**07 ДЕКАБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЮРИЙ НИКИТСКИЙ; 2018.12.06; ЦИФРОВИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТА; ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ПРОВЕЛ СОВЕЩАНИЕ ПО ВОПРОСАМ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА.

Открывая совещание, глава правительства отметил, что «цифра» приходит в транспорт и логистику. Электронные билеты, онлайн–регистрация на рейсы, «умные» системы навигации, вызов такси через приложение в телефоне – это уже довольно привычные вещи. Скоро, вполне вероятно, обыденными станут беспилотный транспорт, интеллектуальные системы управления транспортными потоками, «умные» дороги и многое другое, что еще совсем недавно казалось и даже сегодня кажется фантастикой или полуфантастикой.

– Сейчас цель – сформировать в России единое цифровое транспортное пространство, сделать пассажирские и грузовые перевозки более безопасными, удобными, доступными для людей и бизнеса, снизить издержки, расширить экспортные и транзитные возможности. Для решения этих задач предусмотрен ведомственный проект «Цифровой транспорт и логистика», который разрабатывается в рамках государственной программы по развитию транспорта, – сказал Дмитрий Медведев.

Далее премьер–министр обозначил основные направления цифровизации.

Первое – это грузоперевозки. В этой сфере предстоит

перейти на абсолютно цифровое управление. Бумажные накладные, декларации точно должны уйти в прошлое. Оплата пошлин и оформление таможенных документов также должны быть электронными. В значительной степени они уже во многих местах стали таковыми.

Современные технологии помогут выбрать оптимальные способы доставки груза, спланировать маршруты в зависимости от загрузки дорог, отследить местонахождение и состояние грузов и, конечно, оптимизировать работу персонала.

Второе – пассажирские перевозки. Они тоже с помощью специальных сервисов постепенно переводятся в «цифру». Есть предложения по внедрению единого билета и расширению программ лояльности для пассажиров.

Цифровые решения нужно предусмотреть и для людей с ограничениями по здоровью. Сейчас много способов помочь им. Для них, особенно для тех, у кого есть проблемы со слухом или зрением, цифровые приложения, современные средства коммуникации исключительно полезны. Надо, чтобы во всех программах это было.

– Еще один вопрос касается темы чуть более отдаленного будущего, которой мы тем не менее довольно энергично занимаемся, – это беспилотные летательные аппараты, – сказал Дмитрий Медведев. – Беспилотники и сейчас имеют большую популярность, но в относительно узком сегменте – при съемках фильмов, рекламы, репортажей. Их только сейчас начинают использовать в сельском хозяйстве и строительстве. Это важное направление. И сфера их применения будет расширяться. Будет расти и парк беспилотников. Важно, чтобы этот рост не был абсолютно неконтролируемым, чтобы полеты были безопасны для людей и инфраструктуры. Для этого нужны система их мониторинга и специалисты, которые будут обеспечивать работу беспилотников.

С докладом на совещании выступил **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих**.

Министр отметил, что транспорт нуждается в самых современных цифровых технологиях, чтобы оставаться конкурентоспособным на мировом рынке, обеспечивать потребность в перевозках возрастающих объемов пассажиров и грузов, доступность и качество оказываемых услуг.

По словам главы **Минтранса**, уже сегодня в транспортном комплексе реализуются целый ряд масштабных проектов по созданию информационных систем нового поколения. Например, это работающая с 2013 года Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ). Она позволяет контролировать пассажирские перевозки с детальностью до конкретного человека, до конкретного транспортного средства. Зарубежными партнерами система признается в качестве лучшей среди аналогов.

Создана и функционирует государственная автоматизированная информационная система «ЭРА–ГЛОНАСС», внедрена и эффективно используется система «Платон». На их основе развиваются необходимые транспортному комплексу сервисы, которые не связаны напрямую с взиманием платы с большегрузных автомобилей. Эти системы позволяют собирать и сохранять большие данные. Основная задача – научиться работать с этими массивами big data, чтобы на их основе собирать новые сервисы.

Евгений **Дитрих** подчеркнул, что использование больших данных дает эффекты для всех участников процесса. Пассажир на их основе может получить более качественную услугу, более адресную, более приближенную к его потребностям. Бизнес может получить оптимизацию процессов и, соответственно, экономию своих издержек. А государство, которое обеспечивает процессы инфраструктурой, за счет более оптимального ее использования может получить магистрали с бóльшей пропускной способностью.

Далее министр остановился на ключевых направлениях, на которых сосредоточены основные усилия в области цифровой трансформации транспорта.

Первое. Оптимизация мультимодальных грузовых перевозок, создание платформенных решений для выполнения бесшовных перевозок, быстрое и качественное оформление грузов, в том числе в трансграничном сообщении, их сопровождение на всех этапах перевозки с использованием систем прослеживаемости и электронных товарно–транспортных документов.

Не менее важным направлением является организация мультимодальных пассажирских перевозок. Для пассажира надо стереть границы между разными видами транспорта и обеспечить возможность добраться «от двери до двери» по оптимальному маршруту с гарантированным уровнем комфорта и безопасности. Задача цифровых сервисов на данном направлении заключается в гармонизации расписаний на разных видах транспорта, учете начала и завершения этапа перевозки, сопровождении багажа при использовании пассажиром единого билета.

В этой связи министр попросил Дмитрия Медведева поддержать проект закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках, который упорядочивает работу различных операторов в одной перевозке.

Далее Евгений **Дитрих** сообщил, что для формирования доверенного пространства взаимодействия всех участников отрасли предстоит сформировать цифровую платформу транспортного комплекса, которая объединит все перечисленные сервисы и массивы данных и станет своего рода экосистемой для всех участников транспортного процесса. Эта платформа установит единые стандарты, правила и регламенты информационного обмена, в том числе юридически значимые данные о транспортной инфраструктуре и транспортных средствах. Платформа выступит в качестве агрегатора данных о транспорте, который исключает приватизацию этих данных и гарантирует недискриминационный доступ к ним всех заинтересованных участников транспортной отрасли. Наконец, эта платформа позволит сохранить национальный суверенитет над информационными потоками в транспортном комплексе страны.

Все перечисленные направления нашли отражение в ведомственном проекте «Цифровой транспорт и логистика», который подготовлен при активном участии ведущих игроков транспортной отрасли.

На совещании также выступил генеральный директор ПАО «Аэрофлот» Виталий Савельев. Он сообщил, что в 2009 году Аэрофлот занимал 68–е место в мире по перевозкам пассажиров и 15–е место в Европе по тому же показателю. Сейчас компания занимает 19–е и 5–е места соответственно. Добиться таких успехов во многом удалось за счет цифровизации.

Генеральный директор Государственной корпорации по организации воздушного движения в Российской Федерации Игорь Моисеенко рассказал на совещании о сферах применения беспилотных авиационных систем (БАС). Он подчеркнул, что сферы эти постоянно расширяются, парк БАС растет ускоренными темпами. Согласно оценкам с 2015 по 2020 год количество разрешений на использование воздушного пространства вырастет почти в 16 раз. На сегодняшний день, по итогам 10 месяцев, поданы более 50 тыс. заявок на использование воздушного пространства, сказал гендиректор.

Игорь Моисеенко предложил создать единую систему контроля за БАС путем формирования единого оператора на основе государственно–частного партнерства за счет собственных средств госкорпорации и за счет привлечения инвестиций и инфраструктурных инвесторов.

<http://transportrussia.ru/item/4685-vneseny-izmeneniya.html>

### РБК; 2018.12.06; ГЛАВА ЮГРЫ ОБСУДИЛА С МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА МАСШТАБНЫЙ ДОРОЖНЫЙ ПРОЕКТ

В Москве обсудили реализацию проекта по строительству второго мостового перехода через реку Обь в районе Сургута (ХМАО). Данную тему затронули на встрече **министра транспорта** России Евгения **Дитрих**а и губернатора автономного округа Натальи Комаровой.

Так, губернатор отметила значимость и уникальность объекта в рамках формирования перспективного федерального транспортного коридора «Москва – Тюмень – Тобольск – Сургут – Новый Уренгой – Надым – Салехард». Кроме этого на встрече было сказано, что Югра планирует передать региональные участки дорог, в створе которых находится будущий мост, в федеральную собственность. Так что один из вариантов – реализация проекта на федеральном уровне. «Тем не менее, будут проработаны и другие варианты», – уточнили в пресс-службе главы ХМАО.

Как ранее писало РБК Тюмень, новый мост будет четырехполосным, его длина составит 1,6 км. Изначально его стоимость оценивали примерно в 30,5 млрд рублей, позже выросла до 43 млрд. ​Ожидается, что реализация проекта займет около шести лет.

<https://t.rbc.ru/tyumen/06/12/2018/5c08eeba9a7947589b49e959>

### ТАСС; 2018.12.06; ЛЕВИТИН ПРИЗВАЛ ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ПОСТРОИТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПОДХОДЫ К МОРСКИМ ПОРТАМ

Власти Санкт-Петербурга должны предусмотреть и внести в план **Министерства транспорта** РФ до 2024 года строительство железнодорожных путей до всех портов в городе для того, чтобы не перегружать автодороги. Об этом заявил помощник президента РФ Игорь Левитин на совещании по развитию транспорта, которое прошло после открытия в четверг участка трассы «Скандинавия».

«На мой взгляд, Санкт-Петербургскому транспортному узлу, команде, которая этим занимается, необходимо четко определить в комплексном плане до 2024 года, который подготовило министерство [транспорта], <...> - обязательно сделать подходы железнодорожные ко всем морским портам», - сказал Левитин.

Он добавил, что «в противном случае вся нагрузка будет переложена на автомобильный транспорт». «И мы проиграем конкуренцию нашим соседям (соседним странам), у которых есть хорошие [железнодорожные] подходы ко всем морским портам», - отметил помощник президента.

Левитин также отметил, что территория Санкт-Петербурга и Ленинградской области в будущем станет транзитной площадкой для грузов, которые направляются из портового комплекса «Лавна», строящегося в Мурманской области. По словам помощника президента, властям города и региона также необходимо продумать транспортную инфраструктуру с учетом нового объекта.

В Санкт-Петербурге находятся Большой порт города, Морской порт и порт «Бронка».

<https://tass.ru/ekonomika/5879107>

### РБК; ЮЛИЯ СТАРОСТИНА, ОЛЬГА АГЕЕВА; 2018.12.07; ПРОЗРАЧНОСТЬ ПО ГОСЗАКАЗУ; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ РАСХОДЫ РОССИЙСКИХ МИНИСТЕРСТВ И ВЕДОМСТВ

Росалкогольрегулирование, Минэнерго и **Росавтодор** проводят госзакупки с самой низкой прозрачностью, посчитали эксперты. Всего же государство потеряло за год более 86 млрд руб. из-за неконкурентных госзакупок

Самые непрозрачные госзакупки проводят Росалкогольрегулирование, Минэнерго, **Росавтодор** и Росрыболовство – именно эти ведомства получили наименьшее количество баллов в «Национальном рейтинге прозрачности закупок 2018», с результатами которого ознакомился РБК. Низкая прозрачность госзакупок отмечена также в Федеральном казначействе, Росгидромете, МЧС и Росстандарте. Лидерами по прозрачности среди госзаказчиков федерального уровня стали Роспечать, Ростуризм, Росстат и Государственная фельдъегерская служба.

Рейтинг составляется одноименным исследовательским центром с 2006 года, проект поддерживался Федеральной антимонопольной службой, Минэкономразвития, Счетной палатой, Торгово-промышленной палатой, профильными комитетами Госдумы. Эксперты проанализировали 2,8 млн закупочных процедур на общую сумму более 7,8 трлн руб. в госсекторе и еще 1,4 млн закупок госкомпаний и госпредприятий на 29 трлн руб. (столько составляла общая сумма начальных цен всех контрактов).

Магаданская область, Республика Калмыкия, Ненецкий и Чукотский автономные округа, Республика Дагестан и Карачаево-Черкесия проводили наиболее непрозрачные закупки среди регионов. А Москва, Ханты-Мансийский автономный округ и Республика Татарстан получили наибольшее количество баллов. В рейтинге государственных корпоративных заказчиков самые непрозрачные закупки проводили корпорация «Тактическое ракетное вооружение», АО «ГЛОНАСС», а также аэропорт Казани. Низкая прозрачность госзакупок была зафиксирована в АО «Роснано», ПАО «Аэрофлот», АО «Россельхозбанк» и ПАО «Газпром». «Гарантированная» прозрачность, то есть самая высокая оценка авторов рейтинга, была присвоена госкорпорации «Росатом», АО «Мосгаз», ПАО «Россети» и ПАО «РусГидро».

Среди унитарных предприятий антирейтинг прозрачности госзакупок возглавили совхоз «Рощинский» из Башкирии, муниципальное предприятие Ижевска «Ижводоканал», а также Московский метрополитен. Наиболее прозрачные госзакупки осуществляли Мосгортранс, Петербургский метрополитен и Крымэнерго.

Как создавался рейтинг

Участниками рейтинга прозрачности закупок стали 372 ведомства, предприятия, региона и города. Все они были разделены на пять групп: государственные закупщики (федеральные и региональные), муниципальные закупщики, унитарные предприятия, а также заказчики, регулируемые 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» (то есть госкорпорации и госкомпании). Рейтинг был составлен за период с июля 2017 года по июнь 2018-го.

При составлении рейтинга использовались данные публичных официальных источников, в том числе сайта госзакупок, сайтов участников, а также данные, предоставленные самими участниками. Исследование проводилось путем анализа показателей каждой группы закупщиков, для того чтобы «отследить влияние нерыночных факторов, включая коррупцию, на процесс размещения заказов и на основе статистического анализа выдвинуть предположения об их причинах, последствиях и возможных путях устранения», написали авторы рейтинга.

Среди критериев, по которым оценивались закупщики, были число поставщиков, допущенных к конкурентным процедурам, число поданных заявок на участие, доля отклоненных и состоявшихся закупок, а также доля процедур без заявок на участие, с единственной соответствующей заявкой и т.д.

РБК направил запросы в ведомства и компании, показавшие низкие результаты в рейтинге прозрачности, – и участники рейтинга подвергли его критике.

Минэнерго, показавшее один из худших результатов, отметило, что методология рейтинга «не учитывает ряда особенностей закупочной деятельности» федеральных органов власти, а наибольшая доля закупок Минэнерго России имеет отраслевую специфику. При оценке числа допущенных поставщиков нужно учитывать, что часть работ требует специальных лицензий для допуска к работам на особо опасных объектах, а при торгах на предоставление пайкового угля (используется для отопления) населению учитываются его марки. Минэнерго отметило «необходимость более профессионального подхода к оценке прозрачности закупок».

В пресс-службе Росрыболовства сообщили РБК, что позиция ведомства в рейтинге «вызывает вопросы». «Росрыболовство осуществляет все процедуры, связанные с закупками, в соответствии с законодательством. Соблюдаются все необходимые условия, информация своевременно размещается в единой системе в сфере закупок», – ответило ведомство.

Закупочная деятельность **Росавтодор**а осуществляется в строгом соответствии с законодательством РФ, «которое, в свою очередь, не предполагает никакой рейтинговой системы», заявил представитель **Росавтодор**а.

МЧС не получало информации о результатах анализа закупок. «При поступлении информации она будет проанализирована в установленном порядке», – отмечается в сообщении министерства.

При вынесении оценок эксперты использовали нерепрезентативные данные, ответила РБК пресс-служба «Роснано». ​Подавляющую часть закупок АО «Роснано» проводит ООО УК «Роснано» как единоличный исполнительный орган. Составители рейтинга проигнорировали эту информацию и предоставленные данные закупок управляющей компании, рассказали в пресс-службе. «С их учетом АО «Роснано» заняло бы существенно более высокие позиции в рейтинге», – считают в компании.

Россельхозбанк осуществляет свою закупочную деятельность открыто и прозрачно – в полном соответствии с требованиями законодательства о закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юрлиц, отметили в пресс-службе банка. 100% конкурентных закупок банка проходит в электронной форме и размещается на портале госзакупок, сообщили в Россельхозбанке.

Как пояснил РБК представитель «Аэрофлота», рейтинг не учитывает специфики закупочной деятельности авиаотрасли, что приводит к прямому искажению информации. Например, в отчетный период компания заключила крупные контракты на приобретение партии отечественных самолетов: 50 лайнеров МС-21 и 20 Sukhoi Superjet 100. «Это колоссальные сделки на огромную сумму, естественно неконкурентные, потому что производитель – единственный источник, – подчеркнули в авиакомпании. – Сделки до 2038 года, но методика составления рейтинга не учитывает и этого фактора. В результате сравнили конкурентные закупки за год с неконкурентными процедурами на долгосрочный период и получили совершенно искаженную картину». Составители рейтинга обращались в «Аэрофлот» за информацией, но методика исследования исключает возможность давать какие-либо комментарии по каждой закупке, рассказали в авиакомпании, поэтому в анкетировании «Аэрофлот» не участвовал.

В совхозе «Рощинский» сообщили РБК, что основная причина низкой конкуренции при закупках – нестабильность финансового состояния. «44-ФЗ отводит 30 дней на оплату поставленного товара и услуг. Из-за нестабильной выручки мы не можем гарантировать оплату в этот срок, и на торги заявляется мало участников», – рассказали на предприятии. До 44-ФЗ работали по 223-ФЗ, где срок оплаты по договору можно было предусмотреть свыше 60 дней.

Из-за низкой конкуренции государство потеряло на закупках 86,5 млрд руб. с поправкой на инфляцию, говорится в материалах к рейтингу. Для этого авторы, как поясняет представитель оргкомитета рейтинга, оценили объем несостоявшихся закупок (без заявок, с одной поданной заявкой, с единственной соответствующей заявкой) и предположили, что на такие торги вышли несколько участников, которые предложили средний по рынку дисконт по такому виду контрактов. Получившийся показатель и считается суммой, которую мог бы сэкономить госсектор.

​Больше всего потерь государству принесли региональные закупщики – свыше 45 млрд руб., федеральные – 35,5 млрд руб., муниципальные – 6 млрд руб. Впрочем, по сравнению с результатами прошлогоднего рейтинга потери государства в связи со слабой эффективностью закупок сократились на 33%.

Уменьшение потерь может быть связано с увеличением доли электронных аукционов в общем объеме закупочных процедур (71,2%, или 5,3 трлн руб. в финансовом выражении), которые являются наиболее конкурентным способом проведения закупок, отметил председатель оргкомитета рейтинга Виктор Симоненко. Среднее количество заявок на торги в формате электронного аукциона, согласно результатам исследования, составляет 3,21. С 1 января следующего года все государственные тендеры должны будут проводиться в электронном формате и регистрироваться в единой информационной системе госзакупок.

Конкуренция на закупках в федеральном сегменте заказчиков снизилась, отмечается в исследовании. На федеральные конкурсы приходило в среднем 2,71 участника, что стало минимальным значением с 2010 года. Максимум был достигнут в 2013 году, когда среднее число участников составило 3,1. В региональном сегменте заказчиков, чья доля в закупках довольно высока, уровень конкуренции увеличился на 0,01 балла и составил 2,93.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2018/12/06/5c07e21c9a79471391446f84>

### КОММЕРСАНТ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2018.12.07; ПРОКУРАТУРА МЕНЯЕТ ПОПУТЧИКОВ; ВЕДОМСТВО ВОЗОБНОВИЛО ПРОВЕРКИ РАБОТЫ BLABLACAR

Силовики расширили объем претензий к работе онлайн-сервиса BlaBlaCar. Прокуратура Череповца потребовала от партнера компании ООО «100 дорог» закрыть нелегальным перевозчикам доступ к сервису, нарушения также найдены у контрагента BlaBlaCar в Ульяновске. По мнению экспертов, проблема серых перевозок заключается не в работе BlaBlaCar, а в отсутствии условия для обеления этого рынка в целом.

Прокуратура Вологодской области нашла нарушения в работе партнера BlaBlaCar – транспортной компании «100 дорог». Это следует из ответа ведомства на имя Алексея Дынько, сооснователя краснодарской краевой ассоциации «Региональный автотранспортный союз» (копия документа есть у “Ъ”). По данным прокуратуры, «100 дорог» не размещала свои предложения о поездках в BlaBlaCar, однако через компанию физические лица получили доступ к коммерческому использованию сервиса. Заместитель прокурора Череповца потребовал от директора «100 дорог» закрыть профили таких перевозчиков. Также он направил BlaBlaCar уведомление о необходимости обновить условия регистрации и пользования сервисом.

«100 дорог» указана на сайте BlaBlaCar в числе компаний, через которые к сервису могут подключиться другие операторы междугородных автобусных перевозок. Несколько перевозчиков, включая «100 дорог», получили разрешение в тестовом режиме публиковать свои предложения о поездках на платформе, рассказал “Ъ”, представитель BlaBlaCar. Сервис уже получил информацию о результатах проверки вологодской прокуратуры и намерен направить запрос в «100 дорог». BlaBlaCar «строго выполняет российское законодательство», заверил представитель компании.

Директор «100 дорог» Вячеслав Юрко сказал “Ъ”, что был не в курсе решения прокуратуры.

Комментируя претензии ведомства, что через компанию физические лица получают доступ к коммерческим перевозкам, он отметил, что «так делают все» партнеры BlaBlaCar.

Алексей Дынько говорит, что удовлетворен действиями вологодской прокуратуры. «Мы обратились к генпрокурору о даче поручений прокурорам субъектов»,– объяснил он начавшиеся проверки прокуратур регионов в отношении BlaBlaCar и его партнеров. По его мнению, как BlaBlaCar, так и партнеры-перевозчики «принимают участие в организации незаконных небезопасных пассажирских перевозок».

Это не первая проверка в отношении BlaBlaCar и его партнеров за последние месяцы. Претензии к работе сервиса возникли у прокуратуры Ленинского района Ульяновска. Ведомство нашло нарушения у перевозчика ИП Зотова П.В., от имени которого неустановленные лица размещали информацию «об организации перевозок на интернет-портале BlaBlaCar», говорится в ответе прокуратуры от 3 декабря. В то же время среди партнеров BlaBlaCar ИП Зотов П.В. не числится. В конце октября “Ъ” писал, что брянская прокуратура нашла нарушения в работе транспортной компании «Клен 2», от имени которой также осуществляли перевозки физические лица. В настоящий момент компания исключена из перечня официальных партнеров BlaBlaCar, которых на тот момент было четыре. Сейчас на сайте BlaBlaCar указаны три партнера.

Наконец, в ходе проверки работы BlaBlaCar прокуратура Вологодской области нашла нарушения и в работе череповецкого управления МВД. Полицейскими «ненадлежащим образом реализуются полномочия по противодействию нелегальной деятельности по перевозкам пассажиров и багажа», отмечается в документе. Зампрокурора Череповца направил представление об устранении нарушений врио начальника УМВД по региону. К моменту публикации прокуратура Вологодской области не ответила на запрос “Ъ”.

Впервые с претензиями властей BlaBlaCar столкнулся в прошлом году. Осенью суд постановил заблокировать сервис в России, но компании удалось оспорить решение. После этого правительство задумалось об урегулировании правоотношений на рынке карпулинга, на котором работают BlaBlaCar и другие сервисы. Российский рынок карпулинга активно развивается. По оценке Российской ассоциации электронных коммуникаций (РАЭК), в этом году он вырастет на 69,1% и составит 13,7 млрд руб.

Серые автобусные перевозчики действительно размещаются в сервисе BlaBlaCar, хотя сама французская компания борется с этим, отмечает главный аналитик РАЭК Карен Казарян. Союзы и ассоциации перевозчиков выступают против сервиса BlaBlaCar, поскольку понимают, что за моделью агрегаторов таких перевозок будущее, и допускать этого будущего они не хотят, считает он. «Реальная проблема не в том, что перевозчики берут заказы через BlaBlaCar, а в том, что нет условий для обеления перевозчиков. С другой стороны, они не очень и заинтересованы в обелении рынка»,– отмечает господин Казарян.

<https://www.kommersant.ru/doc/382185>

### ТАСС; 2018.12.06; ТРАССУ «СКАНДИНАВИЯ» ПЛАНИРУЮТ ПОЛНОСТЬЮ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ ДО 2024 ГОДА

Федеральную трассу А-181 «Скандинавия», которая проходит от Санкт-Петербурга до границы с Финляндией, планируют полностью реконструировать и довести до современных стандартов до 2024 года. Об этом сообщил журналистам первый замглавы **Минтранса** РФ Иннокентий Алафинов на церемонии открытия участка трассы в Ленинградской области.

«Мы со своей стороны, как **Министерство транспорта**, в комплексный план до 2024 года включили полностью проект «Скандинавии», чтобы можно было уже к концу этого плана проехать на всем ее протяжении по такой вот дороге первой категории», - сказал Алафинов.

Как сообщалось ранее, в четверг был открыт реконструированный участок с 52-го по 65-й километр, а в настоящее время уже начаты работы на следующем участке - с 65-го по 100-й километр. «Окончание подготовительных работ [на данном участке] запланировано на следующий год, что касается самих строительно-монтажных работ, то планируем приступить на следующий год», - уточнил начальник отдела капитального строительства ФКУ Упрдор «Северо-Запад», которое занимается строительством дороги, Борис Елкин.

По словам Елкина, проект реконструкции предусматривает расширение трассы с четырех до шести полос от нулевого до 134-го километра, а от этой отметки и до границы РФ с Финляндией трасса будет четырехполосной. «На все участки у нас есть проектная документация и она уже готова», - отметил он.

В ходе реконструкции на трассе также будут установлены дополнительные элементы безопасности, такие как барьеры между полосами движения для предотвращения лобовых столкновений, защитные сетки на обочинах для предотвращения выхода на дорогу диких животных и другие объекты инфраструктуры.

Федеральная трасса «Скандинавия» открыта в 1994 году и является частью европейского маршрута E-18. На территории РФ начинается от административной границы Петербурга и проходит по Ленинградской области до границы с Финляндией. Трасса является частью маршрута, который соединяет Россию с Финляндией и другими скандинавскими странами - Швецией и Норвегией.

<https://tass.ru/v-strane/5878586>

На ту же тему:

<https://tass.ru/v-strane/5877735>

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2018.12.06; В ПДД ПОЯВЯТСЯ ПОЛОЖЕНИЯ О ГИРОСКУТЕРАХ И СИГВЕЯХ

В Правилах дорожного движения (ПДД) должны появиться положения, посвящённые использованию гироскутеров, сигвеев и моноколёс в городе, заявил председатель Мосгордумы Алексей Шапошников, передаёт Интерфакс.

Сейчас в системе дорожного движения не определён статус владельца моноколеса или гироскутера.

«Для того чтобы упорядочить правила передвижения таких транспортных средств, считаем целесообразным выйти с инициативой о корректировке федеральных Правил дорожного движения»,- сказал Шапошников.

О необходимости регулирования гироскутеров, сигвеев и моноколёс ранее заявлял депутат Госдумы от ЛДПР Василий Власов. Соответствующее письмо он направил начальнику Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России Михаилу Черникову.

Он также призвал дополнить правила дорожного движения пунктами, которые будут регулировать поведение владельцев такого транспорта.

Зампред Комитета Госдумы по транспорту и строительству Сергей Бидонько заявлял, что идея о регистрации личного электротранспорта требует обсуждения с общественностью. Он также рассказал, что специалисты партпроекта уже обращались в ГИБДД по этому вопросу.

В МВД сообщили, что Госавтоинспекция готова всесторонне изучить инициативу депутатов о регистрации личного электротранспорта – гироскутеров, сегвеев, моноколёс и подобных аппаратов – и установлении правил передвижения на них.

<https://www.pnp.ru/politics/v-pdd-poyavyatsya-polozheniya-o-giroskuterakh-i-sigveyakh.html>

### ТАСС; 2018.12.06; ОРЕНБУРГСКАЯ ОБЛАСТЬ ПЛАНИРУЕТ СОТРУДНИЧАТЬ С КАЗАХСТАНОМ ПРИ ОБУСТРОЙСТВЕ ТРАССЫ В КИТАЙ

Власти Оренбургской области и Казахстана планируют сотрудничать при обустройстве новой автотрассы, которая соединит Европу и Китай, сообщила в четверг пресс-служба губернатора и правительства области.

«Мы готовы объединить усилия в работе по развитию транспортно-логистической инфраструктуры наших регионов, включая обустройство трасс международного транспортного коридора «Западная Европа - Западный Китай», проекта «Меридиан», - приводит сообщение слова первого вице-губернатора области Сергея Балыкина.

По его словам, в рамках этой работы, в частности, предстоит реконструкция автомобильных пунктов пропуска «Сагарчин» и «Маштаково».

Трасса

Трасса «Западная Европа - Западный Китай - автомагистраль от Северной Европы до Западного Китая, проходит по территории России, Казахстана и КНР. Ее часть - трасса «Меридиан» - свяжет Оренбургскую область и западную границу страны. «Меридиан» - первая частная автомобильная трасса в России, проезд по ней будет платным.

По данным **Росавтодор**а, длина российского отрезка автомагистрали превысит 2 тыс. км.

Восьмой международный форум «Оренбуржье - сердце Евразии», посвященный развитию информационных технологий, проходит в Оренбургской области с 5 по 7 декабря. В мероприятии принимают участие порядка 3,5 тыс. человек, в том числе представители Китая, Белоруссии, Киргизии, Казахстана, Узбекистана.

<https://tass.ru/ekonomika/5878768>

### РИА НОВОСТИ; 2018.12.06; ОМБУДСМЕН МОСКВЫ ПРОКОММЕНТИРОВАЛА СИТУАЦИЮ С ТАКСИСТОМ, НАЧАВШИМ ГОЛОДОВКУ

Уполномоченный по правам человека в Москве Татьяна Потяева возьмёт на контроль ситуацию с таксистом, объявившем голодовку из-за ужесточения требований к работе служб такси.

«Он к нам ещё не обращался. Таксисты также к нам не обращались, но если вы поставили такой вопрос, я принимаю его к сведению. И буквально сегодня-завтра мы этой темой займёмся», - сказала Потяева на пресс-конференции в четверг.

Ранее департамент транспорта Москвы сообщил, что представители ведомства проведут встречу с таксистом, протестовавшим против ценообразования агрегаторов, и готовы передать его пожелания компаниям и в **Минтранс** РФ.

Таксист устроил голодовку в центре Москвы из-за того, что не мог работать в новых условиях, когда, по его словам, цены на поездки устанавливаются ниже себестоимости, сообщал ранее телеканал 360. Впоследствии его увезли на скорой помощи в больницу.

### ТАСС; 2018.12.07; ДВИЖЕНИЕ ПО РАЗРУШЕННОМУ МОСТУ В СЕЛЕ БЛИЗ СОЧИ ВОССТАНОВЛЕНОМОСТ ПОЛУЧИЛ ПОВРЕЖДЕНИЯ ИЗ-ЗА ЛИВНЯ

Дорожные службы восстановили разрушенный мост в селе Нижняя Шиловка рядом с Сочи, движение транспорта по нему открыто, сообщил ТАСС руководитель сочинского дорожного филиала предприятия «Краснодаравтодор» Денис Пронкин.

Ранее сообщалось, что временный мост в селе Нижняя Шиловка смыло утром в четверг в результате сильного дождя, специалисты планировали восстановить его к 7 декабря.

«Дорожники восстановили временный мост, частично разрушенный из-за подъема воды в реке. В четверг в 23:45 движение транспорта по мосту открыли», - сообщил Пронкин.

<https://tass.ru/proisshestviya/5882483>

### РИА НОВОСТИ; 2018.12.06; ДОРОГА, ГДЕ ПРОИЗОШЛО ДТП СО «СКОРОЙ» НА КУБАНИ, НАХОДИТСЯ В ХОРОШЕМ СОСТОЯНИИ

Дорога Усть-Лабинск-Лабинск в районе станицы Упорной, где утром четверга произошло ДТП с участием «скорой», в результате которого шесть человек погибли и ещё четверо были госпитализированы, находится в хорошем состоянии, сообщили РИА Новости в **министерстве транспорта** и дорожного хозяйства Краснодарского края.

«Дорога, где ДТП произошло, находится в хорошем состоянии. Ямочности и просадок там нет. Обледенения тоже… Плюсовая температура»… – сообщили РИА Новости в региональном **минтрансе**.

Утром среды в районе станицы Некрасовская произошла авария. По предварительным данным, столкнулись автомобиль ВАЗ 2114 с каретой скорой помощи. ГУ МВД по Краснодарскому краю сообщало, что в результате ДТП на месте погибли шесть человек, находящиеся в автомобиле ВАЗ, среди которых двое детей. С травмами госпитализированы трое сотрудников скорой помощи и ещё один пассажир легкового автомобиля. Двое из них находятся в реанимации Усть-Лабинской ЦРБ в тяжелом состоянии, еще двое – в травматологическом отделении. Полиция устанавливает обстоятельства ДТП.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2018.12.06; В МОСКВЕ ГРУЗОВИК ПРОТАРАНИЛ АВТОБУС, ЕСТЬ ПОСТРАДАВШИЕ

На юге Москвы, недалеко от станции метро «Каширская», столкнулись автобус и грузовик.

Как сообщили в пресс-службе «Мосгортранса», авария произошла в 8:30 около дома №2 на Пролетарском проспекте. В автобус № 901 врезался грузовик. В «Мосгортрансе» отмечают, что ДТП мог спровоцировать водитель большегруза.

Травмы получили двое пассажиров автобуса. У обоих диагностированы ушибы. В обстоятельствах аварии разбирается ГИБДД.

<https://rg.ru/2018/12/06/reg-cfo/v-moskve-gruzovik-protaranil-avtobus-est-postradavshie.html>

### ТАСС; 2018.12.06; ПЯТЬ ЧЕЛОВЕК ГОСПИТАЛИЗИРОВАНЫ ПОСЛЕ ДТП С АВТОБУСОМ В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ

Пять человек доставлены в больницу после опрокидывания автобуса в Красноярском районе Астраханской области, сообщили в четверг журналистам в пресс-службе ГУ МЧС по региону.

Там сообщили, что ДТП произошло в Красноярском районе на трассе Аксарайск - Караузек в 06:55 по местному времени (05:55 мск), опрокинулся автобус ООО «Транс Логистика», пять человек доставлены в больницу.

Как сообщили ТАСС в Александро-Мариинской областной клинической больнице, у пострадавших диагностированы сочетанные травмы. «К нам доставили пять человек, детей среди них нет. У четверых - состояние средней степени тяжести, пятый - в тяжелом состоянии, находится под наблюдением врачей», - добавили в больнице.

Причины аварии

В пресс-службе УМВД по региону сообщили, что опрокидывание произошло из-за сложных метеоусловий - дождя и скользкой дороги. Водитель не справился с управлением и съехал на обочину.

«По предварительным данным, водитель 1984 года рождения не учел сложные метеоусловия, не справился с рулевым управлением и съехал на обочину. В результате ДТП пострадали пятеро мужчин в возрасте 32, 35, 44, 48 и 50 лет. С ушибами и подозрениями на переломы они были доставлены в медицинское учреждение», - сказали в пресс-службе.

По уточненным данным, в автобусе Shenlong находились 15 пассажиров - это работники службы безопасности одного из предприятий. Выясняются все обстоятельства произошедшего. Проводится проверка.

На месте работают службы МЧС, МВД, минздрава и ГКУ «Волгоспас». Устанавливаются причины ДТП.

<https://tass.ru/proisshestviya/5877362>

### ТАСС; 2018.12.06; РЖД ХОТЯТ РАСШИРИТЬ ЭЛЕКТРОННЫЙ СЕРВИС ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В ФИНЛЯНДИЮ И БЕЛОРУССИЮ

Дочерняя компания РЖД «Цифровая логистика» обсуждает с коллегами из Белоруссии и Финляндии возможность включения экспортных перевозок с этими странами в перечень услуг электронной торговой площадки. Об этом сообщил на заседании подкомитета по транспорту и логистике комитета РСПП по международному сотрудничеству замглавы компании Дмитрий Махитаров.

«Сегодня мы уже ведем работу с финнами, белорусами о возможном сотрудничестве, по определению путей этого сотрудничества. На начальном этапе, возможно, это будут номинированные поставщики со стороны железных дорог для того, чтобы начинать обкатывать эту технологию, в том числе потребуется участие самих РЖД и железнодорожных администраций», - сказал он.

«Что касается перевозок в рамках международных сообщений, на сегодня у нас уже реализован пилотный проект с портом Дальнего Востока», - отметил Махитаров.

В конце марта 2017 г. РЖД приступили к поэтапному запуску электронной торговой площадки «Грузовые перевозки» (ЭТП ГП) в промышленную эксплуатацию. Торговая площадка разработана в рамках программы «Цифровая железная дорога в ОАО «РЖД», с декабря 2016 г. она работает в тестовом режиме. С июля 2017 г. пользователям, помимо заказа вагона и услуг перевозки, стал доступен заказ услуг терминально-складского комплекса РЖД.

ЭТП ГП - сервис грузоперевозки, который позволяет грузоотправителям заказать перевозку в подвижном составе различных собственников - крытых вагонах, полувагонах, цистернах и т. д. из любой точки, где есть доступ к интернету, и оплатить ее - с единого лицевого счета или банковским платежом.

Ранее первый заместитель генерального директора РЖД Александр Мишарин говорил, что РЖД рассматривают возможность использования опыта по предоставлению вагонов через электронную площадку для транзитных перевозок.

<https://tass.ru/ekonomika/5881116>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЕГ КИРЬЯНОВ; 2018.12.06; РОССИЯ, ЮЖНАЯ И СЕВЕРНАЯ КОРЕИ ОБСУДЯТ СОЕДИНЕНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Россия, Южная и Северная Кореи проведут консультации по вопросу о соединении железных дорог. Встреча состоится во Владивостоке или северокорейском Раджине во второй половине декабря после завершения южанами инспекции железнодорожного полотна КНДР. Об этом «Российской газете» на условиях анонимности сообщил источник, хорошо осведомленный о ситуации в этой сфере.

Напомним, что с 30 ноября группа южнокорейских специалистов вместе с северокорейскими коллегами проводит изучение состояния железнодорожного полотна КНДР. Сегодня из КНДР вернулись южане, которые обследовали западную ветку, идущую от межкорейской границы через Кэсон, Пхеньян до города Синыйджу, расположенного на границе с Китаем.

Ожидается, что 8 декабря южане заедут в КНДР вновь, начав исследовать уже второе главное (восточное) направление железных дорог Северной Кореи. Они проедут вдоль всего побережья от станции Анбен через город Вонсан, Раджин и до станции Туманган, которая находится уже на границе Северной Кореи с Россией. В ходе этих поездок южнокорейские эксперты намерены получить информацию о состоянии железнодорожного полотна Севера, чтобы понять, какие работы необходимо провести для модернизации путей.

Как стало известно «Российской газете», Юг и Север намерены как минимум продолжать прорабатывать вопрос о создании единой железнодорожной транспортной магистрали, которая пройдет через весь Корейский полуостров и затем присоединится к российским путям, что в перспективе позволит создать единую трассу из Пусана до Западной Европы. Как сказал на условиях анонимности источник, хорошо осведомленный о ситуации в этой отрасли, после окончания проверки южанами дорог КНДР пройдут трехсторонние консультации с участием представителей РФ, КНДР и Республики Корея.

«Эта встреча состоится после завершения южнокорейцами своей инспекции. Эксперты России, Южной и Северной Корей соберутся и обсудят, что делать дальше по части соединения железных дорог наших трех стран», - пояснил собеседник. Он добавил, что технические и организационные детали пока согласовываются. «Точную дату не могу сказать, но раз инспекция закончится 18 декабря, то встреча пройдет не ранее этой даты. Нет определенности по месту, но это, скорее всего, будет либо северокорейский город Раджин, либо наш Владивосток», - сказал источник.

Отметим, что Россия и КНДР в настоящий момент реализуют совместный логистический проект «Хасан - Раджин». Ветка от Раджина до границы с Россией протяженностью 54 км модернизирована и эксплуатируется СП «РасонКонТранс», реализующей этот проект. Южная Корея неоднократно рассматривала вопрос о присоединении к проекту, но этому помешало ухудшение политической ситуации на Корейском полуострове. Не исключено, что на ближайших консультациях вновь будет поднят вопрос об участии Сеула в российско-северокорейском проекте.

<https://rg.ru/2018/12/06/rossiia-iuzhnaia-i-severnaia-korei-obsudiat-soedinenie-zheleznyh-dorog.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.06; РЖД ОТМЕЧАЮТ ДВУЗНАЧНЫЙ РОСТ ОТПРАВКИ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ ЗЕРНА, БУМАГИ И ЛЕСНЫХ ГРУЗОВ

Погрузка на сети ОАО «Российские железные дороги» в направлении морских портов в январе-ноябре 2018 года выросла на 4,9% по сравнению с тем же периодом 2017 г., до 279,8 млн тонн, говорится в сообщении РЖД.

При этом отправка угля увеличилась на 3,6%, черных металлов - на 9,8%, удобрений - на 3,3%, зерновых грузов - на 30,1%, бумаги - на 10,2%, лесных грузов - на 17,8%. В структуре экспортного грузопотока 46,8% приходится на уголь, 26% - на нефть, 8,9% - на черные металлы, 6,7% - на удобрения, 3,7% - на зерновые грузы.

Отправка грузов в порты Северо-Запада по итогам 11 месяцев составила 119,3 млн тонн (+6,7%), в порты юга РФ - 69,5 млн тонн (+0,7%), порты Дальнего Востока - 90,7 млн тонн (+6%).

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.12.06; РЖД ИЗУЧАЮТ ЗАПУСК НА ОНЛАЙН-ПЛОЩАДКЕ ЗАКАЗА ПЕРЕВОЗКИ НА ЭКСПОРТ В БЕЛОРУССИЮ И ФИНЛЯНДИЮ

РЖД тестируют на электронной площадке пилотный проект по возможности заказа перевозки на экспорт через порт на Дальнем Востоке и обсуждают такие возможности с Финляндией и Белоруссией, сообщил заместитель гендиректора компании «Цифровая логистика» («дочка» РЖД) Дмитрий Махитаров.

Площадка, запущенная РЖД в марте 2017 года, обслуживает заказы во внутригосударственном сообщении. Директор РЖД по коммерческой деятельности Алексей Шило в марте текущего года сообщал, что компания в 2018 году планируют запустить на своей электронной торговой площадке возможность заказа экспортных перевозок грузов. Махитаров напомнил, что РЖД в августе передали «Цифровой логистике» управление, оперирование и развитие площадки.

«На сегодняшний день в рамках площадки реализована в основном перевозка во внутрироссийском сообщении, но мы сейчас реализуем ряд пилотных проектов, которые позволят нам расширить функционал и выйти на международные перевозки. … Что касается перевозок в рамках международных сообщений, на сегодня у нас уже реализован пилотный проект с портом Дальнего Востока», – рассказал Махитаров на заседании подкомитета РСПП по транспорту и логистике.

Он пояснил, что для поставщика разработано облачное решение, которое соответственно «коннектит» его автоматическую систему управления с электронной площадкой и позволяет ему выставлять свои предложения на рынок, а клиент может этой услугой воспользоваться.

«Мы сейчас ведём переговоры и с другими участниками, другими портами, которые позволят нам расширить географию предоставления услуг клиентам. В рамках КСТП с поддержкой ОАО «РЖД» мы планируем также развивать направления экспортно-импортных и транзитных перевозок по сухопутным (маршрутам – ред.)», – сообщил Махитаров.

Он отметил, что это не быстрый процесс, потому что цифровизация должна быть не только с российской стороны, но и на стороне коллег из других стран. «Сегодня мы уже ведём работу с финнами, белорусами о возможном сотрудничестве, по определению путей этого сотрудничества. На начальном этапе, возможно, это будут номинированные поставщики со стороны железных дорог для того, чтобы начинать обкатывать эту технологию, в том числе потребует участие самого РЖД и жд-администраций», – добавил Махитаров.

### ТАСС; 2018.12.06; «ЛАСТОЧКУ» ИЗ ПЕТЕРБУРГА ДО ПАРКА «РУСКЕАЛА» ЗАПУСТЯТ ПЕРЕД НОВЫМ ГОДОМ

Скоростной поезд «Ласточка», который свяжет город Сортавала и популярный у туристов горный парк «Рускеала» в Карелии с Санкт-Петербургом, запустят накануне Нового года - 22 декабря. Об этом в четверг сообщил ТАСС глава республики Артур Парфенчиков в кулуарах форума «Арктика: Настоящее и будущее».

«Горный парк «Рускеала» сегодня является центром притяжения туристов. Первая «Ласточка» пойдет 22 декабря. Это приурочено к большому потоку туристов на новогодние каникулы и я думаю, что абсолютно это правильная реакция РЖД», - сказал Парфенчиков.

По его словам, поезд отвезет порядка 300 туристов до поселка Маткаселькя, находящегося в нескольких километрах от горного парка «Рускеала», а далее будет организован автобусный трансфер. В пресс-службе Петрозаводского региона Октябрьской железной дороги ТАСС также подтвердили информацию о запуске поезда 22 декабря, но уточнили, что расписание движения и стоимость билетов формируются.

Горный парк «Рускеала» - комплексный памятник природы и истории горного дела России и Финляндии, расположенный в Сортавальском районе Карелии. Добытый здесь мрамор использовался для облицовки Исаакиевского собора, Зимнего и Мраморного дворцов, Михайловского замка, Казанского собора. В 2017 году «Рускеалу» посетили более 300 тыс. туристов.

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

<https://tass.ru/v-strane/5880916>

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.06; СТРАТЕГИЯ НМТП БУДЕТ ОБНАРОДОВАНА В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ, ПРЕДУСМАТРИВАЕТ РАЗВИТИЕ Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРЫ

Стратегия «Новороссийского морского торгового порта» (MOEX: NMTP) будет обнародована в ближайшее время, она предусматривает развитие железнодорожной инфраструктуры, сообщил журналистам «Транснефти» (MOEX: TRNF) Николай Токарев.

«Подготовлена стратегия развития порта, и мы ее обнародуем в ближайшее время. В рамках стратегии мы планируем развивать его, в том числе, железнодорожную инфраструктуру. У нас есть новые территории, которые можно будет использовать в плане развития порта для новых видов производства», - сказал Н.Токарев.

«Мы с портами работаем уже много лет, сейчас их у нас 4, но они конечно ориентированы в большей части на перевалку нефти и нефтепродуктов, но морская тема и портовая инфраструктура, работа с морем для нас это не новость, это профильная деятельность. И совершенно не важно, вы грузите нефть или вы переваливаете уголь или зерно. Просто Новороссийский порт это громадное предприятие со своей спецификой и особенностями», - сказал он.

«Но порт нам понятен, мы в нем работаем много лет, ничего там страшного и ужасного для нас нет. Да, есть несколько предприятий, которые входят в периметр порта, они являются юридическими лицами, самодостаточными, а чисто управленческие функции нам знакомы, мы работаем, я считаю, достаточно успешно. То, что в этом году порт выплатил 15 млрд рублей (дивидендов - ИФ), я считаю, это хороший результат. Сейчас мы заняты расчетами, сколько будем платить в 2019 году», - сказал Н.Токарев.

Он также сообщил, что «Транснефть» допускает партнерство по зерновому сегменту в НМТП. «Если говорить о партнерстве, наверное, придётся здесь посмотреть, как оптимизировать и повысить эффективность работы. Может быть, придётся привлекать кого-то в партнеры и кооперироваться, например, в плане зерна. Сегодня урожаи в России хорошие, экспорт большой, и, к сожалению, очень много трейдеров на рынке зерновых. Это не способствует единой ценовой политике»,- отметил Н.Токарев.

«Это не формирует единственный государственный подход. Здесь нужен единый оператор, который бы занимался зерном. Речь об этом идет, мы пока в процессе переговоров с разными заинтересованными компаниями. В ближайшее время будет понятно», - отметил глава «Транснефти».

Как сообщалось, в октябре «Транснефть» сообщила, что закрыла сделку по выкупу у группы «Сумма» доли в Novoport Holding, владеющем 50,1% НМТП. Помимо владения через Novoport, «Транснефти» принадлежит 10,5% НМТП через российскую «дочку». Еще 20% владеет РФ, 5,3% в управлении РЖД, 2,75% остается у «Суммы».

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.06; МИНФИН ПО-ПРЕЖНЕМУ ЖДЕТ ОТ РЖД ПОЧТИ 200 МЛРД РУБ. ДИВИДЕНДОВ ЗА 3 ГОДА: ДАЖЕ ЭТО - УЖЕ ИСКЛЮЧЕНИЕ ИЗ ПРАВИЛ

Ожидания Минфина относительно поступления дивидендов от ОАО «Российские железные дороги» и планы самой монополии по-прежнему расходятся в десятки раз - несмотря на то, что в случае с РЖД ведомство в виде единственного в своем роде исключения отошло от правила 50% прибыли на выплаты акционерам.

Свою позицию по дивидендной политике РЖД Минфин изложил в письме, направленном в Минэкономразвития на этой неделе, сообщил источник «Интерфакса», знакомый с содержанием документа. Письмо подготовлено в соответствии с протоколом заседания правительства от 8 ноября (на нем рассматривался бюджет РЖД на ближайшую трехлетку) и поручениями президента РФ Владимира Путина по итогам совещания с членами кабинета министров 11 октября (где обсуждались предложения о дивидендной политике монополии).

Как отмечается в документе, в федеральном бюджете на ближайшую трехлетку предусмотрены доходные поступления от РЖД в размере 194,5 млрд руб., в том числе в 2019 г. - 46,1 млрд руб., в 2020 г. - 64,3 млрд руб., в 2021 г. - 84,1 млрд руб.

«(Эти выплаты - ИФ) соответствуют принципу «30-40-50», который заключается в двухгодичной отсрочке перехода на 50% от чистой прибыли по МСФО (базовый норматив) и выплате на обыкновенные акции 30/40/50% чистой прибыли по МСФО по итогам 2018/2019/2020 гг., соответственно. В отношении остальных АО с государственным участием предусмотрен единый подход к дивидендной политике, состоящий в выплате дивидендов в соответствии с базовым нормативом. В отношении «Российских железных дорог» сделано исключение», - отмечает Минфин.

В середине ноября «Российские железные дороги» предложили установить подход к долгосрочной дивидендной политике компании, по которому в 2019-2025 гг. выплаты будут осуществляться только на привилегированные акции (в 2019 г. - 10 млн руб., с 2020 г. - по 4,5 млрд руб. ежегодно, то есть за 6 лет в сумме - около 27 млрд рублей, в 1,7 раза меньше, чем Минфин ждет по итогам одного только 2018 г.) с одновременным реинвестированием остальной части чистой прибыли в инфраструктурные проекты в соответствии с комплексным планом модернизации магистральной инфраструктуры до 2024 г., утвержденным правительством в сентябре.

Такой принцип заложен в проект долгосрочной программы развития РЖД до 2025 г., напоминает Минфин, уточняя, что в соответствии с проектом финансового плана компании чистая прибыль по РСБУ в 2019 г. ожидается на уровне 26,9 млрд руб. (151,1 млрд руб. по МСФО), в 2020 г. - 48,6 млрд руб. (167,3 млрд руб.), в 2021 г. - 31,7 млрд руб. (165 млрд руб.).

Дивидендную политику госкомпаний регулирует распоряжение правительства от 29 мая 2006 г. №774-р, согласно этому документу, они должны отдавать акционерам не менее 25% прибыли. Однако на деле чиновники уже несколько лет борются за выплату не менее половины прибыли, в сражениях с отраслевыми лоббистами постепенно сокращая список компаний, добывающих себе исключение из общего для госкомпаний правила (Д.Медведев еще в 2017 г. подписал директиву о 50% прибыли на дивиденды). В 2016 г. Минфин подготовил поправки в распоряжение №774-р, включая фиксацию нормы о 50% прибыли, но после долгих согласований они были утверждены лишь частично, и минимальная планка в 25% прибыли в документе осталась. Недавно к этой идее вернулись вновь: Минэкономразвития подготовило, а Минфин согласовал проект соответствующего распоряжения правительства. Пока распоряжение не подписано, а вице-премьер **Максим Акимов** выразил скепсис относительно общего для всех госкомпаний правила: «жизнь богаче», и над тем, чтобы нормировать финансовую политику компаний, где государство не единственный собственник - над этим «надо, мягко говоря, дополнительно подумать», отмечал он.

Большинство госкомпаний уже платят дивиденды в размере не менее 50% прибыли, главное «бюджетообразующее» исключение - «Газпром» (MOEX: GAZP).

Как сообщалось, в конце октября премьер-министр Дмитрий Медведев поручил своему первому заместителю, министру финансов Антону Силуанову организовать проведение совещания по вопросу о дивидендной политике госкомпаний. Его дата пока не объявлена, Минфин уже внес в правительство материалы к этому совещанию. Первый пункт повестки предстоящего совещания Минфин формулирует так: «о выработке единого системного подхода к дивидендной политике всех АО, акции которых находятся в федеральной собственности, с целью обеспечения равных условий ведения бизнеса и повышения эффективности управления компаниями с госучастием, в том числе при реализации инвестиционных проектов (соблюдение минимальных требований по дивидендным выплатам в размере 50% чистой прибыли по МСФО)».

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.06; FESCO В 2018 Г УВЕЛИЧИЛА СЕЗОННУЮ ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ НА ЧУКОТКУ В 1,5 РАЗА

- Транспортная группа FESCO (головная компания - ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (MOEX: FESH) (ДВМП)) завершила перевозку грузов для Чукотского автономного округа в рамках северного завоза-2018.

В сообщении FESCO говорится, что транспортные суда группы с июня по ноябрь доставили в порты Чукотки 1 тыс. 546 TEU (эквивалент 20-футового контейнера) общим весом 24,1 тыс. тонн.

В навигацию 2017 года FESCO доставила в порты Чукотки 1 тыс. 264 TEU общим весом 16,186 тыс. тонн. Таким образом, общий объем перевезенных грузов вырос на 49%.

FESCO отмечает, что в этом году каботажная линия «ФЕСКО Анадырь Директ Лайн» (ФАДЛ) открылась на неделю раньше, чем в прошлую навигацию, чему способствовали благоприятная ледовая обстановка и готовность срочных отправок грузов северного завоза.

На других направлениях флот FESCO продолжит перевозки грузов северного завоза до конца декабря.

FESCO ежегодно выполняет морскую транспортировку грузов северного завоза.

FESCO - один из крупнейших в России собственников и операторов портовой инфраструктуры с интегрированным железнодорожным и логистическим бизнесом, преимущественно сфокусированным на интермодальных перевозках контейнерных грузов. Группе принадлежат ПАО «Владивостокский морской торговый порт» (MOEX: VMTP) (ВМТП), железнодорожный оператор «Трансгарант», 75% минус одна акция акций оператора фитинговых платформ «Русская тройка». В управлении FESCO находится порядка 40 тыс. контейнеров. Флот группы включает 20 транспортных судов, которые преимущественно осуществляют перевозки на собственных морских линиях. Группе также принадлежат 25,1% акций ПАО «Трансконтейнер» (MOEX: TRCN).

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.06; «ЖЕЛДОРОГИ ЯКУТИИ» ИЩУТ ПОДРЯДЧИКА СТРОИТЕЛЬСТВА Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОКА КОЛМАРА ЗА 1,1 МЛРД РУБ.

АО АК «Железные дороги Якутии» (MOEX: ZHDY) (ЖДЯ) объявило запрос предложений на строительство железнодорожной инфраструктуры горно-обогатительного комплекса «Инаглинский» (принадлежит УК «Колмар»), следует из данных аналитической системы «СПАРК-Маркетинг».

Начальная (максимальная) цена контракта - 1,1 млрд рублей.

Подрядчику предстоит до 31 октября 2019 года вырубить лес, выкорчевать пни, построить искусственные сооружения, уложить пути станций Чульбасс-Инаглинский-2 и Инаглинский-2, провести другие сопутствующие работы.

Как сообщалось, в июле текущего года подкомиссия по вопросам реализации инвестпроектов правительственной комиссии по социально-экономическому развитию Дальнего Востока и Байкальского региона приняла решение направить 11,5 млрд рублей на создание объектов инженерной инфраструктуры в ТОР «Южная Якутия» для развития предприятий угледобывающей компании «Колмар».

Группа компаний «Колмар» - российский холдинг, объединяющий угледобывающие предприятия, трейдинговые и логистические компании, образующие единый цикл добычи, обогащения и отгрузки коксующегося и энергетического угля, добываемого на месторождениях Нерюнгринского района Якутии. Помимо двух ГОКов («Инаглинского» и «Денисовского»), «Колмар» строит морской угольный терминал в порту Ванино. Общий объем инвестиций в эти проекты - около 110 млрд рублей.

ГОК «Инаглинский» отрабатывает запасы Чульмаканского каменноугольного месторождения (участки Центральный, Южный, Северный и Западный). В состав комплекса «Инаглинский» входят участок открытых горных работ мощностью 2 млн тонн в год, строящаяся шахта «Инаглинская-1» (мощность 4 млн тонн в год), проектируемая шахта «Инаглинская-2» (мощность 8 млн тонн в год), обогатительная фабрика «Инаглинская-1» и строящаяся ОФ «Инаглинская-2».

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.06; РЖД РЕКОНСТРУИРОВАЛИ ДЕПО В КОМСОМОЛЬСКЕ-НА-АМУРЕ В РАСЧЕТЕ НА РАЗВИТИЕ БАМА

АО «Вагонная ремонтная компания-2» («ВРК-2», дочерняя структура ОАО «РЖД») инвестировало более 1 млрд рублей в реконструкцию вагонного ремонтного депо в Комсомольске-на-Амуре, выполняющего 22% объема услуг по ремонту грузовых вагонов на Дальнем Востоке.

Как сообщает пресс-служба Дальневосточной железной дороги (ДВЖД, филиал ОАО «РЖД»), необходимость реконструкции и технического перевооружения депо обусловлена развитием портов Ванино и Советская Гавань и перспективным увеличением объема перевозок.

«Открытие вагонного ремонтного депо в Комсомольске-на-Амуре логично вписалось в комплексную государственную программу по развитию Дальневосточного региона. Отправной точкой при разработке и реализации проекта стала перспектива развития БАМа, а главной целью - увеличение плановых видов ремонта», - приводит пресс-служба слова гендиректора АО «ВРК-2» Антона Самойлова.

Согласно прогнозам, приведенным в сообщении, к 2020 году перевозки грузов на участке Комсомольск - Токи могут возрасти на 42% и достигнуть 47,6 млн тонн, что повлечет за собой увеличение вагонов, требующих плановых видов ремонта, более чем в три раза.

В ходе реконструкции было построено новое здание производственного цеха и оборудованы новые площадки для хранения крупногабаритных запасных частей и колесных пар.

Депо оснащено современным технологическим комплексом для ремонта вагонов с проведением монтажных и пусконаладочных работ.

В результате реализации проекта увеличена проектная мощность технологического комплекса депо с 2,450 тыс. до 6,360 тыс. грузовых вагонов в год; увеличен объем ремонта колесных пар до 7,2 тыс. штук; увеличен объем ремонта тележек до 2,480 тыс. штук.

Открытие вагонного ремонтного депо в Комсомольске-на-Амуре логично вписалось в комплексную государственную программу по развитию Дальневосточного региона. Отправной точкой при разработке и реализации проекта стала перспектива развития БАМа, а главной целью - увеличение плановых видов ремонта,

АО «ВРК-2» является крупнейшим вагоноремонтным предприятием РЖД.

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.06; «АЛТАЙВАГОН» ГРУППЫ СДС ПОСТАВИТ ФГК 850 ПОЛУВАГОНОВ С НАГРУЗКОЙ НА ОСЬ 23,5 ТС

АО «Алтайвагон» (актив группы «Сибирский деловой союз», СДС) поставит АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК, «дочка» РЖД) 850 полувагонов с нагрузкой 23,5 тонны на ось, следует из материалов госзакупок.

Договор будет заключен по итогам проведенного АО «Торговый дом РЖД» открытого аукциона. Последний был признан несостоявшимся, так как на него была подана одна заявка - от «Алтайвагона», однако экспертная группа торгов приняла решение заключить контракт с единственным участником.

Начальная цена аукциона была установлена на уровне 2 млрд 697,7 млн рублей с НДС, предложенная вагонзаводом сумма не раскрывается.

Алтайский завод обязан поставить универсальные полувагоны ФГК в период с декабря 2018 года по февраль 2019 года.

«Федеральная грузовая компания» - один из крупнейших владельцев грузовых вагонов в РФ (около 131 тыс. в эксплуатации). Оператор был создан в ходе реформы железнодорожного транспорта страны на базе парка РЖД. Имеет представительство в Казахстане. «Российским железным дорогам» принадлежит 100% минус 1 акция.

АО «Алтайвагон» входит в холдинг «СДС-Маш» группы «СДС». Предприятие выпускает грузовые вагоны, в том числе цистерны, полувагоны, крытые вагоны и платформы. Головное предприятие в Новоалтайске (Алтайский край) занимается разработкой и изготовлением новых моделей, а также осуществляет ремонт грузовых вагонов. Филиал в Рубцовске производит стальное литье.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.12.06; ГЛАВА РЖД ПРИЗВАЛ СОТРУДНИКОВ ПОДДЕРЖИВАТЬ В ПОЕЗДАХ И НА ВОКЗАЛАХ КОМФОРТНУЮ ТЕМПЕРАТУРУ

Генеральный директор РЖД Олег Белозеров призвал начальников дорог и руководителей региональных дирекций уделить особое внимание организации уборки снега, а также поддержанию в поездах и на вокзалах комфортной температуры, следует из сообщения компании.

Белозеров провел сетевое селекторное совещание, где подвел итоги работы компании за ноябрь. Одной из ключевых тем совещания, говорится в сообщении, стало обеспечение безопасности движения. Глава РЖД отметил, что в текущем году количество транспортных происшествий и событий снижено на 18%.

«Отдельно прошу начальников дорог и руководителей региональных дирекций уделить особое внимание организации снегоборьбы, исправности снегоуборочной техники. В поездах и на вокзалах должна быть комфортная температура, все объекты очищены от снега и наледи», – цитируют РЖД Белозерова.

Глава РЖД обратил особое внимание на необходимость обеспечения безопасных и комфортных перевозок детей на общероссийскую новогоднюю елку, которая пройдет 26 декабря в Кремле.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ ТРАПЕЗНИКОВ; 2018.12.06; В ПЕРМИ ПОД КОЛЕСАМИ ЛОКОМОТИВА ПОГИБ СТАРШЕКЛАССНИК

На отрезке Горнозаводской железной дороги, между станциями «Пермь-1» и «Пермь-2» (территория города Перми), под колесами поезда погиб 17-летний житель краевой столицы.

Как пояснили в Пермском линейном отделе МВД России на транспорте, на место происшествия незамедлительно выехала следственно-оперативная группа транспортной полиции. Удалось выяснить, что пострадавший скончался на месте происшествия, не приходя в сознание.

На данный момент следователи опрашивают работников локомотивной бригады и ищут очевидцев происшествия.

<https://rg.ru/2018/12/06/reg-pfo/v-permi-pod-kolesami-lokomotiva-pogib-starsheklassnik.html>

### RNS; 2018.12.06; «ТРАНСНЕФТЬ» МОЖЕТ ПРИВЛЕЧЬ ПАРТНЕРОВ В БИЗНЕС НМТП ПО ПЕРЕВАЛКЕ ЗЕРНА

«Транснефть» не исключает привлечения партнеров в бизнес стивидорной компании «Новороссийский морской торговый порт» (НМТП) по перевалке зерна, сообщил журналистам глава «Транснефти», основного акционера НМТП, Николай Токарев.

«Если говорить о партнерстве, наверное, придется здесь посмотреть, как оптимизировать и повысить эффективность работы. Может быть, придется привлекать кого-то в партнеры, кооперироваться, например, в плане зерна», – сказал он.

Токарев пояснил, что компания видит возможность создания единого зернового оператора.

«К сожалению, очень много трейдеров на рынке, и это не способствует единой ценовой политике, не формирует единый государственный подход. Здесь нужен единый оператор, который бы занимался зерном. Мы пока в процессе переговоров с разными заинтересованными компаниями. В ближайшее время будет понятно», – сказал он.

Глава «Транснефти» добавил, что компания подготовила стратегию развития НМТП, и она будет обнародована в ближайшее время.

<https://rns.online/transport/Transneft-mozhet-privlech-partnerov-v-biznes-NMTP-po-perevalke-zerna-2018-12-06/>

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2018.12.06; СЕВМОРПУТЬ СТАНЕТ РОССИЙСКИМ ЗВЕНОМ ГЛОБАЛЬНОЙ ЛОГИСТИКИ

Ключом к развитию Русской Арктики и Дальнего Востока назвал Владимир Путин. Северный морской путь. В нем власть видит главное средство реализации целого комплекса приоритетов госполитики на северах, а в будущем – транспортную артерию мирового значения. В июле этого года Госдума приняла в первом чтении законопроект о Севморпути (СМП), определяющий принципы его госуправления и эксплуатации.

Объем грузоперевозок растет

«Севморпуть растет невероятными темпами, особенно если учесть, что после длительного бездействия только в 2016 году достиг максимального показателя советского периода. Уже в прошлом году этот уровень был превзойден и объем грузоперевозок вырос до 10,7 миллиона тонн, а в 2018-м ожидается 12-14 миллионов тонн, – говорит зампредседателя Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера Александр **Акимов**. – Основные виды перевозок – экспорт минерального сырья и транзит с целью обеспечения удаленных регионов. К 2030 году объем транспортировки грузов по Севморпути должен увеличиться до 80 миллионов тонн».

СМП проходит через 10 субъектов РФ, занимающих 49 процентов территории страны. Здесь добывается почти треть объема полезных ископаемых. Сейчас в сердце Российской Арктики, на Ямале, в других местах идет освоение шельфовых месторождений, создаются новые промышленные производства, модернизируются действующие. Севморпуть – дорога для нефти и газа отечественных компаний.

Знаковым событием текущего года стало разделение Правительством полномочий по управлению Северным морским путем между **Минтрансом** и Рос-

атомом. Принцип «двух ключей» отражен в одобренном Госдумой в первом чтении законопроекте. Курировать водную магистраль и выдавать разрешения на проход судов будет **Минтранс**, гос-

корпорации поручены функции инфраструктурного оператора. К своим обязанностям она собирается приступить уже в 2019 году. Дело за успешным прохождением документа во втором и третьем чтениях.

Сейчас такой расклад оптимален, считает сенатор: «Росатом с ледокольной базой – исполнитель, **Минтранс** руководит. Главное, чтобы каждый не тянул одеяло на себя». Он надеется, что законопроект о СМП пройдет быстро, так как особых препятствий для него нет. Еще одно событие – смена руководства госкомиссии по Арктике. В сентябре ее главой вместо Дмитрия Рогозина назначен вице-премьер Юрий Трутнев. В июле началось регулярное сообщение по СМП: впервые без ледокольной поддержки из порта Сабетта (Ямал) российский сжиженный природный газ (СПГ) был доставлен в Китай.

Его производство, по прогнозу Минприроды, к 2024 году на сопряженных с Севморпутем месторождениях приблизится к 32 миллионам тонн, добыча конденсата и нефти – к 9, угля – к 19 миллионам. Это уже 60 миллионов тонн. Свежая новость: до появления российских танкеров производителям СПГ разрешат пользоваться судами под иностранными

флагами, сообщил вице-премьер Дмитрий Козак.

Геополитическая конкуренция крепчает

Протяженность СМП от Мурманска до Владивостока – 14 тысяч километров, а сроки навигации в восточной части – от 3 до 4 месяцев. Поэтому ледокольная проводка – вопрос номер один. По мере роста таяния арктических льдов – их площадь за последние тридцать лет уменьшилась в полтора раза – ситуация будет меняться, а значение северной морской артерии – возрастать.

Внимание к Севморпути, не только доброжелательное, уже налицо. Вплоть до попыток непризнания его в качестве исторически сложившейся российской транспортной коммуникации. Не важно, что она идет по участкам, охватывающим внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону РФ. Казалось бы, что тут подвергать сомнению?

Тем не менее в США поднимают вопрос о придании Севморпути международного статуса. Отдельные американские военные уже публично заявили, что морской путь должен стать интернациональным коридором для транзитного прохода по мере освобождения ото льда. В парламенте Британии уже обсуждали «российскую угрозу» в Арктике. Вместе с тем Россия, безоговорочно выступая за свой суверенитет, предлагает другим государствам совместно развивать сотрудничество в Арктике.

На эту инициативу Владимира Путина уже откликнулся Китай, который диверсифицирует свои торговые маршруты. В его планах добыча нефти, газа, минеральных ресурсов и неископаемых видов топлива, а также ведение рыболовства и туризма.

Диверсификация транспортных переходов между Азией и Европой и развитие энергетической базы интересуют и Японию. Хоккайдо, например, рассматривает для себя роль ворот в СМП. КНР, Япония, Польша, Индия, Сингапур и Южная Корея уже получили статус наблюдателей в Арктическом совете. Запад беспокоит потенциальная перспектива превращения СМП в конкурента традиционному южному, суэцкому маршруту из Азии в Европу.

Это выигрыш в расстоянии, затратах на топливо, фрахт, в очереди для судов, безопасности (в Арктике пираты не водятся). И здесь есть подвижки. В сентябре состоялся тестовый проход контейнеровоза судоходной компании Maersk (мирового лидера в отрасли перевозок) из южнокорейского порта Пусан до Санкт-Петербурга.

Использование транзитного потенциала – одна из целей проекта СМП. Контроль маршрута позволит зарабатывать на работе ледоколов и услугах навигации. Правда, в полной мере ожидать дивидендов от Севморпути можно будет лишь после формирования сопутствующей инфраструктуры, включая порты и сервисные службы. Санкции против России снизили и без того небольшое число транзитных рейсов по нему.

Углеводородные проекты пока главный фактор развития

Раскручиваемый СМИ образ Севморпути как почти готового конкурента Суэцу порой отрывает от реалий и понимания сложности задач, которые нужно решить, чтобы превратить его в полноценный элемент мировой логистики. Пока главным фактором развития являются углеводородные проекты. Если сейчас свыше половины грузооборота СМП дает «Норильский никель», то к 2030 году первенство у него может перехватить НОВАТЭК. Запуск его проекта по перегрузке сжиженного природного газа на Камчатке дополнительно увеличит объем перевозок на 40 миллионов тонн.

«Якутия, которую я представляю, проявляет большой интерес к проекту, – говорит Александр **Акимов**. – Для целого ряда прибрежных районов Севморпуть – единственная магистраль, которая связывает их с Большой землей. У нас есть порт Тикси и есть вопросы завоза энергоресурсов, продовольствия и других необходимых товаров в арктические регионы. Их в некоторые отдаленные места никаким зимником не доставить. Только в период навигации по рекам Яна, Индигирка, Колыма. Альтернативы Севморпути нет. Задача – развивать его в режиме круглогодичного функционирования, чтобы, как машина, четко работал. И зарабатывать на этом».

АЛЕКСАНДР **АКИМОВ**

зампредседателя Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера

Севморпуть растет невероятными темпами, особенно если учесть, что после длительного бездействия только в 2016 году достиг максимального показателя советского периода. Уже в прошлом году этот уровень был превзойден и объем грузоперевозок вырос до 10,7 миллиона тонн,

а в 2018-м ожидается 12-14 миллионов тонн».

Стратегическая цель – полноценное использование Севморпути в интересах удовлетворения внутренних потребностей российской экономики. Это возможность связать в единую транспортную сеть крупнейшие реки Сибири, модернизировать портовую, железнодорожную и речную инфраструктуру. Речь не только об успешном функционировании крупных производственных хабов, промышленных центров, но и о динамичном развитии северных регионов. Люди, живущие там, хотят иметь представление: ради чего государство собирается осваивать Север? Лишь для добычи ресурсов? Это понимание будет соответствующим образом мотивировать и северян.

Взять моногород Игарку, первый из построенных на вечной мерзлоте. Сейчас его население съежилось до пяти тысяч. Рядом новый аэропорт, откуда вахтовики летают осваивать Ванкорское нефтегазовое месторождение. Но город от этого ничего не получает. Что с ним будет?

В июне на выездном заседании в Дудинке депутаты Госдумы с участием представителей северных субъектов РФ обсудили проблемы стратегического планирования развития территорий – опорных пунктов Северного морского пути. От Мурманска до чукотской бухты Провидения насчитывается свыше 50 крупных портов и пунктов завоза грузов. У них несколько функций – портовые, экономические и геополитические. Развитие арктической магистрали пойдет параллельно с созданием и обновлением их инфраструктуры. Масштаб работы потребует огромных средств.

О каких проблемах речь? Первое – тяжелые природные условия Арктики. Только ледокольный флот может обеспечить бесперебойное ритмичное функционирование транспортного коридора.

И ледоколы, и социалка

Сейчас в акватории СМП работает восемь российских линейных ледоколов – четыре атомных и столько же дизель-электрических. Собственные ледоколы намерены построить НОВАТЭК, один из владельцев «Ямал СПГ», и «Роснефть». Для круглогодичной эксплуатации, по оценкам Росатомфлота, нужно иметь 13 ледоколов. Это стоит ориентировочно полтриллиона рублей.

Далее: сегодняшние российские ледокольные суда прокладывают коридор шириной 34 метра. А для крупных танкеров и газовозов нужно до 50 метров. Еще проблема – мелководье отдельных арктических участков и необходимость прокладки глубоководных маршрутов. Всем этим требованиям отвечает сверхмощный атомный ледокол типа «Лидер». Его строительство (в серии из трех единиц) планируется на судоверфи «Звезда», которая сама еще в стадии реализации. Ему под силу льды толщиной более четырех метров вместо трех, как у действующих.

В октябре Правительство утвердило Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. В разделе «Северный морской путь» предусматривается замена восьми ледоколов, выработавших срок службы, и усиление группировки судов для обеспечения круглогодичной работы замерзающих морских портов. В трехлетнем бюджете на СМП запланировано 49,5 миллиарда рублей – это совсем немного. Для сравнения: атомный ледокол «Лидер» обойдется в 70 миллиардов рублей.

Второе – законодательные проблемы. Они связаны с разрозненностью нормативно-правового регулирования. Обилие актов федерального и регионального уровней вместо целостности породило конфликтность норм. Продвижение арктического законопроекта (об опорных зонах) затянулось. Отчасти это может быть связано с разработкой Стратегии пространственного развития и кадровой ротацией на всех уровнях власти. У регионов, кстати, документ вызвал много замечаний. В Красноярском крае его даже назвали законом «о неразвитии» из-за недостаточного отражения в нем позиции субъектов РФ, муниципалитетов и экспертного сообщества.

«Но даже его принятие не отменит потребности в объединяющем комплексном правовом акте типа Арктического кодекса, – считает зампредседателя Комитета Госдумы по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока Владимир Пушкарев. – В гос-программе по развитию Арктики отсутствует социалка. Передача ее на региональный уровень чревата усилением межрегиональных различий по уровню и качеству жизни населения».

Нуждается в корректировке, по мнению Пушкарева, также законодательство в сфере закупок товаров, работ и услуг в части поддержки предпринимательства в условиях Крайнего Севера, упрощения требований для получения статуса ТОР для арктических моногородов. Бизнес мечтает о льготном режиме свободного порта для ключевых гаваней Севморпути, как во Владивостоке.

Внедрение системы гарантий и компенсаций устранит болевые точки, даст госгарантии населению, работодателям и инвесторам. Это опять финансовые ресурсы. В сфере ЖКХ, строительства и содержания жилья на северах очень много расходов уходит на поддержание электро-, тепло-, газо- и водоснабжения, дорожную деятельность. Затратны мероприятия по обращению с коммунальными отходами. Никакого бюджета тут не хватит. В формировании новых региональных моделей опорных зон не обойтись без муниципально-государственно-частного партнерства, использования инструментов особых экономических зон, ТОР.

«Сегодня актуальна тема разработки единого стандарта качества жизни в РФ, – говорит глава Комитета Госдумы по федеративному устройству и вопросам местного самоуправления Алексей

Диденко. – Его нужно будет учитывать в расчетах обязательного объема государственных социальных, инфраструктурных и других услуг северянам. В нашем комитете допускают, что в каких-то случаях придется пересматривать систему нормативно-подушевого финансирования регионов и муниципалитетов в части образовательных и медицинских организаций. Иначе в поселениях с уникальной разреженностью населения, например Хатанге, никогда не поднять на приличную высоту государственные и муниципальные услуги».

Не утопично ли говорить о комфорте жителей Арктической зоны? Алексей Диденко убежден, что нет. В его представлении это муниципальное образование, где есть школа, учреждение здравоохранения, информационно-культурный просветительский центр (аналог клуба) с современными системами связи, многофункциональный центр предоставления электронных государственных и муниципальных услуг, отделение связи, почта, отделение банка.

Другая группа проблем – организационные. Проблему раздробленности административного сознания в отношении Арктики признают уже и на уровне Правительства. Необходимость учреждения координационного органа отметил вице-премьер Юрий Трутнев. Ныне обязанности по управлению Арктикой разбросаны по разным ведомствам и не образуют единую систему. Только в президиуме профильной госкомиссии более полусотни членов. Такой же позиции придерживается член Совета Федерации Александр **Акимов**.

«Администрирование такой огромной территории требует отдельного органа, министерства, – говорит **Акимов**. – Нам в условиях геостратегического давления и конкуренции нужно управлять Арктикой очень осторожно, бережно, не наделать глупостей. И не только с экологической точки зрения. Это задача государства, а не частных компаний. Да и к выбору инвесторов следует подходить весьма аккуратно. Чтобы не повторилась ситуация, как с «Сахалином-1», «Сахалином-2», законом о разделе продукции и прочими сомнительными моментами. Потом государство употребило власть и навело порядок. Из прошлого опыта нужно сделать выводы».

Сенатор перечисляет проблемы освоения СМП: «Строительство Северного широтного хода, морских портов, аэропортов, где необходимо – вахтовых поселков. Все в увязке, тщательно, комплексно. Арктика – это морозы, пурга. Многое с нуля придется делать. Завозить все – от гвоздей до спичек. И формировать нормальную социальную инфраструктуру для населения». Надо обратиться к хорошему советскому опыту, посмотреть на Канаду и Аляску, считает сенатор. Там есть фонды, выплачиваются дивиденды, применяются экологические стратегии и ресурсосберегающие технологии, возводится комфортное жилье.

Александр **Акимов** ссылается на опыт Ямала: «Они молодцы. Строят поселки, дороги и вообще для людей многое делают. Привезти людей и отвезти, считаю, вообще преступление. Это подход для тех, кто хочет быстро грести, но не для государства. Без серьезных мер не привлечь трудовые ресурсы. Одной высокой зарплатой людей не заманишь. Все равно нужны удобства. Пока этого нет, продолжается исход населения с северов. Его надо любым способом остановить. Хорошо, что сегодня есть ипотека, материнский капитал, что-то сами регионы дают. Но это все полумеры. Ничего мы не освоим, если не создадим нормальных условий для северян. И что опасно: раньше на Север приезжали люди из разных краев и областей самой России, сейчас образовалась другая тенденция – сюда рвутся жители стран СНГ».

Конечно, для серьезных шагов требуются средства. Но скупой платит дважды. Если государство хочет сохранить Север, сегодня надо туда вложиться, полагает Александр **Акимов**. Мы и так уже понесли огромные потери, когда в 90-е годы потеряли второе-третье поколения людей, которые уже адаптировались и закрепились в этом стратегическом для России регионе.

<https://www.pnp.ru/economics/sevmorput-stanet-rossiyskim-zvenom-globalnoy-logistiki.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.06; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ПРЕДЛАГАЮТ «СЕВЕРНОЙ ВЕРФИ» ПОДУМАТЬ О ВОЗМОЖНОСТИ СМЕНЫ ПОДРЯДЧИКА СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА

Правительство Санкт-Петербурга предложило ПАО «Северная верфь» (MOEX: SZVE) рассмотреть варианты завершения работ по сооружению современного судостроительного комплекса на территории предприятия без участия нынешнего подрядчика - ОАО «Метрострой» (MOEX: METP).

Как сообщила пресс-служба администрации города, 5 декабря вице-губернатор Игорь Албин провел совещание о ходе строительства судостроительного комплекса на территории предприятия ПАО «Судостроительный завод «Северная верфь» по договору с ОАО «Метрострой». В совещании приняли участие гендиректор ОАО «Метрострой» Николай Александров, гендиректор ПАО СЗ «Северная верфь» Игорь Пономарев, представители АО «ОСК».

В настоящее время на площадке ведутся работы по устройству фундаментов стапельной плиты и эллинга.

В ходе совещания директор департамента капитального строительства АО «ОСК» Валерий Юшманов обратил внимание вице-губернатора на существенное отставание темпов работы от согласованного графика: выполнено менее 70% работ по устройству свайного основания (2105 свай из 3070), не более 30% работ по фундаменту. Общий запланированный объем устройства свай в декабре относительно предыдущего месяца снизился на 16%. При этом задолженности заказчика перед подрядчиком в рамках заключенного договора нет.

Как сообщил в ходе совещания гендиректор «Метростроя» Н.Александров, среди причин отставания - изначальная неподготовленность площадки: не вынесены сети, не демонтированы старые стапельные конструкции, также существуют замечания к проектной документации, выполненной АО «КБ ВиПС». При этом ОАО «Метрострой» подтверждает заинтересованность в дальнейшей реализации проекта и в случае получения откорректированной проектной документации готово завершить все работы до конца 2019 года.

По итогам состоявшегося обсуждения вице-губернатор предложил ПАО СЗ «Северная верфь» в целях недопущения срыва контракта проработать альтернативные предложения по завершению строительства объекта другими подрядчиками, сделать дефектовку выполненных работ и провести консультации с независимыми экспертами. «Метрострою» поручено провести мобилизацию работ на объекте.

«Между ОАО «Метрострой» и ПАО СЗ «Северная верфь», который является заказчиком строительства нового эллинга, имеется полное взаимопонимание и контакт. Реализация проекта производится в рабочем порядке. Никаких предпосылок к действиям, к которым призывает вице-губернатор Албин, нет. ОАО «Метрострой» продолжит реализовывать данный проект», - сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе «Метростроя».

Строительство на территории ПАО СЗ «Северная верфь» современного судостроительного комплекса позволит модернизировать предприятие, расширить линейку производимой заводом продукции до крупнотоннажных судов и кораблей.

В 2017 году победителем конкурсных процедур на строительство судостроительного комплекса было объявлено ОАО «Метрострой». Согласно условиям контракта, заключенного между «Северной верфью» и «Метростроем», в рамках исполнения первого этапа проекта запланировано строительство стапельной площадки с эллингом и административно-бытовых зданий. Срок окончания работ по контракту - февраль 2019 года, цена контракта - 6 млрд рублей.

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.06; «ВОСТОЧНЫЙ ПОРТ» ЗА 11 МЕСЯЦЕВ УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВАЛКУ УГЛЯ НА 5,8%, ТРЕТЬ НАПРАВЛЕНА В ЮЖНУЮ КОРЕЮ

АО «Восточный порт» (MOEX: VOPT) (крупнейшая стивидорная компания в порту «Восточный», Приморский край), специализирующееся на перегрузке угля на экспорт, в январе-ноябре 2018 года увеличило объем перевалки на 5,8% по сравнению с аналогичным периодом 2017 года - до 22,3 млн тонн.

Как сообщает пресс-служба стивидора, большая часть всего перегруженного угля - 33% - была экспортирована в Южную Корею.

За отчетный период в порту было выгружено более 298 тыс. полувагонов угля. Доля инновационных полувагонов повышенной грузоподъемности составила 77% (228 тыс. единиц). С начала года были обработаны 525 балкеров, в том числе 174 судна типа panamax и 53 типа capesize.

Ранее сообщалось, что АО «Восточный порт» в 2017 году сократило перевалку угля по сравнению с предыдущим годом на 1,3% - до 23,2 млн тонн.

В декабре 2016 года АО «Восточный порт» стало резидентом Свободного порта Владивосток с инвестиционным проектом строительства третьей очереди углепогрузочного комплекса в Находкинском городском округе. Объем инвестиций составляет более 32 млрд рублей.

В настоящее время в структуру АО входят угольный комплекс с системой конвейерного оборудования и станцией разгрузки вагонов мощностью 14,2 млн тонн в год и универсальный производственно-перегрузочный комплекс. С вводом третьей очереди, в 2019 году, предусмотрено увеличение пропускной способности порта до 39-40 млн тонн угля. Весь запланированный объем перевалки обеспечен грузовой базой российского угля, добываемого в Кузбассе и других угольных бассейнах страны.

Единственным владельцем АО «Восточный порт» является кипрская Starlion Limited. По данным участников рынка, контроль над стивидором осуществляет «Кузбассразрезуголь» (MOEX: KZRU).

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.12.06; MAERSK В 2019 Г ВВЕДЕТ НОВУЮ ТОПЛИВНУЮ НАДБАВКУ

Maersk с января 2019 года будет применять новый коэффициент топливной надбавки (BAF), введенной на фоне внедрения международных требований по переходу на низкосернистое морское топливо, сообщили РИА Новости в пресс-службе российского офиса компании.

Ранее Международная морская организация (IMO) приняла решение о снижении содержания серы в судовом топливе до 0,5% с 2020 года. Из отчета международного рейтингового агентства Fitch, имеющегося в распоряжении РИА Новости, следует, что более жесткие правила в отношении топлива могут привести к увеличению затрат и капитальных вложений судоходных компаний. Fitch полагает, что затраты могут быть переложены на клиентов перевозчиков. «Многие судоходные компании начали внедрять топливные сборы для возмещения расходов, связанные с новым регулированием содержания серы в топливе», – говорится в отчете Fitch.

Maersk сообщал, что намерен компенсировать допзатраты путем изменения топливной надбавки, размер которой будет рассчитываться на основе ряда факторов.

«Размер надбавки Bunker Adjustment Factor (BAF), который заменит действующую Standard Bunker Factor (SBF), будет рассчитываться путем умножения цены бункера (то есть морского топлива) на коэффициент, зависящий от направления перевозки. При этом цена топлива будет браться по ключевым портам за определенный период времени. Клиентам ставка надбавки и формула ее расчета стали доступны уже с ноября 2018 года. Новый BAF Maersk будет введен с 1 января 2019 года для новых контрактов», – сообщили в российском офисе Maersk.

Представители Maersk уточнили, что со вступлением в силу новых ограничений по содержанию серы, во-первых, подорожает морское топливо, во-вторых, повысится волатильность цен на бункеровочном рынке, которая будет отражена в формуле расчета новой надбавки.

Компания Maersk – крупнейший перевозчик контейнерных грузов – была основана в 1904 году в городе Свендборге в Дании как судоходное общество. Работает в 130 странах, штат сотрудников насчитывает около 88 тысяч человек.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ЖУРМАН; 2018.12.07; В БУХТУ ВЛАДИВОСТОКА ВЫБРОСИЛО СЕВЕРОКОРЕЙСКОЕ СУДНО

Стоявшее в порту северокорейское судно ночью сорвало с якоря довольно сильным ветром и выбросило в бухту Владивостока.

При этом никто не пострадал, сообщает РИА Новости со ссылкой на представителя погрануправления ФСБ РФ по Приморскому краю.

«Проверка не проводится, так как судно не было задержано», - сказали в погрануправлении.

Ситуацией занимаются другие организации. Отмечается, что разлива нефти ни в порту, ни в бухте нет.

<https://rg.ru/2018/12/07/reg-dfo/v-buhtu-vladivostoka-vybrosilo-severokorejskoe-sudno.html>

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2018.12.07; UTAIR СНИЖАЕТ ВДВОЕ МИНИМАЛЬНЫЕ ЦЕНЫ НА АВИАБИЛЕТЫ; САМЫЙ ДЕШЕВЫЙ БИЛЕТ НА РЕЙСАХ НЕ ДЛИННЕЕ 1500 КМ БУДЕТ СТОИТЬ 900 РУБЛЕЙ

Сегодня, 6 декабря, авиакомпания Utair представила новую линейку тарифов. Она начнет действовать с 1 февраля 2019 г., продажи билетов стартуют 10 декабря.

Появится тариф «Минимум», дающий право на провоз только 5 кг ручной клади. Самый дешевый билет по нему будет стоить 900 руб., говорится в презентации компании. Сейчас самый низкий тариф – 1990 руб. с правом бесплатного провоза 10 кг ручной клади.

По 900 руб. компания планирует продавать несколько процентов билетов, но только на рейсах протяженностью до 1500 км, пояснил президент «Utair – пассажирские авиалинии» Павел Пермяков. На более протяженных маршрутах минимальная цена билета будет выше.

Основной хаб Utair – аэропорт «Внуково». В радиусе 1500 км от Москвы находится большинство российских миллионников – Санкт-Петербург, Казань, Ростов-на-Дону, Волгоград, Самара, Нижний Новгород, Краснодар.

Лоукостер – это модель, которая устаревает, и в Европе ей никто уже не следует

Utair – четвертый игрок на российском рынке авиаперевозок после групп «Аэрофлот» и S7, а также «Уральских авиалиний».

С минимальным промотарифом 999 руб. начинал работать в декабре 2014 г. принадлежащий «Аэрофлоту» лоукостер «Победа». В 2014–2017 гг. авиакомпания перевезла за эту цену примерно 6–8% пассажиров. Осенью 2017 г. «Победа» снизила промотариф до 499 руб. после того, как **Минтранс** отменил обязательный бесплатный провоз багажа.

Промотариф 888 руб. есть у региональной авиакомпании «Азимут», которая летает из Ростова-на-Дону и Краснодара.

«Мы продолжаем выстраивание концепции гибридного перевозчика, суть которой – в предложении перевозки по минимальной цене с возможностью купить дополнительные услуги», – пояснил Пермяков.

65% пассажиров Utair покупают самые дешевые билеты с правом бесплатного провоза только 10 кг ручной клади. Но 20% из них на самом деле везут меньше клади. Еще 20% везут больше и хотели бы делать это без больших переплат, говорится в презентации компании. В новой линейке тарифов к самому дешевому билету можно докупить за 999 руб. дополнительную норму клади в 10 кг и за 1500 или 2499 руб. багаж, соответственно, в 10 или 20 кг. Сейчас в безбагажном тарифе право провезти багаж стоит 2000 руб.

С новой линейкой тарифов средняя цена билета снизится на 6,6%, сообщает Utair.

«Мы ожидаем в 2019 г. как минимум сохранения и даже роста выручки за счет роста загрузки, – заявил Пермяков. – За счет более низких цен загрузка должна вырасти с 80 до 90%».

Ранее он рассказывал, что в России избыточное количество судов и, так как экономика растет медленно, то спрос на перевозки недостаточен – это заставляет авиакомпании держать необоснованно низкие цены и летать в убыток или с очень низкой маржей. Об избытке емкостей говорил и гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев.

По данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, за девять месяцев 2018 г. авиакомпании получили в сумме 19 млрд руб. убытков.

Избыточные емкости – явление локальное, уверяет Пермяков. Авиакомпании корректируют их относительно спроса в течение 1–2 лет, а новая линейка тарифов – изменение глобальное, «мы бы вводили ее в любом случае», сказал Пермяков. Он признал, что в этом году Utair получит убыток.

«Выделение из тарифа отдельных компонентов и применение матричного ценообразования – это практика, которая применяется в авиаотрасли давно и успешно. Учитывая избыток судов на рынке, Utair ищет пути конкурировать за пассажиропоток с целью поддержать загрузку судов», – говорит эксперт авиационной практики Bain & Company Михаил Ворожейкин. Любое снижение цены ведет к росту загрузки, но это далеко не всегда приводит к росту выручки и прибыли. Если по такой цене будет продаваться 2, максимум 5% билетов, это может дать положительный эффект. Но если по этим ценам будет летать полсамолета, это может ухудшить положение компании, добавляет Ворожейкин.

Utair в условиях жесточайшей конкуренции пытается сегментировать пассажиропоток и выжать из каждого сегмента максимум. Раньше пассажиры делились на бедных и богатых, сейчас же есть 5–7 групп пассажиров с разными потребностями и возможностями, говорит гендиректор Infomost Борис Рыбак. Но в целом российской авиации необходимо повышать цены, так как нынешние не позволяют работать рентабельно и развиваться, добавляет Рыбак.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/12/06/788599-utair>

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.06; «ЮТЭЙР» УХУДШИЛА ГОДОВОЙ ПРОГНОЗ УБЫТКА ИЗ-ЗА ЦЕН НА ТОПЛИВО

ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» (MOEX: UTAR) ухудшило прогноз чистого убытка на 2018 год из-за цен на топливо.

В августе президент «ЮТэйр - пассажирские авиалинии» Павел Пермяков заявлял, что этот год компания закончит с убытком, однако он составит «небольшую сумму - десятки или сотни миллионов рублей». «Тот прогноз, который я давал, наверное, будет гораздо хуже с точки зрения цифр», - сообщил П.Пермяков на пресс-конференции в четверг. Конкретных прогнозируемых цифр он не назвал.

«Мы наблюдаем изменения ситуации на рынке достаточно оперативно: каждый день происходят какие-то изменения. Все авиаперевозчики испытывают давление высоких цен на топливо. «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) каждый день объявляет, что будет повышать тарифы, топливный сбор, а поскольку «Аэрофлот» сегодня является регулятором цен на рынке, занимая 50, чуть более, процентов рынка, мы наблюдаем рост тарифов от национального перевозчика каждый день и каждый день корректируем свои прогнозы до конца года. Точно абсолютно результат будет негативный», - сказал П.Пермяков.

Находится ли прогнозируемый убыток в рамках допущений, которые предусмотрены финансовой моделью «ЮТэйр», он не уточнил. «Принципиально (убыток - ИФ) должен быть в модели, но финансисты делают сейчас свои последние оценки, чтобы точно понять», - заключил топ-менеджер.

9 месяцев 2018 г. «ЮТэйр» закончила с чистым убытком по РСБУ в размере 1,9 млрд руб. против прибыли в 1,6 млрд руб. за тот же период прошлого года.

«ЮТэйр» - одна из пяти крупнейших авиакомпаний в РФ, входит в одноименную группу, включающую самолетный и вертолетный сегменты. Акционерами являются НПФ «Пенсионный выбор» (владеет 50,112% через АО «АК-инвест»), Ханты-Мансийский автономный округ (38,83%) и Тюменская область (8,44%).

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2012.12.06; ТЕНДЕНЦИИ И ТРЕНДЫ; АВИАПЕРЕВОЗКИ РАСТУТ, ПАРК ОБНОВЛЯЕТСЯ.

Авиационный лизинг – тема известная в профессиональном сообществе. В его развитии заинтересованы в первую очередь авиакомпании, авиастроители, лизинговые компании. Государство, исполняя регуляторные функции, также участвует в лизинговом бизнесе. Причем не только регулирует, но и оказывает существенную финансовую поддержку. Именно совместные усилия всех заинтересованных сторон позволили не только сохранить авиаперевозки как доступный вид транспорта в самые сложные кризисные периоды, но и постоянно обновлять воздушный парк.

Интерес к такому перспективному бизнесу как авиационный лизинг проявляют такие структуры как Сбербанк, Лизинг, ВТБ 24 Лизинг, ВЭБ Лизинг и ГТЛК. Но для того, чтобы бизнес развивался и в него вкладывались средства, участники лизинговых сделок должны быть уверены в перспективах развития авиаперевозок. Причем когда речь идет о лизинге воздушных судов, горизонт планирования должен быть не меньше 10–15 лет.

Вот почему, открывая II Международную конференцию «Авиационный лизинг – 2018», разговор о развитии лизинга в авиации генеральный директор ЦСР ГА Антон Корень начал с перспектив развития рынка авиаперевозок в разных сегментах.

По данным мировых агентств, а также исследований ЦСР ГА, в ближайшие 20 лет во всех без исключения макрорегионах прогнозируется рост авиаперевозок – от 3,7% по Европе и СНГ до 6% в Азиатском регионе.

Драйвером роста авиаперевозок являются туристы: на сегодняшний день в разные регионы мира прибывают 1235 млн туристов, и этот поток будет только нарастать.

Что касается мировых трендов на рынке авиагрузоперевозок, то ведущими провайдерами регулярных грузовых авиаперевозок в мире являются авиа-

компании Азии. Что касается распределения рынка грузовых авиаперевозок по стране происхождения, то большую часть занимают опять–таки авиакомпании Азии (37%). На евроазиатском направлении на грузовые воздушные суда приходится 80% авиаперевозок, а на атлантическом направлении – 40%.

В коммерческом сегменте именно грузовые суда обеспечивают 90% доходов отрасли, 10% дают грузы, которые перевозятся на пассажирских судах. Большая часть доходов получена от экспресс–комбинированных авиаперевозок.

Международная организация гражданской авиации ICAO прогнозирует, что к 2030 году регулярные пассажирские авиаперевозки во всем мире удвоятся и вырастут до 6 млрд пассажиров в год.

В ближайшие 20 лет количество рейсов должно увеличиться соответственно с 30 до 60 миллионов.

Аналогичное восстановление и восходящий тренд в связи с улучшением экономической ситуации в мире ICAO прогнозирует в части грузовых перево-

зок. Также позитивно оценивает данный сегмент Международный совет аэропортов ACI. По оценкам ACI, грузовой рынок за 20 лет должен удвоиться и составить 225 млн тонн к 2031 году со средним темпом роста 4,5% в год.

Что касается текущей финансовой ситуации, то мировая авиация демонстрирует высокую доходность.

Доходы от пассажирских

авиаперевозок вырастут в 2018 году до 581 млрд долл. – +9,2% к 532 млрд долл. в 2017 году. Это поддерживается ожидаемым ростом мирового ВВП в 3,1% (самый высокий рост с 2010 года).

Что касается доходов мировой отрасли грузовых авиаперевозок в 2018 году, то они также вырастут и достигнут 59,2 млрд долл. – рост 8,6% к уровню доходов 2017 года в 54,5 млрд долл.

Востребованность авиаперевозок как в пассажирском, так и коммерческом сегментах требует соответствующего развития парка ВС. В ближайшие 10 лет мировой парк воздушных судов увеличится на 10 133 единицы и составит к 2027 году 35 501 воздушное судно.

Причем темпы обновления парка ВС существенно отличаются в зависимости от сегмента. Так, в пассажирском сегменте предполагается поставить 20 213 судов, а списано будет 9526 самолетов. В грузовом сегменте будет поставлено 231 судно, а списано 785.

Помимо авиаперевозок существенную роль в авиационном бизнесе играет ТОиР (техническое обслуживание и ремонт). Рынок конкурентный и имеет выраженную тенденцию, а именно экспорт услуг на зрелые американский и европейский рынки из Азии. Так, китайский экспорт таких услуг в Северную Америку оценивается в 90 млн долл., а страны АТР окажут североамериканскому и европейскому регионам услуги в объеме 286 млн долл.

Мировой современный тренд – развитие лоукостеров.

В 2017 году низкобюджетными авиакомпаниями были перевезены порядка 1,2 млрд пассажиров, что составляет около 30% от общего числа пассажиров в мире, перевезенных на регулярных рейсах.

А это означает рост в 11,4% по сравнению с количеством пассажиров, перевезенных низкобюджетными авиакомпаниями в 2016 году, что примерно в полтора раза превышает средний прирост пассажирских перево-

зок в мире.

Лоукост в большей степени распространен в Юго–Восточной Азии – низкобюджетные компании занимают в этом регионе 53% рынка.

За последние 10 лет дальнемагистральные лоукост авиакомпании увеличили объемы перевозок на 415% (!), а количество выставленных кресел на 900% (!). Но лоукост развивается не только количественно, но и качественно.

Крупные европейские сетевые авиаперевозчики перераспределяют возрастающие объемы перевозок на внутренних европейских рейсах в пользу своих дочерних лоукост авиакомпаний.

Доля выставленных провозных емкостей дочерних лоукост авиакомпаний трех крупных европейских сетевых традиционных авиаперевозчиков (Lufthansa Group, Air France, KLM) выросла с 3% с 2002 года до 36% в 2017 году.

Эти дочерние авиакомпании помогают сетевым группам противостоять конкурентам в сегменте лоукост по цене.

В целом ожидается, что к 2037 году лоукост авиакомпании будут эксплуатировать 42% узкофюзеляжного флота в Европе.

За период с 2012 по 2017 гг. доля дальнемагистральных лоукост перевозок через Атлантический океан выросла с 1,1% до 6,3%.

Большинство регионов мира имеют программы по либерализации рынка авиаперевозок. К настоящему времени принято более 300 соглашений об открытом небе, охватывающих 158 стран с различными режимами:

– соглашения об открытом небе только с США и другими странами;

– соглашения об открытом небе только с США;

– соглашения об открытом небе только с третьими странами.

Подводя итог, можно сказать: что касается авиаперевозок на рынке авиауслуг, то во всех без исключения сегментах в приоритете азиатские авиакомпании и аэропорты.

В то же время российский рынок авиаперевозок восстановился после кризиса 2015–2016 гг. и продолжает рост. Особенно характерен сектор пассажирских авиаперевозок – в апреле–мае 2017 года темпы роста составили почти 40%.

Специалисты связывают оживление в пассажирском сегменте с общей стабилизацией экономики (курс рубля и цена на нефть). Сказалась также и «низкая база» 2015 года после ухода с рынка Трансаэро. Возобновились чартерные перевозки в Турцию. «Отложенный спрос» из–за кризиса в сегменте международных перевозок также «подтолкнул» перевозки вверх. В 2017 году пассажирооборот российских авиакомпаний увеличился на 20,1% по сравнению с 2016 г. и составил 259 млрд пкм. Российскими авиакомпаниями было перевезено 105 млн пассажиров, что на 18,6% больше, чем в 2016 году.

В 2018 году рост отечественных авиаперевозок продолжается: за январь – сентябрь 2018 г.

пассажирооборот вырос на 10,2%, было перевезено 89,2 млн пасс., что на 10,1% больше, чем за тот же период прошлого года. Российские авиакомпании перевезли 857 тыс. т грузов, (+ 1,2%). Российские и зарубежные авиакомпании за этот период выполнили уже 1272 тыс. полетов в воздушном пространстве РФ (+ 10,14%).

Казалось бы, что при такой стабильной положительной динамике у отечественных воздушных перевозок нет проблем и «узких» мест.

Но проблема есть, и она связана с недостаточным развитием аэропортовой инфраструктуры. Складывается парадоксальная ситуация: доходы аэропортовой системы растут, а количество аэропортов сокращается.

Оставим за скобками причину сокращения аэропортовой сети, особенно в региональной части. Примем за точку отсчета ее нынешнее состояние – 227 аэропортов. Из этого небольшого числа только 20 аэропортов попадают под годовое финансирование по госпрограммам. Для сравнения: из 3340 аэропортов США 1751 аэропорт финансируется по госпрограмме. А у нас только 9% аэропортов от общего числа получили средства господдержки. Сравнивать объемы господдержки в РФ и США в абсолютном выражении все же не совсем корректно, но 52% аэропортов в США получили финансовую поддержку.

По расчетам специалистов, чтобы обеспечить аэропортами территорию РФ на уровне Северной Европы, необходимо как минимум 820 аэропортов. Чтобы обеспечить уровень обеспеченности аэропортами даже на уровне таких стран как Бразилия и Мексика, у нас необходимо построить еще 600 аэропортов.

Развитие аэропортовой инфраструктуры требует значительных средств. К источникам ее финансирования помимо средств бюджета всех уровней средств, привлеченных с помощью механизма ГЧП, средств инвесторов на развитие следует привлекать и такие апробированные в мировой практике инструменты, как инфраструктурные сборы и целевые налоговые отчисления. Так, в США до 85% средств, необходимых для развития инфраструктуры, финансируется за счет сборов с пользователей. С их помощью формируется трастовый фонд, включающий налог с продажи авиатоплива (6%), налогов с отправок / прибытия пассажиров (20%), налогов с грузов (5%) и налогов с пассажиров (69%). В результате авиационные программы на 75–85% финансируются через трастовый фонд и на 15–25% – за счет федеральных средств. Да, государство субсидирует выпадающие доходы авиакомпаний на социально и экономически значимых авиалиниях. Существенная помощь оказывается лизинговым компаниям в форме субсидирования процентной ставки. Но сокращение сети аэропортов – свидетельство того, что средств на развитие не хватает.

По мнению специалистов, только дополнительные источники финансирования обеспечат развитие авиаперевозок, остановят сокращение количества аэродромов и позволят развиваться национальной аэропортовой сети.

На первом этапе фонд развития может быть сформирован за счет инфраструктурных сборов с международных пассажиров (кроме трансферных), с обрабатываемых международных грузов (кроме трансферных и экспортных), с компаний авиатопливообеспечения (кроме заправок транзитных рейсов).

Мировые авиаперевозки сейчас на подъеме на горизонте планирования в 20 лет. По мнению специалистов, нет объективных причин для изменения этой тенденции. Российские воздушные перевозки имеют ту же тенденцию. Для их роста необходимо как развитие инфраструктуры, так и современные воздушные суда. Одной из самых распространенных возможностей для формирования такого парка является лизинг. Практика лизинговых сделок – это мировая практика. И она широко используется во всех ведущих авиационных странах. К сожалению, как показывает сравнительный анализ подходов к регулированию авиационного лизинга, у России не лучшие позиции в этой области, причем связаны они с несовершенством законодательства (таблица).

И тем не менее лизинг в России развивается, лизинг в авиа-

ции – приоритетное направление. И об этом свидетельствуют результаты работы крупнейшей в транспортном комплексе лизинговой компании – ГТЛК.

Так, выступивший на конференции Андрей Бердников, директор Дирекции воздушного транспорта ГТЛК, отметил, что в настоящее время развивается международное направление с дочерней компанией в Дублине. Следующий этап – освоение азиатского направления с офисом в Гонконге. Параллельно развивается поставка воздушных судов на международный рынок, в частности, вертолетов.

Российское направление деятельности ГТЛК – это реализация программ с государственным участием. В первую очередь это субсидирование базовой процентной ставки. Но не только. У поставщиков компенсируются затраты на обучение персонала.

С 2019 года предполагается ввести новую систему мониторинга воздушных судов. В ее рамках возможно эффективно отслеживать затраты на обслуживание. Предполагается создать пул с компаниями по ремонту воздушных судов.

ГТЛК, начиная с 2015 года, активно работает с Объединенной авиастроительной корпорацией, в частности с «Гражданскими самолетами Сухого» по лизингу Супер Джетов.

Через ОФЗ в капитал компаний государство внесло 30 млрд руб., позднее были выделены еще 4 млрд руб. на аванс поставки четырех SSJ 100. Компания также привлекла синдицированный кредит на 43 млрд руб. с участием Bank of China и Intesa. Всего ГТЛК передала лизингополучателям 36 самолетов. Через ГТЛК правительство поддерживает и малую авиацию: для лизинга вертолетов Ми–8 и «Ансат», самолетов Л–410 в ее капитал внесено более 10 млрд руб.

ГТЛК – активный участник реализации программы санитарной авиации, которая реализуется Правительством РФ совместно с регионами, и на сегодняшний день поставлено порядка 60 современных российских вертолетов производства «Вертолетов России», оснащенных медицинскими модулями.

Привлекает ГТЛК и средства с рынка. В июне компания разместила два выпуска биржевых облигаций на (150 млн долл. и 10 млрд руб.), а с начала года общий объем заимствований составил около 50 млрд руб. В перспективе – работа с самолетами Ил–114, Ил–96.

Таким образом, государство помогает лизинговой компании, которая в свою очередь выполняет социальный заказ государства.

<http://transportrussia.ru/item/4679-tendentsii-i-trendy.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.06; ЮЖНОКОРЕЙСКАЯ AIR PHILIP ОТКРЫЛА РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ ВО ВЛАДИВОСТОК

Корейская авиакомпания Air Philip начала выполнять регулярные полеты по маршруту Муан (Южная Корея) - Владивосток на воздушных судах Embraer ERJ-145.

В сообщении аэропорта Владивосток говорится, что рейсы выполняются 3 раза в неделю. Длительность перелета - 3 часа.

Количество вылетов из Владивостока в Южную Корею после запуска нового маршрута превысило 70 рейсов в неделю. В настоящее время авиаперевозки между Владивостоком и аэропортами Южной Кореи помимо Air Philip выполняют российские авиакомпании «Аврора» (входит в группу «Аэрофлот «) и S7 Airlines, а также четыре южнокорейских перевозчика: Korean Air, Jejuair, T'way Air, Eastar Jet и Air Busan.

Air Philip базируется в городе Кванджу, расположенном в нескольких часах езды от Сеула и Пусана. Авиакомпания начала выполнять полеты в январе 2018 года.

Город Муан является столицей южнокорейской провинции Чолла-Намдо.

Ранее сообщалось, что АО «Международный аэропорт Владивосток» за 10 месяцев 2018 года увеличило пассажиропоток на 21% относительно аналогичного периода прошлого года, до почти 2,23 млн человек.

Аэропорт Владивостока может принимать любые типы воздушных судов. Пассажирский терминал рассчитан на 3,5 млн пассажиров в год. Маршрутная сеть насчитывает более 45 направлений, полеты по которым совершают 20 российских и зарубежных авиакомпаний. В 2017 году услугами аэропорта воспользовались 2,179 млн пассажиров, что на 18% превысило показатель 2016 года.

Консорциум инвесторов в составе группы «Базовый элемент» Олега Дерипаски, Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) и сингапурского аэропортового оператора Changi Airports International в феврале 2017 года закрыл сделку по приобретению 52,16% акций АО «МАВ» и 100% акций ЗАО «Терминал Владивосток», владеющего и управляющего зданием терминала аэропорта Владивостока. Продавцом выступило АО «Международный аэропорт Шереметьево».

### ТАСС; 2018.12.06; S7 ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ МЕЖДУ ЯКУТСКОМ И МОСКВОЙ C ФЕВРАЛЯ; ЖИТЕЛИ ЯКУТИИ СМОГУТ ЛЕТАТЬ В МОСКВУ ЕЖЕДНЕВНО, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ВОСКРЕСЕНЬЯ

Авиакомпания S7 подтвердила готовность выполнять прямые рейсы между Якутском и Москвой с февраля 2019 года, сообщили в пресс-службе аэропорта Якутска.

Сейчас у S7 нет прямых рейсов до Москвы, два рейса ежедневно выполняются до Новосибирска.

«Авиакомпания «Сибирь» (группа компаний S7) подтвердила готовность выполнять прямые рейсы Якутск - Москва - Якутск с февраля 2019 года. Из аэропорта «Якутск» в «Домодедово» якутяне смогут летать ежедневно, за исключением воскресенья. Полеты будут выполняться на воздушном судне Airbus A321», - говорится в сообщении.

С появлением рейса Якутск - Москва Домодедово - Якутск количество рейсов до Новосибирска сократится до одного, уточнили в пресс-службе.

До весенне-летнего сезона (до 30 марта 2019 года) из аэропорта «Якутск» до Москвы прямые рейсы будут выполнять авиакомпании «Аэрофлот», «Якутия», Nordwind Airlines и группа компаний S7.

Ранее сообщалось, что «Аэрофлот» и S7 отказались от полетов в аэропорт Якутска на время реконструкции взлетно-посадочной полосы. Решение о возврате прямых рейсов принято по результатам переговоров руководства региона, аэропорта Якутска и авиакомпаний.

<https://tass.ru/ekonomika/5877182>

### ТАСС; 2018.12.06; ICAO ПРОВЕДЕТ ПЛАНОВУЮ ПРОВЕРКУ РОССИИ НА ПРЕДМЕТ АВИАБЕЗОПАСНОСТИ В 2019 ГОДУ

Международная организация гражданской авиации (International Civil Aviation Organization, ICAO, ИКАО) проведет плановую проверку авиабезопасности в России в середине следующего года. Об этом сообщил советник руководителя **Ространснадзор**а Владимир Черток, выступая на общем собрании Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта.

«У нас в следующем году будет плановая проверка по авиационной безопасности РФ со стороны ICAO. Ориентировочно это будет вторая половина июня. В этой работе будут участвовать все наши структуры. Понятно, что объектами контроля со стороны ICAO будут **Минтранс**, **Ространснадзор**, **Росавиаци**я, госкорпорация по аэронавигации, два аэропорта Шереметьево и Пулково <...> и часть авиакомпаний, в первую очередь, «Аэрофлот» и «Россия», которые летают в этих аэропортах, но нужно всем подготовиться, потому что по тому меморандуму, который подписан между Россией и ICAO, они имеют право запросит проверку любой нашей структуры», - сказал он.

Черток отметил, что в случае Шереметьево и Пулково проверка по большей части коснется грузового сегмента работы аэропортов.

Проверки ICAO проходят раз в несколько лет. Предыдущая инспекция в России проводилась в два этапа в 2014-2015 годах. Для страны, которую инспектирует ICAO, крайне важно успешно пройти проверку - в противном случае авиакомпании этой страны могут попасть в черный список и им будет запрещено летать в большинство стран.

Проверка ICAO в 2014-2015 годах

По итогам прошлой проверки госсистемы контроля и надзора за обеспечением безопасности полетов в РФ, рассказывал Черток в 2016 году, комиссия ICAO рекомендовала **Ространснадзор**у обеспечить более глубокую подготовку сотрудников ведомства, осуществляющих государственный надзор за обеспечением безопасности полетов. При этом комиссия не выявила в деятельности **Ространснадзор**а серьезных нарушений, влияющих на безопасность полетов. По итогам проверки по всем восьми направлениям серьезных замечаний, непосредственно влияющих на безопасность полетов, не выявлено, отмечал Черток. Проверяющие эксперты отметили, что в целом реализация стандартов ICAO в РФ производится в соответствии с действующими нормами.

Во время первого этапа в 2014 году были проведены проверки по следующим направлениям деятельности: воздушное законодательство, организационная структура уполномоченных органов в области гражданской авиации, расследование авиационных событий, аэронавигационное обслуживание и эксплуатация аэродромов. Годом позже проверены системы выдачи свидетельств авиационному персоналу, по эксплуатации воздушных судов и поддержанию их летной годности.

<https://tass.ru/ekonomika/5882028>

### ТАСС; 2018.12.06; СУД ОБЯЗАЛ СЕЛЬСОВЕТ ПОД НОВОСИБИРСКОМ ЛИКВИДИРОВАТЬ СВАЛКУ, УГРОЖАЮЩУЮ ПОЛЕТАМ САМОЛЕТОВ

Новосибирский районный суд обязал администрацию Криводановского сельсовета ликвидировать полигон бытовых отходов. Расположенная вблизи аэропорта Толмачево (Новосибирск) свалка привлекает птиц и угрожает безопасности полетов самолетов, сообщает в четверг прессслужба Западно-Сибирской транспортной прокуратуры.

«Новосибирский районный суд удовлетворил исковые требования Новосибирского транспортного прокурора, обязав администрацию Криводановского сельсовета ликвидировать полигон твердых бытовых отходов в срок не позднее шести месяцев с момента вступления в силу решения суда», - говорится в сообщении ведомства.

Основанием для предъявления иска стали результаты прокурорской проверки. Было установлено, что в пределах приаэродромной территории Толмачево на принадлежащем Криводановскому сельсовету земельном участке площадью 44,8 тыс. кв. м размещается полигон с пищевыми отходами, привлекающими колонии птиц.

В момент проверки на полигоне насчитали не менее 200 птиц, в том числе коршунов и чаек, представляющих угрозу для движения воздушных судов.

В ходе рассмотрения гражданского дела судом была назначена эколого-орнитологическая экспертиза, установившая, что полигон ТБО оказывает значимое негативное влияние на безопасность полетов воздушных судов, создавая риски столкновения с птицами.

<https://tass.ru/sibir-news/5877157>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.12.06; РОСТ ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК В МИРЕ В ОКТЯБРЕ УСКОРИЛСЯ ДО 6,3% - IATA

Темпы роста объема мировых пассажирских авиаперевозок в октябре ускорились до 6,3% в годовом исчислении после сентябрьских 5,5%, сообщается в пресс-релизе Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA).

«Сильные показатели октября обнадеживают после замедления роста спроса в сентябре, что произошло частично из-за перебоев, связанных с погодными условиями. Однако более широкая картина говорит о том, что рост перевозок замедлился по сравнению с началом года, что отражает более смешанный экономический фон и снижение стимулирования спроса из-за уменьшения стоимости перевозок», – приводятся в релизе слова гендиректора IATA Александра де Жюньяка (Alexandre de Juniac).

Сообщается, что наибольший рост показателя снова зафиксирован в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР) – 7,6%. В Европе рост составил 7,4%, в странах Латинской Америки – 6,5%. В странах Северной Америки показатель вырос на 4,6%, на Ближнем Востоке – на 3,9%. Наименьший рост показателя зафиксирован в странах Африки – на 1,7%.

Рост объема международных пассажирских авиаперевозок составил в годовом выражении 6,3%, а внутренних – 6,4%. В сентябре показатели составляли 4,9% и 6,5% соответственно.

По данным **Росавиаци**и, объем пассажирских авиаперевозок в России в октябре вырос на 11,5% в годовом выражении. В том числе объем международных пассажирских авиаперевозок компаниями РФ увеличился на 11%, внутренних перевозок – на 12,2%.

### ТАСС; 2018.12.06; АЭРОВОКЗАЛ БЕЛЬБЕКА БУДЕТ РАССЧИТАН НА ДЕЛОВЫЕ РЕЙСЫ И ПРИЕМ 20 ПАССАЖИРОВ В ЧАС

Проект здания пассажирского терминала аэропорта Бельбек (Севастополь) планируется разработать в течение 2019 года, он будет рассчитан на работу с малыми рейсами деловой авиации и обслуживать до 20 пассажиров в час, сообщили ТАСС в четверг в пресс-службе международного аэропорта Симферополь, курирующего развитие гражданского сектора аэродрома.

Бельбек - военный аэродром, одна из самых южных точек базирования Воздушно-космических сил РФ. До конца года должна завершиться его модернизация, в том числе строительство второй ВПП. В случае необходимости там смогут базироваться стратегические ракетоносцы и дальние бомбардировщики, при этом Бельбек сможет принимать и гражданские самолеты.

«Гражданский сектор аэропорта Бельбек будет предназначен для обслуживания рейсов деловой авиации. Рейсы государственной авиации при необходимости также могут воспользоваться гражданским терминалом аэропорта Бельбек. Разработка проекта должна завершиться в 2019 году», - сказал собеседник агентства.

Он уточнил, что речь идет об основном здании аэровокзала. Строительство будет вестись на средства ООО «Международный Аэропорт Симферополь», стоимость и сроки будут определены после завершения проектирования.

В размещенной на сайте госзакупок документации говорится, что подрядчику предстоит разработать проект здания аэровокзала, а также привокзальной площади, парковки для частного транспорта и такси на 12 машиномест, подъездной дороги и внутренних проездов, перрона, участка перспективной застройки ангаров и другое.

Терминал будет рассчитан на обслуживание только внутренних рейсов, площадь составит около 500 кв. м. Планируется без потери комфорта минимизировать площади для пассажиров и сократить помещения административного и служебного назначения, так как при отсутствии рейсов аэровокзал не будет функционировать. В час терминал будет обслуживать до 20 пассажиров, принимать только по одному рейсу на вылет и прилет.

<https://tass.ru/v-strane/5880882>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.12.06; «СОГАЗ» ПОСЛЕ ИСКА ЗАЯВИЛ О ВЫПОЛНЕННЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВАХ ПЕРЕД РОДНЫМИ ЖЕРТВ КРУШЕНИЯ ТУ-154

Страховая компания «Согаз» убеждена, что в полном объеме выполнила свои обязательства перед родственниками людей, погибших при крушении Ту-154 в Черном море, сообщила пресс-служба страховщика, комментируя информацию о поданном против него иске.

Ранее родственники жертв крушения подали в Мещанский суд Москвы иск на 2,167 миллиарда рублей, полагая, что им недоплачены страховые компенсации, сообщил адвокат Игорь Трунов, представляющий их интересы. Иск подан против «Согаза», перестраховщика MS Amlin (Лондон) и государственной авиакомпании «223-й летный отряд» Минобороны РФ, состоящей в гражданском реестре. В качестве третьих лиц к делу привлекаются **Росавиаци**я и Управление гражданской авиации Сирии.

«Рассуждать о том, на чем основаны требования, озвученные господином Труновым, можно будет только после ознакомления с исковыми заявлениями. В любом случае АО «Согаз» убеждено, что полностью выполнило свои обязательства перед родственниками погибших в соответствии с требованиями законодательства и условиями договора страхования», – говорится в сообщении пресс-службы «Согаза».

Страховщик считает, что привлечение к разбирательству лондонского перестраховщика и Управления гражданской авиации Сирии увеличит сроки судебных слушаний.

Ранее потерпевшие пытались подать иск в Высокий суд Лондона. Трунов объяснил РИА Новости, что английская столица – место нахождения перестраховщика, кроме того, в Англии сложилась более благоприятная для истцов судебная практика по подобным делам. Однако английские юристы поставили перед родственниками невыполнимые условия, и от иска в Великобритании пришлось отказаться, отметил адвокат.

Летевший в Сирию Ту-154 упал в Черном море вскоре после дозаправки в сочинском аэропорту 25 декабря 2016 года. На борту находились 92 человека – восемь членов экипажа и 84 пассажира, в том числе 64 сотрудника Ансамбля песни и пляски имени Александрова, девять представителей российских телеканалов и глава благотворительного фонда «Справедливая помощь» Елизавета Глинка (Доктор Лиза). Все они погибли.

### ТАСС; 2018.12.06; РЕЙС С ФУКУОКА В ЕКАТЕРИНБУРГ ЗАДЕРЖАЛИ БОЛЕЕ ЧЕМ НА СУТКИ

Рейс авиакомпании Royal Flight с вьетнамского острова Фукуок в Екатеринбург задерживается более чем на сутки, сообщила в пятницу ТАСС представитель авиакомпании.

«Рейс RL-8772 с Фукуока в Екатеринбург, идет задержка, вылет с Фукуока запланирован на 22:10 (18:10 мск). Вылет должен был состояться в 10:20 (06:20 мск) 6 декабря», - сказала собеседница агентства.

Как рассказал ТАСС источник в авиационных кругах, причиной длительной задержки рейса является техническая неисправность самолета.

<https://tass.ru/proisshestviya/5882873>