «Гидрографическое предприятие» обеспечивает 37 тыс. приведенных километров. Этот показатель необходимо было увеличить до 80 тыс. приведенных километров в год. Обеспечить это можно за счет увеличения субсидий до 823 млн руб. в год, которое не подтверждено на сегодняшний день. В существующем бюджете на эти цели предусмотрено всё те же 400 млн руб. В связи с увеличением крупнотоннажного флота на трассах Севморпути потребуется задействовать высокоширотные маршруты. Для этого требуется увеличить объем промерных работ «Гидрографического предприятия». «Работу «Гидрографического предприятия» необходимо увеличивать, поскольку у нас появляются новые крупнотоннажные суда, которые должны пойти высокоширотными маршрутами, не до конца изученными гидрографической службой», - подчеркнул Юрий Цветков.

Также он отметил, что для обеспечения безопасности движения судов по СМП необходимо пополнение судов Морспасслужбы. С учетом проектирования и строительства судов, их пополнение смещается за границу 2024 года, при этом эти суда являются уникальными, период их проектирования и строительства будет достаточно продолжительным. Помимо этого, есть вопросы с обновлением и пополнением лоцмейстерских и картографических судов.

Заместитель секретаря Совбеза Сергей Вахруков в своем комментарии неодобрительно высказался в адрес Минфина России. Он подчеркнул, что принимая решение о финансировании инфраструктурных проектов на СМП, необходим комплексный взгляд, «иначе мы не достигнем роста грузооборота до 80 млн тонн к 2024 году».

Юрий Цветков подчеркнул, что эти проблемы были доложены председателю правительства России Дмитрию Медведеву и вскоре они будут обсуждаться на совещании в порту Сабетта с участниками проекта СМП.

<http://portnews.ru/news/268867/>

### ИЗВЕСТИЯ; ОЛЬГА КОЛЕНЦОВА; 2018.12.06; БЕСКРАЙНИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ: В ПЕТЕРБУРГЕ СТАРТОВАЛ АРКТИЧЕСКИЙ ФОРУМ; ВЛАСТИ, УЧЕНЫЕ И БИЗНЕС ОБСУЖДАЮТ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ ЗАПОЛЯРЬЯ

Социально-экономическое развитие Крайнего Севера и дальнейшее освоение Заполярья – эти вопросы обсуждают на VIII Международном форуме «Арктика: настоящее и будущее». Он открылся в Санкт-Петербурге. В мероприятиях принимают участие более 2 тыс. представителей 40 российских регионов и 20 зарубежных стран. Сейчас готовится законопроект «О развитии Арктической зоны РФ», который должен учесть интересы всех групп населения Крайнего Севера.

Первое заседание открыл спецпредставитель президента по международному сотрудничеству в Арктике и Антарктике, член-корреспондент РАН Артур Чилингаров.

– Мы 10 лет в новейшей истории России работаем над основами государственной политики в Арктике. Что сделано – известно, а вот что предстоит сделать – будем обсуждать широким составом, – отметил он.

Россия сейчас на пороге очередного этапа масштабного освоения региона. Потенциальные запасы газа в Арктике оцениваются в 2,5 трлн куб. м, сообщил заместитель руководителя Федерального агентства по недропользованию (Роснедра) Орест Каспаров.

Ожидается взрывной рост грузооборота по Северному морскому пути (СМП) – до 18 млн т в 2018 году и 30 млн т в 2019-м, заявил начальник управления по развитию СМП и прибрежных территорий госкорпорации «Росатом» Максим Кулинко. В ближайшем будущем планируется организовать круглогодичную проводку судов по трассе СМП.

Продолжается разработка законопроекта «О развитии Арктической зоны РФ». Он должен охватить все аспекты жизни как малочисленных народов Заполярья, так и тех, кто там работает, проблемы экологии, пенсионного обеспечения.

Как пояснил руководитель общественной комиссии «Ассоциации полярников» Игорь Бобровницкий, также планируется обратиться к зампреду правительства Татьяне Голиковой с просьбой дополнить госпрограмму «Социально-экономическое развитие Арктической зоны РФ». По его словам, необходима подпрограмма о повышении уровня жизни людей в Заполярье.

На пленарном заседании, посвященном приоритетным проектам научно-технического развития в сфере арктической медицины и экологии человека, было отмечено, что инновации необходимо сделать максимально доступными для северян. Речь, например, о телемедицине. Уже сейчас активно реализуются проекты по оснащению медстанций в Арктике вертолетами, на которых врачи могут быстро добраться до пациента, оказать ему помощь, при необходимости сделать сложную операцию.

Заместитель главного врача по медицинской части Клинической больницы №122 им. Л.Г. **Соколов**а ФМБА Вячеслав Ратников обратил внимание на необходимость увеличивать количество клиник в Арктическом регионе, развивать имеющиеся в них методы диагностики и лечения.

– На сегодняшний день перед государством стоят цели освоения арктического шельфа, где работают в основном вахтовым методом, – пояснил заместитель директора по научной работе НИИ медицины труда имени академика Н.Ф. Измерова Евгений Зибарев. – По нашим расчетам, около 25% несчастных случаев в нефтяной и газовой промышленности являются следствием именно экстремальных условий Севера: тому виной низкие температуры, перепады давления, особый химический состав воздуха. Мы предлагаем внедрить систему постоянного мониторинга состояния здоровья работников, чтобы предупреждать такие случаи.

Артур Чилингаров отметил, что холод – главная сложность в жизни полярника.

– К холоду невозможно привыкнуть, вопреки мнению о том, что полярники выдерживают любой мороз. Для работы на Севере нужно действительно хорошее здоровье и любовь к своей работе, – рассказал исследователь Арктики и Антарктики.

Всего на форуме запланировано более 40 мероприятий. На выставке, проходящей параллельно с панельными сессиями, были представлены проекты, созданные для работы в условиях Севера. Например, Опытное конструкторское бюро машиностроения имени И.И. Африкантова представило различные модели реакторных установок для атомных ледоколов. Свои разработки продемонстрировали в общей сложности около 50 организаций.

<https://iz.ru/820490/olga-kolentcova/beskrainie-perspektivy-v-peterburge-startoval-arkticheskii-forum>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА БОНДАРЕНКО, ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2018.12.06; ПУТИ НЕИСПОВЕДИМЫ; ПОЧЕМУ «ЗАВИСАЮТ» РЕШЕНИЯ О РЕАЛИЗАЦИИ МОЩНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ В ДФО

На днях у Приморья появился шанс значительно улучшить транспортную инфраструктуру. Деньги планирует выделять государственная корпорация развития «ВЭБ.РФ», заключившая соглашение с администрацией края. Власти не скрывают: здесь ждут поддержки в строительстве Владивостокской кольцевой автодороги. Действительно, самые большие чаяния регионов обычно связаны с развитием транспортной сети. Что из больших планов реализуется, а что и почему остается мечтами, выяснили корреспонденты «РГ».

Дорожный просвет

ВКАД, который соединил бы район Эгершельда с островом Русский и предоставил дублирующий выезд из города, - давняя мечта владивостокцев. Впервые о проекте предметно заговорили в 2013 году, затем был подготовлен расчет экономической эффективности строительства. Разработчик предложил проложить магистраль как по прибрежной полосе Амурского залива, так и по его акватории, построив низководный мост и тоннели.

В сентябре 2015 года идею обсуждали на Восточном экономическом форуме. Им заинтересовались компании из КНР, Республики Корея, Японии и других стран. Как сообщили в администрации города, разработку технико-экономического обоснования проекта ВКАД профинансировала Корейская ассоциация строителей международных проектов, курируемая правительством Республики Корея, а подготовила компания «Юшин Инжиниринг». В декабре 2016 года она представила свой проект, основанный на принципах ГЧП. Корейцы рассчитали, что сооружение 22,6 километра ВКАДа, частью которого станет мост, можно начать в 2018-м и вводить объекты поэтапно - до 2029 года. Общая стоимость строительства оценивалась в 1,2 миллиарда долларов. Проезд планировалось сделать платным. В январе 2018-го стало известно, что проектом заинтересовалась китайская строительная корпорация «Гуанда», заявившая, что готова в него инвестировать.

О необходимости ВКАДа и планах его строительства в феврале 2018-го информировали помощника президента РФ Игоря Левитина. Тот согласился, что проект интересный, и дал поручение рассмотреть возможность его реализации в формате государственно-частного партнерства.

Дело, как водится, в деньгах, которые предстоит найти и частным инвесторам, и государству. Получит ли идея строительства трассы продолжение или останется вечным предметом вяловатого обсуждения экспертов и горожан, покажет время.

Опыт соседей

Между тем на условиях ГЧП вот уже год строится объездная дорога «Обход Хабаровска» стоимостью 40 миллиардов рублей. Концессионное соглашение по этому проекту было подписано в декабре 2016 года между правительством Хабаровского края и Региональной концессионной компанией. Выделение части средств - около 18,5 миллиарда рублей - предусмотрено из федерального бюджета через систему «Платон». Почти пять миллиардов уже поступили. Сдать четырехполосную магистраль в эксплуатацию планируют в октябре 2020-го.

- Изначально был понятен механизм задействования в проекте частного инвестора, но без поддержки федерального бюджета реализовать его было невозможно, - говорит первый заместитель руководителя КГКУ «Краевой центр развития государственно-частного партнерства» Данил Григорьев.

Платная дорога должна разгрузить Хабаровск, освободив его от транзитного транспорта, и связать три федеральные трассы А-370 «Уссури», Р-297 «Амур» и А-375 «Восток». Пока речь идет о стоимости проезда в шесть рублей за километр.

Островной синдром

Осенью 2018 года кабмин утвердил комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. Одним из его проектов стал переход с материка (Хабаровский край) на Сахалин - еще одна мечта дальневосточников. Однако, как подчеркнул **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих**, объект хоть и присутствует в плане, деньги на него пока не предусмотрены. Как говорится в документе, строительство планируется при дополнительных ассигнованиях, а также при условии подтверждения прогнозной грузовой базы и финансирования из внебюджетных источников.

Переход должен обеспечить железнодорожное сообщение с островом, прежде всего, грузовые перевозки - до 37 миллионов тонн в год, 30 миллионов из которых составит уголь. Предварительная стоимость проекта оценивается в 540 миллиардов рублей.

Решения о том, каким будет переход на Сахалин - мостовым или тоннельным, еще нет. Но маршрут ясен уже сейчас - 585 километров железнодорожной линии пройдут по территории Хабаровского края и Сахалинской области через населенные пункты Ягодный, Лазарев, Погиби, Циммермановка, Де-Кастри и Ныш.

Недавно глава Якутии Айсен Николаев заявил, что в декабре на научно-техническом совете **Росавтодор**а будет представлен проект моста через реку Лену. Один из пользователей интернета съязвил по этому поводу: «Мост через Лену - сезон восьмой, серия десятая».

Многострадальный проект где только не представляли. В Якутию не единожды привозили китайских, японских и еще каких-то специалистов, водили их на экскурсию к месту будущей стройки. В 2013 году даже провели конкурс по выбору концессионеров, которые должны были вот-вот начать строительство. Но моста как не было, так и нет. Потому что на него нет денег. И чем дальше, тем больше их нет. Пять лет назад на стройку требовалось менее 60 миллиардов рублей. Сейчас, по словам Николаева, нужно около 80 миллиардов.

Республика такими свободными средствами не располагает. А федеральному центру нужны веские доказательства экономической целесообразности проекта. Слова якутских чиновников о том, что мост позволит увеличить грузоперевозки в три раза за счет создания крупного логистического центра (в один узел будут завязаны расположенные на разных берегах реки железная дорога, три федеральных автотрассы, аэропорт и речной порт), в Москве выслушивают, но не более того. Потому что грузоперевозки в Якутии имеют одну особенность. На левый берег Лены, где расположен Якутск, везут все, что необходимо для жизни. А вот в обратном направлении транспортировать особо нечего, разве что металлолом и макулатуру. Гигантские объемы стратегического сырья, добываемого на левобережье, через реку переправляют без всяких мостов по трубам. Это нефть и газ.

Если говорить только об экономике, грузах, объемах, наверное, проект имеет сомнительную целесообразность. Но кроме чьих-то прибылей и убытков есть люди, которые каждую весну и осень оказываются на положении островитян. Да и убытки из-за отсутствия моста тоже случаются.

С конца ноября на противоположном от Якутска берегу Лены ждет открытия ледового зимника дальнобойщик, который привез в город оборудование для детской площадки. Машина сломалась в пути, и Игорь опоздал на последний паром с ледокольной проводкой (переправа грузовика на нем стоит 120 тысяч рублей). А ледовая дорога через реку для автомобилей массой 20 тонн будет открыта только в январе.

Эта история стала известна благодаря тому, что замерзавший на трассе дальнобойщик подал сигнал «SOS». Его выручили, приютили местные жители.

- Но дальше-то как быть? Ждать еще месяц, пока окрепнет лед? - недоумевает Игорь.

Возможно, «серия десятая» истории моста через Лену станет заключительной. По словам Айсена Николаева, к проекту вновь стали проявлять интерес крупнейшие российские и иностранные компании.

<https://rg.ru/2018/12/06/reg-dfo/kakie-transportnye-proekty-realizuiutsia-v-dfo.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.05; МЕДВЕДЕВ СТАВИТ ПЕРЕД «РОСКОСМОСОМ» И МИННАУКИ ЗАДАЧУ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМЫ ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ФЦП

«Роскосмос» и Миннауки до конца года должны решить проблемы, связанные с неэффективностью реализации федеральных целевых программ (ФЦП), в которых они являются госзаказчиками, заявил премьер-министр РФ Дмитрий Медведев.

«Сейчас у нас в работе 24 ФЦП по важнейшим направлениям - это энергетика, транспорт, информационно-коммуникационная структура, социальная инфраструктура, жилье, технологическая база и т.д. Общий объем финансирования из федерального бюджета по открытой части в этом году составляет приблизительно 0,5 трлн рублей», - сказал Д.Медведев в среду на заседании правительства.

По его словам, это немаленькие средства, в связи с чем особого внимания требует эффективность их расходования. «По оценке Минэкономразвития, только по 13 ФЦП деятельность государственных заказчиков может оцениваться как хорошая, по восьми ФЦП - удовлетворительная, по двум - неэффективная. Но это тоже для нас не новость. Госзаказчики этих программ - Минобрнауки и «Роскосмос» должны, соответственно, ситуацию исправлять. Нужно меры предпринять и доложить до конца года», - сказал премьер-министр.

Он добавил, что в этом году есть также отставание по кассовому исполнению ФЦП, хотя и незначительно, а показатели софинансирования из региональных и местных бюджетных, а также внебюджетных источников, по сравнению с прошлым годом улучшилась.

Кроме того, премьер сообщил, что на выполнение федеральной адресной инвестиционной программы из федерального бюджета в этом году направлено более 320 млрд руб. «Строится или модернизируется приблизительно 1300 различных объектов, 500 должны быть введены в эксплуатацию до конца года. По этому параметру дела складываются по-разному. Прошла большая часть года, в эксплуатацию сдано значительно меньше объектов, чем планировалось. Это, к сожалению, тоже распространенная история», - сказал премьер.

При этом он подчеркнул, что руководители ведомств знают ситуацию по контрактам. «Нужно ее максимально оперативно исправить, ускорить проведение необходимых конкурсных процедур там, где еще не прошло заключение госконтрактов», - сказал Д.Медведев.

Глава Минэкономразвития Максим Орешкин пояснил, что неэффективно реализуется ФЦП «Космодромы», где главная проблема - это неготовность документации и отсутствие корректировки программы, а вторая программа - «это исследование и разработки по приоритетным направлениям развития науки и техники» - реорганизация Минобрнауки затормозила многие процессы по ней.

«Много мы говорим о сроках введения новых объектов, которые реализуются в рамках ФЦП, у нас к 1 ноября было введено 66 объектов, еще 236 объектов будет введено до конца года. У нас по 104 объектам выявлены риски неввода в установленный срок», - рассказал министр.

Он добавил: «В зоне риска находится **Минтранс** - это 14 объектов из 24 по **Росавиаци**и, это 12 объектов из 26 по **Росморречфлот**у и Минкультуры - это 22 объекта из 28».

М.Орешкин напомнил, что после рассмотрения отчета за шесть месяцев глава правительства дал поручение об установлении административной ответственности руководителей ведомств за срыв ввода объектов. «Сейчас такие основания для привлечения могут появиться, если в оставшееся время - до конца года проблема не будет решена, то в соответствии с действующим порядком Счетная палата должна будет обратиться в Генпрокуратуру по этим фактам, что может повлечь на должностных лиц штраф в размере от 20 до 50 тысяч рублей или дисквалификацию на срок от одного до двух лет», - сказал глава Минэкономразвития.

В связи с этим он подчеркнул, что ведомствам необходимо принимать срочные меры, поскольку времени осталось мало.

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3821056>

<https://rg.ru/2018/12/05/medvedev-poruchil-dvum-vedomstvam-povysit-effektivnost-vypolneniia-fcp.html>

### ТАСС; 2018.12.05; РОСГВАРДИЯ МОЖЕТ СТАТЬ КООРДИНАТОРОМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ КЕРЧЕНСКОГО МОСТА

Росгвардия может получить полномочия по координации работы правоохранительных структур по обеспечению безопасности транспортного перехода через Керченский пролив. Об этом на итоговой коллегии Росгвардии сообщил глава ведомства Виктор Золотов.

«В активной фазе находится проработка вопросов поэтапной передачи Росгвардии полномочий по общей координации действий заинтересованных структур по обеспечению безопасности транспортного перехода через Керченский пролив, а также развернутого в этом районе энергомоста и магистрального водопровода», - отметил он.

Золотов напомнил, что с 1 января этого года под охраной Росгвардии уже находятся береговые объекты электросетевого энергомоста в Краснодарском крае и Крыму, а также обеспечена охрана детского лагеря «Артек» и национального заповедника «Херсонес Таврический».

<https://tass.ru/obschestvo/5874366>

### ИЗВЕСТИЯ; СВЕТЛАНА ВОЛОХИНА; 2018.12.06; ЛЕЖАЧИЙ СВЕТОФОР И УРНА ПОД ЗЕМЛЕЙ: КАКИМ БУДЕТ «УМНЫЙ ГОРОД»; МИНСТРОЙ НАЧАЛ ОТБОР НОУ-ХАУ ДЛЯ ПРОЕКТА «СМАРТ-СИТИ»

Министерство строительства и ЖКХ приступило к отбору технологий для внедрения в пилотных городах проекта «Умный город». Рабочая группа ведомства 6 декабря проанализирует более 100 проектов (материалы к заседанию есть у «Известий») и представит стандарт «смарт-сити». В их числе – мобильные приложения для жителей и управляющих компаний, системы дистанционного сбора данных счетчиков, умные детские площадки и велодорожки, «лежачие светофоры», подземные мусорные баки и многое другое. Замглавы Минстроя Андрей Чибис рассказал «Известиям», что все проекты будут распределены по видам управленческих и инфраструктурных задач: важны как комплексные решения, так и точечные ноу-хау. Эксперты говорят, что необходимо выявить действительно эффективные предложения и исключить рекламу.

100 смарт-решений

В конце ноября все участники рабочей группы получили письмо за подписью замглавы Минстроя Андрея Чибиса с просьбой проанализировать проекты, размещенные на портале банка решений «Умного города» и до 1 декабря направить позицию о возможности их тиражирования по стране. Документ, содержащий более 100 технологий, есть у «Известий». Он направлен в Минэкономразвития, Минкомсвязь, аналитический центр при правительстве РФ и столичным властям. Чиновники и представители компаний должны проголосовать: принять или отклонить каждый из проектов. Параллельно Минстрой формирует список пилотных городов, где протестируют новые «фишки».

Как пояснил «Известиям» Андрей Чибис, ведомство собирает смарт-разработки, которые уже доказали свою эффективность.

– В ближайшее время все проекты будут типизированы по видам управленческих и инфраструктурных задач, решением которых они служат. При наличии какой-то конкретной городской проблемы из нескольких проектов можно будет выбрать наиболее подходящий по характеристикам, цене, срокам исполнения или иным критериям, – пояснил чиновник.

По его словам, Минстрою одинаково важны как комплексные решения, так и точечные ноу-хау. Главы городов будут сами выбирать, какой проект внедрить, опираясь на оценку потребителей и экспертов, а также на набор основных мероприятий стандарта «смарт-сити». Первую версию этого документа, включающего критерии отнесения городов к разряду «умных», ведомство также планирует представить на заседании.

«Умные» штучки

Проекты банка решений «Умного города» затрагивают жилищно-коммунальное хозяйство, обращение с отходами, развитие дворовых и общественных пространств, транспортную инфраструктуру, системы безопасности. Многие из них призваны упростить управление многоквартирными домами и процесс электронных голосований собственников. Компании предлагают внедрять платформы для расчетов в сфере ЖКХ на базе облачных сервисов и проекты дистанционного сбора данных со счетчиков. По мнению разработчиков, такие системы позволят избежать ошибок в начислениях за коммунальные услуги и повысить собираемость платежей.

Еще одно решение – мобильное приложение и веб-портал, предназначенные для инвентаризации дворов или общественных территорий. С их помощью можно создать цифровую копию пространства. На ее основе муниципалитеты посчитают, сколько денег на благоустройство реально необходимо.

Есть также проект «Цифровая школа», который позволит управлять меню в школьной столовой и системой безопасности в учебном заведении. Он предполагает усовершенствованную пропускную систему с видеоидентификацией на входе в здание.

Еще есть проекты, которые касаются управления отходами. Например, система для автоматизированной работы региональных операторов по обращению с бытовым мусором. С ее помощью можно отследить, забрал ли мусоровоз контейнер, и даже заглушить спецавтомобиль, если он сошел с маршрута.

Среди отдельных ноу-хау – подземные мусорные баки, благодаря которым улучшается эстетический вид города и пропадает необходимость постоянно обновлять контейнеры. Или – «умная» детская площадка. Это цифровое полотно, интерактивная зона, на которой дети могут выбрать одну из десятков игр. Например, «Классики» или «Детский пазл».

Для любителей активного отдыха предлагают создать умные велодорожки с интеллектуальной световой системой навигации, а на пути установить наклоненные урны, санузлы и душевые.

Еще одна технология – светофор под ногами: мигающая полоса дублирует сигнал основного устройства, повышая безопасность пешеходов. Кроме того, предлагается растиражировать городской интеллектуальный таксофон с функцией оплаты услуг ЖКХ.

Естественный отбор

Важно, чтобы каждая технология показывала финансовую эффективность, считает член рабочей группы, генеральный директор производственной компании «Большая Тройка» Артем Седов.

– Поскольку на этапе принятия проектов в банк решений «Умного города» не было никакой экспертизы, сейчас Минстрой намерен провести первичный отбор, отсеяв рекламу, – пояснил он «Известиям».

В реестре представленных проектов, безусловно, есть те, которые можно применять по всей России. Но некоторые из них либо дублируют друг друга, либо являются частью более крупного проекта, отметил основатель компании «Домопульт» Марк Толстов. Поэтому какие-то могут объединиться в более крупные, а что-то придется исключить.

Ранее Андрей Чибис заявлял, что в стандарт «Умного города» обязательно войдут технологии распознавания лиц. Они могут быть использованы в общественном транспорте: пассажир заходит в автобус, программа его узнает и списывает за проезд деньги с банковского счета.

<https://iz.ru/820234/svetlana-volokhina/lezhachii-svetofor-i-urna-pod-zemlei-kakim-budet-umnyi-gorod>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2018/12/05/knopka-dlia-iabed-poiavitsia-na-cifrovyh-platformah-dlia-rossijskih-gorodov.html>

### ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ ТАТЬЯНА ГЛАДЫШЕВА; 2018.12.06; НАЛОГОВАЯ ЯМА: ТРАНСПОРТНЫЙ СБОР НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТ КАЧЕСТВО ДОРОГ; БОЛЬШЕ ВСЕГО ЗА СВОЙ АВТОМОБИЛЬ ОТДАЮТ ЖИТЕЛИ МОСКВЫ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

В Москве, Санкт-Петербурге и Московской области самый высокий уровень налоговой нагрузки за владение транспортным средством, следует из исследования агентства Finexpertiza. В среднем по итогам 2017 года за каждый автомобиль жители этих регионов платили по 5580, 5392 и 4696 рублей соответственно. Наиболее низкие показатели в Кабардино-Балкарии, Тюменской области и Ингушетии (829, 726 и 532 рубля соответственно). Примечательно, что уровень фискальной нагрузки за автомобили в регионах не отражается на качестве дорог в них, хотя вся прибыль от этого сбора должна направляться на ремонт трасс. С одной стороны, расхождения могут быть связаны с разным уровнем обеспеченности регионов, с другой – с отличающейся от субъекта к субъекту практикой использования средств дорожных фондов, считают эксперты.

В среднем по России транспортный налог в 2017 году составил 2851 рубль в пересчете на каждое транспортное средство, рассказали аналитики Finexpertiza. Тогда по сравнению с 2016 годом граждане платили за пользование своим автомобилем на 10% больше. За 2018 год данных еще нет, поскольку налог за год уплачивается до 1 декабря следующего года. Больше всего за свои автомобили в прошлом году отдали жители Москвы, Московской области и Санкт-Петербурга – в среднем 5580, 5392 и 4696 рублей транспортного налога соответственно. Меньше всего налогов за машины платят в Кабардино-Балкарии, Тюменской области и Ингушетии – 829, 726 и 532 рубля соответственно.

Качество дорог в том или ином регионе должно зависеть от объемов уплаченного жителями транспортного налога. Это связано с тем, что так называемые дорожные фонды наполняют из сборов за автомобили. Именно за счет средств дорожных фондов впоследствии строятся и ремонтируются автотрассы.

Однако уровень налоговой нагрузки за транспорт далеко не всегда транслируется в качество дорожной инфраструктуры. Так, в рейтинге общественного движения «Народный фронт», оценивающем состояние трасс, Санкт-Петербург и Московская область занимают 49-е и 58-е места соответственно. Москва находится на восьмой строчке. Согласно рейтингу, лучшие дороги России – в Тюмени, Майкопе и Белгороде. По уровню налоговой нагрузки Тюменская область занимает 83-ю позицию, Адыгея – 71-ю, Белгородская область – 40-ю.

В пресс-службе **министерства транспорта** и дорожной инфраструктуры Московской области «Известиям» сообщили, что по итогам 2018 года прогнозируемое поступление транспортного налога в бюджет составляет 14,1 млрд рублей, эти средства расходуются не только на поддержание качества существующих дорог, но и на строительство новых. В пресс-службах правительств Москвы, Санкт-Петербурга, Кабардино-Балкарии, Тюменской и Белгородской областях, Ингушетии и Адыгеи оперативно не ответили на вопросы «Известий» о несоответствии среднего размера транспортного налога качеству трасс.

Расхождение между уровнем фискальной нагрузки за владение транспортным средством и состоянием автотрасс связано с разным уровнем благосостояния регионов, считает гендиректор дорожной ассоциации РАДОР Игорь Старыгин. Богатые субъекты, по его словам, дофинансируют дорожную сферу из нецелевых источников, и за счет этого трассы доводятся до нормативного состояния. Однако большинство местных администраций не имеют сверхдоходов. Они ограничиваются только средствами, скапливающимися в фондах. Как правило, этих денег на строительство качественных трасс не хватает.

Более того, многие чиновники используют средства дорожных фондов не по назначению, добавил профессор МАДИ Павел Поспелов. По его словам, из этих денег может финансироваться, например, социальная сфера.

Ранее Владимир Путин обращал внимание правительства на рост фискальной и квазифискальной нагрузки на население. Глава государства поручил проверить, действительно ли она увеличивается. По данным Finexpertiza, фискальная нагрузка на население выросла. Но не за счет транспортного налога, а за счет сборов за имущество и землю. Россияне в 2017 году уплатили по ним 52,23 млрд и 45,32 млрд рублей соответственно.

<https://iz.ru/819343/dmitrii-grinkevich-tatiana-gladysheva/nalogovaia-iama-transportnyi-sbor-ne-obespechivaet-kachestvo-dorog>

### КОММЕРСАНТ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2018.12.06; ТАКСИСТАМ ПЕРЕСЧИТЫВАЮТ ЗАРПЛАТУ; ВЛАСТИ МОСКВЫ ПРЕДЛОЖИЛИ АГРЕГАТОРАМ КОНТРОЛИРОВАТЬ ДОХОД ВОДИТЕЛЕЙ

Столичные власти выступили за введение минимальной зарплаты водителей такси, за которой должны следить интернет-агрегаторы. Департамент транспорта Москвы рекомендует сервисам ориентироваться на среднемесячную зарплату водителя автобуса, составляющую около 65–70 тыс. руб. Представители агрегаторов такси напоминают, что являются лишь посредниками между пассажирами и перевозчиками.

Департамент транспорта Москвы передал в рабочую группу Госдумы, разрабатывающую законопроект о такси, предложения по регулированию этого рынка, включая введение минимальной оплаты труда для таксистов, рассказал “Ъ” представитель пресс-службы ведомства. Зарплату водителей будут обязаны выплачивать агрегаторы, отмечается в сообщении дептранса Москвы в Twitter. «Агрегаторы такси легко рассчитывают все свои затраты и учитывают зарплаты своих сотрудников в комиссии, которую берут за свои услуги, поэтому они также легко смогут посчитать достойную зарплату профессиональному водителю такси»,– считают в пресс-службе ведомства. Для ориентира можно взять среднюю месячную зарплату водителя автобуса – около 65–70 тыс. руб., полагает представитель дептранса.

Столичный таксист за смену зарабатывает в среднем 1,5–3 тыс. руб., рассказал “Ъ” представитель профсоюза «Таксист», член общественного совета **Минтранса** России Андрей Попков. Агрегаторы могут платить зарплату водителям только в том случае, если обязать их заключать трудовые отношения с таксистами, замечает он.

Сейчас водители не входят в штат агрегаторов, поскольку последние являются информационными посредниками между таксопарками и пассажирами, указывают представители ГК «Везет» (бренды «Сатурн», Red Taxi, «Рутакси», «Везет» и «Лидер») и «Ситимобил». Сервисы уже сейчас «многое делают» для повышения дохода таксистов, в частности субсидируют короткие поездки, напоминает представитель «Везет». Агрегаторы такси создают условия для контроля поездок, «не позволяя значительному сегменту перевозок превратиться в черный рынок», отмечает представитель сервиса Maxim Павел Стенников. «Желание дептранса позаботиться о доходе водителей очень правильное, но, к сожалению, данную инициативу нельзя назвать иначе как непроработанной»,– сетует представитель ГК «Везет». В «Яндекс.Такси» отказались от комментариев.

Внесенный в Госдуму законопроект о такси предлагает, в частности, обязать таксистов получать лицензию, а службы заказа такси (российские и иностранные компании) – подавать извещение о начале деятельности. Госдума планировала рассмотреть проект в первом чтении 4 декабря, но отложила его из-за загруженности. В первом чтении он может быть принят на этой или следующей неделе, после этого будут вноситься правки, рассказал “Ъ” один из авторов законопроекта, зампред комитета по транспорту Госдумы Виталий Ефимов. «Агрегаторы работают сейчас вне правового поля. Его нет»,– объясняет господин Ефимов необходимость законодательного регулирования. По его словам, нужно сделать «комфортной» работу для сервисов, а также взаимодействие с ними со стороны таксопарков и пассажиров.

Это не первая инициатива дептранса Москвы по регулированию рынка такси. Как ранее писал “Ъ”, в конце октября департамент предложил законодательно запретить агрегаторам регулировать цены на поездки и передать это право к перевозчикам. Тогда таксопарки предположили, что это приведет к «более здоровой конкуренции» на рынках, однако агрегаторы раскритиковали идею и допустили, что она приведет к росту цен на поездки.

По мнению руководителя центра компетенций Международного евразийского форума такси Станислава Швагеруса, нет необходимости фиксировать минимальную зарплату водителей, однако принципы тарифообразования, включая комиссию агрегаторов, нуждаются в корректировке.

<https://www.kommersant.ru/doc/3821007>

На ту же тему:

<https://tass.ru/moskva/5874410>

### RNS; 2018.12.05; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВНЕСЛО В ПДД ПОНЯТИЕ ВЕЛОСИПЕДНОЙ ЗОНЫ

Премьер-министр России Дмитрий Медведев подписал постановление, которым в Правила дорожного движения (ПДД) вводится понятие «Велосипедная зона». Документ опубликован пресс-службой правительства.

Согласно тексту постановления, «Велосипедная зона» – это территория, предназначенная для движения велосипедистов, начало и конец которой обозначены соответственно знаками 5.33.1 и 5.34.1.

«Максимальная скорость движения в такой зоне будет не более 20 км/ч. Пешеходам разрешается переходить проезжую часть в любом незапрещённом месте. Для обозначения таких зон вводятся новые дорожные знаки и дорожная разметка», – отмечается в пояснении к документу.

Постановлением также устанавливается возможность сквозного движения велосипедистов в жилых зонах, в которых сквозное движение любых транспортных средств запрещено. Кроме того, для переходов, которые совмещены с велосипедной дорожкой, устанавливается возможность движения велосипедистов по сигналу светофора в виде силуэтов пешехода и велосипедиста.

«Для повышения безопасности велосипедистов и водителей мопедов на велосипедных полосах, расположенных в том числе справа от мест парковки транспортных средств, на разметке 1.16.1 («Островок безопасности») будут разделяться места для стоянки транспортных средств и велосипедные полосы», – указывает правительство.

Документом также вводятся новый дорожный знак для представителей дипломатического корпуса – «Стоянка только транспортных средств дипломатического корпуса».

<https://rns.online/transport/Pravitelstvo-vneslo-v-PDD-ponyatie-velosipednoi-zoni--2018-12-05/>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2018/12/05/velosipedisty-poluchat-preimushchestva-nad-avtomobilistami.html>

### ТАСС; 2018.12.05; ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС МОСКВЫ НЕ ВИДИТ ПОТЕНЦИАЛА РАЗВИТИЯ АГРЕГАТОРОВ ТАКСИ

Транспортный комплекс Москвы оценил как негативную перспективу развития агрегаторов такси и ожидает возрождения сегмента рынка прямых заказов от крупных владельцев такси напрямую к пассажирам. Об этом говорится в Twitter Транспортного комплекса столицы.

«Такси: проведенная нами оценка потенциала развития рынка именно интернет-агрегаторов заказа такси - негативная. С учетом сегодняшних тарифных решений агрегаторов, мы думаем, что будет активно возрождаться сегмент прямых заказов от крупных владельцев такси напрямую к пассажирам», - опубликовано в официальном Twitter-аккаунте комплекса.

При этом представители властей Москвы указали, что выступают за регулирование на уровне федерального законодательства работы интернет-агрегаторов такси, «где основная задача - прозрачное тарифообразование и ответственность за услугу для пассажиров». Речь идет о текущем обсуждении в Госдуме т. н. «закона о такси», первое чтение которого должно было состояться 4 декабря, но принято решение его перенести.

Проект федерального закона о такси

Как сообщал ранее ТАСС, Госдума вчера перенесла рассмотрение в первом чтении законопроекта о государственном регулировании работы такси и деятельности служб заказа легкового такси в РФ. Документ был включен в порядок работы палаты на вторник, однако депутаты не успели обсудить его из-за загруженности повестки.

В тексте содержится ряд новаций, касающихся деятельности агрегаторов такси. В частности, работа служб заказа легкового такси на территории соответствующего субъекта РФ будет возможна с момента подачи компанией, подразделением иностранной организации или ИП извещения о начале осуществления такой деятельности. При этом иностранные организации будут обязаны работать через обособленное подразделение, зарегистрированное в соответствии с законодательством РФ.

Предусматривается создание региональных реестров служб заказа легкового такси, которые должны размещаться на официальных сайтах уполномоченных органов. Агрегаторам будет необходимо «обеспечивать обработку информации о заказе легкового такси с использованием баз данных, находящихся на территории РФ».

Согласно проекту, разрешение на работу таксистом на конкретном транспортном средстве будет выдаваться на срок не менее 5 лет. Соответствующий документ должен находиться в салоне легкового такси и «предъявляться по требованию пассажира, должностного лица уполномоченного органа или сотрудника полиции», говорится в тексте.

Инициатива обязывает юридических лиц и индивидуальных предпринимателей (ИП) использовать в качестве такси только машины, допущенные к участию в дорожном движении, обеспечивать техобслуживание, ремонт и предрейсовый контроль технического состояния такси, а также организовывать проведение обязательных медосмотров водителей. Общий водительский стаж шоферов должен быть не менее трех лет.

Взаимоотношение таксистов и агрегаторов в Москве

В октябре этого года замглавы департамента транспорта столицы Дмитрий Пронин сообщил ТАСС, что правительство Москвы направит в Госдуму предложения по регулированию рынка такси, в числе которых запрет агрегаторам участвовать в формировании тарифов на поездки. Вместо них это должны будут делать сами перевозчики. Он объяснил, что индивидуальные таксисты и таксомоторные компании смогут отправлять агрегаторам свои тарифные меню, а те будут публиковать их в свободном доступе.

Поддерживающие инициативу эксперты транспортной отрасли уверены, что такой шаг приведет к более прозрачной политике ценообразования. В борьбе за долю рынка и новых клиентов агрегаторы все больше опускают цены на поездки, не учитывая экономику транспортного предприятия, считает председатель комитета по транспорту МТПП Богдан Коношенко. По его данным, за последний год, когда цены опускаются все ниже, количество аварий растет прямо пропорционально этому процессу, так как у перевозчиков не остается денег на то, чтобы поддерживать парк автомобилей в нормальном состоянии.

Руководитель комитета по вопросам развития устойчивых транспортных систем МТПП Сергей Лобарев отметил и то, что агрегаторы не несут никакой ответственности перед остальными участниками рынка в случае ДТП, не занимаются повышением качества подготовки водителей, не контролируют водительский состав.

Другая часть экспертов не исключает, что право водителей самим устанавливать тарифы неизбежно приведет к повышению стоимости поездок на 10-20%. После появления сведений о планах законодательных изменений крупнейшие агрегаторы такси в Москве выступили с совместным заявлением против внесения поправок, отметив, что новые меры «отбросят российский рынок такси в своем развитии на 15 лет назад» и сделают услугу менее популярной.

Заказы будут получать те водители, которые предложат наименьшую цену, но при этом они могут находиться в нескольких десятках километров от пассажиров. Как следствие, значительно вырастет холостой пробег машин, увеличится средняя цена поездки.

<https://tass.ru/obschestvo/5872721>

### ТАСС; 2018.12.05; В МОСКВЕ ПЛАНИРУЮТ СНИЗИТЬ СКОРОСТНОЙ РЕЖИМ НА ДОРОГАХ ДЛЯ УМЕНЬШЕНИЯ ЧИСЛА ДТП

Власти Москвы прорабатывают возможность по снижению ненаказуемого интервала превышения скорости в 20 км/ч над разрешенным уровнем, чтобы достичь нулевой смертности на дорогах города к 2024 году. Об этом сообщил заммэра столицы, руководитель департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Максим Ликсутов.

Согласно «майскому указу - 2018» президента России Владимира Путина, определяющему национальные цели развития страны на шестилетний период, на дорогах страны предполагается снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом - до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения (к 2030 году этот показатель должен стремиться к нулевому уровню смертности).

«Есть поручение президента - к 2024 году приблизиться к нулевому порогу смертности на дорогах, и один из самых действенных вариантов, по которому идут многие цивилизованные мировые столицы и страны, - это снижение скоростного режима. Во многих мегаполисах, подобных Москве, скоростной режим снижается на определенных улицах, где высокое движение пешеходов, например, до 30 км/ч. Поэтому здесь вопрос скоростного режима прямо увязан с количеством тяжелых ДТП, в которых гибнут или страдают люди, поэтому могу сказать следующее: мы вопрос, связанный с пересмотром этого порога - 20 км/ч, ставили на государственной комиссии по безопасности дорожного движения и считаем, что порог все- таки стоит пересмотреть с учетом того, что он прямо зависит с числом погибших на уличной дорожной сети», - сказал Ликсутов в интервью «РБК Autonews», отвечая на вопрос о пересмотре разрешенного превышения скорости в 20 км/ч.

Он добавил, что на данный момент власти города совместно с ГАИ готовят постановление правительства Москвы о пересмотре скоростного режима на ряде улиц города. «С учетом того, что часть магистралей у нас после реконструкции, где-то сделаны подземные или надземные переходы, где-то мы их убрали, это постановление устранит некоторые перекосы в скоростном режиме: где-то поднимет, где-то снизит. В ближайший месяц, надеюсь, это постановление будет согласовано всеми причастными организациями», - пояснил заммэра.

<https://tass.ru/moskva/5874293>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НИКОЛАЙ ГРИЩЕНКО; 2018.12.06; ПРИЖМУТ ЗА ОБОЧИНЫ; НА ТРАССЕ «ДОН» БУДУТ ШТРАФОВАТЬ ВОДИТЕЛЕЙ ЗА ОСТАНОВКИ В НЕПОЛОЖЕННЫХ МЕСТАХ

Останавливаться на трассе М-4 «Дон» в Ростовской области теперь разрешается только на специальных стоянках и ни в коем случае на обочинах. Водителей, пренебрегающих этим требованием, будут штрафовать на 1500 рублей, а собранные средства направят в дорожный фонд региона.

Контролировать поведение автолюбителей будут дополнительные камеры фотовидеофиксации на федеральной магистрали. «Нужно упорядочить остановки и стоянки автомобилей. Аварии, связанные с парковками вдоль магистралей, находятся на 4-м месте по количеству ДТП. С начала года только на автодороге «Дон» в Ростовской области из-за стоянки машин на обочине погибли 13 человек, а 74 получили травмы», - рассказала «РГ» представитель регионального **минтранса** Ольга Солодовникова.

Теперь заключено трехстороннее соглашение между «Автодором», Центром безопасности дорожного движения и **минтрансом** Ростовской области. Госкомпания за собственный счет закупит и установит 100 новых видеокамер, которые дополнят уже действующие 157 комплексов автоматической фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

Впрочем, только карательными методами бороться за безопасность дорожного движения в Ростовской области не будут. На трассе М-4 организовано 46 мест для стоянки автомашин. Кроме того, специальные площадки отдыха и парковки созданы возле объектов дорожного сервиса и автозаправочных комплексов.

<https://rg.ru/2018/12/06/reg-ufo/na-trasse-don-budut-shtrafovat-za-ostanovki-v-nepolozhennyh-mestah.html>

### RNS; 2018.12.05; ВЛАСТИ РОСТОВА-НА-ДОНУ ПОТРАТЯТ ДО 92 МЛН РУБЛЕЙ НА ДОРОЖНУЮ РАЗМЕТКУ

Департамент автомобильных дорог и организации дорожного движения Ростова-на-Дону разместил конкурс по поиск подрядчика для нанесения дорожной разметки, пишет Rostovgazeta.ru со ссылкой на портал госзакупок.

Начальная (максимальная) цена контракта составляет 91,99 млн руб. Победитель будет определен 27 декабря.

Подрядчик должен будет выполнить работы по нанесению горизонтальной дорожной разметки и установке технических средств организации дорожного движения на улично-дорожной сети города до 31 декабря 2019 года.

В конце апреля «Новые Известия» сообщали, что в России вступили в силу изменения в ПДД, официально вводящие новую желтую разметку на перекрестках – так называемую «вафельницу».

<https://rns.online/regions/Vlasti-Rostova-na-Donu-potratyat-do-92-mln-rublei-na-dorozhnuyu-razmetku-2018-12-05/>

### РБК; 2018.12.05; ПРАВИТЕЛЬСТВО РО ПОДТВЕРДИЛО ПРОБЛЕМЫ С ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ РОСТОВА

В донском правительстве подтвердили наличие проблем с выпуском достаточного количества общественного транспорта Ростова на линии. Об этом сообщили в пресс-службе управления информационной политики правительства Ростовской области.

На совещании по вопросу транспортного обслуживания города, которое провел заместитель губернатора региона Михаил Тихонов в донском **минтрансе** выяснилось, что не все из 14 компаний перевозчиков выпускают по маршрутам 100% подвижного состава – выпуск варьируется от 44% до 95%.

«Среди причин перевозчики называют доооборудование нового автопарка системой GPS/ГЛОНАСС, валидаторами, обкатку новых маршрутов. Но основной проблемой по-прежнему остается кадровый дефицит. Транспортные предприятия оказались не готовы к переходу от маршрутных транспортных средств на автобусы большой вместимости, у многих водителей нет категории Д», – сказано в сообщении пресс-службы.

Тихонов предложил транспортным предприятиям переучивать водителей за счет компаний, так как «решение кадровой проблемы никого не минует».

В правительстве пришли к выводу, что ситуация в транспортной сфере города несколько стабилизировалась, но далека от идеальной. В ближайшее время власти намерены наладить транспортное обеспечение и отработать без сбоев в новогодние праздники. При этом решение вопросов, связанных с формированием тарифа, стоимостью топлива, электронного учета льготников и компенсаций за их перевозку перенесли на 2019 год.

Как сообщал РБК Ростов ранее, ростовские автотранспортные предприятия, которые обслуживают городские маршруты общественного транспорта выводят на линии 61% автобусов. По данным сервиса PIKAS (отслеживает движение транспорта удаленно при помощи Глонасс)​ по состоянию на 3 декабря 2018 года только на 11 маршрутах количество транспорта на линии составляет 100% и более от прописанного в контракте плана выпуска. Еще на 34 маршрутах процент автобусов, выведенных на линию, составляет от 51% до 100%. Всего речь идет о 80 городских маршрутах.

<https://rostov.rbc.ru/rostov/05/12/2018/5c07c2a99a794706d5d8a171>

### ТАСС; 2018.12.05; ПАССАЖИРЫ АВТОБУСА, НЕ ПОСТРАДАВШИЕ В ДТП ПОД ПСКОВОМ, СМОГЛИ УЕХАТЬ В ПЕТЕРБУРГ

Пассажиры автобуса, которые не пострадали в результате столкновения с «КамАЗом» в Стругокрасненском районе Псковской области, продолжили поездку и оправились в Санкт-Петербург. Об этом сообщил ТАСС заместитель главы администрации муниципалитета Сергей Андреев.

Ранее в среду на 239-м километре трассы Санкт-Петербург - Невель в Стругокрасненском районе столкнулись пассажирский автобус, ехавший в Молдавию, и «КамаАЗ». В автобусе находились 14 человек. В результате инцидента пять человек пострадали, двое госпитализированы в лечебные учреждения Псковской области.

«Пассажиры автобуса продолжили движение, поехали в Санкт-Петербург. Им был наш местный автобус предоставлен, и место размещения, но от нашего автобуса они отказались. Мы запросили МЧС, предложили помощь, нам сказали, что не требуется, и будет вызван для них свой автобус. Сейчас они продолжили движение, уехали обратно в Санкт-Петербург», - рассказал собеседник агентства.

Он также добавил, что авария произошла на федеральной трассе Р-23 в месте проведения ремонта.

По предварительным данным регионального УМВД, водитель автобуса не справился с управлением и выехал на полосу встречного движения. В настоящий момент движение на участке дороги регулируется.

<https://tass.ru/proisshestviya/5875419>

### ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА ВАВИНА, АРТУР ТОПОРКОВ, ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2018.12.06;ПРЕЗИДЕНТ SIEMENS В РОССИИ: «РАЗГОВОРЫ ОБ УХОДЕ SIEMENS ИЗ РОССИИ – ЭТО ВСЕГО ЛИШЬ СПЕКУЛЯЦИИ»; АЛЕКСАНДР ЛИБЕРОВ О ТОМ, КАК КОМПАНИЯ ГОТОВИТСЯ К НОВОЙ ПРОГРАММЕ МОДЕРНИЗАЦИИ ТЕПЛОЭЛЕКТРОСТАНЦИЙ, И ПЛАНАХ ГЛУБОКОЙ ЛОКАЛИЗАЦИИ – ТУРБИН И ПОЕЗДОВ «ЛАСТОЧКА» И «САПСАН»

«Ласточки» и «Сапсаны»

– Один из крупнейших ваших заказчиков в России – РЖД. Вам уже удалось пообщаться с гендиректором компании Олегом Белозеровым? Какие у вас впечатления от знакомства?

– Да, я уже лично познакомился с г-ном Белозеровым. Выяснили даже, что мы с ним из одного города (я родился и вырос в Санкт-Петербурге) и учились в одном университете. Встреча была очень короткой, поэтому дальнейшие комментарии излишни.

– РЖД покупает ваши электропоезда «Сапсан», «Ласточка». Сколько их уже в России, какие намечаются новые контракты?

– Начну с новых контрактов. Мы сейчас находимся в переговорах с РЖД о поставке 11 высокоскоростных электропоездов и 27 новых пассажирских вагонов. Они смогут быть интегрированы в 16 имеющихся у ОАО «РЖД» высокоскоростных поездов «Сапсан» для формирования 11-вагонных поездов. Рассматриваются новые разработки, среди которых двухэтажные вагоны и электропоезда со спальными вагонами на базе «Ласточки». Плюс предполагается заключение контракта по сервису.

Что касается «Ласточек», то здесь у нас [в России] в эксплуатации 110 поездов, произведенных в России нашим совместным [с группой «Синара»] предприятием «Уральские локомотивы», и 54 поезда, которые изначально были произведены в Германии. Всего контрактом с «Уральскими локомотивами» предусмотрены поставки 1200 вагонов до 2023 г.

– Двухэтажные вагоны вы тоже хотите локализовать в России?

– Готовы рассматривать их локализацию.

– Какой сейчас уровень локализации у «Ласточек»?

– В 2017 г. уровень локализации поездов «Ласточка» составил 81,7%, что полностью соответствует условиям нашего контракта с РЖД.

– А какие комплектующие для «Ласточек» импортируете?

– Это алюминиевый экструдированный профиль для сварки кузовов, электронные модули и элементы, отдельные элементы тормозного оборудования, головные сцепки.

– Несмотря на достаточно большой уровень локализации у «Ласточек», из-за их высокой цены заявку «Уральских локомотивов» отклонили на недавнем конкурсе Центральной ППК (ЦППК). (ЦППК – крупнейший в России оператор электричек, покупает электропоезда для проекта Московских центральных диаметров, первые две линии заработают в конце 2019-го – начале 2020 г.) Конкурс выиграл «Трансмашхолдинг». Есть ли потенциал для снижения стоимости «Ласточек» и готовы ли вы пожертвовать маржинальностью?

– В этом тендере речь шла о сроках производства и технических параметрах поездов, что для нас было сложно выполнимо.

Что касается стоимости, то не могу сейчас точно сказать, насколько мы можем спуститься по цене, так как это зависит от многих вещей – ресурсов, размера контракта и других условий. Поэтому просто заявить, что мы готовы сократить, например, прибыль на 3%, не очень уместно. Надо рассматривать непосредственно условия конкретного коммерческого предложения.

– Ваши «Ласточки» помимо прочего РЖД использует на Московском центральном кольце (МЦК). Тут у вас какие планы? Сколько уже продали, какие поставки ожидаются?

– На МЦК используется 42 поезда «Ласточка». РЖД ведет переговоры о сокращении интервалов в часы пик до 4 минут. По нашим расчетам, для этого понадобится еще шесть поездов. Мы готовы их поставить, но конкретных переговоров пока нет.

– Еще один новый продукт, который вы можете локализовать в России, – «Сапсаны». Ожидается, что вы начнете их выпускать на мощностях «Уральских локомотивов» по вышеупомянутому контракту с РЖД, который вы можете подписать весной 2019 г. Что это будут за поезда, какого поколения – текущего или нового?

– Контракт будет заключен между РЖД и «Уральскими локомотивами», т. е. уже с определенной локализацией этих поездов здесь, в России. Что касается новой платформы, то она была представлена на выставке «Иннотранс» в Берлине в сентябре этого года. Мы ведем переговоры о создании совместного инжинирингового центра между Siemens, «Уральскими локомотивами» и РЖД для разработки российской версии этого поезда для колеи 1520. Но пока решение не принято.

– Какой может быть локализация – какой уровень хочет РЖД, какие возможности у вас?

– Мы находимся в начальной стадии переговоров. Надо учитывать, естественно, и экономический эффект от локализации. Для этого просчитывается, какой процент локализации наиболее интересен как с точки зрения компании, так и с точки зрения заказчика.

– Есть ли смысл полноценно локализовывать текущее поколение «Сапсанов»? Не проще собрать эти 11 поездов, а потом локализовывать новое поколение?

– Это было требование заказчика. Мы считаем, что новое поколение высокоскоростных поездов должно быть произведено в России с использованием современных технологий.

– Вы пойдете на эти инвестиции? Вы же можете их не окупить – всего 11 поездов.

– Мы готовы локализовывать. Но, повторюсь, степень локализации зависит от заказчика.

– Это и есть предмет переговоров?

– Да.

– Получается, пока рано спрашивать вас о стоимости всего проекта?

– У нас есть принципиальная договоренность о том, что мы хотим заключить контракт, как вы заметили, до 31 марта 2019 г. Определены основные параметры. Объем, коммерческая часть, степень локализации и шаги по локализации являются предметом переговоров.

– Инвестиции ваши или вы их разделите с партнером в СП?

– Это тоже предмет переговоров.

– Есть ли у вас понимание предела инвестиций в локализацию «Сапсанов» в России?

– Этой цифры сейчас нет. Как и в любом коммерческом контракте, вопрос цены, оплаты и размер инвестиций – взаимосвязанные вещи.

– «Сапсаны» сейчас в основном используются на маршруте Москва – Санкт-Петербург. РЖД объясняет желание увеличить их парк высокой загрузкой поездов, близкой к 100%. А есть ли внутренние резервы? По вашим расчетам, сколько в среднем часов в сутки «Сапсан» находится в работе? И какие показатели по другим странам, где используются схожие поезда?

– Примерно 18–20 часов (кроме ночного времени). В других странах аналогично, даже немного меньше. Основная цель нашей компании – обеспечить готовность составов для эксплуатации, а загрузка определяется оператором. С точки зрения сервисного обслуживания уровень готовности у «Сапсанов» один из самых высоких в мире – любые железные дороги могут завидовать: 99,9%. Это определяется как высоким спросом, так и высокой надежностью поездов. Как вы знаете, создано депо «Металлострой» в Санкт-Петербурге, где поезда обслуживаются 24 часа в сутки. Каждый «Сапсан» в среднем проезжает в год 500 000 км. И если исходить из 30-летней эксплуатации поезда, то получается 15 млн км.

– Вы довольны партнерством с «Синарой»?

– Да, довольны. Мы на постоянной основе общаемся с представителями акционеров «Синары». Я также вошел в совет директоров «Уральских локомотивов».

– У вас сейчас паритетное СП. Изменения в структуре владения планируются?

– Нет, никаких изменений не планируется.

Сделка с Alstom

– В первом полугодии 2019 г. ожидается глобальное объединение с вашим участием: планируется, что 50% капитала Alstom будет принадлежать Siemens, в обмен вы передадите в создаваемое СП свои мощности по производству поездов и сигнализационного оборудования. Предполагается, что в России СП Alstom и Siemens получит долю в заводах, входящих в «Трансмашхолдинг». Как это может отразиться на списке выпускаемой обеими компаниями (с участием партнеров) в России технике? Вы конкуренты, у вас есть пересекающаяся продукция.

– Вы абсолютно правы, говоря, что в настоящее время мы являемся конкурентами. Сделка еще не оформлена и находится в режиме согласования, в том числе со стороны ФАС. Более подробные комментарии по этой сделке до согласования дать не могу.

– Тем не менее поясните ваше мнение: имеет ли смысл параллельно выпускать партнерами конкурирующие скоростные поезда – «Ласточку» и «Иволгу»?

– Финальное решение будет приниматься после получения одобрения сделки. Кроме того, во многом такое решение зависит от наших заказчиков – РЖД.

– Когда ожидаете получить одобрение?

– Надеемся, что это произойдет до начала 2019 г.

– В 2014 г. Siemens совместно с «Русскими машинами» хотел участвовать в одном из конкурсов Москвы на закупку метропоездов. Но союз не случился – компания не была готова выполнить все требования к поездам, пояснял тогда ваш предшественник **Дитрих** Меллер. По условиям конкурса, например, требовалось в сжатые сроки локализовать в России производство и открыть конструкторское бюро. Какие планы у вас сейчас, не думаете все-таки участвовать в конкурсах Московского метрополитена?

– Принципиально мы готовы рассматривать возможность участия в таких конкурсах. Недавно, например, мы выиграли тендер в Лондоне на поставку 94 вагонов. Поэтому, если объявят тендер, мы, конечно, будем анализировать его условия. Возможность нашего участия зависит от конкретных параметров тендера.

<https://www.vedomosti.ru/business/characters/2018/12/05/788556-razgovori-ob-uhode-siemens>

### ТАСС; 2018.12.05; РОССИЙСКИЕ ТЕХНОЛОГИ РАЗРАБАТЫВАЮТ ЦИФРОВУЮ ПЛАТФОРМУ 3D-ПЕЧАТИ ДЕТАЛЕЙ ДЛЯ ЛОКОМОТИВОВ

Технологи российской компании «2050. Аддитивные технологии» («2050. АТ») разрабатывают цифровую платформу 3D-печати деталей для локомотивов. Об этом сообщили в среду ТАСС в пресс-службе компании «2050. DIGITAL», в состав которой входит компания - разработчик системы.

«Мы начали разработку первой отечественной цифровой платформы 3D-печати локомотивных деталей, не нуждающихся в дополнительной сертификации и не влияющих на безопасность движения», - сказал собеседник агентства. По его словам, внедрение подобной технологии необходимо для локомотивов старых серий, пригодных для эксплуатации. Ряд деталей для них уже сняли с серийного производства: это кнопки, ручки, крепления, втулки, уникальные элементы интерьера кабины локомотива. И новая технология, уже успешно применяемая в других отраслях, позволит решить создавшуюся проблему.

Еще одним ее преимуществом собеседник агентства назвал отсутствие необходимости в изготовлении какой-то минимальной партии, как это требуется при промышленном производстве. «То есть, можно изготовить деталь в единственном экземпляре для конкретного локомотива», - заметили в пресс-службе. Печать ведется с помощью аддитивных технологий, или технологий послойного синтеза: принтер считывает файл с компьютерной 3D-моделью изделия и создает ее, последовательно нанося слои жидкого, порошкообразного, бумажного или другого материала. Такая технология, подчеркивают разработчики, дает к тому же значительный выигрыш во времени.

«Большую роль в успешном функционировании цифровой платформы будет играть уровень ее логистического развития», - рассказал генеральный директор «2050. АТ» Дмитрий Кирьянов. Речь идет о возможности удаленной печати за счет подключения к платформе сторонних 3D-принтеров или станков с числовым программным управлением. При этом сама же компания-разработчик планирует аттестовывать конечных производителей и материалы для самих деталей.

«Мы начали с трехмерного производства мелкосерийных и редких деталей, точных по своим размерам и геометрии», - отметил в свою очередь гендиректор «2050. DIGITAL» Игорь Бевзюк. Далее разработчики намерены освоить технологию 3D-печати габаритных пластиковых изделий, а затем - металлическую 3D-печать. «Наши специалисты намерены участвовать в создании интерьеров кабин перспективных локомотивов и их внешнего дизайна: например, смогут в кратчайшие сроки печатать прототипы необходимых элементов, равно как и сами готовые изделия», - заметил он.

Как пояснили в пресс-службе, в единую базу данных цифровой платформы уже заведено свыше сотни 3D-моделей различных деталей. При этом разработчики создали мобильные выездные группы специалистов, которые готовы в кратчайшие сроки выехать на завод или в депо, чтобы выполнить 3D-сканирование любой сложной детали. На первом этапе выезд возможен на расстояние не более 1,5 тыс. км, однако затем зона работы мобильных групп расширится.

<https://tass.ru/nauka/5873536>

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.05; ОПЕРАТОР ПОРТА «БРОНКА» К 2025Г НАМЕРЕН НАПРАВИТЬ ОКОЛО 18 МЛРД РУБ. НА ЕГО МОДЕРНИЗАЦИЮ

ООО «Феникс» (инвестор строительства и оператор порта «Бронка») до 2025 года планирует направить в модернизацию портового комплекса 17,8 млрд рублей, сообщает корпоративное издание РЖД.

Инвестор к 2025 году также планирует завершить строительство южного железнодорожного терминала стоимостью 8 млрд рублей для переориентации навалочных грузов из прибалтийских портов в Россию.

Кроме того, в «Бронке» предполагается создание опорного транспортно-логистического центра (ТЛЦ), который был включен в заявку правительства Петербурга на федеральное финансирование. Стоимость ТЛЦ оценивается в 12,3 млрд рублей, «Феникс» ожидает государственных инвестиций в проект на уровне 10 млрд рублей.

К 2025 году в «Бронке» планируется увеличить объем перевалки контейнеров до 1 млн TEU (эквивалент 20-футового контейнера). По итогам 2018 года в порту планируется обработать около 190 тыс. TEU, что в 2,7 раза больше, чем в 2017 году.

Многофункциональный морской перегрузочный комплекс «Бронка» введен в эксплуатацию в декабре 2015 года. Порт находится на южном побережье Финского залива, в районе примыкания дамбы с кольцевой автодорогой к территории города Ломоносов. Новый порт специализируется на перевалке контейнерных, накатных, тяжеловесных, негабаритных и генеральных грузов. Пропускная способность I очереди - 1,45 млн TEU и 130 тыс. единиц ro-ro грузов в год. В дальнейшем мощность комплекса планируется увеличить до 1,9 млн TEU и 260 тыс. ro-ro. По данным «Морцентр-ТЭК», контейнерооборот «Бронки» в январе-сентябре 2018 года составил 127,6 тыс. TEU, что в 3 раза больше, чем за аналогичный период прошлого года.

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.05; РЖД В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ ПРОДОЛЖАТ НАРАЩИВАТЬ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ ЛИНИИ К ВАНИНО

ОАО «РЖД» планирует в ближайшие годы увеличить провозную способность линии Комсомольск-на-Амуре - Ванино (Хабаровский край) до 37,1 млн тонн в год при предельном весе грузового поезда 7,1 тыс. тонн, сообщает официальное издание Дальневосточной железной дороги (ДВЖД, филиал РЖД).

В частности, в ближайшей перспективе будет завершена реконструкция пяти станций - Датта, Акур, Хуту, Селихин, Комсомольск-Сортировочный, введен в эксплуатацию второй путь на перегоне Имбо - Усть-Орочи и двухпутная вставка на перегоне Кото-Джигдаси.

В 2020-2025 годах будет электрифицирован участок Волочаевка-2 - Ванино, построен второй путь на участке Комсомольск-на-Амуре - Ванино. Благодаря этим мерам объемы перевозок к 2025 году, согласно планам, составят 75,4 млн тонн грузов в год.

На данный момент провозная способность при предельном весе грузового поезда 5,6 тыс. тонн достигла 33,6 млн тонн в год, отмечает издание.

Проект реконструкции участка Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань со строительством нового Кузнецовского тоннеля стартовал в 2008 году. За это время грузоперевозки по этому направлению выросли с 7,5 млн тонн до почти 29 млн тонн. Кузнецовский тоннель и ряд новых разъездов заработали к 2013 году.

Ранее сообщалось, что РЖД готовы увеличивать объемы доставки угля на терминал АО «СУЭК» в порту Ванино. РЖД и АО «Дальтрансуголь» (оператор терминала) подписали соглашение, по которому ежегодный объем перевалки на терминале превысит 25,5 млн тонн.

АО «СУЭК» и правительство Хабаровского края в начале сентября «на полях» IV Восточного экономического форума во Владивостоке подписали соглашение о сотрудничестве, в рамках которого будет реализован проект реконструкции угольного терминала в Ванино для увеличения мощностей перевалки до 40 млн тонн в год. В проект до 2023 года предполагается вложить 20 млрд рублей.

«Дальтрансуголь» в рамках расширения мощностей угольного терминала намерен установить третий тройной вагоноопрокидыватель, который будет выгружать вагоны с нагрузкой на ось 27 тонн. Также в планах строительство нового причала, дополнительного стакера-реклаймера и модернизация склада.

«Дальтрансуголь» - один из крупнейших по грузообороту угольных терминалов в РФ, обеспечивает экспорт угля «СУЭКа» в Азиатско-Тихоокеанский регион.

В «СУЭК» входят 30 угледобывающих предприятий, 7 обогатительных фабрик и установок, терминал в порту Ванино, «Мурманский морской торговый порт» (MOEX: MSCP) и ремонтно-механические заводы в 8 регионах России. Материнская компания «СУЭКа» - SUEK Holdings Ltd. Ее через AIM Capital на 92,2% контролирует Андрей Мельниченко.

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.05; ГТЛК ВПЕРВЫЕ ЗАЛОЖИЛА В БИНБАНКЕ 800 ХОППЕРОВ И БОЛЕЕ 600 ПЛАТФОРМ

ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) заложило в Бинбанке (MOEX: MDMB) часть подвижного состава, свидетельствуют данные аналитической системы «СПАРК-Интерфакс».

В частности, в залог банку передано 300 вагон-платформ, 314 вагон-платформ для перевозки круглых лесоматериалов и 800 вагонов-хоперов для перевозки зерна.

Договор залога был заключен 22 ноября, дата исполнения обязательств - 29 августа 2025 года.

Ранее, как следует из данных «СПАРК-Интерфакс», у ГТЛК не было залоговых обязательств перед Бинбанком.

Ранее сообщалось, что Бинбанк откроет для ГТЛК две кредитные линии с общим лимитом 1,528 млрд рублей для финансирования затрат на приобретение электровозов и вагонов «Трансмашхолдинга».

Одна кредитная линия со сроком погашения до 30 сентября 2025 года привлекалась для приобретения пяти электропоездов ЭПЗД у АО «Торговый дом ТМХ» для последующей передачи в лизинг АО «Волго-Вятская пригородная пассажирская компания».

Второй кредит предоставлялся для финансирования затрат на приобретение 8 пассажирских вагонов у АО «Торговый дом ТМХ» для последующей передачи в лизинг АО «Свердловская пригородная компания». Срок погашения - 31 октября 2023 года.

ГТЛК поставляет в лизинг технику и оборудование для авиационных, транспортных компаний и предприятий других отраслей. Единственный акционер компании - РФ, управление осуществляет **Минтранс**.

Бинбанк по итогам трех кварталов 2018 года занял 16-е место по размеру активов среди российских банков в рэнкинге «Интерфакс-100», подготовленном «Интерфакс-ЦЭА».

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.05; АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ ПРОАНАЛИЗИРУЕТ ДЛЯ ГТЛК РЫНОК АРЕНДЫ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

Автономная некоммерческая организация «Аналитический центр при правительстве РФ» окажет ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) услуги по анализу рынка аренды грузового железнодорожного подвижного состава РФ, следует из материалов, размещенных на сайте госзакупок.

ГТЛК выбрала аналитический центр при правительстве РФ по процедуре закупки у единственного поставщика. Цена контракта составляет 11,8 млн рублей, дата его окончания - 20 декабря текущего года.

В документации говорится, что некоммерческой организации предстоит проанализировать объем спроса на услуги объединенной компании, под которой подразумевается «группа лиц, создаваемая по проекту по приобретению заказчиком (ГТЛК - ИФ) долей (акций) группы компаний».

Некоммерческая организация также должна спрогнозировать спрос на услуги оперирования подвижным составом со стороны грузоотправителей и транспортных компаний, провести стресс-тестирование на арендные ставки, конкурентный анализ вагонного парка крупнейших операторов по техническим характеристиками и возрасту и так далее.

Ранее «Коммерсантъ» писал со ссылкой на источники, что ГТЛК планирует выкупить контрольный пакет Brunswick Rail (BR, актив Amalgam Rail Investment Ильи Беляева), а также «Первую тяжеловесную компанию» (ПТК) Сергея Генералова (управляет значительным парком вагонов повышенной грузоподъемности).

В сентябре, по данным источника газеты, представители ГТЛК встречались с BR и ПТК, после чего была нанята Ernst & Young, которая оценила Brunswick Rail в 26-29,5 млрд рублей (в зависимости от учета 4,1 тыс. фитинговых платформ), ПТК - в 88,5 млрд рублей. Цена, которую планирует предложить ГТЛК, как сообщил собеседник газеты, содержит дисконт к оценке - около 20 млрд рублей за BR и более 70 млрд рублей за «Первую тяжеловесную».

Это не первая идея консолидации рынка на базе ГТЛК. «Коммерсантъ» напоминал, что ранее компания претендовала на ПАО «ТрансФин-М» (актив подконтрольного ОАО «Российские железные дороги» НПФ «Благосостояние»).

В конце ноября гендиректор ГТЛК Сергей Храмагин, отвечая на вопрос о возможном приобретении долей в Brunswick Rail и «Трансфин-М», сообщил, что «конкретных сделок нет». «На любом рынке существуют разнообразные тенденции: одно время «собирают камни», консолидируются, какое-то время продают. Это абсолютно нормальная история. Про «ТрансФин-М» и нас говорят три года, говорят, что ГТЛК уже почти купила, почти не купила. Мы ходим на работу регулярно достаточно и рассматриваем в своем бизнесе любые варианты. У нас пока нет запрета на профессию и ограничений», - заявлял С.Храмагин.

ГТЛК поставляет в лизинг технику и оборудование для авиационных, транспортных компаний и предприятий других отраслей. Единственный акционер компании - РФ, управление осуществляет **Минтранс**.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.12.05; ПАССАЖИРОПОТОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛОВ МОСКВЫ ЗА 11 МЕСЯЦЕВ ВЫРОС НА 7%

Московские вокзалы в январе-ноябре 2018 года приняли на 7% больше пассажиров по сравнению с аналогичными периодом прошлого года – 261 миллион человек, говорится в сообщении дирекции железнодорожных вокзалов РЖД.

«Московские вокзалы снова станут лидерами по годовому росту количества пассажиров. Столичные вокзальные комплексы за 11 месяцев текущего года приняли на 7% больше пассажиров по сравнению с аналогичными периодом 2017 года, до 261 миллиона человек», – говорится в сообщении.

Пассажиропоток Ярославского вокзала вырос на 7%, до 61 миллиона человек, Курского – на 4%, до 54 миллионов, Казанского – на 8%, до 37 миллионов, Ленинградского – на 9%, до 29 миллионов, Киевского – на 5%, до 27 миллионов, Белорусского – на 7%, до 21 миллиона, Павелецкого – на 7%, до 16 миллионов. Пассажиропоток Рижского вокзала снизился на 2%, до 2 миллионов человек, Савеловского – на 1%, до 12 миллионов человек.

«Следует отметить, что уже за 11 месяцев 2018 года Москва показала хорошие темпы роста пассажиропотока, несмотря на то что к концу года мы видим замедление динамики роста количества пассажиров на московских вокзалах после всплеска во время чемпионата мира по футболу FIFA 2018. Например, на Курском вокзале в июле был рост пассажиропотока на 19%, а на Белорусском – на 12%», – отметил начальник дирекции железнодорожных вокзалов РЖД Виталий Вотолевский.

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.05; РЖД ВОШЛИ В ПРОЕКТ ПОРТА «СУХОДОЛ» В ПРИМОРЬЕ

АО «РЖД-Инфраструктурные проекты» (Москва, структура РЖД) получило 25,01% в ООО «Морской порт «Суходол» (Приморский край), сообщается в аналитической системе «СПАРК-Интерфакс».

При этом контролирующим акционером остается АО Холдинговая компания «Сибирский деловой союз» (СДС) с долей 74,99%. Соответствующие изменения произошли в конце ноября.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», 99,99% АО «РЖД-Инфраструктурные проекты» владеет ОАО «Российские железные дороги» (РЖД).

Как сообщалось, в сентябре 2018 года совет директоров РЖД рассмотрел вопрос об участии компании в проекте по созданию нового специализированного порта в бухте Суходол.

Согласно презентации проекта, которая имеется в распоряжении «Интерфакса», в числе условий вхождения РЖД в капитал проекта морпорта - предоставление СДС «акционерного» займа на 9,05 млрд рублей сроком на 13 лет (в том числе 2 млрд рублей должно быть предоставлено уже в 2018 году, 4,4 млрд рублей - в 2019 году, оставшаяся часть - в 2020 году). Кроме того, РЖД обязуются увеличить уставный капитал ООО «Морской порт «Суходол» за три года на 438,5 млн рублей.

В свою очередь СДС заключает с РЖД договор take-or-pay, обеспечивающий необходимый уровень валовой выручки порта на 10 лет (предполагается, что за это время СДС вернет заем) в объеме более 70 млрд рублей и плановый объем перевалки в 12 млн тонн угля по ставке не менее $10 за тонну.

Также СДС на инвестиционной стадии обязуется покрывать возможный рост стоимости строительства, обеспечивать риски изменения сметной стоимости объектов, финансовые риски по банковским кредитам. СДС, кроме того, обязуется увеличить уставный капитал проектной компании за три года на 1,31 млрд рублей.

Согласно презентации, в числе преимуществ РЖД от вхождения в капитал морпорта - увеличение экономического эффекта от перевозки угля (груз с невысокой доходностью) за счет получения доходов от перевалки через дивиденды. Кроме того, РЖД после запуска порта в эксплуатацию и выхода на проектную мощность «сможет извлечь дополнительные доходы при продаже доли ООО «Морской порт «Суходол». Также участие в проекте позволит РЖД «предоставить экспортерам единую логистику груза на всей сухопутной транспортной составляющей от угледобывающих предприятий Кузбасса и иных регионов, включая непосредственную погрузку на морские суда».

«На основе результатов реализации проекта РЖД могут быть сформированы векторы развития в сфере транспортно-перевалочных услуг в морских терминалах, имеющих потенциал развитий», - говорится в презентации.

Как ранее сообщал СДС, мощность перевалки порта в 12 млн тонн угля - это мощность первой и второй очередей, на которые планируется выйти к 2021 году. В 2022 году планируется построить третью очередь с увеличением мощности перевалки еще на 8 млн тонн - до 20 млн тонн.

Вместе с тем, в презентации сообщается, что «при запроектированной мощности порта в 12 млн тонн угля фактически пропускная способность порта в результате реализации I и II очереди составит 15 млн тонн в год». «Возможность перевалки дополнительных 3 млн тонн угля в год может быть предоставлена иными грузоотправителями», - говорится в материалах. В числе иных грузоотправителей приводятся, в том числе, En+ (MOEX: ENPL) Group, ООО «Компания «Востсибуголь», холдинг «Сибуглемет», ПАО «Кузбасская топливная компания» (MOEX: KBTK), ЗАО «Стройсервис».

Стоимость проекта строительства порта, согласно сентябрьской презентации, составляет 35,4 млрд рублей (в том числе 22,6 млрд рублей - строительство транспортно-перегрузочного комплекса, 5,6 млрд рублей - создание инфраструктуры необщего пользования, 1,9 млрд рублей - примыкание к ж/д станции Смоляниново, 3 млрд рублей - техприсоединение ПС 220 Суходол к ВЛ 220 кВ и внешним сетям связи). В составе инфраструктуры необщего пользования указаны соединительные ж/д пути протяженностью 10,6 км, а также станционные пути станции Порт Суходол протяженностью более 30 км.

Как сообщалось, СДС в мае 2018 года заявлял о планах инвестировать в строительство порта 30 млрд рублей.

Согласно презентации, для реализации проекта планируется привлечь почти 37 млрд рублей кредитных средств, в том числе: почти 22 млрд рублей на выполнение строительно-монтажных работ, торговый кредит (на финансирование покупки иностранного оборудования и связанные работы, с покрытием экспортно-кредитного агентства) на более, чем 121 млн евро (более 8 млрд рублей), линию на 6,4 млрд рублей на финансирование кассовых разрывов по НДС.

Комментарий СДС об условиях вхождения РЖД в капитал морского порта «Суходол» и возможных корректировках проекта «Интерфаксу» пока получить не удалось.

ХК «СДС» создана в 2004 году, управление активами осуществляется через отраслевые холдинги, в том числе «СДС-Уголь», «СДС-Маш», «СДС-Энерго». Крупнейшим акционером ХК «СДС» является президент компании Михаил Федяев.

### ПОРТНЬЮС; 2018.12.05; СОВБЕЗ СЧИТАЕТ ЦЕЛЕСООБРАЗНЫМ СОЗДАНИЕ ОТДЕЛЬНОГО ГОСОРГАНА ПО ВОПРОСАМ АРКТИКИ

Совет безопасности РФ считает целесообразным создание отдельного государственного органа по вопросам Арктики, заявил заместитель секретаря Совета безопасности Сергей Вахруков после доклада на VIII Международном форуме «Арктика: настоящее и будущее», отвечая на вопросы участников форума. Об этом передает корреспондент ИАА «ПортНьюс».

Представитель Совбеза считает в перспективе недостаточным управление Северным морским путем (СМП) госкорпорацией «Росатом» в «режиме двух ключей» с **Минтрансом**.

«Мы за то, чтобы такой орган появился и рассчитываем, что в ближайшее время правительство примет такое решение», - отметил Сергей Вахруков.

Помимо управления работой Севморпути других вопросов развития Арктики в своем докладе спикер в рамках данной сессии не затронул.

<http://portnews.ru/news/268846/>

### ПОРТНЬЮС; 2018.12.05; РОСТРАНСНАДЗОР ПРЕДЛАГАЕТ ПОВЫСИТЬ В 5-10 РАЗ СУММУ ШТРАФОВ ЗА НАРУШЕНИЯ КОАП РФ НА СЕВМОРПУТИ

**Ространснадзор** предлагает увеличить в 5-10 раз сумму штрафов по прямым статьям Кодекса об административных правонарушениях (КоАП) РФ, связанным с нарушениями правил, районов плавания и условий выпуска судов на Северном морском пути (СМП). Об этом сообщил, выступая с докладом на VIII Международном форуме «Арктика: настоящее и будущее», начальник управления Северо-Западного управления Госморречназдора – главный государственный инспектор Госморречнадзора Дмитрий Атлашкин, передает корреспондент ИАА «ПортНьюс».

«...актуальным остается вопрос о повышении, причем значительном, сумм штрафов за нарушения положений Кодекса об административных правонарушениях (КоАП) РФ, и это касается всех видов транспорта, а также сферы транспортной безопасности. Ведь пренебрежение нормами безопасности в суровых арктических условиях может стать причиной непоправимых последствий для людей, для техники, а также для экологии этого уникального региона. Требуется существенное увеличение сумм штрафов (в 5-10 раз) по прямым статьям КоАП РФ, связанным с нарушениями правил, районов плавания и условий выпуска судов», - отметил он.

Службой также предлагается увеличить штрафные санкции за невыполнение в установленный срок законного предписания, требования органа исполнительной власти, уполномоченного на осуществление контроля (надзора) в сфере обеспечения транспортной безопасности (часть 10 статьи 19.5 КоАП РФ): на должностное лицо до 30 000 - 40 000 руб., на юридическое лицо до 40 000 -70 000 руб.

Дмитрий Атлашкин сообщил, что по состоянию на ноябрь 2018 года было проведено 12 административных расследований по фактам нарушений судами Правил плавания в акватории Севморпути.

Всего в 2018 году было оштрафовано восемь должностных лиц семи судоходных компаний. В сравнении с 2017 и 2016 годами отмечается безусловное улучшение ситуации. Так, в 2016 году в результате проведения 31 административного расследования было оштрафовано 28 должностных лиц - сотрудников 26 судоходных компаний, в 2017 году по итогам 26 расследований – 17 должностных лиц из 16-ти судоходных компаний.

Дмитрий Атлашкин отметил, что в 2017 и 2018 годах аварийные случаи на трассе Северного морского пути не зарегистрированы.

По его словам, «вопросам обеспечения безопасности плавания по трассе Севморпути, учитывая интенсивность его использования в настоящее время как кратчайшего транзитного морского маршрута из Европы в Азию, уделяется пристальное внимание на государственном уровне». Эти вопросы рассматриваются на Морской коллегии при правительстве Российской Федерации, в Государственной комиссии по вопросам развития Арктики, и в **министерстве транспорта** Российской Федерации.

**Ространснадзор** в 2016 году подготовил и направил в **Минтранс** России предложения по расширению действующих полномочий инспекторов Госморречнадзора в части, касающейся рассмотрения дел об административных правонарушениях.

Так, частями 2 и 3 статьи 14.1.2 КоАП РФ (осуществление предпринимательской деятельности без государственной регистрации или без специального разрешения (лицензии)) установлены меры административных наказаний за осуществление деятельности без специального разрешения, если получение такого разрешения является обязательным, или если деятельность осуществляется с нарушением требований и условий, предусмотренных специальным разрешением.

Но в настоящее время применять такие административные меры уполномочены только суды.

Поэтому **Ространснадзор** предлагает: для оперативности принятия мер административной ответственности за нарушение разрешительного порядка плавания судов в акватории Северного морского пути (а такое нарушение может привести к аварийным случаям с человеческими жертвами и/или к загрязнению окружающей среды), распространить полномочия по рассмотрению дел указанной категории на инспекторов Госморречнадзора.

<http://portnews.ru/news/268875/>

### ТАСС; 2018.12.05; WWF ИНИЦИИРУЕТ РАБОТУ ПО СОГЛАСОВАНИЮ НАВИГАЦИОННЫХ И ЭКОЛОГИЧЕСКИХ КАРТ АРКТИКИ

Всемирный фонд дикой природы (WWF) для сохранения арктической экологии считает необходимым провести работу по согласованию навигационных и экологических карт и намерен выйти с такой инициативой на участвующие в разработке карт профильные министерства. Как сообщил ТАСС в кулуарах проходящего в Санкт-Петербурге Форума «Арктика: Настоящее и будущее» координатор проектов по нефтегазовому сектору Баренц-отделения Всемирного фонда дикой природы Вадим Краснопольский, отсутствие взаимосвязи между картами приводит к проблемам, в частности, к частому заходу судов в заповедные районы моря.

«Такой вопрос решается межведомственным взаимодействием Минобороны, которые делает навигационные карты для моряков, **Минтрансом**, которое выдает навигационные разрешения судам, и Минприроды, которое курирует заповедники. В следующем году вместе с заповедниками будем обращаться в министерства», - сказал эколог.

Проблема особенно проявилась в этом году. По данным WWF, в летнюю навигацию в Баренцевом море в ходе мониторинга нарушений судами территории ненецкого заповедника было выявлено сразу 5 таких случаев. «Оказалось, что на навигационных картах нет границ заповедника, в навигационных разрешениях, которые выдаются судам, они также не указываются. То есть сейчас у нефтяников свои карты, у моряков свои, у природоохранников свои, и эти карты не связаны», - сказал эколог.

По его словам, вопрос может быть решен уже в ближайшие годы.

Форум «Арктика: Настоящее и будущее», организатором которого выступает Ассоциация полярников, проходит в Санкт- Петербурге с 5 по 7 декабря. Его участники будут обсуждать вопросы защиты экологии северных регионов, развития инфраструктурных проектов, защиты прав коренных народов, молодежную политику в Арктике, подготовку кадров. В работе принимают участие около 2 тысяч человек из арктических регионов России и более чем 20 других стран, в том числе всех стран - участниц Арктического совета.

<https://tass.ru/obschestvo/5874564>

### ТАСС; 2018.12.05; ОПЕРАТОР СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ ОЖИДАЕТ «ВЗРЫВНОГО РОСТА» ОБОРОТА ГРУЗОВ

Грузооборот по Северному морскому пути (СМП) ждет «взрывной рост» - до 18 млн т в 2018 году и 30 млн т в 2019 году, заявил заместитель главы дирекции развития Северного морского пути, начальник управления по развитию СМП и прибрежных территорий госкорпорации «Росатом» Максим Кулинко.

«Все основные операторы арктических проектов однозначно сделали ставку на морской экспорт своей продукции по Северному морскому пути. Яркое свидетельство этому - взрывной рост грузопотока по СМП, в этом году - это уже около 18 млн т. В следующем году мы ожидаем до 30 млн т», - сказал он на форуме «Арктика: Настоящее и будущее».

«[Грузооборот] должен сложиться из 18 млн т ямальских проектов, порядка 8,5 млн т Новопортовского месторождения и 1,5 млн т «Норникеля», - раскрыл Кулинко ожидаемую в 2019 году структуру грузооборота по СМП.

Северный морской путь - главная морская коммуникация в российской Арктике. **Минтранс** РФ заявлял, что грузопоток по Северному морскому пути к 2020 году может вырасти «в десятки раз» - до 65 млн т в год.

СМП проходит по морям Северного Ледовитого океана (Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское) и частично Тихого океана (Берингово). Протяженность Северного морского пути от Карских Ворот до бухты Провидения - около 5600 км. Расстояние от Санкт-Петербурга до Владивостока по Северному морскому пути составляет свыше 14 тыс. км (для сравнения - через Суэцкий канал - свыше 23 тыс. км).

Форум «Арктика: Настоящее и будущее», организатором которого выступает Ассоциация полярников, проходит в Санкт- Петербурге с 5 по 7 декабря.

<https://tass.ru/ekonomika/5873267>

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.05; ТОЛЬЯТТИАЗОТ СОХРАНЯЕТ ПЛАНЫ ВВОДА ТЕРМИНАЛА В ТАМАНИ В СРОК

ПАО «Тольяттиазот» (MOEX: TLAZ) в настоящее время реализует проект строительства терминала в Тамани в соответствии с утвержденным правительством РФ графиком, сообщает пресс-служба компании.

«Реализация проекта по строительству перевалочного комплекса в морском порту Тамань идет в соответствии с дорожной картой развития морских портов в Азово-Черноморском бассейне до 2020 года, утвержденной правительством России», - говорится в сообщении.

В пресс-релизе также сообщается, что **Федеральное агентство морского и речного транспорта** (**Росморречфлот**) утвердило документацию по планировке территории для строительства терминала.

«Длительный вынужденный простой в строительстве вынудил нас заново инициировать выполнение комплекса инженерных изысканий и разработку проектной документации с последующим получением всех необходимых согласований и заключений экспертных организаций, а также получение нового разрешения на строительство. Эта работа была начата в 2017 году, и вот теперь один из основополагающих документов - проект планировки территории и проект межевания - утвержден **Росморречфлот**ом», - прокомментировал решение ведомства председатель совета директоров «Тольяттиазота» Петр Орджоникидзе, слова которого приводятся в пресс-релизе.

Пресс-служба компании отмечает, что на территории будущего терминала уже построены хранилищно-охладительный терминал аммиака с резервуарами изотермического хранения и компрессорной станцией, продуктопроводы, объекты обеспечивающей инфраструктуры, грузовые причалы и выдающаяся в море на 2,5 км эстакада для погрузки продукции на суда.

«Тольяттиазот» намерен доставлять продукцию на терминал преимущественно по железной дороге. Компания рассматривает варианты как прямой доставки из Тольятти, так и по российскому сегменту аммиакопровода «Тольятти-Горловка-Одесса» с дальнейшей перевалкой груза на железнодорожный транспорт.

Ранее сообщалось, что проект перегрузочного комплекса, который «Тольяттиазот» строит в Тамани, предполагает ввод в эксплуатацию двух очередей терминала: для перевалки аммиака и для перевалки карбамида, грузооборот которых составит 2 млн и 3 млн тонн в год соответственно. Ввод первой очереди терминала был запланирован на 2017 год, ввод второй намечен на 2020 год. Общий объем инвестиций должен превысить $300 млн.

Инфраструктура перегрузочного комплекса предусматривает три основных блока: гидротехнический комплекс, рассчитанный на прием судов дедвейтом до 50 тыс. тонн, береговой терминал, включающий объекты по перевалке аммиака и сыпучих грузов, а также ряд вспомогательных сооружений.

Проект сухогрузного порта Тамань реализуется в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)».

«Тольяттиазот» - один из крупнейших в мире производителей аммиака. Производственные мощности предприятия составляют более 3 млн тонн аммиака и 960 тыс. тонн карбамида в год.

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.05; ПЕРЕВАЛКА ГРУЗОВ В АЗОВО-ДОНСКОМ БАССЕЙНЕ В АПРЕЛЕ-НОЯБРЕ УВЕЛИЧИЛАСЬ НА 8,7%, ПРОГНОЗ ПЕРЕВЫПОЛНЕН НА 0,2%

- Перевалка грузов в границах ответственности Азово-Донской бассейновой администрации в апреле-ноябре 2018 года увеличилась на 8,7% по сравнению с показателем аналогичного периода 2017 года - до 10,525 млн тонн, сообщается на сайте администрации.

Прогнозный показатель на этот период перевыполнен на 0,2%.

В общем объеме перевалки за отчетный период наибольшую долю составили мазут - 25,1% (2,6 млн тонн), пшеница - 20,2% (2,1 млн тонн), дизельное топливо - 9,8% (1 млн тонн), вакуумный газойль - 9,4% (987,8 тыс. тонн).

В прошлом месяце перевалка грузов уменьшилась на 1% к уровню ноября 2017 года - до 894 тыс. тонн.

Ранее сообщалось, что в текущем году транзитная навигация на нижнем Дону началась 1 апреля. С учетом благоприятных гидрометеорологических условий **Росморречфлот** разрешил с этой даты проход судов в балласте на погрузку к ЗАО «Агропром-Импекс», ООО «Багаевский водный терминал», ООО «Гранит», ООО «Терминал». Первое судно подошло под погрузку зерновых к элеватору «Агропром-Импекса» в станице Багаевской еще раньше - 20 марта.

Завершилась навигация в ночь с 27 на 28 ноября. По просьбе нескольких компаний **Росморречфлот** продлил навигацию с 28 ноября на участке Дона от станицы Николаевская до 3121-го км (Аксай) до наступления устойчивых отрицательных температур и интенсивного льдообразования. Это позволит дополнительно перевезти свыше 20 тыс. тонн зерновых культур, а также пропустить флот к местам зимнего отстоя судов.

В зону ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» входит участок реки Дон протяженностью 257,3 км (в том числе 245,3 км транзитного пути) от устья 132-го канала (шлюз N15 2875,7 км) до города Аксай (3121 км), используемый для регулярного судоходства и входящий в состав Единой глубоководной системы европейской части России. Общая протяженность водных путей, закрепленных за управлением, составляет 691,3 км.

### ПОРТНЬЮС; 2018.12.05; ПРАВИТЕЛЬСТВО МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ ПРЕДЛАГАЕТ ПЕРЕВЕСТИ ПЕРЕВАЛКУ НЕФТИ С РЕЙДА КОЛЬСКОГО ЗАЛИВА НА БЕРЕГОВЫЕ ТЕРМИНАЛЫ

Правительство Мурманской области предлагает перевести перевалку нефти с рейда Кольского залива на береговые терминалы, сообщил, выступая с докладом на VIII Международном форуме «Арктика: настоящее и будущее», первый заместитель губернатора Мурманской области Алексей Тюкавин, передает корреспондент ИАА «ПортНьюс».

Заместитель губернатора региона отметил, что правительство Мурманской области озабочено вопросом выдачи **Минтрансом** рейдовым перевалочным комплексам (РПК) временного разрешения, но на длительный срок, на перегрузку арктической нефти в Кольском заливе на крупнотоннажные суда без ледового класса.

Алексей Тюкавин предложил рассмотреть возможность организации береговых перевалочных комплексов для этих грузов, что, по его мнению, является более безопасным, хоть и более затратным.

В настоящее время для перевалки арктической нефти в порту Мурманск работают два РПК (ООО «ЛК-Волга» «ЛУКОЙЛа» и плавучее нефтехранилище (ПНХ) «Умба» «Газпром нефти»).

<http://portnews.ru/news/268854/>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.12.05; СУЭК ВКЛАДЫВАЕТ ОКОЛО 42 МЛРД РУБ В РАЗВИТИЕ ПОРТОВЫХ МОЩНОСТЕЙ И ОТ 30 МЛРД РУБ В ВАГОНЫ

СУЭК планирует инвестировать около 42 миллиардов рублей в развитие портовых мощностей и от 30 миллиардов рублей в покупку грузовых вагонов, следует из слов заместителя генерального директора – директора по логистике Дениса Илатовского.

«У нас проект увеличения «Дальтрансугля» до 40 миллионов тонн. Сейчас 24 (миллиона тонн – ред.) мощность… Мы хотим мощность увеличить до 40 (миллионов тонн – ред.) – это будет стоить от 25 до 30 миллиардов (рублей – ред.) в зависимости от выбранного проектного решения», – сообщил Илатовский журналистам в среду в кулуарах конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство».

Проект «Дальтрансугля», уточнил он, будет реализовываться с 2019 до 2024 года.

По его словам, еще 2 миллиарда рублей будет стоить развитие порта Малый. «Мы проводим там дноуглубление и укрепление причалов», – пояснил он.

Более 10 миллиардов рублей, продолжил он, будет стоить реконструкция порта Мурманск. «Она уже идет, включает в себя и расширение складов, и экологическую программу на 2,5 миллиарда (рублей – ред.), и обновление кранового оборудования, развитие станции Мурманск. Мы в том году закончили, это стоило не так много, мы увеличим миллионов на 4-5 провозную способность», – рассказал директор по логистике СУЭК.

Он также сообщил, что компания в ближайшие три года планирует приобрести 8-10 тысяч грузовых вагонов. «Это, наверное, в первую очередь, инновационные, но это вопрос рыночной конъюнктуры. Если мы сможем реализовать все, что мы запланировали, то как минимум 30 миллиардов (рублей – ред.) мы потратим на вагоны в ближайшие годы», – добавил Илатовский.

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.05; ВОЛЖСКОЕ ПАРОХОДСТВО В НАВИГАЦИЮ 2018Г УВЕЛИЧИЛО ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ НА 21%

- Суда АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» («Волга-Флот» (MOEX: VFLT), Нижний Новгород, входит в UCL Holding) в навигацию 2018 года перевезли 7,8 млн тонн грузов, что на 21% больше показателя прошлого года, сообщает пресс-служба компании.

В текущем году навигация Волжского пароходства в Южном бассейне началась на месяц раньше традиционных сроков и продолжалась 268 дней (со 2 марта по 24 ноября), что на 24 дня дольше, чем в прошлом году.

В структуре перевозок экспортные грузы составили 4,7 млн тонн (рост по сравнению с 2017 годом на 19%). Объем грузов, перевезенных по внутрироссийским маршрутам, увеличился на 24% - до 3,2 млн тонн.

В навигацию 2018 года значимую часть всего объема перевозимых грузов составили зерновые грузы. Суда пароходства перевезли 3,4 млн тонн зерна (рост на 55%).

Основным внутрироссийским грузом стала щебеночная продукция из карьеров Карелии. Суда пароходства перевезли 1,9 млн тонн щебня (рост на 20%). Внутрироссийские перевозки других грузов (металла, соли, гравия, промышленного сырья) остались на уровне прошлого года.

В навигацию 2018 года на перевозках работали 86 судов грузового и буксирного флота. Также в работе использовалась 61 несамоходная секция. Все суда по завершению работы поставлены на плановый ремонт, который проводится на базах технического обслуживания флота пароходства и судоремонтных заводах.

«Волжское пароходство» входит в Volgo-Balt Transport Holding (VBTH) - судоходный дивизион транспортной группы UCL Holding, консолидирующей ряд российских железнодорожных, стивидорных и логистических активов. В состав дивизиона входят также «Северо-Западное пароходство» (MOEX: SZPR) (Санкт-Петербург), компания «В.Ф.Танкер» (проводится реорганизацию в форме присоединения к «Волга-Флоту»), судостроительное предприятие «Окская судоверфь».

Согласно списку аффилированных лиц на 30 сентября 2018 года, VBTH Limited (Кипр) владеет 48,9% уставного капитала компании (59,96% обыкновенных акций), ПАО «Северо-Западное пароходство» - 26,92% (34,82%), управляющий директор пароходства Александр Шишкин - 0,004% (0,002%).

### КОММЕРСАНТ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ, ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, ИВАН САФРОНОВ; 2018.12.06; ДВИГАТЕЛЬ МС-21 ОПУСКАЮТ НА ЗЕМЛЮ; ОДК ИЩЕТ СПОСОБ ОКУПИТЬ ИНВЕСТИЦИИ В ПД-14

Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК, входит в «Ростех») ищет способ окупить инвестиции в разработку авиадвигателя ПД-14, созданного для самолета МС-21. По традиции, двигатель предложено использовать в газотурбинных установках для энергетики и транспортировки газа. ПД-14 уже сертифицирован в России, а серийный выпуск МС-21 постоянно откладывается. Но, по оценкам источников “Ъ”, на создание энергоустановки на базе ПД-14 потребуется еще до 15 лет.

ОДК сообщила, что запускает разработку семейства промышленных газотурбинных установок (ГТУ) на базе авиадвигателя ПД-14, созданного для еще запущенного в серийное производство нового российского самолета МС-21-300. В корпорации рассчитывают реализовать проект к 2030 году в рамках сотрудничества с «Газпромом», мощность установок составит 6–8 МВт и 12–16 МВт.

Старший аналитик по электроэнергетике центра энергетики Московской школы управления «Сколково» Юрий Мельников говорит, что такой диапазон мощности применяется прежде всего для транспорта газа. «Газпром», по его оценке, использует не менее 2,5–3 тыс. ГТУ, в том числе до 1 тыс. мощностью 12–16 МВт. Значительная часть этих машин может нуждаться в обновлении и модернизации, отмечает господин Мельников, но закупки монополии невелики: в 2017 году «Газпром» приобрел лишь 26 турбин, в первую очередь для новых компрессорных станций. Эксперт уточняет, что цена ГТУ на рынке – $400–500 тыс. за 1 МВт, то есть турбина на 12–16 МВт стоит 400–534 млн руб. по текущему курсу.

В «Ростехе» считают оценку стоимости агрегатов на базе ПД-14 преждевременной, но обещают, что «продукт будет на рынке и даже дешевле импортных аналогов», конкурируя с ГТУ американской Solar, немецкой Siemens и украинской «Мотор Сич».

Для авиастроителей ПД-14 дешевле рыночных цен на ГТУ. В 2012 году «Иркут» (разработчик самолета МС-21) собирался закупать партию ПД-14 и американских двигателей Pratt & Whitney. Каталожная стоимость PW1000G составляла $5,4 млн, или 159,25 млн руб. при курсе доллара 29,49 руб., российский стоил $6 млн, или 177 млн руб. С тех пор курс доллара вырос, и теперь $5,4 млн – это уже 360 млн руб. «Авиадвигатель может быть относительно легко преобразован в ГТУ, которую можно использовать в транспорте газа или энергетике – в конструкцию добавляется турбина. Эта технология хорошо отработана»,– объяснил Юрий Мельников. Так, ПС-90ЭУ-25 используется в составе газотурбинной электростанции ГТЭС-25П и разработан на базе авиадвигателя ПС-90А, который используется на Ту-204, Ту-214 и Ил-96-300ПУ. Американская GE производит энергетические газовые турбины авиационного типа мощностью 16–116 МВт. ОАО «Сатурн – Газовые турбины» выпускает наземное энергооборудование на базе авиадвигателей производства НПО «Сатурн».

По словам источника “Ъ” в аппарате правительства, на ПД-14 делается высокая ставка: на его разработку под проект МС-21-300 ушли колоссальные средства, окупить их чистыми продажами двигателей «будет сложновато». «С учетом задачи по диверсификации продукции, которую поставил президент, вариант с доработкой ПД-14 под задачи ТЭК выглядит логичным»,– считает собеседник “Ъ”, отмечая, что использовать под данный проект зарубежные двигатели (типа PW1000G) нецелесообразно. Как сообщали «Ведомости», ОДК потратило на разработку ПД-14 около 70 млрд руб., большая часть – из госбюджета. При этом серийное производство МС-21 постоянно откладывается и начнется не ранее середины 2020 года (см. “Ъ” от 29 ноября), однако открыть для двигателя еще и энергорынок не так уж просто.

Топ-менеджер одного из предприятий оборонпрома отмечает, что пока ПД-14 сертифицирован **Росавиаци**ей и в 2019 году ему предстоит валидация сертификата в европейской EASA, а только потом начнется серийное производство. «Планы неавиационного применения ПД-14 существуют лишь на бумаге, для их реализации потребуется проведение ряда НИОКР, и только потом, если получится, начнется внедрение в промышленности,– убежден собеседник “Ъ”.– А это дорога длиной до 15 лет». Глава Infomost Борис Рыбак отмечает, что для успешного выхода на рынок ГТУ должна иметь высокий КПД и большой ресурс эксплуатации. Эксперт считает, что в условиях санкций ГТУ на базе ПД-14 имеет хорошие перспективы: выводить новый продукт на открытый рынок «было бы тяжело», но Запад не отменит санкции и к 2030 году, когда установка будет готова.

<https://www.kommersant.ru/doc/3821165>

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.05; АЭРОФЛОТ ВВОДИТ ПЛАТНЫЙ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ВЫБОР МЕСТ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ ЭКОНОМ-КЛАССА

«Аэрофлот» внедрил новый платный сервис предварительного выбора мест в салоне самолета для пассажиров с билетами самых низких тарифных групп «Промо» и «Бюджет».

Ранее возможности выбора места до начала регистрации у пассажиров с данной категорией билетов не было, отмечается в сообщении перевозчика.

Пока сервис доступен на рейсах «Аэрофлота» между Москвой и Магнитогорском, Саратовом и Белгородом, в дальнейшем его планируется ввести «на многих рейсах».

«Данная услуга является дополнительной, которой пассажиры смогут воспользоваться исключительно по собственному усмотрению. Те, кто не нуждается в этой опции, по-прежнему смогут выбрать место бесплатно при регистрации на рейс. Выбор места после начала регистрации на рейсах «Аэрофлота» остается бесплатным для всех пассажиров», - уточняет компания. Для пассажиров с билетами тарифных групп «Премиум» и «Оптимум», элитных участников программы «Аэрофлот Бонус», а также программ лояльности авиакомпаний альянса Sky Team такая услуга по-прежнему предоставляется бесплатно до начала регистрации.

Еще один новый платный сервис «Аэрофлота» - возможность повышения класса обслуживания с «Эконом» или «Комфорт» до «Бизнеса». Оформить услугу можно в аэропорту во время регистрации, на странице информации о бронировании либо в контакт-центре компании.

О том, что «Аэрофлот» может ввести новые платные допуслуги для пассажиров, сообщалось в августовской презентации для инвесторов компании. Инициатива была представлена в рамках стратегии управления доходами и затратами перевозчика на фоне сложных рыночных условий. Кроме платного выбора мест в эконом-классе в презентации фигурировали онлайн оформление перевозки багажа, продажа дополнительного питания и напитков на борту.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.12.05; ИНДЕКС ЦЕН НА АВИАЦИОННЫЙ КЕРОСИН БУДЕТ СФОРМИРОВАН В 2019 Г - ФАС

Индекс цен на авиационное топливо будет сформирован в РФ в следующем году, авиакомпании смогут хеджировать свои риски, сообщил журналистам замглавы ФАС Анатолий Голомолзин в кулуарах конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство».

**Министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих** в августе сообщал, что из-за совокупного удорожания авиакеросина к концу года на 35% дополнительные расходы перевозчиков могут составить 50 миллиардов рублей. Из них 22,5 миллиарда рублей ведомство предлагает субсидировать из бюджета.

«Самое главное – как сделать так, чтобы ценообразование было действительно рыночным. Мы сейчас говорим, что мы вместе с авиакомпаниями, нефтяными компаниями предполагаем в первом, может быть, во втором квартале запустить торги в аэропортах Московского авиаузла, где именно авиакомпании будут участвовать в торгах как покупатели. Здесь речь идет именно о том, что авиакомпании будут участвовать, отгрузка будет происходить с нефтебаз, которые находятся у ТЗК аэропортов, и это означает, что топливо будет близко к заправке в крыло», – заявил Голомолзин.

Таким образом, продолжил он, появятся рыночные индикаторы цен на авиатопливо и получат развитие производные инструменты.

«Предполагается сформировать индекс цен… (Стоимость керосина будет формироваться – ред.) на основании индекса цен, который будет представителен. Он будет включать и биржевые котировки рынка наличного товара, и регистрацию внебиржевых сделок… Также будет развиваться срочный рынок, рынок производных инструментов, когда будут торги с разной глубиной продаж – один, три, шесть месяцев, девять месяцев, когда фьючерсные контракты будут иметь возможность авиакомпании приобретать для того, чтобы иметь возможность хеджировать свои риски колебания цен», – отметил заместитель руководителя ФАС.

По его словам, этим рынок авиатоплива и его ценообразование в 2019 году будет отличаться от предыдущих периодов.

Ранее идею о закупке авиакомпаниями топлива на бирже поддержал генеральный директор крупнейшей российской авиакомпании «Аэрофлот» Виталий Савельев.

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.05; АВИАКОМПАНИЯ «АЛРОСА» ОТМЕНИЛА РЕЙСЫ В ДЕКАБРЕ-ЯНВАРЕ ИЗ ГОРОДОВ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В САНЬЮ

- Авиакомпания «АЛРОСА» (дочернее предприятие АК «АЛРОСА» (MOEX: ALRS)) отменила международные рейсы из городов Сибири и Дальнего Востока в Санью (Китай), часть из них выполнит авиакомпания «ИрАэро».

Как сообщается на сайте аэропорта Читы, рейсы в китайскую провинцию из этого города «АЛРОСА» отменит с 18 декабря. Полеты приостановлены по 8 января.

Полеты на остров Хайнань «АЛРОСА» открыла в августе-сентябре текущего года. Помимо Читы, они выполнялись еще из четырех сибирских городов (Барнаула, Томска, Кемерово и Новокузнецка), а также из одного дальневосточного (Благовещенска).

Как сообщили «Интерфаксу» в аэропортах этих городов, зимние рейсы «АЛРОСА» в Санью из них также отменены.

«Рейсы из Барнаула в Санью отменены с 18 декабря по 11 января. Причины нам неизвестны», - сообщил «Интерфаксу» сотрудник аэропорта Барнаула.

«Последний рейс из Благовещенска состоится 10 декабря. Более информации нет», - сказал представитель аэропорта города.

В аэропорту Томска отметили, что рейс отменен пока только 16 декабря, «хотя в расписании он до сих пор стоит». Будут ли выполняться остальные рейсы в декабре-январе, собеседник не смог уточнить.

В свою очередь сотрудник Кемеровского аэропорта сообщил «Интерфаксу», что вместо «АЛРОСА» полеты в Санью будет выполнять другая авиакомпания.

«6 декабря самолет авиакомпании «АЛРОСА» улетит пустой - за пассажирами. А с 11 декабря рейсы в этом направлении начнет осуществлять авиакомпания «ИрАэро» «, - отметил собеседник.

Информированный источник в туристической отрасли сообщил «Интерфаксу», что отмена рейсов может быть связана с тем, что авиакомпании «АЛРОСА» не удалось их согласовать с властями КНР.

В управлении маркетинга и связей с общественностью АК «АЛРОСА» не уточнили «Интерфаксу» причины внесенных в полеты изменений. «Речь идет не об отмене рейсов, а об их переносе», - сказал сотрудник управления.

Как следует из предоставленного «Интерфаксу» комментария АК «АЛРОСА», в сообщениях аэропортов речь идет о чартерных рейсах авиакомпании.

«Разрешение было выдано на чартерные рейсы первоначально до декабря, далее получено разрешение на продление чартерных полетов только на декабрь. В связи с особенностями процедуры получения разрешения на регулярные полеты и с целью исключения срыва полетов в новогодние праздники туроператором («Жемчужной рекой» - ИФ) совместно с авиакомпанией принято решение о заблаговременном переносе программы новогодних полетов. Возобновление полетной программы состоится после получения разрешения на регулярные полеты. В настоящее время авиакомпанией и туроператором возвращаются ранее завезенные клиенты», - поясняет АК «АЛРОСА».

«Еще в сентябре мы подали заявку в авиационные власти Китая с просьбой разрешить выполнение регулярных рейсов. Но, к сожалению, такое разрешение пока не выдано, хотя все необходимые условия со стороны нашей авиакомпании были выполнены. По этой причине совместно с «Жемчужной рекой» мы приняли решение перенести запуск программы регулярных рейсов на более поздний срок», - цитируется в комментарии генеральный директор авиакомпании «АЛРОСА» Андрей Гулов. По его словам, авиакомпания рассчитывает получить необходимое разрешение в первые месяцы 2019 года.

Решение должны принять власти Китая, уточнил А.Гулов.

АО «Авиакомпания «АЛРОСА» образовано на базе Мирнинского авиапредприятия, являвшегося структурным подразделением АК «АЛРОСА», с 1 января 2013 года функционирует как самостоятельное юридическое лицо. Осуществляет грузовые и пассажирские перевозки по России, чартерные международные перевозки в страны СНГ, Азии и Европы. Базируется в Якутии (аэропорт «Мирный») и московском «Домодедово».

Авиакомпания «ИрАэро» основана в 1999 году. Традиционно маршрутная сесть состояла из рейсов между городами Сибири и Дальнего Востока, в последние годы компания расширяла географию за счет Москвы, Казани, юга России, Китая. В настоящее время, согласно сайту, парк «ИрАэро» состоит из 26 самолетов, включая два Boeing-777-200, восемь SSJ-100, три CRJ-200, остальные - Ан-24 и Ан-26 различных модификаций. «ИрАэро» в 2017 году перевезла 711,69 тыс. человек.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.12.05; РОСТ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК В МИРЕ В ОКТЯБРЕ УСКОРИЛСЯ ДО 3,1% - IATA

Рост объема грузовых авиаперевозок в мире в октябре 2018 года составил 3,1% в годовом выражении, ускорившись по сравнению со значением сентября в 2,5%, сообщается в релизе Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA).

Значение сентября было минимальным за 2 года и 4 месяца. Компания объясняет ускорение роста показателя в октябре тем, что последний квартал года традиционно является периодом высокого спроса.

«Медленный, но устойчивый рост (объема грузовых авиаперевозок – ред.) продолжается, несмотря на торговую напряженность… Мы должны помнить об экономических трудностях, но отрасль, похоже, намерена закончить год на положительной ноте», – приводятся в релизе слова гендиректора IATA Александра де Жюньяка (Alexandre de Juniac).

По данным IATA, рост спроса был зафиксирован во всех регионах, кроме Африки: в Северной Америке показатель увеличился на 6,6%, в странах Ближнего Востока – на 5%, в Азиатско-Тихоокеанском регионе – 1,9%, в Европе – 1,4%. Наименьший рост наблюдался в странах Латинской Америки – на 0,3%, в странах Африки отмечено снижение – на 4,2%.

По данным **Росавиаци**и, объем грузовых авиаперевозок в России в октябре в годовом выражении вырос на 8,7%. Международные грузовые авиаперевозки выросли на 7,3%, внутренние – на 11,1%.

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.05; РОСАВИАЦИЯ РАЗРЕШИЛА ЭКСПЛУАТАЦИЮ НОВОЙ ВПП В АЭРОПОРТУ «БАЙКАЛ»

**Росавиаци**я выдала разрешение на ввод в эксплуатацию взлетно-посадочной полосы (ВПП) N2 в аэропорту «Байкал» (Улан-Удэ, входит в холдинг «Новапорт»), сообщает ведомство.

Протяженность полосы, построенной в рамках первого этапа реконструкции, составляет 3,4 км, ширина - 45 метров. Она рассчитана на прием самолетов Вoeing-767-300 и судов классом ниже.

Объект сертифицирован по I категории метеоминимумов ИКАО (минимальные значения высоты нижней границы облаков и горизонтальной видимости, при которых возможно выполнение взлетов, посадок и полетов).

В рамках I этапа также построены рулежные дорожки, объекты электроснабжения, водосточно-дренажной сети, патрульная дорога и ограждение. Установлено светосигнальное оборудование, объекты радиотехнического обеспечения полетов и метеооборудование.

В 2019 году на II этапе планируется ввести оставшиеся объекты аэродромной инфраструктуры: аварийно-спасательную станцию (готовность 75%) и очистные сооружения (готовность 60%).

Реконструкция аэропорта ведется за счет федеральных средств, общий объем которых составит 4 млрд рублей.

Как сообщалось, изначально строительство ВПП планировалось завершить в конце 2017 года. Затем сроки неоднократно сдвигались.

Так, реконструкция аэропорта «Байкал» ведется с 2016 года. Генподрядчик строительства ВПП - ФГУП «Главное управление строительства дорог и аэродромов при Федеральном агентстве специального строительства». К концу 2016 года он серьезно отстал от графика. Из-за этого экс-глава Бурятии Вячеслав Наговицын в декабре 2016 года требовал сменить генподрядчика, но подрядчик остался прежним.

Сообщалось также, что в сентябре 2017 года группа компаний «Метрополь» заявила о продаже бизнесмену и совладельцу холдинга «Новапорт» Роману Троценко основного аэропорта Улан-Удэ - «Байкал» в рамках реализации непрофильных активов. Цена сделки не раскрывалась.

В «Новапорт» входят аэропорты в Новосибирске («Толмачево»), Барнауле, Кемерово, Томске («Богашево»), Чите, Астрахани, Челябинске («Баландино»), Волгограде («Гумрак»), Перми, Тюмени («Рощино»), Мурманске, Минеральных Водах, Улан-Удэ, Ставрополе, Калининграде («Храброво») и др.

### ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2018.12.05; КАПРЕМОНТ АЭРОДРОМА ЙОШКАР-ОЛЫ ПЛАНИРУЕТСЯ ВКЛЮЧИТЬ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ ПРОГРАММУ

Власти республики рассчитывают, что воздушную гавань модернизируют до 2021 года.

Власти Марий Эл просят включить капитальный ремонт аэродрома Йошкар-Олы в план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в России на период 2020-2021 годов. Об этом стало известно в ходе заседания комитета Совета Федерации по экономической политике, которое провел глава комитета Дмитрий Мезенцев.

Члены комитета по экономической политике согласились с позицией правительства республики. Представители федерального **Минтранса** отметили, что нынешние возможности аэропорта Йошкар-Олы позволяют принимать небольшие самолеты уже сейчас, главное – привести документацию в порядок.

И. о. первого заместителя председателя правительства Марий Эл Александр Сальников пояснил, что в Йошкар-Оле уже несколько лет не работает аэропорт, однако средства на поддержку данного комплекса направляются ежегодно.

Неоднократные обращения за последние 10 лет в адрес **Росавиаци**и по включению работ по капитальному ремонту аэродрома Йошкар-Олы в федеральные программы развития транспортной системы Российской Федерации не нашли поддержки со стороны ведомства.

По словам, Александра Сальникова от **Федерального агентства Воздушного транспорта** России поступило предложение включить план мероприятий по реконструкции аэропорта на период после 2024 года.

«ФедералПресс» сообщал, что сенатор от Марий Эл Константин Косачев на встрече членов Совета федерации под председательством Валентины Матвиенко рассказал об имеющихся в республике транспортных проблемах.

По итогам встречи министерствам транспорта и экономического развития России поручено оказать помощь региону в решении проблем, касающимся автодорог и авиасообщения. Власти Марий Эл в свою очередь должны проработать стратегию развития транспортной инфраструктуры.

<http://fedpress.ru/news/12/economy/2162125>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.12.05; «СБЕРБАНК ЛИЗИНГ» ГОТОВ РЕГИСТРИРОВАТЬ ИНОСТРАННЫЕ САМОЛЕТЫ В РФ ПРИ РЕШЕНИЯ РЯДА ПРОБЛЕМ

 «Сбербанк Лизинг» готов регистрировать воздушные суда иностранного производства в Государственном реестре гражданских воздушных судов РФ при условии решения ряда проблем, сама регистрация иностранных самолетов в РФ станет возможной не менее чем через год-полтора, заявил РИА Новости директор департамента по работе с крупнейшими клиентами компании Павел Пискун.

На сегодняшний день практически все суда иностранного производства, эксплуатирующиеся российскими авиакомпаниями, зарегистрированы в реестрах Бермудских островов либо Ирландии. Вопрос перевода гражданского флота иностранного производства под российскую юрисдикцию давно ставится на правительственном уровне.

«Есть ряд известных проблем. Некоторые касаются законодательного регулирования и требуют внесения изменений в законы, в том числе в такие базовые документы, как Гражданский и Налоговый кодексы. Остальные носят технический характер и находятся в компетенции **Минтранса** и **Росавиаци**и. Они включают в себя разработку нормативной документации и ФАП (федеральных авиационных правил) в части ремонта и поддержки летной годности воздушных судов», – сообщил Пискун.

Среди ключевых вопросов – порядок контроля технического состояния самолетов, приведение российских правил контроля летной годности и оформления технической документации в соответствие с международно признанными регулирующими документами.

Важными также являются вопросы сроков регистрации воздушных судов и рабочего языка документации, отметил собеседник агентства. Кроме того, «…в настоящий момент по российскому законодательству воздушные суда относятся к объектам недвижимости. Такая классификация препятствует исполнению в полной мере положений Кейптаунской конвенции в части дерегистрации и репатриации воздушных судов».

По словам Пискуна, с учетом необходимости внесения изменений в законодательство, на решение указанных проблем может уйти не менее года-полутора.

«Если этот комплекс вопросов будет решен, то российская регистрация воздушных судов станет полностью аналогична регистрации в Ирландии или Бермудах», – отметил директор департамента «Сбербанк Лизинга».

Он добавил, что авиакомпании и лизинговые компании совместно с **Минтрансом** и **Росавиаци**ей регулярно проводят совещания по теме развития российского реестра воздушных судов.

### РИА НОВОСТИ; 2018.12.05; АЭРОПОРТ ПЕТРОПАВЛОВСКА-КАМЧАТСКОГО ПОСЛЕ ЦИКЛОНА НАЧАЛ ВЫПОЛНЯТЬ ВНУТРЕННИЕ РЕЙСЫ

Аэропорт Петропавловска-Камчатского, который накануне из-за снегопада не выполнял внутрикраевые рейсы, в четверг работает в штатном режиме, сообщил РИА Новости представитель справочной авиаузла.

Пятого декабря на Камчатку пришел циклон, который принес в Петропавловск-Камчатский, местами в Елизовский, Усть-Большерецкий, на юг Мильковского района, сильный снег, метель и штормовой ветер. В Охотском море из-за волнения высотой 8-9 метров объявлено штормовое предупреждение, также на Камчатке объявлена лавинная опасность. В среду были приостановлены внутренние авиарейсы.

«В четверг все рейсы выполняются», – сказал собеседник.

По данным ГУ МЧС РФ по Камчатскому краю, охотоморский циклон в четверг значительно ослабил свое влияние на южные районы региона. Сейчас он находится над акваторией Охотского моря западнее полуострова и смещается в западном направлении.

Спасатели отмечают, что происшествий на социально значимых и потенциально опасных объектах не зарегистрировано. В горных районах края до 8 декабря продолжает действовать лавинная опасность. Сейчас в центральных и восточных районах края идет снег, ветер в порывах не превышает 20 метров в секунду.

Во время циклона максимальная скорость ветра в порывах отмечалась в поселке Озерновский Усть-Большерецкого муниципального района – 38 метров в секунду, больше всего снега выпало в Петропавловске-Камчатском – 37 миллиметров.

С утра 6 декабря 2018 года из-за снега закрыта дорога, которая соединяет поселки Усть-Большерецк и Октябрьский Усть-Большерецкого района. Предварительно, запрет на движение по дороге будет действовать до 16.00 (07.00 мск) 6 декабря.

В Октябрьском городском поселении живет около 1600 человек. Запас топлива, продуктов питания, медикаментов есть. Скопления машин не наблюдается.