**12 ДЕКАБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2018.12.11; ДИТРИХ: СТРОИТЕЛЬСТВО САМОЙ СЕВЕРНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ МОГУТ ВКЛЮЧИТЬ В МАГИСТРАЛЬНЫЙ ПЛАН

Железнодорожная трасса Бованенково - Сабетта, которая в случае реализации проекта будет самой северной трассой в России, может быть добавлена в магистральный план, сейчас готовится обоснование, заявил ТАСС **министр транспорта** Евгений **Дитрих**.

«Мы сейчас обоснование делаем по ней [трассе Бованенково - Сабетта]. Мы все, наверное, добавим», - сказал он.

Как сообщала газета «Ведомости» в конце октября, правительство вернулось к идее строительства трассы. По данным газеты, соответствующее концессионное соглашение должны подписать «Газпром» или его дочерняя структура «Газпромтранс» и РЖД. Также возможно участие в проекте «Новатэка».

Дорога необходима для того, чтобы грузы, идущие с Северного широтного хода, можно было доставить до Северного морского пути. Стоимость строительства может составить до 115 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/5899074>

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.12; МИНТРАНС НЕ СПЕШИТ БЕСПРЕКОСЛОВНО РАЗРЕШАТЬ КАБОТАЖ ИНОСТРАННЫХ СУДОВ ПО СМП, КРОМЕ 15 ТАНКЕРОВ «ЯМАЛ СПГ»

**Минтранс** РФ готовит проект постановления правительства о разрешении каботажных перевозок по Севморпути 15 танкерам, работающим для «Ямал СПГ» и ходящим под иностранным флагом, но беспрекословно разрешать это не спешит, заявил глава **Минтранса** Евгений **Дитрих** в ходе совещания по вопросам развития Арктики под председательством премьер-министра Дмитрия Медведева.

По его словам, согласно предложениям «НОВАТЭКа» (MOEX: NVTK), в отношении 15 газовозов, которые были заложены на иностранных верфях (для «Ямал СПГ»), министерство готовит распоряжение правительства, оно сейчас находится на согласовании. «Думаю, до конца года внесём в правительство», - сказал Е.**Дитрих**.

В то же время он отметил, что есть предложения расширить список судов, которые хотели бы работать на каботаже, но «тут мы обсуждаем два обстоятельства на Дальнем Востоке - если возникают предложения, мы их рассматриваем». «В том случае, если наша промышленность не имеет возможности обеспечить строительство такого рода судов , мы подходим к этим предложениям комплексно. Записывать сейчас тезисно, что мы беспрекословно разрешаем каботаж, мы не спешим», - сказал министр.

В свою очередь, глава «НОВАТЭКа» Леонид Михельсон заметил, что «на самом деле юридически это каботаж, а по сути - экспорт».

На ту же тему:

<https://1prime.ru/state_regulation/20181211/829531290.html>

<https://www.kommersant.ru/doc/3827701>

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.11; МИХЕЛЬСОН ПРОСИТ ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБ ИНВЕСТИРОВАНИИ В БЮДЖЕТЕ 2019-2021ГГ АРКТИЧЕСКИХ ПРОЕКТОВ НОВАТЭКА

Глава «НОВАТЭКа» Леонид Михельсон просит правительство РФ обеспечить необходимое инвестирование в бюджете 2019-2021 гг. для арктических проектов компании.

«Просим рекомендовать Мурманской области предоставить льготу на прибыль и имущество на 13 лет по проектам компании. Просим дать поручение Минфину сделать исключение и давать льготу по налогу и после 2023 года проектам, связанным с развитием арктической зоны», - заявил он на совещании с членами Государственной комиссии по вопросам развития Арктики в Сабетте (ЯНАО).

В первую очередь, заметил Л.Михельсон, необходимы инвестиции в строительство ледокольного флота. Кроме того, он высказался за ускорение инвестиций в реконструкцию подходного канала в акватории Обской губы Карского моря - 8,3 млрд рублей, поскольку «НОВАТЭКу» (MOEX: NVTK) необходимо расширение к 2022 году, а не 2023 году. Также на создание Камчатского терминала по перевалке СПГ необходимы госсредства в размере около 30 млрд руб.

«Принципиально важный вопрос - 2022, а не 2023 год, потому что в 2022 году нам нужно протранспортировать из Мурманска в Сабетту первую платформу с линией сжижения (в рамках проекта «Арктик СПГ 2»)», - сказал он.

По оценке **Минтранса**, инвестиции в строительство подходного канала составляют около 8 млрд рублей.

Глава **Минтранса** Евгений **Дитрих** отметил, что, согласно утвержденному плану расширения инфраструктуры, планируется реализовать три крупных проекта на территории Северного морского пути.

Среди них - строительство терминала по перевалке СПГ и конденсата «Утренний» и реконструкция подходного канала в Обской губе. Мощность будущего терминала составит 21,6 млн т/год, общий объем инвестиций - 152,7 млрд рублей, из них примерно 112 млрд рублей - расходы на объекты федеральной собственности.

Кроме того, предполагается реализовать проект «Востокугля», согласно которому планируется строительство угольного терминала мощностью 10 млн т/год стоимостью 18,6 млрд рублей за счет только внебюджетных средств. Ввод терминала запланирован в 2021 году.

Также «Таймырнефтегаз» (структура ННК) планирует ввод Пайяхского и Северо-Пайяхского месторождений со строительством терминала в морском порту Дудинка мощностью 7,5 млн т в год стоимостью 9 млрд рублей за счет только внебюджетных средств. Ввод в эксплуатацию - 2022 год.

Е.**Дитрих** сообщил, что подготовлены дорожные карты с инвесторами по синхронизации усилий по срокам реализации проектов.

Он также отметил, что «НОВАТЭК» является инициатором строительства терминалов по перевалке СПГ в Мурманской области и Камчатском крае. «Это, конечно, не Северный морской путь, но это арктическая зона, и проекты должны способствовать увеличению грузопотока на СМП и обеспечивать газоснабжение региона», - сказал **министр транспорта**.

Е.**Дитрих** подчеркнул, что мощность Мурманского терминала планируется в объеме 20,9 млн т в год с вводом в эксплуатацию в 2023 году. Планируемый объем инвестиций - 70,1 млрд рублей, в том числе 900 млн - в объекты федеральной собственности.

Проект терминала на Камчатке мощностью 21,7 млн т/год предполагается запустить в 2023 году, общий объем финансирования - 100,2 млрд рублей, в том числе 30,5 млрд - объекты госсобственности.

«Проекты новые, они ранее в комплексном плане не рассматривались, средства федбюджета для них не планировались. Мы поддерживаем целесообразность их реализации, просим поручить Минфину обеспечить источники финансирования этих проектов, и самое главное - Камчатского терминала», - сказал Е.**Дитрих** на совещании.

Глава «НОВАТЭКа» отметил, что без своевременного строительства терминалов по перевалке СПГ в Мурманске и на Камчатке, «мы не сможем обеспечить необходимый грузопоток (80 млн т к 2024 году, - ИФ) в установленный майскими указами срок».

Л.Михельсон также заметил, что сейчас «средства на мероприятия, которые нужно срочно реализовать для обеспечения грузооборота к 2024 году в необходимые сроки в бюджете не предусмотрены».

«Просим вас, Дмитрий Анатольевич, поручить определить приоритеты этого плана», - сказал он, обращаясь к премьер-министру Дмитрию Медведеву, отметив, что в первую очередь, это должны быть инвестиции в строительство ледоколов, затем реконструкцию канала Обской губы, терминал» Утренний», терминалы на Камчатке и в Мурманской области.

«Надо обеспечить необходимое финансирование в принятом бюджете на 2019-2021 годы. Критически важным для развития СПГ-проектов является своевременное развитие ледокольного флота. Надо обеспечить круглогодичное хождение по СМП как в западном, так и в восточном направлении. Правительством принята программа ввода трех ЛК-60 - 2018, 2019, 2020 годы», - отметил Л.Михельсон.

«Сегодня по факту программа сорвана, и задержка первого идет более, чем на два года. Необходимо обеспечить в период с 2019 по 2025 годы ввод пяти атомных ледоколов. Это обеспечит возможность круглогодичного использования СМП от Обской губы до Берингова пролива. А что касается проводки судов в Обской губе и акватории Карского моря мы с «Росатомом» решили строить еще 4 ледоколов на 40 МВт на СПГ. Их предполагается ввести не позднее 2023 года, чтобы в 2024 году могли ходить круглогодично на восток и полностью закрыли западное направление. Просим вас, Дмитрий Анатольевич, поддержать и поручить нам реализовать этот проект именно не позднее 2023 года», - сказал он.

Глава «Росатома» Алексей Лихачев, в свою очередь, отметил: «Переход через 80 млн тонн по использованию СМП позволит обеспечить введение к 2024 году четырех ледоколов средней мощности, которые начнут работать в Обской губе, в западных морях».

«К 2027 году выходим на запуск ледокола «Лидер». До 2024 года мы должны получить не 2, а 4 ледокола средней мощности. Все они строятся за счет коммерческого финансирования без привлечения бюджетных средств. Нам важно определиться с министерством промышленности и торговли по тем верфям, которые способны сохранить этот срок. Для нас это критически важно, потому что финансирование коммерческое, и любая задержка, любой уход вправо - это серьезный риск и для инвестиционных проектов, и финансовых показателей госкорпораций. Поэтому поддерживаем в проекте решений соответствующие пункты и готовы оказать содействие», - отметил А.Лихачев.

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.11; НОРВЕГИЯ СТОЛКНУЛАСЬ С ПРОБЛЕМАМИ ИЗ-ЗА СПГ С ЯМАЛА, НАДО УСКОРИТЬ ВВОД ТЕРМИНАЛА В МУРМАНСКЕ - МИХЕЛЬСОН

Норвегия столкнулась с давлением западных партнеров из-за перевалки российского СПГ с Ямала, необходимо ускорить ввод терминала в Мурманске, заявил на совещании с членами Государственной комиссии по вопросам развития Арктики в Сабетте (ЯНАО) глава «НОВАТЭКа» (MOEX: NVTK) Леонид Михельсон.

Он отметил, что из-за того, что производительность «Ямал СПГ» оказалась выше, чем планировалось, а также планов по строительству 4-й линии «НОВАТЭКу» пришлось использовать перевалку СПГ в Норвегии.

«Иначе мы бы не успели вывезти зимой наш конденсат и СПГ», - заметил Л. Михельсон.

«Уже сегодня мы видим, что Норвегия из-за наших перевалок СПГ столкнулась с давлением со стороны западных партнеров, поэтому нам как можно быстрее нужно запускать перевалку в бухте Ура (Мурманская область). И мы бы планировали не 2023, а 2022 год. Свое участие мы профинансируем, мурманскую перевалку надо вводить в 2022 году», - сказал глава «НОВАТЭКа».

**Министр транспорта** Евгений **Дитрих** на совещании сообщил, что мощность Мурманского терминала планируется в объёме 20,9 млн т в год, ввод в эксплуатацию - 2023 год, планируемый объем инвестиций - 70,1 млрд рублей, в том числе 900 млн рублей - в объекты федеральной собственности. «НОВАТЭК» (MOEX: NVTK) договорился с норвежской компанией Tschudi о перевалке сжиженного природного газа (СПГ) борт-в-борт из судов ледового класса на конвенциональные суда.

Объемы планируемой перевалки и сроки не называются, но предполагается, что такой способ перевалки будет использоваться до ввода терминала в Мурманске.

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3827637>

### РИА НОВОСТИ; 2018.12.11; ЗАЩИЩЕННОСТЬ КРИТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВО ВСЕМ МИРЕ ЯВЛЯЕТСЯ ИЛЛЮЗИЕЙ - ЭКСПЕРТ

Защищенность многих систем управления техническими процессами критически важных объектов не только в России, но и во всем мире является иллюзией, считает замдиректора центра информационной безопасности компании «Инфосистемы Джет» Андрей Янкин.

Открывшаяся 26 ноября в Москве канатная дорога от смотровой площадки на Воробьевых горах до «Лужников» временно приостановила работу 28 ноября из-за кибератаки на серверы объекта. 30 ноября канатная дорога открылась повторно для пассажиров после устранения последствий кибератаки.

Как сообщил в среду РИА Новости замдиректора Национального координационного центра по компьютерным инцидентам (НКЦКИ) Николай Мурашов, причиной инцидента стал вирус-шифровальщик. Информационная система, которая обеспечивала функционирование этого фуникулера, поставлялась иностранной фирмой, добавил он.

По словам Янкина, атаки с использованием вируса-шифровальщика обычно не являются направленными. «Мы уже не раз видели выведенные из строя системы управления производством, на которые случайно на флешке при обслуживании или через соединение с корпоративной сетью было занесено вредоносное ПО», – сказал он РИА Новости.

Он отметил, что, как правило, системы управления технологическими процессами защищены хуже, чем обычные офисные компьютеры. «На них зачастую используются устаревшие версии ОС, которые не обновляются годами, и не установлен даже антивирус. Это делается из-за уверенности в изолированности подсети от интернета или из страха нарушения работы системы», – указал Янкин.

Эксперт напомнил, что с 2017 года в России активно совершенствуется нормативное регулирование в области информационной безопасности критических информационных инфраструктур. «Однако до сих пор защищенность многих систем управления техническими процессами не только в России, но и в мире в целом, является скорее иллюзией, чем реальностью», – заключил собеседник агентства.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЯ НОСКОВА; 2018.12.11; СМЕНА МАРШРУТА; ВЫСОКИЕ ТЕХНОЛОГИИ ВЫВЕДУТ НА ВНЕШНИЕ РЫНКИ

В 2019 году минимум три «дорожные карты» Национальной технологической инициативы (НТИ) будут обновлены. В них будет больше мер по продвижению компаний на зарубежных рынках, отметили участники форума «Экосистема НТИ: стратегия будущего».

Первые изменения были внесены в «дорожную карту» рынка «Автонет» (развитие услуг, систем и современных транспортных средств на основе интеллектуальных платформ): фокус в ней был смещен с разработки «железа» на беспилотники.

Сейчас перестраивается «дорожная карта» рынка «Нейронет» (средства человеко-машинных коммуникаций, основанных на передовых разработках в нейротехнологиях). Как рассказал председатель совета директоров «ХимРар», глава рабочей группы «Нейронет» Андрей Иващенко, стартапам нужна помощь в том, чтобы выйти на заказчиков и начать продажи. Таких инструментов в НТИ не оказалось, поэтому и потребовалась перестройка «дорожной карты». «Нейронет» сконцентрируется на запуске акселерационной программы, которая поможет стартапам получить первые заказы.

Эксперты обратили внимание на нехватку в НТИ инструментов, способных поддержать открытие международных офисов российских компаний, организацию логистики на зарубежных рынках, маркетинг. Хотя главное - знать, на какой рынок компания хочет выйти, все остальное - технология. Нужны эксперты, чтобы оценить проект и обеспечить его «мягкое приземление» на выбранном рынке, чтобы не тратить много времени и денег на поиск офиса, персонала и решение других задач.

Как напомнил генеральный директор, председатель правления РВК Александр Повалко, изначально в НТИ была заложена цель создать не меньше пяти компаний - глобальных лидеров к 2035 году. Такая компания имеет свою долю на глобальном рынке, конкурирует на нем, покупает активы за рубежом. Для достижения такого лидерства НТИ сконцентрируется на привлечении людей с высокой внутренней энергией, новых технологических решениях и быстрой апробации новых бизнес-моделей. В продвижении компаний на зарубежные рынки НТИ будет опираться на три направления, рассказал спецпредставитель президента по цифровому развитию Дмитрий Песков. Это цифровые платформы (для некоторых рынков, например, «Фуднет», такими платформами могут стать Facebook и Instagram), кооперация с крупным бизнесом, который уже наладил экспорт, и комфортные юрисдикции (центры разработок останутся в России).

В «точечном» выходе на азиатские рынки российских высокотехнологичных компаний помогает акселератор РВК. Из 60 компаний, подавших заявки, были отобраны 15, которым помогут построить экспорт на рынки Китая, Японии и Южной Кореи. Стандартизировать такую процедуру трудно, потому что высокотехнологичные решения «сложно выстраивать в батальон», пояснил заместитель генерального директора РВК Михаил Антонов. Даже два очень близких продукта на рынке, например, Японии могут иметь разное регулирование. Первые результаты акселерационной программы можно будет оценить весной 2019 года.

Как было отмечено на форуме, значимых организационных изменений в НТИ в ближайшие 2-3 года не планируется, инфраструктура создана. В 2019 году из бюджета на НТИ будет выделено 8 миллиардов рублей (возможно увеличение этой суммы еще на 6 миллиардов). За четыре года существования НТИ на финансирование проектов было направлено 15,6 миллиарда рублей. Сейчас в экосистеме НТИ 451 компания. К 2035 году прогнозируемый объем рынков составит 100 миллиардов долларов.

<https://rg.ru/2018/12/11/v-2019-godu-obnoviat-minimum-tri-dorozhnye-karty-nti.html>

### ТАСС; 2018.12.11; ТРАВНИКОВ: ПЛАН СТРОИТЕЛЬСТВА ВОСТОЧНОГО ОБХОДА НОВОСИБИРСКА В 2018 Г. ВЫПОЛНЯТ НА 50%

План на 2018 год по строительству Восточного обхода, призванного разгрузить южный и восточный въезды в Новосибирск, будет выполнен не более, чем на половину. Такой прогноз озвучил во вторник журналистам губернатор Новосибирской области Андрей Травников.

Восточный обход Новосибирска протяженностью 80 км должен соединить существующий Северный обход с федеральной трассой М-52 «Чуйский тракт». Строительство первого 20-километрового участка, от трассы Новосибирск - Ленинск-Кузнецкий до автодороги Академгородок - Кольцово, было начато в 2013 году и рассчитано на три года. Стоимость проекта оценивалась в 10,3 млрд рублей, однако из-за ограничения федерального финансирования и финансовых проблем подрядчика - компании «Сибмост» - завершить его не удалось до сих пор. Ранее Травников сообщал, что строительство автодороги будет продолжено за счет улучшения финансового положения «Сибмоста», оказавшегося на грани банкротства.

«В этом году удалось избежать расторжения контракта, банкротства основного нашего исполнителя - компании «Сибмост». Хотя, честно признаюсь, я не удовлетворен теми темпами работ, которые мы наблюдаем в этом году. В этом году, по нашим оценкам, будет выполнен объем в половину от тех планов, которые были заявлены на 2018 год», - сказал Травников, выразив надежду, что в дальнейшем темпы будут наверстаны.

«Сибмост» занимался строительством третьего моста через Обь стоимостью 14,8 млрд рублей в качестве генподрядчика. Компания пыталась взыскать с властей Новосибирска 2,5 млрд рублей убытков, которые возникли из-за несвоевременного предоставления участков под строительство, но арбитраж отказал ей. Летом 2016 года субподрядчик «Сибмоста» потребовал его банкротства, а осенью 2017 года компанию приобрело Объединенное мостостроительное предприятие, принадлежащее АФК «Система» и Сбербанку.

<https://tass.ru/sibir-news/5896529>

### ТАСС; 2018.12.11; НА УЧАСТКЕ М-4 «ДОН» В КРАСНОДАРСКОМ КРАЕ НАЧАЛОСЬ ТЕСТИРОВАНИЕ СИСТЕМ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ

Режим тестовой бесплатной эксплуатации пункта взимания платы введен на 1223-м км трассы М-4 «Дон» в Краснодарском крае, сообщила во вторник ГК «Автодор».

Тестирование работы пункта взимания платы позволяет водителям ознакомиться с системой работы ПВП, а персоналу - отработать нужные функции, чтобы они не отнимали много времени у автомобилистов.

«С 10 декабря 2018 года введен тестовый бесплатный режим эксплуатации оборудования пункта взимания платы на 1223-м км федеральной автомобильной дороги М-4 «Дон». Технику проверяют на готовность к использованию на платной основе участка с 1195 до 1319 км трассы М-4 в Краснодарском крае», - говорится в сообщении.

На этом участке будет работать так называемая открытая система, при которой оплачивать проезд нужно один раз, пересекая пункт взимания платы (ПВП) на 1223-м км. В период тестовой эксплуатации оборудования проезд по участку останется бесплатным. Но водителю необходимо остановить машину перед шлагбаумом на ПВП, а когда загорится зеленый свет и шлагбаум будет поднят, можно продолжить движение.

Платный режим на участке с 1195 по 1319 км трассы М-4 откроют после успешного завершения тестового периода. Точной даты начала платной эксплуатации и величины тарифов в ГК «Автодор» пока не называют. В настоящее время на трассе М-4 «Дон» действуют 11 платных участков от Москвы до Ростовской области.

<https://tass.ru/ekonomika/5897615>

### ТАСС; 2018.12.11; ПАТРУШЕВ ОБСУДИЛ С ГОСКОМИССИЕЙ ПО КАРЕЛИИ РЕМОНТ ДОРОГ В РЕГИОНЕ

Секретарь Совета безопасности РФ Николай Патрушев обсудил с членами рабочей группы по развитию моногородов Государственной комиссии по подготовке к 100-летию Республики Карелия вопросы ремонта и строительства дорог. Об этом сообщили в пресс-службе СБ РФ, секретарь которого является главой госкомиссии.

«На встрече отмечено, что острыми для жителей Республики Карелия остаются вопросы ремонта, строительства и обслуживания дорог в отдаленных муниципальных образованиях, благоустройства общественных мест и создания благоприятной социальной среды в населенных пунктах республики, обеспечения транспортной доступности отдаленных населенных пунктов», - говорится в сообщении.

Глава региона Артур Парфенчиков отметил, что во всех муниципальных образованиях республики реализуется проект по созданию комфортной городской среды, проведена реконструкция центральных улиц в городах и поселках региона, оказывается поддержка малому и среднему бизнесу, ведется работа по привлечению резидентов территорий опережающего социально-экономического развития.

Руководитель рабочей группы, заместитель секретаря Совета безопасности РФ Рашид Нургалиев подчеркнул, что при содействии госкомиссии создан промышленный парк в поселке Надвоицы, реализуется проект по созданию новых производств в городе Костомукша и в поселке Пяозерский по выпуску комплектов домов из клееного бруса для индивидуального жилищного строительства, а также по переработке древесины и изготовления пиломатериалов.

«Запуск производства лесоматериалов, строганного погонажа и клееных изделий позволит создать около 100 новых рабочих мест», - отметили в Совбезе. Одновременно проводится монтаж котельной на биотопливе мощностью 8 МВт в поселке Пяозерский. Использование ее мощностей для отопления поселка предусмотрено после выхода завода на промышленные мощности в 2019 году.

«Проведена работа по снижению цены электроэнергии для потребителей Республики Карелия ниже уровня оптового рынка, - говорится в сообщении. - Для малого и среднего бизнеса Республики Карелия стоимость электроэнергии снижена с 8,6 до уровня менее 6 рублей за КВт/ч».

Развитие спорта

Построен региональный центр спортивной гимнастики в Петрозаводске стоимостью более 150 млн рублей. С 29 ноября работа Центра ведется в плановом режиме, начаты тренировки детей. Проводится работа по созданию училища олимпийского резерва в Кондопоге. Это учебное заведение займется подготовкой тренерских кадров по зимним и игровым видам спорта, что будет способствовать развитию спорта высших достижений на северо-западе страны. За счет привлеченных внебюджетных средств построена крытая хоккейная площадка в городе Кеми, входящем в Арктическую зону.

«Интерес к строительству аналогичных крытых хоккейных площадок в муниципалитетах Республики Карелия огромен, - отметили в СБ РФ. - В первоочередном порядке требуется строительство таких объектов в Сегежском, Пудожском районах и Костомукше». Госкомиссия оказала содействие в привлечении внебюджетных средств для завершения строительства некоммерческой спортивной площадки со специализированным покрытием, комплектом оборудования для сдачи нормативов комплекса ГТО, а также антивандальными тренажерами в поселке Кестеньга Лоухского муниципального района, входящего в Арктическую зону.

<https://tass.ru/ekonomika/5897051>

### ТАСС; 2018.12.11; СТРОИТЕЛЬСТВО ЛИНИЙ ДЛЯ ПЕРВОГО ЧАСТНОГО ТРАМВАЯ В ПЕТЕРБУРГЕ ЗАВЕРШИТСЯ ОСЕНЬЮ 2019 ГОДА

Проект создания трамвайной сети для первого частного трамвая в Красногвардейском районе на севере Санкт-Петербурга будет завершен в сентябре 2019 года. Об этом сообщил журналистам врио губернатора Петербурга Александр Беглов после осмотра нового участка линии и подписания дополнительного соглашения с Транспортной концессионной компанией.

«Задача поставлена: до 1 сентября полностью завершить все необходимые работы - это порядка 16 км трамвайных путей», - сказал Беглов. Он отметил, что проект дал городу положительный опыт взаимодействия с инвестором в сфере развития общественного транспорта.

«Эта сеть удобна тем, что гарантированно можно доехать до метро, не застряв в пробках. Естественно, для этого нужно привести в порядок все светофорное хозяйство и переходы», - сказал врио губернатора.

По его словам, в дальнейшем проекты развития общественного транспорта планируется реализовать в районах Колпино, Славянка, Шушары и Рыбацкое.

Соглашение между администрацией Санкт-Петербурга и Транспортной концессионной компанией о создании трамвайной сети в Красногвардейском районе Петербурга было подписано в мае 2016 года. Задачей проекта, реализуемого по схеме государственно-частного партнерства, было улучшение транспортного обслуживания жителей одного из самых больших районов города с населением около 350 тыс. человек и обеспечение удобного сообщения с Ладожским вокзалом.

Первая часть трамвайной линии от улицы Хасанской до Ладожского вокзала открылась для движения в марте 2018 года, в декабре трасса продлена по проспекту Наставников на отрезке между проспектами Косыгина и Ириновским. В 2017-2018 в рамках проекта построено 6,5 км трамвайных путей, реконструировано 2,5 км автомобильной дороги на проспекте Наставников, оборудовано 18 остановочных пунктов. Трехсекционный трамвайный вагон «Чижик» длиной 33,45 м, который ходит по этому маршруту, вмещает до 376 человек.

<https://tass.ru/ekonomika/5898075>

### ТАСС; 2018.12.11; ОБЪЕМ РЕМОНТА ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ ЗА ГОД ВЫРОС В ДВА РАЗА

Подведомственное **Росавтодор**у ФКУ Упрдор «Кавказ» отремонтировало 107 км автодорог, что в два раза больше, чем в прошлом году. Об этом сообщила во вторник пресс-служба ведомства журналистам.

«В республике Северная Осетия по сравнению с прошлым строительным сезоном дорожники привели в нормативное состояние почти в два раза больше федеральных трасс. Подведомственное **Росавтодор**у ФКУ Упрдор «Кавказ» отремонтировало 107 км автодорог, из них 26 км капитально», - говорится в сообщении.

Наибольший объем работ пришелся на трассу А-164 Транскам, которая соединяет Россию с Южной Осетией. Там в том числе установлены подпорные стены для защиты от камнепадов и разлива реки. Всего на А-164 в нормативное состояние привели 23 км автодороги.

В настоящее время завершается также реконструкция почти километрового участка трассы А-161 на границе с Грузией. Это позволит разделить транспортные потоки и увеличит пропускную способность подъезда к многостороннему автомобильному пункту пропуска «Верхний Ларс».

На десятикилометровом участке трассы Р-217 «Кавказ» у города Беслан были обустроены тротуары и остановки, установлены водопропускные трубы, слоями износа, повышающими эксплуатационные характеристики автодороги, защитили в общей сложности 50 км.

Также федеральные дорожники практически в полном объеме завершили ремонт трассы А-162 Владикавказ - Алагир. Из 34 км больше половины (24 км) обновлено в 2018 году. Здесь устроили новое асфальтобетонное покрытие, укрепили обочины, отремонтировали водопропускные трубы, автопавильоны, восемь остановочных площадок, тротуары и ограждения. Для обеспечения безопасности, в том числе улучшения видимости границ автодороги, здесь заменили порядка 400 дорожных знаков и установили 500 сигнальных столбиков.

<https://tass.ru/obschestvo/5900594>

### ТАСС; 2018.12.11; КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ К 2025 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЕТ 800 КМ АВТОДОРОГ

Краснодарский край отремонтирует к 2025 году более 800 км дорог в рамках федеральной программы «Безопасные и качественные дороги», сообщил журналистам губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев во вторник.

По его словам, в рамках федерального проекта, который стартовал в 2016 году, в Краснодарской городской агломерации отремонтировано 56% дорожной сети, а к концу 2025 года показатель составит не менее 85%.

«В Краснодарской агломерации отремонтировано 75 объектов общей протяженностью почти 90 км. В 2019 году в программу уже войдут Сочинская и Новороссийская городские агломерации. Финансирование увеличится с двух до 3,3 млрд рублей, только в столице Кубани и ее пригороде мы планируем отремонтировать почти 70 км дорог. К концу реализации нацпроекта к 2025 году во всех трех агломерациях мы планируем отремонтировать и реконструировать свыше 800 км дорог, построить более 2 км новых автомобильных путей «, - заявил Кондратьев.

Проект «Безопасные и качественные дороги» направлен на то, чтобы привести в нормативное состояние существующие дороги и развивать сеть новых, а также снизить количество аварийно опасных участков. Кроме того, в рамках проекта планируется сократить протяженность дорог, работающих в режиме перегрузки в час пик.

<https://tass.ru/obschestvo/5899664>

### ТАСС; 2018.12.11; «Ъ»: ПРОЕКТ НАЗЕМНОГО МЕТРО В ВОРОНЕЖЕ ОБСУДЯТ НА МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ В ЯПОНИИ

Проект строительства наземного легкорельсового метро в Воронеже рассмотрят на этой неделе в Токио на заседании российско-японской межправительственной комиссии по торгово-экономическим вопросам. Об этом сообщает «Коммерсантъ» со ссылкой на правительство Воронежской области.

«В Минэкономразвития направлены предложения в повестку дня заседания комиссии и переговоров в рамках экспертных групп по вопросу активизации сотрудничества с японской стороной с применением имеющихся в Японии ноу-хау по транзитно-ориентированному проектированию, - пояснили «Ъ-Черноземье» в региональном департаменте экономического развития. - После мероприятия можно будет оценить степень заинтересованности японских коллег и понять, какой формат участия в проекте для них приемлем».

В конце сентября текущего года губернатор Воронежской области Александр Гусев сообщил, что строительство наземного легкорельсового метро начнется в Воронеже в ближайшие три года.

Предполагается, что первая ветка воронежского метро протяженностью около 20 км свяжет с центром северную окраину города. Предварительная стоимость проекта оценивается в 35 млрд рублей, срок окупаемости - 15 лет.

<https://tass.ru/ekonomika/5896794>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА ДОБРЫНИНА; 2018.12.11; КРАСНЫЙ - СТОП! И ТОЧКА; МЭРИЯ ЕКАТЕРИНБУРГА СВЕРНУЛА ЭКСПЕРИМЕНТ С ДОРОЖНЫМИ ЗНАКАМИ

В Екатеринбурге экстренно завершили эксперимент с дорожным знаком, который разрешал правый поворот на красный сигнал светофора. В мэрии его признали «неэффективным» для разгрузки пробок на улицах. Но, по мнению автолюбителей, объяснение - лукавое. На самом деле власти вынуждены были признать: подобные опыты опасны на оживленных трассах.

Указатель с зеленой стрелкой и крупно написанным пояснением: «Уступи всем, и можно направо» появился на одной из центральных улиц города около месяца назад. Презентуя новшество, в мэрии утверждали, что таким нетрадиционным способом - разрешением двигаться на красный сигнал светофора - попробуют бороться с заторами на дорогах. Но в водительской среде новшеством были шокированы.

- Эксперимент серьезно увеличивает растерянность участников дорожного движения. Ни разу не видел, чтобы кто-то воспользовался правом поворота: водители невольно ожидают подвоха, - признался тогда «РГ» Анатолий Горлов, активист областного Союза по защите прав автомобилистов.

«Людей пугают и провоцируют. Нам такие эксперименты не нужны. Зачем ставить под удар?» - наперебой оценивали креатив местных властей автолюбители. А эксперты «РГ» в своих комментариях были более категоричны.

- Для проведения подобных экспериментов нужно выделить зону и предупредить водителей. При этом любое нарушение правил в этой зоне не должно администрироваться. Отдельно стоит напомнить, что знак, разрешающий правый поворот на красный свет, прямо противоречит ПДД. И инспектор ДПС вправе привлечь за такой маневр как за проезд на красный свет, - рассказал проректор Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета Султан Жанказиев.

В мэрию Екатеринбурга от «РГ» были направлены запросы о законности установки экспериментальных знаков. Вместо ответов уже через несколько дней после публикации креатив тихонько свернули: однажды вечером знак сняли. Комментарии пошли только после того, как внимательные журналисты заметили исчезновение провокационной стрелки под красный свет.

- Мы ожидали увеличение пропускной способности перекрестка на 15 процентов, однако по итогу она увеличилась лишь на 5 процентов. Из-за этого комитет по транспорту принял решение приостановить эксперимент на неопределенное время, - сообщил пресс-секретарь мэрии Екатеринбурга Анатолий Карманов, отметив, что случаев ДТП из-за знака на участке зафиксировано не было.

<https://rg.ru/2018/12/11/reg-urfo/meriia-ekaterinburga-svernula-eksperiment-s-dorozhnymi-znakami.html>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.12.11; ОБЗОР - ОБРУШЕНИЕ МОСТОВ В РОССИЙСКИХ РЕГИОНАХ: В ЧЕМ ПРИЧИНЫ И КАК С ЭТИМ БОРЮТСЯ

Эксперты видят причины череды обрушений мостов в России в изношенности инфраструктуры и нарушениях при эксплуатации. Власти регионов не исключают возможные ошибки при проектировании и отмечают, что отремонтировать все ветхие сооружения быстро не получится. В **Минтрансе** РФ, в свою очередь, заявляют, что приоритет при составлении программ реконструкции, капремонта и ремонта мостов – техническое состояние сооружения и его влияние на обеспечение безопасности дорожного движения.

Обрушившийся в конце ноября мост в Воронежской области стал десятым по счету за два месяца. Этой осенью мосты падали в Амурской области, Приморском крае, ХМАО, Мордовии и Сочи.

ВОЗРАСТ

Одним из наиболее резонансных происшествий стало обрушение в Свободном в Амурской области пролетов 25-метрового виадука через главный путь Транссибирской магистрали, соединяющего центральную часть города с залинейной частью. Кадры городской камеры видеонаблюдения запечатлели картину, по колориту подходящую для блокбастера – пролеты моста рушатся прямо под колесами у проезжающего по нему грузовика. Водитель машины был госпитализирован с травмами, движение по Транссибу – приостановлено, по факту обрушения было возбуждено дело по статье «Халатность».

По информации властей Свободного, виадук был построен в 1982 году. «Экспертизы судебно-строительные проводятся, в том числе выясняется грузоподъемность моста», – сообщил РИА Новости старший помощник руководителя СУСК РФ по Амурской области Алексей Лубинский.

После ЧП в Свободном власти начали обследовать другие мосты в регионе, выяснилось, что небезопасен для движения еще один путепровод – во втором по численности городе Приамурья Белогорске. Он почти идентичен обрушившемуся в Свободном, ему почти 40 лет. В городе был введен режим ЧС. Сейчас на путепроводе в Белогорске ограничено движение грузового транспорта до 30 тонн, остановлены перевозки для муниципальных маршрутов и школьных автобусов.

Как сообщила пресс-служба администрации Белогорска, «специалисты не исключают ошибки в проектировании сооружения, при обследовании выявлено отсутствие части арматуры».

В промежуточном отчете по обследованию путепровода говорится, что опоры находятся в аварийном состоянии, в наиболее тяжелом состоянии – ригель третьей из шести опор, здесь трещины достигают 7 миллиметров.

ПЕРЕГРУЗ

Автомобильный мост у Осиновки в Приморье обрушился во время проезда по нему фуры 26 октября. Большегруз, который шел по мосту, придавил легковую машину, в ней погибли девушка и ребенок. МЧС сообщало, что, по предварительным причинам, фура и стала причиной обрушения моста. Врио губернатора Приморья Олег Кожемяко заявлял, что нагрузка на мост была превышена в 1,5 раза. Следователи возбудили уголовное дело в отношении водителя, он арестован.

Ранее в октябре похожий случай произошел в Мордовии – обрушился мост через реку Ахматовка в Дубенском муниципальном районе. Дорожные знаки ограничивали массу автомобиля для проезда по мосту 20 тоннами. При этом, как свидетельствовали рассказы очевидцев и фотографии, на мосту в момент обрушения находился грузовой автомобиль, перевозивший песок, общим весом 52,84 тонны.

Позже в министерстве строительства, транспорта и дорожного хозяйства республики Мордовия отметили, что, согласно расчетам, мост не был способен пропустить данный вид транспорта с указанной массой.

«Исходя из вышеизложенного, сделан вывод, что обрушение моста произошло из-за превышения допустимой нагрузки на данное мостовое сооружение», – сообщили в ведомстве.

ОТНОШЕНИЕ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Гендиректор ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин отмечает, что небрежное отношение перевозчиков к государственному имуществу и инфраструктуре – одна из причин обрушения мостов.

«Есть утвержденные нормы и правила, в которых четко прописано, с какими нагрузками (на ось – ред.) можно передвигаться по автомобильным дорогам. К сожалению, процент нарушений очень большой. Возможно, это одна из причин этих происшествий», – говорит эксперт.

По его мнению, необходимо усиление контроля за движением тяжеловесов по автодорогам. «Есть стационарные пункты весогабаритного контроля, есть передвижные, но их работу нельзя назвать эффективной. Без сотрудника ГИБДД это оборудование не может работать, а на каждом пункте контроля сотрудник ГИБДД не находится постоянно. Также такой пункт можно объехать. Выход из ситуации обозначен в рамках проекта БКД («Безопасные и качественные дороги»- ред.) – это создание пунктов, которые бы работали в автоматическом режиме», – поясняет Старыгин, отмечая, что такие пункты и сейчас есть на федеральных и региональных дорогах, но их недостаточно.

«Несколько лет назад специалисты **Росавтодор**а посчитали ущерб, который наносят дорожному хозяйству тяжеловесы с перегрузом. Он сегодня в годовом выражении превышает возможности и федерального, и региональных дорожных фондов. Нет баланса – ущерб от разрушения дороги больше, чем объем средств, направляемый на содержание и ремонт дорог ежегодно. При такой динамике мы не можем добиться улучшения состояния дорог», – сетует глава «РАДОРа».

ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ВСЕ СРАЗУ НЕВОЗМОЖНО

Приморские власти, в свою очередь, отмечают, что одна из причин обрушений – ветхость конструкций. По словам чиновников, они держат все сложные случаи на контроле, но отремонтировать одновременно все мосты невозможно.

«В Приморском крае около 1,6 тысячи мостов. Большая часть из них построена около 50 лет назад, поэтому многие конструкции нуждаются в капитальном ремонте или замене. На это нужны большие деньги, и край ежегодно направляет средства на то, чтобы постепенно решать эти задачи. Сделать сразу все мосты, конечно, невозможно, но мы держим на контроле все сложные объекты», – говорит и.о. директора департамента транспорта и дорожного хозяйства Приморского края Виктор Свяченовский.

По его словам, в этом году в крае отремонтировали три аварийных моста, почти завершено строительство еще трех: в Новолитовске, Крыловке и Кроуновке. Работа продолжится.

«Мы готовим документы на вступление в программу **министерства транспорта** РФ, которая позволит получать дополнительные средства из федерального бюджета на ремонт и строительство мостов. По ней мы сможем строить в год около 10 новых конструкций взамен самых сложных и аварийных», – уточняет чиновник.

ИНОВАЦИОННЫЕ МЕТОДЫ

Представитель **Минтранса** РФ, в свою очередь, отметил, что **Росавтодор** (подведомственное дорожное агентство) в своей деятельности применяет все доступные современные и инновационные методы при строительстве, реконструкции и ремонте мостовых искусственных сооружений. «Сегодня большинство проектов по мостам, будь то строительство и реконструкция, ремонт и капремонт, включают в себя современные и инновационные решения», – сказал собеседник агентства.

В ведомстве отметили, что приоритет при составлении программ реконструкции, капремонта и ремонта мостов – техническое состояние сооружения и его влияние на обеспечение безопасности дорожного движения.

«Также ведется работа по усовершенствованию нормативно-технической базы, в том числе, во-первых, создан каталог возможных дефектов конструктивных элементов мостовых сооружений, которые подлежат устранению по гарантийным обязательствам. Кроме того, выполняются научно-исследовательские работы по темам, обеспечивающим совершенствование, обновление и систематизацию отраслевой нормативной технической базы», – говорит представитель **Минтранса**.

ДЕМОНТАЖ И РЕМОНТ

В Терновском районе Воронежской области в ноябре обрушился мост, на котором велись ремонтные работы. На месте обрушения проводятся следственные действия, точные причины произошедшего станут известны по результатам экспертизы. Региональные власти после обрушения планируют дополнительно обследовать все мосты такой типовой конструкции в области.

«Плановое обследование мостов и путепроводов, расположенных на сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Воронежской области, осуществляется два раза в год, в весенний и осенний периоды», – уточнили в пресс-службе областного правительства.

В Нефтеюганском районе Ханты-Мансийского автономного округа 5 ноября обрушился находящийся на стадии демонтажа мост, с которого упали «Камаз» и кран. По информации правительства Югры, мост был полностью выведен из эксплуатации, его собирались демонтировать до 20 декабря. Предприятие «Мостострой-11», чей филиал занимался демонтажем объекта, сообщало, что причиной случившегося стала потеря вертикальной устойчивости балок, что привело к обрушению пролетного строения.

После инцидента в правительстве Югры со ссылкой на окружной департамент дорожного хозяйства и транспорта сообщали, что в регионе утвержден план мер по предупреждению подобных ситуаций. В частности, он включает в себя контроль строительно-монтажных работ, проведение внеплановых инструктажей и проверок по соблюдению требований безопасности.

Кроме того, по информации властей ХМАО, главам муниципалитетов были направлены рекомендации о проведении внепланового обследования мостовых переходов и путепроводов, расположенных на автодорогах местного значения. К этим мероприятиям в регионе приступили практически сразу после происшествия.

ПАВОДОК

Особая ситуация сложилась этой осенью в Краснодарском крае. В конце октября в результате циклона с обильными дождями был поврежден мост на автодороге Туапсе – Майкоп, а в Лазаревском районе Сочи из-за обрушения 20-метрового участка моста через реку Макопсе на дороге А-147 на несколько дней было нарушено сообщение с Туапсе. В ноябре под Адлером в селе Нижняя Шиловка частично обрушился автомобильный мост через реку Чахцуцыр.

«По всем трем мостам причина одна – сильные паводки. Как-то предотвратить это было нельзя. Нарушений при проектировании, других каких-то нарушений там не было. И то один из них был не разрушен, а левая часть тротуарной дорожки обвалилась», – сообщили в **министерстве транспорта** и дорожного хозяйства Краснодарского края.

### ТАСС; 2018.12.12; ПСКОВСКИЕ ВЛАСТИ УТОЧНИЛИ ЧИСЛО ПОСТРАДАВШИХ В ДТП С АВТОБУСОМ

Девять человек, по уточненным данным, пострадали в ходе опрокидывания автобуса в Пушкиногорском районе Псковской области. Пострадавшие находятся в двух лечебных учреждениях: в пушкиногорской и в островской районных больницах. Об этом сообщила ТАСС и. о. председателя комитета Псковской области по здравоохранению Марина Гаращенко.

Ранее сообщалось, что экскурсионный микроавтобус, перевозивший студентов Санкт-Петербургского государственного университета, на 13-м километре автодороги Пушкинские Горы - Велье попал в ДТП. По предварительной информации, водитель не справился с управлением и совершил съезд в кювет с последующим опрокидыванием.

«По нашим данным, пострадали девять человек, шестеро госпитализированы в пушкиногорскую больницу. Трое студентов направлены в островскую больницу для дальнейшего исследования, потому что там находится травматологический центр второго уровня и им будут проведены там все необходимые исследования, в том числе компьютерная томография», - сказала собеседница агентства, добавив, что тяжелых пострадавших нет.

Как сообщил ТАСС глава Пушкиногорского района в месте ДТП дорога не была покрыта льдом, но были сложные погодные условия. «Обледенения не было, но сильный туман был на трассе и дождь. Плюсовая температура и видимость была практически метров 30-40, это очень мало», - пояснил он.

<https://tass.ru/proisshestviya/5901276>

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.11; ТАРИФНЫЕ УСЛОВИЯ В СФЕРЕ ГРУЗОВЫХ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК ЯВЛЯЮТСЯ «КОМФОРТНЫМИ» - АКИМОВ

Тарифные условия, утвержденные правительством РФ в сфере грузовых железнодорожных перевозок, являются «комфортными», отмечает вице-премьер РФ **Максим Акимов**.

«Сегодня одной из важнейших задач железнодорожного транспорта является обеспечение положений «майского» указа президента РФ. (В соответствии с документом - ИФ) в конце сентября правительство РФ утвердило комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 г. Без сомнения, (его - ИФ) осевая часть - это инновационные преобразования ж/д отрасли. Планируется широкое применение передовых технологий и лучших практик, цифровизация транспортной отрасли и логистических процессов», - напомнил он на итоговом в 2018 г. заседании правления ОАО «Российские железные дороги».

«В этой увязке правительство поддержало выработанные компанией совместно с рынком основные подходы к обеспечению доходности перевозок грузов на долгосрочную перспективу. Эти положения вступают в силу в 2019 г. Это комфортные тарифные условия, которые являются результатом сложного компромисса между всеми участниками процесса перевозки и позволяют достичь тех задач, которые поставлены и в «майском указе», и в комплексном плане, и в долгосрочной программе развития РЖД. Уверен на днях (она - ИФ) обретет силу акта правительства», - добавил чиновник.

«Мы ожидаем, что реализация всех этих базовых документов обеспечит не только сбалансированное, уверенное развитие компании, но и простимулирует спрос на инновационную продукцию предприятий реального сектора экономики и будет способствовать развитию импортозамещению», - заключил **М.Акимов**.

В конце ноября министерство юстиции РФ зарегистрировало приказ Федеральной антимонопольной службы (ФАС) РФ об индексации грузовых железнодорожных тарифов в период до 2025 года на уровне «инфляция минус». Величина роста ставок рассчитывается по этой формуле как среднее арифметическое фактических индексов потребительских цен за предшествующие два года и прогнозных - на следующие два года - минус 0,1 процентного пункта. В 2019 г., по текущим оценкам Минэкономразвития, индексация грузовых тарифов составит 3,5%, в 2020 г. - 3,6%, в 2021 г. - 3,9%, в 2022 г. - 3,8%, в 2023 и 2024 гг. - по 3,9%.

При этом, правда, оговорено, что параметры индексации могут пересчитываться в соответствии с методическими указаниями по регулированию в этой сфере, которые были утверждены Федеральной службой по тарифам РФ (поглощена ФАС) в 2013 г. Они предполагают, что размеры изменения ставок «устанавливаются с учетом решений правительства РФ по допустимому уровню на соответствующий период регулирования».

Позднее, 5 декабря Минюст зарегистрировал приказ ФАС, переносящий в тарифный прейскурант 8%-ные экспортные надбавки к ставкам на грузовые железнодорожные перевозки. Сейчас право устанавливать наценку в пределах 8% в рамках «тарифного коридора» имеют «Российские железные дороги». Компания установила их по верхней границе на все виды экспортируемых грузов кроме каменного угля. При этом предполагалось, что с 2019 г. монополия лишится такой опции. В связи с этим по решению правительства ФАС перенесла надбавку в тариф, опустив «верх» «коридора» до нуля. У РЖД же осталось только право давать скидки в пределах до 50%, период их действия увеличен до 10 лет.

Для ряда грузов при этом сделано исключение. В частности, экспортные надбавки не будут применяться к нефти и нефтепродуктам, алюминию и его «первичных сплавов в болванках, слитках, чушках и подобных формах», алюминиевого порошка. Кроме того, в список исключений попали газовый конденсат, его дистилляты и стабильный газовый бензин. Также из «тарифного коридора» в прейскурант перенесена 8%-ная надбавка на импорт грузов из Украины через сухопутные пограничные переходы на Юго-Восточной и Московской железных дорогах (кроме станций Рудня, Красное, Сураж и Злынка) на станции курского, рязанского и смоленского регионов МЖД, а также столичного региона Октябрьской железной дороги.

Одновременно в прейскуранте установлен повышающий коэффициент 1,06 (6%-ная надбавка) на порожний пробег полувагонов. Такое решение призвано стимулировать сокращение порожнего пробега такого подвижного состава и нерациональной загрузки железнодорожной сети, отмечал регулятор.

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.11; РЖД В 2019 Г. ЖДУТ МЕЖПРАВСОГЛАШЕНИЯ ПО ПРОЕКТУ ЛИНИИ ШИРОКОЙ КОЛЕИ ДО ВЕНЫ

ОАО «Российские железные дороги» ожидает в 2019 году перехода проекта по строительству железной дороги широкой колеи (1520 мм против 1435 мм в Европе) до Австрии на стадию подписания межправительственного соглашения. «Мы значительно продвинулись в формировании евразийского транспортного коридора, предусматривающего продление широкой колеи до Братиславы и Вены. В 2019 г. стоит задача завершения участниками проекта процедур согласования», - заявил генеральный директор РЖД Олег Белозеров на итоговом в 2018 г. заседании правления компании во вторник. В ноябре совместное предприятие российской монополии с железными дорогами Австрии, Словакии и Украины - Breitspur Planungsgesellschaft (создано для реализации проекта) сообщило о начале его оценки с точки зрения воздействия на окружающую среду в Словакии и Австрии. Проект предполагает продление линии от Кошице (Словакия) и возведение как минимум двух грузовых железнодорожных терминалов на территории Австрии (под Веной) и Словакии (Ганиска). Согласно текущим оценкам, для строительства железной дороги потребуется около восьми лет. Дата начала строительства терминалов будет зависеть от окончательного утверждения со стороны властей в странах-участницах, а также после оценки экономической целесообразности проекта. Как ожидается, он позволит создать новые рабочие места для 13 тыс. сотрудников в двух странах, более половины из них - в Словакии. Строительство железной дороги оценивается примерно в 6,4 млрд евро. Страны-партнеры рассматривают несколько различных инвестиционных моделей строительства, в том числе привлечение частных инвестиций. В феврале проект обсуждался в Вене на международной конференции с участием ведущих европейских железнодорожных компаний и «получил широкую поддержку». «Идет проработка его технического обоснования и конкретных механизмов финансирования. Считаем, что участок Кошице-Вена в перспективе позволит эффективнее связывать европейские и азиатские рынки. Ну а для нас это важно, поскольку это задействует транзитный потенциал России», - говорил тогда в этой связи российский президент Владимир Путин. В феврале начался переход к стадии предварительного проектирования, в ходе которой предполагалось «продолжить действия по снижению затрат и сокращению сроков строительства». До этого выбранный в ходе открытого тендера консорциум завершил работу над полным технико-экономическим обоснованием (ТЭО) проекта. В ее рамках был уточнен анализ грузопотоков. Кроме того, Deloitte разработал бизнес-план и бизнес-модель проекта. Результаты ТЭО были рассмотрены и приняты правлением совместного предприятия в 2017 г. **Министр транспорта**, инноваций и технологий Австрии Норберт Хофер заявлял, что завершение строительства линии ожидается в 2033 г. При этом он отмечал, что национальная правительственная программа предполагает ускорение согласовательных процедур. «Мы сначала делаем проектирование, потом приходим к выводу, что это не плохо для экологии. Я надеюсь, что через несколько лет этот процесс будет завершен», - говорил чиновник. В свою очередь Максим **Соколов**, возглавлявший ранее **министерство транспорта** РФ, говорил, что ведомство «видит политическую целесообразность» проекта, «и это - очень хороший сигнал для потенциальных инвесторов». «Среди (них - ИФ) мы видим и ведущие мировые банки, пенсионные фонды, других институциональных инвесторов, в том числе активно работающих на пространстве Шанхайской организации сотрудничества, стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Когда между государствами будет подписано соглашение о реализации проекта, можно будет говорить и о конкретной стоимости, и делать тизер для потенциальных инвесторов», - говорил он.

### РИА НОВОСТИ; 2018.12.11; МОСТ ИЗ ЕАО В КИТАЙ ДОСТРОЯТ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 2019 ГОДА - МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ

мост через реку Амур «Нижнеленинское (Еврейская автономная область)-Тунцзян (КНР)» достроят во второй половине 2019 года, сообщает министерство РФ по развитию Дальнего Востока.

Вопросы строительства железнодорожного моста в ЕАО, а также автомобильного моста в Китай в Амурской области обсудили на совещаниях под председательством главы Минвостокразвития Александра Козлова.

«В Еврейской автономной области строится международный железнодорожный мост «Нижнеленинское-Тунцзян». Во второй половине 2019 планируется окончание строительства. Общая протяженность моста будет 2,21 километра, из них российская часть – 309 метров. Протяженность подхода от станции Ленинск-2 до моста – 4,96 километров. На всем участке пути от российской до китайской железнодорожной станции запланирована совмещенная колея (1520/1435 миллиметров)» - говорится в сообщении.

Отмечается, что на первом этапе грузооборот через мост «Нижнеленинское-Тунцзян» составит 5,2 миллиона тонн в год. После реконструкции железнодорожного участка «Биробиджан-Ленинск» грузооборот возрастет до 20 миллионов тонн в год.

В Амурской области строится трансграничный мостовой автомобильный переход «Благовещенск-Хэйхэ». Поток пассажиров составит порядка 3 миллионов людей в год, а поток грузов – порядка 6 миллионов тонн в год или почти 300 тысяч автомобилей в год.

«Сроки ввода в эксплуатацию озвучены, и мы должны стремиться к их выполнению. Минвостокразвития, в рамках своей компетенции, будет максимально помогать регионам, чтобы не было срывов сроков. Также очень важный вопрос – о вводе в работу пунктов пропуска. Что на железнодорожном мосту в ЕАО, что на автомобильном в Приамурье, пункты пропуска должны быть введены в работу одновременно с мостовыми переходами», – приводятся в сообщении слова Козлова.

«Нижнеленинское-Тунцзян» - это первый железнодорожный мост между Россией и Китаем. Он рассчитан на пропуск двух путей с колеей российского и китайского стандартов. Реализация проекта позволит экспортировать в Китай железорудный концентрат Кимкано-Сутарского ГОК по кратчайшему транспортному пути. Строительство трансграничного железнодорожного моста финансирует Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона. Сроки сдачи моста сдвигались ранее с конца 2018 года на июнь 2019 года.

### РИА НОВОСТИ; 2018.12.11; РЖД ОТМЕЧАЮТ РОСТ ПОГРУЗКИ НЕФТЕПРОДУКТОВ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В СВЯЗИ СО СКИДКАМИ К ТАРИФАМ

РЖД отмечают рост погрузки нефти и нефтепродуктов на железной дороге в связи с представлением скидок к тарифам, заявил начальник центра фирменного транспортного обслуживания компании Алексей Шило, чьи слова приводятся в релизе РЖД.

«Мы стали чаще предлагать рынку сетевые скидки, которые формируют для грузоотправителей конкурентную транспортную среду. В результате впервые за три года объемы перевозки нефти и нефтепродуктов не снизились, и ожидаемая погрузка нефтяных грузов в 2018 году составляет 237 миллионов тонн, что на 2 миллиона тонн выше уровня прошлого года», – отметил Шило.

По его словам, в рамках получаемой обратной связи от клиентов формируются наиболее востребованные услуги в области грузовых перевозок, в том числе новые сервисы и пакетные решения.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.12.11; ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД ПО ИТОГАМ 2018 Г ВЫРАСТЕТ НА ПРОГНОЗНЫЕ 2,2% - БЕЛОЗЕРОВ

Погрузка на сети РЖД по итогам 2018 года вырастет на 2,2% по сравнению с предыдущим годом, сообщил генеральный директор компании Олег Белозеров.

Прогноз РЖД по росту погрузки на 2018 год изначально составлял 1,8-3%. Последний из прогнозов по росту погрузки в текущем году, официально озвученный Белозеровым в октябре, составляет 2,2%.

«В текущем году грузооборот увеличится на 4%, погрузка возрастет на 2,2%», – сообщил Белозеров во вторник на правлении компании по итогам года.

Таким образом, погрузка вырастет в соответствии с последним озвученным прогнозом.

Глава РЖД напомнил, что рост погрузки в 2019 году ожидается на 1,5%.

Погрузка на сети РЖД в январе-ноябре 2018 года выросла на 2,6% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года и составила 1,181 миллиарда тонн.

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.11; Ж/Д ОПЕРАТОРЫ ОПАСАЮТСЯ ВОЗВРАТА К КОЛЛАПСУ НА СЕТИ С УВЕЛИЧЕНИЕМ ЧИСЛА ВАГОНОВ

Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ, объединяет крупных и средних владельцев вагонов) и его участники опасаются возврата к переизбытку подвижного состава на сети с ростом его количества и затруднениями в транспортировке.

«Сегодня мы уже имеем объем подтвержденных заказов вагоностроителей на 2019 г. в 60 тыс. грузовых вагонов при планируемом списании не более 20 тыс. А это означает, что в 2019 г. количество вагонов приблизится к значениям 2012-2013 гг., когда движение на сети напоминало коллапс», - заявил глава президиума СОЖТ Игорь Ромашов на итоговом в 2018 г. заседании правления ОАО «Российские железные дороги».

На прошлой неделе на заседании подкомитета Российского союза промышленников и предпринимателей по транспорту и логистике тему обозначал представитель одного из крупнейших участников объединения - генеральный директор АО «Первая грузовая компания» (ПГК, актив Владимира Лисина) Александр Сапронов.

Он напомнил, что несколько лет назад правительство приняло решение с 1 января 2016 г. запретить в РФ эксплуатацию подвижного состава с продленным сроком службы, в результате чего были «порезаны» десятки тысяч вагонов. «Принять (такое решение побудило - ИФ) не только то, что вагоны были «ветеранами», но и то, что их было много. Сеть заполонена вагонами», - сказал в этой связи топ-менеджер.

«Сегодня (после завершения массовых списаний - ИФ) мы стремительно возвращаемся к тому состоянию, в котором находились несколько лет назад», - описал он сегодняшнюю ситуацию, подчеркнув, что «число вагонов неуклонно растет». Согласно презентации ПГК, в начале общий парк вагонов в РФ составлял 1,15 млн, в начале IV квартала - около 1,104 млн. По оценкам оператора, к концу года на сети их будет 1,095 млн, а в 2019 г. - 1,137 млн.

«Но сегодня парк уже молодой. Если брать полувагон, то его возраст - менее 10 лет, то есть ему еще служить и служить. Срок службы («инновационного» - ИФ) полувагона - 32 года. У него еще 20 лет жизни впереди с лишним. И принять подобное решение, которое было принято несколько лет назад, уже не придется. Мы должны серьезно задуматься, что скоро наступит время, когда ехать будет если не невозможно, то очень сложно», - подчеркнул А.Сапронов.

«Есть еще один фактор - долгосрочная программа развития РЖД. По разным оценкам, - а там рост грузооборота предусмотрен примерно на 42% - это может потребовать до 400 тыс. вагонов. Спрашивается: где их размещать? Надо строить тогда дополнительные пути, вводить новые локомотивы, готовить кадры и так далее», - добавил он.

По мнению И.Ромашова, в связи с ростом парка в РФ необходимо совместно решать проблему совершенствования технологии перевозок - «за счет повышения маршрутизации всех видов» перевозок, а также «создания технологических и финансовых стимулов для грузоотправителей по укрупнению групп отправляемых вагонов». «Сегодня в условиях низкой маршрутизации грузоотправители выдают вагоны группами по рваному графику, а технические маршруты из-за неопределенного параметра накопления РЖД не формируют», - заявил глава президиума СОЖТ во вторник.

«Нам необходимо исключить разбивку сформированных составов в пути. Это порождает непредсказуемость и неритмичность доставки грузов и прямо влияет на решения грузоотправителей по поиску альтернативных способов транспортировки. Старая поговорка «Все, что погружено в вагон, когда-нибудь будет выгружено», мне кажется, должна, наконец, полностью утратить свою актуальность», - добавил он.

«Кроме того, хотелось бы получать от РЖД заблаговременное информирование грузоотправителей и операторов в понятном числовом формате о наличии пропускных способностей и их ограничениях, в том числе, в связи с ремонтными работами и технологическими «окнами». Такой опыт у нас был при проведении Чемпионата мира, он показал свою эффективность», - заявил И.Ромашов.

«Сегодня существенные колебания в обороте вагона при отсутствии информации о продолжительности «окон», по отклонению от плана формирования заставляют операторов вводить в работу дополнительный парк, создавать технологические резервы для исключения рисков несвоевременного предоставления вагонов, тем самым занимая пропускные способности инфраструктуры. Пора уходить и от такого понятия, как технический план, в рамках которого сдерживается погрузка и оформление порожняка», - описал он общую ситуацию.

«Один из факторов - сколько сортировочных станций проходит вагон. Это основные потери в перевозочном процессе. Хорошо, когда идет маршрут, без остановок, по графику. Но основная масса вагонов перемещается либо группами, либо одиночными (отправками - ИФ). Они встают в сборные маршруты и по существу проходят массу сортировочных станций», - также говорил ранее А.Сапронов.

«Полезную работу (вагон - ИФ) выполняет только примерно треть времени. Остальное время вагон движется либо в порожнем состоянии, либо ожидает погрузки, либо выгрузки, либо находится в ремонте. То есть у нас есть колоссальные резервы. Насколько можно меньше иметь вагонов, потратить (денег - ИФ), чтобы выполнять тот же объем работы, который выполняет увеличенный парк», - считает он.

«Сутки оборота вагона на сети РЖД экономят примерно 60 тыс. вагонов. Эта цифра может быть подвергнута ревизии, может быть меньше или больше, но сам факт, что десятки тысяч вагонов могут быть высвобождены и работать с полезной нагрузкой, это очевидно. Сказать, что производительность вагона стала сегодня всеобщим побуждающим мотивом, я, к сожалению, не могу», - говорил в этой связи А.Сапронов, отмечая, что выходом в текущей ситуации является программа повышения производительности вагона.

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.11; РЖД НАЧАЛИ СОГЛАСОВЫВАТЬ С Ж/Д ОПЕРАТОРАМИ ЗАКРЫТИЕ ПУНКТОВ ТЕКУЩЕГО РЕМОНТА ВАГОНОВ - СОЖТ

Союза операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ, объединяет крупных и средних владельцев подвижного состава) отмечает позитивную динамику в вопросе о закрытии «Российскими железными дорогами» пунктов текущего отцепочного ремонта (ТОР) грузовых вагонов.

«В 2019 г. нам необходимо завершить отладку взаимоотношений по (этому - ИФ) поводу. С октября благодаря, Олег Валентинович, вашему решению, мы начали функционировать совместной рабочей группой относительно концепции реформирования ТОРов», - заявил глава президиума СОЖТ Игорь Ромашов на итоговом в 2018 г. заседании правления ОАО «РЖД», обращаясь к главе монополии Олегу Белозерову. «Решения в части закрытия (пунктов - ИФ) текущих отцепочных ремонтов стали обсуждаться до их внедрения, и это очень важно», - отметил он.

В октябре АО «Первая грузовая компания» (ПГК, один за крупнейших вагонных операторов РФ, актив группы UCL Владимира Лисина) выражало обеспокоенность практикой «Российских железных дорог» по закрытию пунктов текущего отцепочного ремонта без обсуждения с его владельцами и учета их потребностей. «РЖД еще в 2016 г. начали работу по оптимизации пунктов ТОР - были созданы рабочие группы с участием представителей операторов, вагоноремонтных предприятий и грузовладельцев. Однако совместное обсуждение проблемных вопросов быстро завершилось, все решения по закрытию или консервации ремонтных участков владелец инфраструктуры как принимал, так и принимает единолично», - заявлял «Интерфаксу» заместитель генерального директора по техническому развитию ПГК Сергей Гончаров.

«Сегодня ситуация выглядит так: «Российские железные дороги» закрывают пункты ТОР и вместо них рекомендуют услуги конкретных ремонтных предприятий, в том числе входящих в группу, а те могут устанавливать любую цену на свои услуги. Во-первых, это ведет к росту стоимости ремонта грузовых вагонов, а соответственно, и перевозок. Во-вторых, не везде есть альтернативные площадки, и в случае неисправности, угрожающей безопасности движения, у операторов не всегда есть возможность оперативно передислоцировать вагон к месту ремонта на другую станцию», - отмечал он.

Союз операторов железнодорожного транспорта объединяет российских операторов, эксплуатирующих не менее 1 тыс. вагонов. На долю участников СОЖТ приходится более 75% парка, зарегистрированного в РФ. Объединение представляет интересы операторского сообщества при совершенствовании нормативно-правовой и тарифной базы в сфере грузовых перевозок, а также технологии управления перевозками.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.12.11; ЦЕЛЫЙ ВАГОН УДОВОЛЬСТВИЙ; ОБНОВЛЕННЫЙ ПЛАЦКАРТ СОВЕРШИТ ПЕРВЫЙ РЕЙС В ЯНВАРЕ

В следующем году по российским железным дорогам помимо новых плацкартов начнут курсировать и обновленные электрички, заявил глава РЖД Олег Белозеров на итоговом заседании правления госкомпании.

Кроме «Ласточек» и традиционных электричек в 2019 году запланирован ввод рельсового автобуса РА-3 «Метровагонмаша». Он может развивать скорость до 120 км/ч, в его составе от двух до шести вагонов. Садиться в него можно как с высокой, так и с нижней платформы. В вагонах есть информационные табло, климат-контроль, биотуалеты. Как рассказал заместитель генерального директора РЖД Дмитрий Пегов, эксплуатация рельсового автобуса обойдется дешевле одного-двух вагонов с тепловозом.

Техзадание на такой автобус согласовывалось всеми пригородными компаниями, которые представили свои варианты обслуживания «малодеятельных» участков, обслуживаемых тепловозами. В феврале первые два вагона рельсового автобуса завод передаст на испытания.

В рамках обновления парка вагонов дальнего следования РЖД идет по двум направлениям. Во время капитального ремонта старых плацкартных вагонов будет проведено обновление их салонов. Его прототип можно посмотреть в зале ожидания на московском Казанском вокзале и оставить свой отзыв.

По итогам замечаний пассажиров в конце этого года или в январе будет изготовлена следующая версия вагона, после пробной эксплуатации будут окончательно определены параметры модернизации. Однако, по словам Пегова, РЖД будут вынуждены искать баланс между ее ценой и стоимостью проезда, так как тарифы для плацкарта регулируются (то есть сдерживаются) государством.

По совсем новым плацкартным вагонам готовится долгосрочный контракт с Тверским машиностроительным заводом, окончательное решение будет принято с учетом эксплуатации модернизированного вагона. Производство новых вагонов начнется во второй половине 2019 года. В любом случае в новой версии плацкарта будут климат-контроль, розетки, Wi-Fi, биотуалеты, сейфы, отсеки для крупногабаритного багажа, регулируемое затемнение окон, душевые кабины, сенсорные экраны, индивидуальные сейфы, зоны отдыха для детей. Но салон будет отличаться от модернизированного плацкарта, сказал Пегов.

Новые вагоны будут иметь различия в зависимости от длины маршрута, по которым они ходят. В вагоне «Одна ночь в пути» больше внимания будет отдано индивидуальному пространству, ориентированному на пассажиров с небольшим багажом, которым даже не нужно есть, а требуется зарядить гаджет, поспать, умыться и выйти из поезда.

Второй тип - для поездок на дальнее расстояние, когда хочется и поесть, и пройтись.

Параллельно с запуском новых вагонов будет сокращаться время в пути следования. Впрочем, иногда нужно сокращать не время в пути, а делать более удобным время отправления и прибытия, пояснил Пегов.

<https://rg.ru/2018/12/12/obnovlennyj-plackart-sovershit-pervyj-rejs-v-ianvare.html>

### ТАСС; 2018.12.11; НОВЫЙ ПЛАЦКАРТ МОГУТ ПРОТЕСТИРОВАТЬ НА НАПРАВЛЕНИЯХ ИЗ МОСКВЫ И ПЕТЕРБУРГА

Новый плацкартный вагон, модель которого была представлена для широкой публики в понедельник на Казанском вокзале, может быть протестирован на направлениях из Москвы, Санкт-Петербурга, а также на направлениях из центра на юг России. Об этом журналистам сообщил директор по пассажирским перевозкам РЖД Дмитрий Пегов.

«Как только мы сделаем этот вагон, мы определим направление, конечно же, направления Санкт-Петербург - Москва и центр - юг. Это будут основополагающие направления, на которых этот вагон надо будет поэксплуатировать. Мы его вцепим в те поезда, где большой пассажиропоток в плацкартных вагонах, где востребованы эти услуги», - рассказал он.

По его словам, сейчас на Казанском вокзале был представлен макет, который после получения обратной связи и отзывов от пассажиров будет доработан, потом РЖД ориентировочно в начале 2019 года разработает уже окончательную модель.

«Мы сделаем еще одну последнюю версию и постараемся в этом году, может быть, в начале следующего года первый вагон сделать с учетом всех замечаний, которые нам напишут», - сказал Пегов.

Новые пассажирские поезда

По его словам, обновленный плацкарт будет устанавливаться только на старые вагоны. На новых поездах, которые РЖД планирует закупить у Тверского вагоностроительного завода, заметил Пегов, планируется установить еще одну модель плацкарта. Он объяснил, что по задумке это будет модульный плацкарт, который будет трансформироваться под нужды пассажира: для короткой и для длинной поездки соответственно.

«Мы начинаем вводить термин: одна ночь в пути и больше одной ночи в пути. Я думаю, что мы пойдем по пути, что при одной ночи в пути это один дизайн, например Санкт-Петербург - Москва. Здесь надо отдать больше внимания индивидуальному пространству, то есть это пассажиры с маленьким объемом багажа, на одну ночь, которым даже, может, не нужно есть: поспали, зарядили гаджеты, утром ванные процедуры и вышли, - объяснил Пегов. - Второй тип вагона, когда едут (на большее расстояние - прим. ТАСС): человеку уже надо поесть, попить чай».

По его словам, сейчас планируется один плацкартный вагон сделать так, чтобы его можно было под нужное направление трансформировать под первый или второй типаж. Модель такого плацкарта может быть более детализирована в первом - втором квартале 2019 года. «Окончательное решение по новому плацкартному вагону будем принимать в течение следующего года», - сообщил он.

Новые вагоны купе и св

Как сообщал ранее гендиректор ФПК Петр **Иванов**, вслед за плацкартным вагоном обновят вагоны-купе и СВ. По словам Пегова, новые интерьеры купе и СВ будут устанавливаться сразу на новые поезда. Такие вагоны могут начать выпускать со второго полугодия 2019 года, добавил он.

<https://tass.ru/ekonomika/5898175>

### ТАСС; 2018.12.12; ДВА ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДА ЗАДЕРЖАНЫ ПОСЛЕ АВАРИИ С ГРУЗОВЫМИ ВАГОНАМИ В КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Два пассажирских поезда задержаны после схода с рельсов грузовых вагонов в Кировской области, сообщается на сайте Горьковской железной дороги (ГЖД). Ранее сообщалось о задержке в движении одного поезда.

По данным ГЖД, авария произошла в 18:39 мск 11 декабря на перегоне между станциями Макуха и Лунданка, с рельсов сошел 31 грузовой вагон, часть из них стоит на колесных парах, по предварительной информации, семь вагонов опрокинулись. Жертв и пострадавших нет.

Пассажирский поезд № 89 сообщением Воркута - Нижний Новгород с пассажирами 11 декабря отправлен по маршруту ст. Котлас - Коноша - Вологда - Свеча с выходом на основной маршрут со станции Киров. Со станции Киров поезд отправится 12 декабря по маршруту до Нижнего Новгорода обычным графиком. Поезд № 310 сообщением Адлер - Воркута отправится по маршруту ст. Киров - Свеча - Вологда - Канаша с выходом на основной маршрут на ст. Котлас (Южный) 12 декабря, далее поезд отправится по маршруту до Воркуты обычным графиком. Пассажиры задержанных поездов будут обеспечены питьевой водой и питанием.

Ранее сообщалось, что в сошедших с рельсов вагонах перевозили руду. В результате ЧП никто не пострадал, угроза экологической безопасности отсутствовала, причины произошедшего уточняются. По факту схода вагонов Кировская транспортная прокуратура, а также Приволжское следственное управление на транспорте СК России проводят проверки.

<https://tass.ru/proisshestviya/5901419>

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.11; ГРУЗООБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РФ ЗА 11 МЕСЯЦЕВ ВЫРОС НА 4,2%, ДО 746,8 МЛН ТОНН

Грузооборот морских портов РФ в январе-ноябре 2018 года вырос на 4,2% по сравнению с тем же периодом 2017 года, до 746,81 млн тонн, сообщило **Федеральное агентство морского и речного транспорта** (**Росморречфлот**) РФ.

При этом перевалка сухих грузов увеличилась на 5,2% (до 357,1 млн тонн), наливных - на 3,3% (до 389,71 млн тонн).

Продолжился рост грузооборота морских портов Арктического бассейна. По данным **Росморречфлот**а, грузооборот морских портов Арктического бассейна составил 83,89 млн тонн (+25,3%), из них объём перевалки сухих грузов - 28,07 млн тонн (+5,0%), наливных грузов - 55,82 млн тонн (+38,9%).

По динамике роста перевалки грузов Арктику по-прежнему опережает только Каспий. Грузооборот морских портов Каспийского бассейна достиг 4,4 млн тонн (+26,2%), из них объём перевалки сухих грузов - 2,4 млн тонн (-3,9%), наливных грузов - 2,0 млн тонн (в 2 раза больше).

Грузооборот морских портов Балтийского бассейна зафиксирован на уровне 224,38 млн тонн (-0,5%), из них объём перевалки сухих грузов составил 100,04 млн тонн (+5,1%), наливных грузов - 124,34 млн тонн (-4,6%).

Морские порты Азово-Черноморского бассейна обеспечили перевалку 249,67 млн тонн (+1,9%), из них объём перевалки сухих грузов составил 110,52 млн тонн (+2,9%), наливных грузов - 139,15 млн тонн (+1,2%).

Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна вырос до 184,47млн тонн (+5,0%), из них объём перевалки сухих грузов составил 116,07 млн тонн (+7,8%), наливных грузов - 68,41 млн тонн (+0,6%).

Среди российских морских портов по-прежнему лидирует порт Новороссийск, отмечает **Росморречфлот**. Его грузооборот за январь - ноябрь 2018 года составил 140,352 млн тонн, что на 4,8% больше, чем за аналогичный период 2017 года. Перевалка сухих грузов в Новороссийске достигла 42,759 млн тонн (+7,0), наливных - 97,593 млн тонн (+4,0%).

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.11; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН О ПЕРЕДАЧЕ РОСАТОМУ ПОЛНОМОЧИЙ ИНФРАСТРУКТУРНОГО ОПЕРАТОРА СЕВМОРПУТИ

Госдума РФ на заседании во вторник приняла в окончательном, третьем чтении правительственный закон о передаче ГК «Росатом» полномочий в сфере развития и функционирования Северного морского пути (СМП) и прилегающих территорий.

Документ был внесен в Госдуму правительством в начале июля.

Законом предлагается сосредоточить компетенции в сфере судоходства, безопасности мореплавания, развития портовой и энергетической инфраструктуры в акватории СМП и на прилегающих территориях, а также в области обеспечения необходимых при этом сервисов в рамках одного инфраструктурного оператора в лице «Росатома».

На «Росатом» предлагается возложить функции по оказанию госуслуг в области морской деятельности и по управлению госимуществом в районе Севморпути. В частности, предусматривается наделение «Росатома» полномочиями главного распорядителя бюджетных средств и заказчика госпрограмм в области развития СМП, инфраструктуры морпортов СМП, а также обеспечения навигации и круглогодичной проводки по СМП. Предусматриваются также функции по организации плавания в акватории СМП.

Законом закрепляется «принцип двух ключей», согласно которому предусматривается утверждение **Минтрансом** России по согласованию с «Росатомом» отдельных актов в сфере функционирования СМП. Речь идет об обязательных постановлениях в морпортах акватории СМП, правилах ледокольной проводки, ледовой лоцманской проводки и проводки судов, положениях о гидрометеорологическом обеспечении плавания судов; перечне морпортов СМП, перечне портовых сборов, взимаемых в каждом морском порту СМП, а также о решениях, касающихся открытия морского порта СМП.

На правительство предлагается возложить полномочия по утверждению порядка навигационно-гидрографического обеспечения в акватории СМП, морпортах СМП и на подходах к ним, которое будет осуществляться совместно **Росморречфлот**ом и «Росатомом». Кроме того, предусматриваются полномочия правительства по утверждению правил плавания в акватории СМП.

Закон вступит в силу через 10 дней после официального опубликования.

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.11; СТИВИДОРЫ ОБЯЗАНЫ ВНЕДРИТЬ НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ПЕРЕВАЛКИ УГЛЯ К 2020 Г. - ГЛАВА МИНПРИРОДЫ

- Министр природных ресурсов и экологии РФ Дмитрий Кобылкин предупредил стивидоров об угрозе приостановки деятельности по перевалке угля в случае, если они не перейдут на наилучшие доступные технологии (НДТ), сообщает пресс-служба Минприроды РФ.

«Если к 2020 году не перейдёте на НДТ - будем вынуждены приостановить деятельность», - заявил Д.Кобылкин на расширенном межведомственном совещании по вопросу обеспечения экологической безопасности на территории морских портов.

«Ключевая задача, которую мы ставим перед собой - снижение негативного воздействия на окружающую среду при перевалке угля. Необходимо при этом учитывать перспективы развития отрасли, предполагаемую нагрузку на отдельные регионы России, соответственно, и достаточность мер и технологий, применяемых компаниями. Результатом совещания должно стать понимание цели - перейти в максимально сжатые сроки на закрытую перевалку угля, снизить негативное воздействие», - подчеркнул министр, слова которого приводятся в сообщении.

На совещание были приглашены представители Минпромторга, Минэнерго, **Минтранса** РФ, Бюро НДТ и стивидоров. От стивидорных компаний требуется переход на новые технические условия в части сокращения выбросов загрязняющих веществ при перевалке угля.

Для стимулирования перехода стивидоров на НДТ Минприроды подготовлен проект федерального закона по внесению изменений в Кодекс РФ об административных правонарушениях. «Наша законодательная инициатива предусматривает ужесточение ответственности - приостановления деятельности при повторном нарушении экологического законодательства стивидорными компаниями неизбежно будут происходить. Призываю взять на себя ответственность уже сегодня и начать процесс перехода на НДТ», - подчеркнул глава ведомства.

В ноябре глава Минприроды заявил, что проблему загрязнения угольной пылью в приморском порту Находка должны в первую очередь решать стивидорные компании. Д.Кобылкин тогда отметил, что недобросовестные стивидоры могут лишиться возможности работать в порту. «Я хочу им сегодня сказать, что если они порядок в этом не наведут - значит, будем решать вопрос о присутствии этих компаний на территории Находки», - сказал Д.Кобылкин.

Как сообщалось, проблема загрязнения угольной пылью остро стоит в порту Находка. Жители Находки неоднократно выходили на митинги с жалобами на угольную пыль. Люди требовали запретить перевалку угля в портах, которые непосредственно примыкают к жилым массивам.

Перевалкой угля в Находке в настоящее время занимаются свыше десятка стивидорных компаний, больше половины из них - непосредственно в городской черте.

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.12; МИНПРИРОДЫ ПРЕДЛАГАЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ГЧП ДЛЯ РАЗВИТИЯ НЕФТЕГАЗОВЫХ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЕКТОВ В АРКТИКЕ

Минприроды предлагает использовать механизм государственно-частного партнерства для развития нефтегазовых и инфраструктурно-логистических проектов в Арктике, сообщил глава ведомства Дмитрий Кобылкин на совещании правительства в Сабетте.

«При синхронизации всех проектов: строительства дорог, организации ледокольного и транспортного обеспечения мы сможем снизить затраты на реализацию задач», - пояснил он.

«Предлагаем использовать механизм государственно-частного партнерства и концессии», - сказал министр.

«По предварительной оценке, совокупный объём инвестиций в Арктику составит 5,5 трлн руб. до 2024 года. Мы приблизительно посчитали до 2050 года - инвестпрограммы существующие порядка 13,5 трлн рублей (в том числе 12,6 трлн рублей из внебюджетных источников)», - добавил он.

Также министр просил не останавливать проект Северного широтного хода, который, по его мнению, является одним из ключевых в регионе.

### ТАСС; 2018.12.11; МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ВЫДЕЛИТ 5,2 МЛРД РУБЛЕЙ НА СОЗДАНИЕ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА КАМЧАТКЕ

Министерство по развитию Дальнего Востока по согласованию с курирующим вице-премьером, полномочным представителем президента на Дальнем Востоке Юрием Трутневым готово выделить 5,2 млрд рублей на создание портовой инфраструктуры в Бечевинской бухте на Камчатке, где будет создан комплекс по перевалке сжиженного природного газа (СПГ). Об этом во вторник на совещании с членами Государственной комиссии по вопросам развития Арктики сказал глава Минвостокразвития Александр Козлов.

Проект по перегрузке сжиженного природного газа реализуется на территории Камчатского края. Строительство комплекса позволит оптимизировать транспортную логистику и сделать более эффективными поставки СПГ с Ямала и Гыдана.

«Следующий вопрос - создание портовой инфраструктуры. Компания «Новатэк» разработала декларацию о намерениях создания портовой инфраструктуры за счет федерального бюджета на сумму 30,5 млрд рублей <…> Регламент находится на согласовании в **Росморречфлот**е, она была представлена в ноябре, источник финансирования до настоящего времени не определен <…> Минвостокразвития по согласованию с курирующим вице-премьером Юрием Трутневым готово выделить из госпрограммы 5,2 млрд рублей в рамках бюджетного процесса», - сказал он.

Также Козлов предложил коллегам из **Минтранса**, Минфина и Минэкономразвития совместно определить источники финансирования создания необходимой портовой инфраструктуры.

Перевалочный комплекс будет располагаться в Бечевинской бухте, его мощность составит около 20 млн тонн сжиженного природного газа. Общий объем государственных и частных инвестиций в его строительство составит 108 млрд рублей. Из них 69,5 млрд рублей придется на частные инвестиции, на бюджетные средства - 38,5 млрд рублей. Аналогичный перевалочный пункт будет расположен в Мурманской области, его мощность также составит около 20 млн тонн СПГ.

<https://tass.ru/ekonomika/5900613>

### ТАСС; 2018.12.11; МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ РАССЧИТЫВАЕТ НА ПРИНЯТИЕ ЗАКОНА О ТОР НА КАМЧАТКЕ ВЕСНОЙ

Министерство по развитию Дальнего Востока планирует расширить территорию опережающего развития (ТОР) «Камчатка» на поверхностные воды, чтобы комплекс компании «Новатэк» по перевалке сжиженного природного газа (СПГ) в Бечевинской бухте смог получить налоговые преференции. Как сообщил на совещании с членами Государственной комиссии по вопросам развития Арктики во вторник глава Минвостокразвития Александр Козлов, ожидается, что на весенней сессии Госдумы этот вопрос будет утвержден.

«Первое поручение было создать ТОР так, чтобы поверхностные воды объектов тоже могли входить в границы ТОР. Поручение выполнено, 5 декабря на заседании правительства данный вопрос был рассмотрен, будет внесен в Госдуму и на весенней сессии будет утвержден», - сказал он.

Перевалочный комплекс будет располагаться в Бечевинской бухте, его мощность составит порядка 20 млн тонн сжиженного природного газа. Общий объем государственных и частных инвестиций в его строительство составит 108 млрд рублей. Из них 69,5 млрд рублей придется на частные инвестиции, на бюджетные средства - 38,5 млрд рублей. Аналогичный перевалочный пункт будет расположен в Мурманской области, его мощность составит 21,7 млн тонн СПГ.

<https://tass.ru/ekonomika/5900552>

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.11; «КРАСНОЕ СОРМОВО» РАССЧИТЫВАЕТ В I КВАРТАЛЕ ЗАКЛЮЧИТЬ КОНТРАКТЫ ЕЩЕ НА 11 СУХОГРУЗОВ ПРОЕКТА RSD59

ПАО «Завод «Красное Сормово» (Нижний Новгород, входит в АО «Объединенная судостроительная корпорация», ОСК) рассчитывает в первом квартале 2019 года заключить контракты на строительство 11 сухогрузов усовершенствованного проекта RSD59, сообщил «Интерфаксу» врио гендиректора предприятия Михаил Першин.

«На сегодняшний день в портфеле заказов (предприятия - ИФ) пассажирский теплоход проекта PV300 и 4 судна проекта RSD59. Ведутся переговоры по заключению контрактов на строительство 11 судов проекта RSD59 с повышенной грузоподъемностью. Я думаю, что в первом квартале следующего года должны подписать», - сказал он.

М.Першин не уточнил, с кем планирует подписать контракты на новые суда, отметив, что пока это является коммерческой тайной.

Он также добавил, что обсуждается возможность строительства на заводе «Красное Сормово» еще 2-3 круизных лайнеров, однако «до конкретики пока дело не дошло».

М.Першин сообщил, что строительство пассажирского теплохода проекта PV300 идет в соответствии с графиком и выразил уверенность, что лайнер будет сдан в указанный в контракте срок - в начале 2020 года.

«На сегодняшний день никаких предпосылок говорить, что мы отстанем или сдадим не в срок - такого нет. Уже 80% оборудования у нас закуплено, и ведется монтаж. В конце года начнем электромонтажные работы на судне», - сказал он.

Как сообщалось ранее, «Красное Сормово» в октябре 2018 года завершило строительство первой серии из пяти сухогрузных теплоходов проекта RSD59 для компании «Пола Райз». Закладка этих судов состоялась осенью 2017 года. Все суда в настоящее время находятся в эксплуатации.

В ноябре текущего года «Красное Сормово» заключило очередной трехсторонний контракт с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК, заказчик) и компанией «Пола Райз» (получатель) на строительство и поставку второй серии сухогрузов этого проекта. Срок сдачи судов - 2019 год.

Сообщалось также, что трехсторонний контракт на строительство круизного лайнера завод «Красное Сормово» (MOEX: KSMV), ЗАО «Гознак-лизинг» (заказчик) и ООО «Водоходъ» (получатель лайнера) заключили в январе 2017 года, строительство теплохода началось в марте. Согласно контракту работы по строительству должны быть завершены в первом квартале 2020 года, тогда же судно должно быть передано заказчику.

Новое судно станет вторым по счету лайнером данного проекта. Строительство первого за последние 60 лет в России пассажирского круизного судна класса «река-море» (головного в серии PV300) стартовало летом 2016 года - на астраханской судоверфи «Лотос» для «Московского речного пароходства». На заводе «Красное Сормово» проект PV-300 реализуется впервые.

«Красное Сормово» входит в АО «Объединенная судостроительная корпорация», является одним из ведущих судостроительных и машиностроительных предприятий России, выпускает, в том числе, речные суда и суда типа «река-море», оборудование для буровых установок.

### ТАСС; 2018.12.11; СТРОИТЕЛЬСТВО РЕЧНОГО ПОРТА В ТУРКЛАСТЕРЕ ПОД ТВЕРЬЮ ПЛАНИРУЮТ НАЧАТЬ В 2019 ГОДУ

Строительство речного порта в туристическом кластере «Волжское море» в Тверской области планируется начать в следующем году и завершить в 2021 году. Об этом во вторник сообщил журналистам губернатор Игорь Руденя.

«Надеемся, что в следующем году мы проведем официальную процедуру по закладке нашего северного речного порта», - сказал Руденя. Он отметил, что завершить строительство речного порта на Волге планируют в 2021 году.

Глава региона добавил, что проект будет создаваться в основном на частные инвестиции, основным инвестором станет компания «Агранта», которая строила гостиницы и другие объекты в туристическом кластере «Верхневолжский», тоже расположенном в Конаковском районе региона.

На рабочей встрече с президентом России Владимиром Путиным 4 декабря Руденя представил проект кластера «Волжское море», который оценивается примерно в 9 млрд рублей, 80% этой суммы планируют привлечь в качестве частных инвестиций.

Кластер охватит территории городов Тверь, Калязин, Кимры, Конаково и Весьегонск, которые будут развивать новые направления туризма. До туристического кластера можно будет добраться на скоростной электричке «Ласточка» с Ленинградского вокзала Москвы.

<https://tass.ru/obschestvo/5898902>

### ВЕДОМОСТИ; АРТУР ТОПОРКОВ; 2018.12.12; «НОВАТЭК» ДОСРОЧНО ЗАПУСТИЛ ТРЕТЬЮ ОЧЕРЕДЬ «ЯМАЛ СПГ»; НА ЦЕРЕМОНИИ ПУСКА ПРИСУТСТВОВАЛ ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ

Во вторник, 11 декабря, «Новатэк» произвел первую отгрузку СПГ с третьей технологической линии завода «Ямал СПГ». Как и год назад, на запуске первой линии, под загрузку встал названный в честь погибшего в России президента французской Total (акционер «Новатэка» и «Ямал СПГ») ледокольный газовоз «Кристоф де Маржери», построенный специально для проекта. Отдать команду о начале погрузки основной владелец и предправления «Новатэка» Леонид Михельсон доверил премьеру Дмитрию Медведеву.

С выводом завода на полную мощность доля «Новатэка» на мировом рынке СПГ приблизилась к 5%, отметил Михельсон. Проектная мощность всего «Ямал СПГ» – 16,5 млн т в год, стоимость проекта – $27 млрд. Третья очередь заработала в технологическом режиме в конце ноября – на год раньше срока. Досрочный пуск проекта такого масштаба не имеет аналогов в газовой отрасли, «известной частым превышением бюджетов и задержками реализации проектов», подчеркивал Михельсон.

Большая часть (95%) мощности завода законтрактована по долгосрочным соглашениям. Но досрочный запуск сначала второй, а потом и третьей технологической линии позволит «Ямал СПГ» произвести почти на 8 млн т сжиженного газа больше, чем предполагалось, оценивал в августе Михельсон. До сих пор в таких случаях «Новатэк» и Total продавали излишки на спотовом рынке пропорционально своему участию в СП (50,1 и 20%).

В декабре 2017 г., во время досрочного запуска первой линии, Михельсон говорил, что «Газпрому» не придется опасаться конкуренции со сжиженным ямальским газом в Европе: премия на СПГ в Азии практически гарантировала, что он будет поставлен туда.

С тех пор ситуация кардинально изменилась, отмечает главный аналитик по рынкам СПГ S&P Global Platts Франк Конерц: «На фоне мягкого начала зимы спрос на СПГ в Азии снизился, а за ним и спотовые котировки. Сейчас высок импорт СПГ в Европе, особенно в северо-западных терминалах».

Рост спроса и цен на СПГ в Азии возможен, но будет зависеть от погодных условий, говорит Катриона Скотт, старший аналитик по азиатскому газу и энергетике в Interfax Global Energy. Но сейчас разница между ценами в Азии и на европейских хабах вдвое меньше, чем год назад ($1,3 против $2,6 в 2017 г. за 1 MBTU – единица измерения энергии, в ней примерно 2,03 т СПГ), обращает внимание она. «В Европе останется больше СПГ, чем в это же время прошлой зимой. И похоже, что часть «сверхплановых» грузов с Ямала уже продается в Европу», – говорит Скотт.

Спрос на СПГ в Европе кратно вырос начиная с октября, напоминает Гергей Молнар, аналитик IEA по газовым рынкам. В ноябре Россия стала вторым по размеру поставщиком сжиженного газа в Европу после Катара, опередив и Нигерию, и Алжир: 0,94 млн т, данные ICIS. В годовом выражении это соответствует 11 млн т, что фактически означает, что весь отгруженный с «Ямал СПГ» в этом месяце газ был регазифицирован в Европе.

«Новатэк» сейчас конкурирует за европейский рынок, соглашается директор отдела корпораций Fitch Дмитрий Маринченко: «Но в первую очередь с другим СПГ – из Катара и США в таких странах, как Испания, Великобритания и Франция. И лишь потом, в намного меньшей степени, – с газпромовским газом». В то же время любое резкое похолодание мгновенно развернет танкеры, идущие в Европу, в сторону Азии, отмечает Молнар.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/12/11/788976-yamal-spg>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2018.12.12; ПОДХОД К АРКТИКЕ; ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ПРИЗВАЛ РАСШИРЯТЬ МОЩНОСТИ ПО ПЕРЕРАБОТКЕ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

Для развития арктического региона страны необходимо сконцентрироваться на крупных проектах. Их успешная реализация, посчитали в министерстве энергетики, к 2035 году может обеспечить загрузку Северного морского пути 130-160 миллионами тонн грузов.

Во вторник премьер-министр Дмитрий Медведев прилетел на полуостров Ямал, где форсированным темпом идет становление отечественной отрасли сжиженного природного газа. В ноябре на проекте «Ямал СПГ», реализуемом компанией «НОВАТЭК» совместно с партнерами из Франции и Китая, запустили третью технологическую линию, а Дмитрий Медведев принял участие в церемонии вывода завода на полную мощность в 16,5 миллионов тонн.

График опередили на 13 месяцев, и уже принято решение о строительстве четвертой очереди, на которой будет использована российская лицензионная технология «Арктический каскад». С запуском всех линий проекта, прогнозируют в министерстве энергетики, доля страны на мировом рынке сжиженного природного газа увеличится в 2,5 раза и достигнет около 10 процентов. Но у правительства более амбициозная цель - занять к 2025 году 15-20 процентов. Глава правительства поздравил собравшихся с важным событием, по его выражению, «в биографии страны и российской энергетики».

«Событие очень знаменательное для всей российской газовой отрасли и, конечно, для наших международных партнеров, для нашей международной кооперации в сфере энергетики», - заметил премьер.

Последние полвека, напомнил Медведев, Россия активно сотрудничает по газу с европейскими партнерами, а сейчас выходит на азиатские рынки.

«Важно и то, что «Ямал СПГ» будет стимулировать развитие транснациональной инфраструктуры, прежде всего, Северного морского пути (СМП)», - добавил премьер.

Экономические перспективы всего северного региона России Дмитрий Медведев обсудил на совещании с членами государственной комиссии по развитию Арктики.

«Это не только крупнейший сырьевой резерв страны. Этот регион имеет стратегическое значение, - подчеркнул он. - Здесь мы решаем две важнейшие задачи: обеспечение национальной безопасности нашей страны и ее экономических интересов».

Действует специальная государственная программа социально-экономического развития до 2025 года, через которую в регионе создаются точки роста.

«Мы должны сосредоточить усилия на реализации крупных якорных проектов, в том числе инфраструктурных, - считает Медведев. - Их запуск задаст совершенно иные условия для развития Северного морского пути и потребует его круглогодичной загрузки. Так мы сформируем и долгосрочный заказ на танкерный и ледокольный флот».

Преимущество СМП - это самый короткий путь из Европы в Азию. Президент поставил задачу достичь к 2024 году объема перевозки грузов этим путем в 80 миллионов тонн. В прошлом году объем перевозок превысил 10 миллионов тонн. В следующем году, по экспертным оценкам, здесь пройдет свыше 24 миллионов тонн грузов.

В более отдаленной перспективе, обнадежил министр энергетики Александр Новак, можно ожидать нагрузку на СМП в два раза выше желаемых. Только СПГ проекты при их успешной реализации дадут грузов на 40 миллионов тонн. Разработка отдельных угольных и нефтяных месторождений принесут еще 20 миллионов тонн. К 2035 году годовой объем грузопотока, заявил глава Минэнерго, может достичь 130-160 миллионов тонн. Освоение богатейших месторождений Арктики зависит от хорошей транспортной системы региона. Только портами и морской составляющей здесь ограничиваться нельзя.

«Нужно параллельно создавать и трубопроводы, и железные дороги, развивать авиационный транспорт, энергетические мощности», - указал премьер-министр.

В масштабе всей страны принят комплексный план расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. В него включили как развитие Северного морского пути, так и модернизацию железнодорожной сети в северном широтном направлении. Транспортная сеть соединит Северную и Свердловскую железные дороги и обеспечить вывоз грузов с месторождений северных районов Западной Сибири.

«Общий объем финансирования проекта составляет почти 240 миллиардов рублей. Причем в основном это деньги частных инвесторов. Бюджетных расходов здесь будет немного, может быть, чуть больше 5 процентов», - обратил внимание Дмитрий Медведев на интерес со стороны бизнеса.

С учетом большого количества министерств, компаний и разных программ все они должны работать параллельно, учитывая сроки друг друга.

«Важно синхронизировать введение новых месторождений, действия строителей ледокольного и танкерного флота и создание инфраструктуры», - заметил глава кабмина.

Кроме того, он потребовал оценить достаточность портовых терминалов для переработки грузопотока и потребность в дополнительных транспортных мощностях, которые могут потребоваться при увеличении добычи сырья. И, конечно, все должны помнить об экологической составляющей. Сейчас Россия занимается расчисткой Арктики от загрязнений, доставшихся ей после предыдущих «осваивателей» северных широт.

«На ее территории выявлено более 100 свалок, вывезено более 80 тысяч тонн отходов, рекультивировано свыше 200 гектаров земель, и конечно на этом работа не должна закончиться, ее нужно продолжать», - указал премьер-министр.

<https://rg.ru/2018/12/11/reg-urfo/medvedev-prizval-rasshiriat-moshchnosti-po-pererabotke-energoresursov.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.12; ГРУЗОПОТОК ПО СЕВМОРПУТИ В 2019 МОЖЕТ ПРЕВЫСИТЬ 24 МЛН ТОНН - МЕДВЕДЕВ

Грузопоток по Северному морскому пути (СМП) по итогам 2019 года может превысить 24 млн тонн, сообщил премьер-министр РФ Дмитрий Медведев на совещании с членами Государственной комиссии по вопросам развития Арктики в Сабетте.

«В прошлом году объем перевозок по Северному морскому пути превысил 10 млн тонн. За год он вырос практически в два раза - до 18 млн тонн. В следующем году, по экспертным оценкам, здесь пройдет свыше 24 млн тонн грузов», - сказал он.

«Это хороший темп. Цель, тем не менее, ещё более амбициозная - к 2024 году грузооборот по Северному морскому пути должен быть увеличен до 80 млн тонн», - добавил Д.Медведев.

Маршрут по СМП из Юго-Восточной Азии в Европу позволяет в два раза сократить время транспортировки грузов по сравнению с традиционными маршрутами через Суэцкий или Панамский каналы.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.12.11; АРКТИЧЕСКИЙ ТАНКЕР «СОВКОМФЛОТА» ПРИНЯЛ НА БОРТ ПЕРВУЮ ПАРТИЮ СПГ С III ЛИНИИ «ЯМАЛ СПГ»

Арктический танкер-газовоз «Кристоф де Маржери» принял на борт первую партию сжиженного природного газа (СПГ), произведенного на третьей технологической линии проекта «Ямал СПГ», сообщила пресс-служба судоходной компании во вторник.

«Одиннадцатого декабря 2018 года арктический танкер-газовоз «Кристоф де Маржери» компании «Совкомфлот» принял на борт первую партию сжиженного природного газа (СПГ), произведенного на третьей технологической линии проекта «Ямал СПГ», – говорится в сообщении.

«Старт грузовым операциям в порту Сабетта (ЯНАО) в режиме прямого телемоста с судном после доклада капитана Сергея Зыбко о готовности танкера «Кристоф де Маржери» к погрузке дал председатель правительства России Дмитрий Медведев», – уточнила пресс-служба «Совкомфлота».

В конце ноября судоходная компания сообщала, что принадлежащей ей танкер-газовоз СПГ «Псков» завершил первую операцию по перевалке СПГ по технологии ship-to-ship (с судна на судно) в рамках проекта «Ямал СПГ».

Группа компаний «Совкомфлот» - крупнейшая судоходная компания России, одна из ведущих в мире компаний по морской транспортировке углеводородов, а также обслуживанию шельфовой разведки и добычи нефти и газа. Компания на 100% принадлежит государству в лице Росимущества.

### ТАСС; 2018.12.11; СТРОИТЕЛЬСТВО ЦЕХА ДЛЯ РЕМОНТА ОБОРУДОВАНИЯ НОВЫХ АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛОВ ЗАВЕРШЕНО

Компания «Атомфлот» завершила строительство докового цеха для ремонта и профилактики оборудования действующих и создаваемых новых атомных ледоколов. Инвестиции в проект составили порядка 500 млн рублей, сообщил ТАСС во вторник директор по технической эксплуатации флота ФГУП «Атомфлот» Олег Дарбенян.

«Цех построен за собственные средства «Атомфлота», это почти 500 млн рублей, здесь будет ремонтироваться оборудование как действующих, так и строящихся ледоколов», - сказал Дарбенян.

Решение о строительстве цеха было принято в 2011 году, после банкротства Мурманского судоремонтного завода, мощности которого ранее использовались для ремонта оборудования ледоколов. По словам директора, цех начнет работу в ближайшее время.

Дарбенян отметил, что цех оснащен оборудованием китайского производства, поскольку отечественных аналогов сейчас не существует. «Мы выбрали китайского производителя, оборудование высокого качества», - сказал он.

Представитель «Атомфлота» пояснил, что мощности цеха позволят использовать его и для обслуживания проектируемого на данный момент ледокола «Лидер». «Вал может иметь вес до 70 тонн, для работы с ним в цехе есть две крановые балки грузоподъемностью по 50 тонн, приобретен специальный тягач, который сможет доставить вал от дока в цех», - отметил Дарбенян.

В рамках программы обновления атомного ледокольного флота на ООО «Балтийский завод - Судостроение» продолжается строительство универсальных атомных ледоколов (УАЛ) проекта 22220. В сентябре 2017 года на воду был спущен первый серийный УАЛ «Сибирь». Продолжаются работы по проектированию ледокола-гиганта «Лидер».

<https://tass.ru/ekonomika/5900501>

### РИА НОВОСТИ, МАРГАРИТА КИСЛОВА; 2018.12.11; ЕГИПЕТ ЖДЕТ ПЕРЕГОВОРОВ О ЧАРТЕРАХ НА КУРОРТЫ ПОСЛЕ ВИЗИТА ЭКСПЕРТОВ РФ - ИСТОЧНИК

. Визит делегации российских экспертов по авиабезопасности в аэропорты курортных египетских городов Хургада и Шарм-эш-Шейх необходим для подготовки к переговорам по возобновлению чартерного авиасообщения и возвращения российских туристов, сообщил РИА Новости источник в Египетской компании по управлению аэропортами.

«Работа российских экспертов проводится в рамках подготовки к раунду переговоров между министерством гражданской авиации Египта и российским **министерством транспорта** по возобновлению чартерного авиасообщения в Шарм-эш-Шейх и Хургаду и восстановлению потока российских туристов», – сказал собеседник агентства.

Делегация экспертов по авиационной безопасности начала в минувшее воскресенье проверку мер безопасности в аэропортах курортов Красного моря – Хургаде и Шарм-эш-Шейхе. Специалисты будут работать в Египте до 16 декабря, а затем подготовят доклад с результатами проверки для российских властей.

Египетский источник подчеркнул, что все замечания, сделанные российским специалистами в ходе предыдущих проверок, были устранены. «В Египте рады визиту российской делегации для инспекции мер безопасности в аэропортах Хургады и Шарм-эш-Шейха. Все египетские аэропорты располагают системой безопасности на уровне мировых стандартов. За последнее время были устранены все замечания предыдущих российских делегаций. Мы осуществляем тотальную систему безопасности в аэропортах, включающую подготовку кадров, обновление систем контроля», – пояснил он.

Представитель Египетской компании по управлению аэропортами подчеркнул, что «российской делегации будут обеспечены все условия для работы и оказана максимальная поддержка, поскольку Египет стремится к восстановлению авиасообщения между российскими городами и египетскими курортами».

Собеседник агентства добавил, что за обновлением и работой аэропорта Хургады следит лично министр гражданской авиации Египта. «Министр гражданской авиации Египта Юнис аль-Масри посетил в ноябре аэропорт Хургады и ознакомился с процессом его развития и системой безопасности, принятой в аэропорту. Он указал на важность скоординированной работы всех служб для обеспечения лучших услуг пассажирам и авиакомпаниям по организации рейсов», – заключил источник.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.12.11; МИНФИН ПРЕДЛАГАЕТ ОТМЕНИТЬ НДС ДЛЯ САМОЛЕТОВ, ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ В РЕЕСТРЕ РФ

Минфин РФ предлагает отменить ставку НДС на импортируемые гражданские воздушные суда, зарегистрированные в государственном реестре РФ, следует из законопроекта, опубликованного на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

На сегодняшний день практически все суда иностранного производства, эксплуатирующиеся российскими авиакомпаниями, зарегистрированы в реестрах Бермудских островов либо Ирландии. Вопрос перевода гражданского флота иностранного производства под российскую юрисдикцию давно ставится на правительственном уровне. Авиакомпании и лизинговые компании совместно с **Минтрансом** и **Росавиаци**ей регулярно проводят совещания по теме развития национального реестра.

«В целях стимулирования расширения авиапарка гражданских воздушных судов в Российской Федерации проектом федерального закона «О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации (в части налогового стимулирования развития гражданской авиации в Российской Федерации)» предлагается освободить от обложения налогом на добавленную стоимость ввоз на территорию Российской Федерации и иные территории, находящиеся под ее юрисдикцией, гражданских воздушных судов, подлежащих государственной регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации», – говорится в пояснительной записке.

Нулевую ставку НДС предлагается ввести на продажу и лизинговые операции с зарегистрированными в российском реестре самолетами. Кроме того, ведомство предлагает отменить НДС на ввозимые авиадвигатели, запчасти и комплектующие.

Таким образом, под действие данного законопроекта могут попасть иностранные комплектующие для российских самолетов Sukhoi Superjet 100 и МС-21, в частности, американские двигатели для МС-21 производства Pratt&Whitney.

Кроме того, в целях предоставления российским организациям переходного периода до 1 января 2023 года по перерегистрации самолетов, зарегистрированных в реестрах гражданских воздушных судов иностранных государств, в госреестр РФ, законопроектом предусмотрено освобождение от НДС ввоза в РФ воздушных судов, зарегистрированных за рубежом, при условии представления в таможенный орган свидетельства о регистрации самолета в реестре иностранного государства, которому в соответствии с международным договором РФ переданы полностью или частично функции и обязанности государства регистрации.

В случае непредставления в таможенные или налоговые органы документального подтверждения о регистрации воздушного судна в госреестре РФ в течение 90 календарных дней с момента перехода права собственности на воздушное судно от налогоплательщика к покупателю в случае ввоза судна на территорию РФ законопроектом предлагается возложить обязанность по уплате НДС на лицо, представившее в таможенный орган обязательство налогоплательщика представить в течение 90 календарных дней с даты регистрации таможенной декларации свидетельство о регистрации гражданского воздушного судна в Госреестре гражданских воздушных судов РФ.

В случае продажи самолета в РФ предлагается возложить обязанность по уплате НДС на лицо, в собственности которого находится воздушное судно по истечении указанного срока, а в случае передачи по договору аренды (лизинга) воздушного судна – на лицо, получившее его по договору лизинга по истечении 90 календарных дней со дня передачи воздушного судна от лизингодателя к лизингополучателю.

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.11; АВИАПЕРЕВОЗЧИК ДОЛЖЕН ОБЕСПЕЧИТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ РУЧНОЙ КЛАДИ, А НЕ ОГРАНИЧИВАТЬ ПАССАЖИРОВ - ВС РФ ПО ДЕЛУ «ПОБЕДЫ»

Право пассажира на провоз в салоне самолета личных вещей сверх нормы бесплатной ручной клади не противоречит обязанности авиаперевозчика обеспечить их безопасное размещение, следует из определения коллегии Верховного суда (ВС) РФ по жалобе авиакомпании «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)).

«Довод апелляционной жалобы о том, что право пассажира на провоз в салоне воздушного судна личных вещей вступает в конфликт с обязанностью перевозчика обеспечить их безопасное размещение, является необоснованным», - говорится в документе, опубликованном в картотеке дел во вторник.

Авиаперевозчик оспаривал часть пункта 135 общих правил воздушных перевозок, которые **Минтранс** утвердил в конце 2017 года. По ним авиакомпании вправе установить бесплатную норму ручной клади, но не менее 5 кг, а сверх нее обязаны принимать для перевозки в салоне ряд личных вещей пассажиров. К ним относятся дамские сумки и портфели, букеты цветов, верхняя одежда и костюмы в портпледах, детское питание, лекарства без ограничений по габаритам и весу, а с определенными ограничениями по размеру и весу - рюкзаки, детские коляски и люльки, костыли, а также запечатанные товары из duty free.

Основной довод лоукостера, заключавшийся в том, что эти правила создают угрозу безопасности, апелляционная коллегия отклонила со ссылкой на презумпцию добросовестности. Она согласилась с выводами первой инстанции, согласно которым отсутствие в правилах указаний на габариты и вес упомянутых предметов нельзя толковать как возможность провоза вещей, очевидно не относящихся к малогабаритным. Оспариваемый пункт не предполагает, что пассажир без согласия авиакомпании может бесплатно провезти сразу несколько комплектов верхней одежды, костюмов в портпледе или одновременно рюкзак, дамскую сумку и портфель, говорится в определении.

«Правомерным» коллегия называла и вывод первой инстанции о том, что установленная авиаперевозчиком норма бесплатного провоза ручной клади должна соответствовать федеральным авиационным правилам. Это «призвано обеспечить как общие правила воздушной перевозки, так и необходимый уровень обслуживания пассажиров», - говорится в определении.

После заседания в ВС РФ 20 ноября гендиректор «Победы» Андрей Калмыков заявил, что авиакомпания продолжит оспаривать упомянутое положение приказа **Минтранса**. Кроме того, он пригрозил, что авиакомпания может попытаться добиться своего изменением собственных правил.

«Мы с большой долей вероятности установим смешные габариты ручной клади, например, 10x10x10 см, а все остальное сверх ручной клади, как **Минтранс** хочет, будем провозить - портфели, сумки «, - заявил он.

### ТАСС; 2018.12.11; АВИАКОМПАНИЯ «ЯКУТИЯ» ОТКРЫЛА ПРОДАЖУ СУБСИДИРОВАННЫХ БИЛЕТОВ

Авиакомпания «Якутия» открывает продажу авиабилетов по субсидируемым тарифам на рейсы в города Дальнего Востока и Сибири, в Москву, Санкт-Петербург и Сочи, сообщила авиакомпания.

Программы субсидированных перелетов на Дальний Восток станут круглогодичными - до сих пор они действовали с марта по декабрь.

«Якутия» будет выполнять субсидированные рейсы из Якутска во Владивосток, Екатеринбург, Иркутск, Красноярск, Москву, Новосибирск, Санкт-Петербург, Сочи, Хабаровск, Южно- Сахалинск. Субсидированный перелет из Анадыря в Хабаровск в одну сторону стоит 6 тыс. рублей, за 9 тыс. рублей можно улететь из Певека в Москву. Льготный перелет из Южно- Сахалинска в Хабаровск обойдется в 1 тыс. рублей.

В 2017 году авиакомпания «Якутия» выполнила программу субсидирования авиаперевозок по 14 направлениям, субсидированными тарифами воспользовалось 59486 человек, за 10 месяцев текущего года - 64799 человек.

<https://tass.ru/ekonomika/5897102>

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.11; АВИАКОМПАНИИ РФ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ В НОЯБРЕ ПОЧТИ НА 14%, ПАССАЖИРООБОРОТ - НА 14,5%

Российские авиакомпании увеличили перевозки в ноябре 2018 года на 13,9% относительно аналогичного периода 2017 года, до 8,6 млн человек, сообщила **Росавиаци**я, ссылаясь на оперативные данные.

Пассажирооборот компаний за прошлый месяц вырос на 14,5%, до 21,7 млрд пассажиро-километров.

Рост перевозок в ноябре показали такие крупнейшие авиакомпании страны, как «Аэрофлот - российские авиалинии» (MOEX: AFLT) (2,9 млн человек, +13,8%), «Сибирь» (830,7 тыс. человек, +12,8%), «Россия» (647 тыс. пассажиров, +1,2%), «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) (616,2 тыс. пассажиров, +6,8%).

По итогам января-ноября все российские авиакомпании обслужили 107,8 млн пассажиров (+10,6%), пассажирооборот увеличился до 265,6 млрд пассажиро-километров (+10,6%). Занятость кресел выросла на 0,7 процентного пункта, до 84,2%, коммерческая загрузка - на 1,1 п.п., до 71,3%.

Уточненные данные о перевозках за ноябрь ведомство опубликует в конце текущего месяца.

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.11; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» В НОЯБРЕ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ НА 7%, ЗА 11 МЕСЯЦЕВ - НА 13%

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) в ноябре текущего года увеличила перевозку пассажиров на 7% по сравнению с аналогичным месяцем прошлого года, до 616,917 тыс. человек, сообщила пресс-служба авиакомпании.

На внутренних воздушных линиях перевезено 311,92 тыс. человек, по дальнему зарубежью - 129,561 тыс. человек, по СНГ - 175,436 тыс. человек.

Количество рейсов в ноябре выросло на 5%, до 4,468 тыс.

По итогам января-ноября «Уральские авиалинии» перевезли 8,421 млн пассажиров, что на 13% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

На внутренних направлениях перевезено 4,587 млн пассажиров, по дальнему зарубежью - 2,188 млн, по СНГ - 1,647 млн.

Всего за 11 месяцев выполнено 57,163 тыс. рейсов, что на 11% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

«Уральские авиалинии» входят в топ-5 российских авиакомпаний по объему перевозок. Компания базируется в екатеринбургском «Кольцово», московском «Домодедово» и петербургском «Пулково». Флот состоит из 46 самолетов, все производства Airbus (двадцать четыре А320, пятнадцать А321 и семь А319).

Крупнейший акционер компании - ее генеральный директор Сергей Скуратов.

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.11; АЭРОПОРТ «ВНУКОВО» УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК В НОЯБРЕ НА 15%, ДО 1,48 МЛН ЧЕЛОВЕК

Пассажиропоток «Внуково» в ноябре 2018 г. составил 1,48 млн человек, что на 15,1% превышает результат аналогичного периода прошлого года, сообщил аэропорт.

Международные перевозки выросли на 55,9%, до 567 тыс. пассажиров. Доля международного пассажиропотока «Внуково» в сравнении с прошлым годом увеличилась с 28% до 38%, отмечает аэропорт. Темпы роста в основном были обеспечены «высоким спросом на регулярные бюджетные перевозки авиакомпании «Победа» и активной работой двух новых авиакомпаний - Uzbekistan Airways и AZUR air». Самыми популярными направлениями в ноябре стали Стамбул, Ташкент, Анталья, Пхукет, Дубай, Гоа, Душанбе, Милан, Баку, Кишинев, Ларнака, Берлин и Минск.

На внутренних воздушных линиях «Внуково» обслужило в ноябре 911 тыс. пассажиров. Динамика к аналогичному периоду прошлого года в сообщении не приводится, из открытых источников следует, что показатель снизился менее чем на 1%. Наибольшим спросом пользовались перелеты в Санкт-Петербург, Сочи, Краснодар, Ростов-на-Дону, Махачкалу, Минеральные Воды, Калининград, Сургут и Самару.

Самой большой в общем пассажиропотоке «Внуково» в прошлом месяце оказалась доля авиакомпании «ЮТэйр» (MOEX: UTAR), которая составила 33,6% (перевезено 494,8 тыс. пассажиров). «Победа» обеспечила 30,7% всех перевозок через аэропорт (451,7 тыс. пассажиров), начавшая перебазироваться в «Шереметьево» «Россия» - 12,2% (178,8 тыс. человек). Наибольший пассажиропоток среди иностранных авиакомпаний обеспечила Uzbekistan Airways: за первый полный месяц полетов во «Внуково» она перевезла 67,7 тыс. человек.

С января по ноябрь в аэропорту было обслужено 19,94 млн пассажиров, что на 18,7% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Другие аэропорты Московского авиаузла - «Шереметьево» и «Домодедово» - пока не отчитывались о пассажиропотоке за прошлый месяц.

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.11; PEGAS FLY, AZUR AIR И «ИРАЭРО» ЧАЩЕ ДРУГИХ АВИАКОМПАНИЙ ЗАДЕРЖИВАЛИ ЧАРТЕРЫ В НОЯБРЕ

Pegas Fly, AZUR air и «ИрАэро» в прошлом месяце чаще других авиакомпаний задерживали международные чартерные рейсы более чем на два часа, свидетельствует статистика **Росавиаци**и.

Pegas Fly выполнила в ноябре всего 61 чартер, при этом семь из них, то есть 11,5%, задержала. Три рейса вылетели с опозданием более чем на шесть часов.

AZUR air совершила 527 рейсов и задержала 55, или 10,4%. Из них 17 было задержано более чем на шесть часов.

«ИрАэро» выполнила с задержкой два из 34 чартерных рейсов, то есть 5,9%.

Всего, согласно статистике **Росавиаци**и, авиакомпании выполнили в ноябре 1,768 тыс. международных чартерных рейсов, допустив 91, или 5,1% задержек продолжительностью более двух часов.

В статистике, включающей регулярные внутренние и международные полеты, а также внутренние чартеры, по доле задержек в ноябре лидирует AZUR air, ее показатель - 9,6% (19 из 198 рейсов). Второе место у «Газпром Авиа» (8,9%, 54 из 607), третье - у «Якутии» (8,4%, 75 из 893).

В августе-октябре лидером по числу задержанных рейсов - как регулярных, так и чартерных - была авиакомпания «Якутия». Руководство перевозчика объясняло это частыми поломками самолетов Sukhoi Superjet 100. А после выкатки одного из «суперджетов» за пределы полосы в аэропорту Якутска в начале октября **Росавиаци**я сообщила, что выявила ряд нарушений в работе компании, и в результате запретило ей выполнять международные рейсы до устранения всех недостатков.

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.11; АЭРОПОРТ «ВНУКОВО» ЗАПЛАТИТ 200 МЛН РУБ. ЗА ГАРАНТИРОВАННЫЙ В ТЕЧЕНИЕ 5 ЛЕТ ПАССАЖИРОПОТОК ИЗ ТУНИСА

АО «Международный аэропорт «Внуково» заплатит 200 млн руб. тунисскому туроператору Societe service conseil international за то, что тот в течение пяти лет будет организовывать все московские рейсы авиакомпаний Nouvelair Tunisie и Tunis Air с обслуживанием только во «Внуково».

«Societe service conseil international гарантирует, что будет выполнять не менее 100% забронированных рейсов у авиакомпании Nouvelair Tunisie и авиакомпании Tunis Air из Московского авиационного узла из международного аэропорта «Внуково» на весь срок действия настоящего договора», - говорится в проекте договора, размещенном на сайте госзакупок. Как отмечается, документ вступает в силу с даты его подписания и действует до 31 марта 2023 года «либо до достижения цены договора».

Целью сделки является «развитие туристских авиаперевозок и, как следствие, увеличение количества пассажиров, воспользовавшихся услугой воздушной перевозки из «Внуково».

Tunis Air начала обслуживать московские рейсы во «Внуково» в летнем сезоне этого года: полеты были из двух городов - Монастира и Туниса. В летнем расписании 2016 года Tunis Air выполняла московские рейсы в аэропорт «Шереметьево» (из Энфиды и Монастира), до этого несколько лет обслуживалась в «Домодедово».

Nouvelair Tunisie этим летом также летала во «Внуково» - из Джербы, Энфиды, Монастира.

«Внуково» - третий по объему пассажиропотока аэропорт в РФ, по итогам 2017 г. обслужил 18,1 млн человек, прогноз на 2018 г. - более 20 млн пассажиров. Аэропорт контролируют бизнесмен Виталий Ванцев и Владимир Скоч, отец партнера Алишера Усманова по холдингу «Металлоинвест» Андрея Скоча, 25% плюс 1 акция - у Росимущества. В.Ванцев ранее анонсировал сделку по выкупу госпакета и вхождение в капитал аэропорта катарской авиакомпании Qatar Airways.

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.11; ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ ВПП И ПЕРРОНА В АЭРОПОРТУ БАРНАУЛА ПЛАНИРУЕТСЯ ВКЛЮЧИТЬ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ ПРОГРАММУ

Алтайский край и **Росавиаци**я готовят документы в **Минтранс** РФ для включения проекта реконструкции взлетно-посадочной полосы (ВПП) и перрона в аэропорту Барнаула (находится в управлении АО «Авиапредприятие «Алтай») в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ на период до 2024 года, сообщил журналистам губернатор края Виктор Томенко.

«Президент дал поручение министру транспорта **Дитрих**у Евгению **Иванов**ичу проработать вопрос о включении аэропорта Барнаула в комплексный план с возможным началом работ (по реконструкции ВПП - ИФ), которые подразумевают изначально изыскание, подготовку проектно-сметной документации. Без этого этапа невозможно войти в федеральный план развития. И сегодня мы этим занимаемся вместе с подразделениями **Росавиаци**и», - сказал В.Томенко.

По его словам, ранее у региона «были договоренности», что проект по обновлению аэропорта Барнаула будет включен в федеральную программу развития региональных аэропортов. Однако в 2017 году на федеральном уровне было принято решение, что все не начатые проекты исключаются из программы, и одновременно формируется комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ на период до 2024 года.

В проект этого плана аэропорт Барнаула не попал. Именно поэтому В.Томенко на встрече с президентом РФ Владимиром Путиным в августе текущего года попросил включить аэропорт в федеральный документ, после чего последовало поручение главе **Минтранса** России.

«Вопрос реконструкции аэропортового комплекса, который был построен 50 лет назад, уже назрел и требует решения. В 1998 году он капитально ремонтировался. Ежегодно «Авиапредприятие «Алтай» вкладывает средства в его поддержание в нормальном состоянии, чтобы взлетно-посадочную полосу и рулежные дорожки можно было безопасно эксплуатировать. Но год от года приходится увеличивать объемы вложений. Если в предыдущие годы вкладывали по 7 млн рублей в год, то в этом году - уже 15 млн рублей. Это все берется из выручки предприятия», - посетовал губернатор.

В то же время за последние 10 лет пассажиропоток и грузоперевозки барнаульского аэропорта увеличились вдвое. Так, в 2017 году аэропорт обслужил 530 тыс. человек и обработал 4 тыс. тонн грузов.

«В этом году, возможно, выйдем на пассажиропоток в 540-550 тыс. человек. Конечно, в каких-то случаях можно воспользоваться аэропортом «Толмачево» в Новосибирске, но, разговаривая с президентом, я отметил, что это - более 200 км от Барнаула, а еще до Барнаула нужно доехать тем, кто живет в районах. Поэтому у нас должен быть свой достойный аэропорт», - подчеркнул В.Томенко.

Так, сообщил губернатор, краевые власти ведут переговоры с потенциальными партнерами о строительстве нового или расширении действующего международного терминала в аэропорту Барнаула. Подробности планируется раскрыть после того, как будут достигнуты договоренности с инвесторами.

Аэропорт Барнаула им. Г.С.Титова располагает взлетно-посадочной полосой класса «В» и имеет все необходимое для обеспечения аэропортового и коммерческого обслуживания воздушных судов. Аэропорт имеет возможность принимать воздушные суда российского производства, а также Airbus и Boeing.

### ТАСС; 2018.12.11; В АЭРОПОРТУ БАЙКАЛ НАЧАЛАСЬ ЭКСПЛУАТАЦИЯ НОВОЙ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ

Эксплуатация новой взлетно-посадочной полосы (ВПП) начата в аэропорту Байкал (Улан-Удэ). Об этом сообщили журналистам в среду в пресс-службе **Минтранса** Бурятии.

«12 декабря началась техническая эксплуатация новой искусственной взлетно-посадочной полосы в аэропорту Байкал. Первым самолетом, который взлетел с новой ВПП, стал международный рейс авиакомпании S7 Улан-Удэ-Пекин», - сообщили в пресс-службе.

Первым самолетом, который ВПП приняла, стал пассажирский борт S7, прилетевший в столицу Бурятии из Москвы, сообщил на своей странице в Facebook коммерческий директор аэропорта Байкал Дмитрий Гармаев. В **Минтрансе** добавили, что закрытие старой полосы и переключение светосигнального оборудования и перемаркировка полос произошла в ночь с 11 на 12 декабря.

Длина новой ВПП - 3,4 тыс. м, ширина - 45 м. Цементобетонное покрытие рассчитано на прием таких типов самолетов, как Вoeing 767-300 и других воздушных судов классом ниже. Также обустроены рулежные дорожки, светосигнальное оборудование с огнями высокой интенсивности с двух направлений посадки, объекты электроснабжения, водосточно-дренажная сеть, объекты радиотехнического обеспечения полетов, метеооборудования и патрульной дороги и ограждения. «Новая полоса будет принимать воздушные суда по категории IIIа ICAO (Международной организации гражданской авиации). Практически при любой видимости в аэропорту смогут приземляться самолеты вроде Ан-225 (самый крупный грузовой самолет) и Airbus A380 (крупнейший пассажирский лайнер)», - уточнили в **Минтрансе**.

Строительство ВПП началось в 2016 году в рамках федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года», стоимость проекта составила 4 млрд рублей. 5 декабря 2018 года стало известно, что **Росавиаци**я дала разрешение на ввод в эксплуатацию новой ВПП в аэропорту Улан-Удэ. «Торжественная церемония открытия полосы запланирована до конца декабря», - добавили в пресс-службе **Минтранса** Бурятии.

Аэропорт Улан-Удэ является внутрироссийским узловым аэропортом федерального значения и имеет статус международного. Одним из его преимуществ является географическое расположение и возможность принимать рейсы из стран Азиатско-Тихоокеанского региона для технической посадки, дозаправки и наземного обслуживания. В 2017 году аэропорту присвоен статус, позволяющий принимать самолеты иностранных компаний для транзитных рейсов. В 2019 году в аэропорту Улан-Удэ планируется начать строительно-монтажные работы по проекту возведения нового международного терминала на 2 млн пассажиров в год.

<https://tass.ru/v-strane/5901833>

### ТАСС; 2018.12.12; РОСАВИАЦИЯ: «ЖЕМЧУЖНАЯ РЕКА» СФАЛЬСИФИЦИРОВАЛА ЭЛЕКТРОННЫЙ БИЛЕТ ДЛЯ ЧАСТИ ТУРИСТОВ

Туроператор «Жемчужная река» сфальсифицировал квитанцию электронного билета для части туристов, выдав некоторым туристам, которые улетели в Хайкоу (Китай) рейсом авиакомпании «Пегас Флай», маршрут-квитанции электронного билета с недостоверной информацией. Об этом ТАСС сообщил представитель **Росавиаци**и Сергей Извольский.

По его словам, по информации Генконсульства РФ в Китае, на данный момент в КНР насчитывается более 230 клиентов «Жемчужной реки» без обратного билета.

«Мы выяснили сегодня, что «Жемчужная река» продавала в составе турпакета воздушную перевозку на регулярный рейс авиакомпании «Пегас Флай», в том числе на 23 ноября из Жуковского в Хайкоу. Туристам этого рейса была выдана маршрут-квитанция электронного билета, в которой значилось, что обратный рейс будет выполнен авиакомпанией «Пегас Флай» 8 декабря», - сказал собеседник агентства, уточнив, что 11 декабря представители авиакомпании приехали в **Росавиаци**ю и сообщили, что прекратили летать в Хайкоу еще с 26 ноября.

«И рейсы в декабре в Хайкоу или из Хайкоу у авиакомпании запланированы не были. Таким образом, маршрут-квитанция, которая была выписана «Жемчужной рекой», содержит недостоверную информацию. По сути, это фальсификация документа о воздушной перевозке», - сказал он.

«Компания ввела в заблуждение туристов, нарушила закон о туристской деятельности и отправила туристов на остров Хайнань заведомо без обратного билета, - добавил Извольский. - Также о фактах признаков мошенничества со стороны туроператора мы проинформировали правоохранительные органы».

По словам Извольского, **Росавиаци**я проинформировала также и Ростуризм о сложившейся ситуации. Российские авиакомпании имеют техническую возможность вывезти пассажиров, но при привлечении других авиакомпаний встанет вопрос о финансировании вывозных рейсов.

«По нашему мнению, здесь можно применить механизм финансирования «Турпомощи», - добавил он.

<https://tass.ru/proisshestviya/5901172>

### ТАСС; 2018.12.12; АВИАКОМПАНИЯ «АЛРОСА» ОПРОВЕРГЛА ИНФОРМАЦИЮ О ПЕРЕВОЗКЕ КЛИЕНТОВ «ЖЕМЧУЖНОЙ РЕКИ» В КНР

Авиакомпания «Алроса» не планирует осуществлять рейсы в КНР для перевозки пассажиров туроператора «Жемчужная река» из российских городов, сообщили ТАСС в пресс-службе перевозчика.

Ранее сообщалось, что туроператор «Жемчужная река» предложил клиентам, купившим рейсы в Китай, отправиться на отдых на рейсах авиакомпании «Алроса» или сдать билеты и получить полную компенсацию средств, сообщили в компании «Тревел Дизайнерс», которая представляет компанию в России.

«Авиакомпания «Алроса» не осуществляет перевозку пассажиров в Китай (о. Хайнань) в связи с отсутствием соответствующего разрешения со стороны китайских авиационных властей. Решение о приостановке полетов было принято ранее по согласованию с туроператором «Жемчужная река». В настоящее время авиакомпания осуществляет только вывоз туристов, имеющих билеты авиакомпании «Алроса» с острова Хайнань обратно в Россию. Последняя группа туристов была вывезена 12 декабря», - сообщили в авиакомпании.

В «Алросе» отметили, что возобновление полетов в Китай возможно только после получения соответствующего разрешения авиационных властей КНР. «Мы ожидаем, что оно будет получено до конца декабря текущего года. О дате возобновления программы полетов на о. Хайнань авиакомпания «Алроса» сообщит дополнительно. Также сообщаем, что авиакомпания на сегодняшний день не имеет каких-либо договорных обязательств по перевозке пассажиров других авиакомпаний», - уточнили в пресс-службе перевозчика.

Более пяти тысяч российских туристов не могут улететь на китайский остров Хайнань из-за ситуации с задолженностью туроператора «Жемчужная река» перед авиакомпанией «ИрАэро». Ранее проблемы возникли у туристов «Жемчужной реки», отправленных на курорты острова Хайнань. После вмешательства в ситуацию контролирующих органов перевозчик заявил о вывозе всех туристов «Жемчужной реки», у которых есть обратные билеты данной авиакомпании. Первый рейс в Казань прибыл 11 декабря.

<https://tass.ru/obschestvo/5901700>

### ТАСС; 2018.12.11; КЛИЕНТЫ «ЖЕМЧУЖНОЙ РЕКИ» ИЗ РЕГИОНОВ НЕ ОТКАЗЫВАЮТСЯ ОТ ПОЕЗДОК В КИТАЙ

Проблемы с туроператором «Жемчужная река», по вине которого жители разных регионов России не смогли вовремя выбраться с китайского острова Хайнань, не наблюдаются. По данным компании, обращения по отказу от поездок в Китай немногочисленные, хотя власти некоторых регионов напомнили туристам, как защищать свои права, а в Челябинске ассоциация туроганизаций рекомендовала не работать с проблемным оператором.

С 7 декабря авиакомпания «ИрАэро» приостановила программу полетов в Хайкоу и Санья (Китай) и аннулировала данные рейсы в связи с задолженностью и систематическими нарушениями графика платежей туроператором «Жемчужная река». В Хайкоу оставались около 1,5 тыс. клиентов компании. В понедельник авиакомпания сообщила, что начала вывозить российских туристов из Хайкоу, во вторник в Казань прибыли более 350 человек.

Представитель руководства «Тревел Дизайнерс», который представляет в России международную туристическую компанию «Жемчужная река», сообщила ТАСС о том, что сейчас идет сбор оперативных данных о количестве туристов, обратившихся в офисы компании в российских регионах с просьбой вернуть средства. Собеседница агентства обратила внимание, что, по предварительным данным, количество таких туристов небольшое.

«Мы давно на рынке и есть люди, которые не раз были нашими клиентами, они знают компанию и не отказываются от отдыха, множественных отказов нет, точные данные будут позже», - сказала представитель компании.

Также она подчеркнула, что до нормализации сложившейся ситуации туроператор пока не будет отправлять туристов на Хайнань, сейчас на курорте отдыхают только те, у кого еще не завершились туры. «Сейчас самая главная наша задача - это войти в нормальный график отправки и возвращения туристов. У нас пока нет запланированных вылетов в Китай, только возвраты. Сейчас главное для нас - это нормализация ситуации», - сообщили ТАСС.

«После произошедшего, в представительстве авиакомпании «ИрАэро» в Иркутске ажиотажа не наблюдается. Туристы не атакуют офис авиакомпании телефонными звонками и визитами в связи с проблемами, возникшими между перевозчиком и туроператором «Жемчужная река», - сообщили ТАСС в пресс-службе «ИрАэро».

Негативных последствий не будет

По мнению председателя Совета Ассоциации содействия Русско-Китайскому туризму в Санкт-Петербурге Юрия Цуркана, ситуация вокруг туроператора не приведет к негативным последствиям для туристического рынка России, так как направление Россия - Хайнань (города Хайкоу и Санья) не пользуется высоким спросом среди россиян, и его востребованность продолжает падать.

«Полагаю, низкий уровень доверия российских потребителей к этому направлению [Хайнань] привел к ситуации, в которой оказался один из крупнейших туроператоров России, обеспечивающих данные поездки, - «Жемчужная река», - отметил Цуркан.

Как пояснил ТАСС заместитель директора Северо-Западного отделения Российского союза туристской индустрии Павел Румянцев, в связи с ситуацией в адрес регионального подразделения не поступало каких-либо жалоб или обращений за юридической помощью от жителей Северо-Запада.

Ситуация, сложившаяся на туристическом рынке, не приведет к предновогоднему ажиотажу, сообщил ТАСС президент Ассоциации туроператоров Татарстана Рамиль Мифтахов. Отдыхающие именно из Казани почти трое суток не могли вернуться на родину с острова Хайнань.

«Нет ажиотажа на туристическом рынке Татарстана. Китай - это дешевый сегмент, все остальные направления на Новый год - Объединенные Арабские Эмираты, Таиланд, Вьетнам - это достаточно дорогой новогодний период и дорогие новогодние туры. Поэтому люди, которые собирались за эти деньги поехать в Китай, они не поедут во Вьетнам, потому что по бюджету они уже не «пролезают». Люди просто либо новогодние каникулы проведут дома, либо свои поездки отложат на поздний срок за те деньги, на которые хотели поехать», - сказал он.

Предостережения властей

Власти регионов, чьи туристы оказались заложниками финансовых проблем между туроператором и авиакомпанией, выступили с предостережениями перед новогодними праздниками. В Челябинске, где больше сотни туристов узнали об отмене вылета в Китай только в аэропорту, региональная ассоциация туристических организаций рекомендовала всем своим участникам не сотрудничать с туроператором «Жемчужная река», сообщил ТАСС во вторник исполнительный директор ассоциации Виталий Кондратьев.

«В общем-то большинство участников ассоциации и не работали, так как была информация о том, что туристам не все нравится», - сказал собеседник агентства.

Cамарские и пермские власти напомнили туристам об их правах. Департамент туризма Самарской области распространил рекомендации для населения региона, как действовать, чтобы защитить права пассажиров, пострадавших от действий туроператора. А управление Роспотребнадзора по Пермскому краю, разместило на своем сайте информацию об основных правах туристов.

Международный туроператор «Жемчужная река», по данным на его сайте, является крупнейшей принимающей компанией на острове Хайнань, ежегодный поток туристов составляет почти 20 тыс. человек из России, стран СНГ и Балтики. «Жемчужная река» открыла представительство в России в 2017 году, сейчас является партнером авиакомпании «ИрАэро» по выполнению рейсов на остров Хайнань. «Тревел Дизайнерс» представляет в РФ «Жемчужную реку».

Авиакомпания «ИрАэро» основана в 1999 году, базируется в международном аэропорту Иркутска, дополнительные узловые аэропорты находятся в Новосибирске, Магадане и Якутске. Выполняет регулярные, чартерные и грузовые перевозки по России, странам ближнего зарубежья и в Китай.

<https://tass.ru/obschestvo/5900566>

### ТАСС; 2018.12.11; РОСТУРИЗМ УТОЧНИЛ РАСПИСАНИЕ РЕЙСОВ, КОТОРЫЕ ВЫВЕЗУТ ТУРИСТОВ «ЖЕМЧУЖНОЙ РЕКИ» ИЗ КИТАЯ

Федеральное агентство по туризму РФ (Ростуризм) уточнило график вылетов рейсов из Хайкоу, которые вывезут российских туристов, вынужденных задержаться на китайском острове Хайнань из-за разногласий турфирмы и авиакомпании. Об этом ТАСС во вторник сообщили в пресс-службе агентства.

Ранее сообщалось о планах доставить 11 декабря в Уфу 325 туристов, 12 декабря в Самару 365 человек и в Санкт-Петербург 265 пассажиров. 13 декабря планировалось вывезти 44 туриста в Хабаровск, а последний рейс из Хайкоу в Челябинск с 360 туристами был назначен на 14 декабря.

«Авиакомпанией «ИрАэро» будут вывезены: 282 человека рейсом Хайкоу - Уфа [вылет запланирован на 12.12.2018], 377 человек рейсом Хайкоу - Самара [вылет запланирован на 12.12.2018], 45 человек рейсом Хайкоу - Хабаровск [вылет запланирован на 13.12.2018], 364 человек рейсом Хайкоу - Челябинск [вылет запланирован на 14.12.2018]», - сообщил собеседник агентства.

По данным ведомства, на китайском острове Хайнань также находятся 258 туристов из Санкт-Петербурга и 352 туриста из Москвы. Когда и как их будут вывозить в Россию, пока уточняется.

Причина задержки российских туристов

С 7 декабря «ИрАэро» приостановила программу полетов в Хайкоу и Санья и аннулировала данные рейсы в связи с задолженностью и систематическими нарушениями графика платежей туроператором «Жемчужная река». На совещании, которое в понедельник состоялось в **Минтрансе** РФ, представители «Жемчужной реки» подтвердили факт наличия задолженности за уже осуществленные перевозки туристов на остров Хайнань. Но туроператор не подтвердил готовность незамедлительно оплатить авиарейсы по вывозу туристов из Хайкоу и Санья.

В понедельник авиакомпания «ИрАэро» сообщила, что начала вывозить российских туристов из китайского города Хайкоу. Во вторник вылетел первый рейс, который доставил в Казань 363 туриста.

Международный туроператор «Жемчужная река», по данным на его сайте, является крупнейшей принимающей компанией на острове Хайнань, ежегодный поток туристов составляет почти 20 тыс. человек из России, стран СНГ и Балтики. «Жемчужная река» открыла представительство в России в 2017 году, сейчас является партнером авиакомпании «ИрАэро» по выполнению рейсов на остров Хайнань. «Тревел Дизайнерс» представляет в РФ «Жемчужную реку».

Авиакомпания «ИрАэро» основана в 1999 году, базируется в международном аэропорту Иркутска, дополнительные узловые аэропорты находятся в Новосибирске, Магадане и Якутске. Выполняет регулярные, чартерные и грузовые перевозки по России, странам ближнего зарубежья и в Китай.

<https://tass.ru/obschestvo/5900346>

### ТАСС; 2018.12.11; РЕЙСЫ ИЗ КИТАЙСКОГО ГОРОДА ХАЙКОУ В САМАРСКИЙ АЭРОПОРТ КУРУМОЧ И ОБРАТНО ОТМЕНЕНЫ

Два рейса авиакомпании «ИрАэро» из китайского города Хайкоу в международный аэропорт Самары Курумоч и из Самары в Хайкоу, запланированные на 12 декабря, отменены. Об этом следует из информации онлайн-табло аэропорта.

По данным онлайн-табло, рейс из Хайкоу в Курумоч был запланирован 12 декабря на 6:15 мск. Обратно самолет должен был вылететь в 10:55 мск.

На данный момент ТАСС не располагает официальным комментарием пресс-службы аэропорта.

Во вторник из Хайкоу в Казани вернулся самолет с 373 клиентами туроператора «Жемчужная река» на борту. Это первое судно авиакомпании «ИрАэро» с туристами из Китая, рейсы которых были задержаны из-за долгов туроператора. Как сообщалось ранее, на острове пребывают 1,5 тыс. клиентов «Жемчужной реки».

Перевозчик ранее сообщил, что останавливает программу полетов из российских городов (Хабаровск, Челябинск, Уфа, Санкт-Петербург, Самара, Казань, Кемерово, Москва) в два аэропорта китайского острова Хайнань-Хайкоу и Санья из-за долгов туроператора «Жемчужная река» в размере около $2,3 млн. Авиакомпания намерена подать в суд на оператора для взыскания долга, отмечал во вторник первый заместитель гендиректора «ИрАэро» Владимир Панфилов.

Международный туроператор «Жемчужная Река», по данным на его сайте, является крупнейшей принимающей компанией на острове Хайнань, ежегодный поток туристов составляет почти 20 тыс. человек из России, стран СНГ и Балтики. «Жемчужная река» открыла представительство в России в 2017 году, сейчас является партнером авиакомпании «ИрАэро» по выполнению рейсов на остров Хайнань. В России туроператора представляет «Тревел Дизайнерс».

Авиакомпания «ИрАэро» основана в 1999 году, базируется в международном аэропорту Иркутска, дополнительные узловые аэропорты находятся в Новосибирске, Магадане и Якутске. Выполняет регулярные, чартерные и грузовые перевозки по России, странам ближнего зарубежья и в Китай.

<https://tass.ru/ekonomika/5899781>

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.11; ОБЛАСТНОЕ ФАС ВОЗБУДИЛО ДЕЛО ПРОТИВ «ШЕРЕМЕТЬЕВО», ОБВИНЯЕТ В ПРЕПЯТСТВОВАНИИ ПРОВЕРКЕ

Управление Федеральной антимонопольной службы по Московской области возбудило дело об административном правонарушении против АО «Международный аэропорт «Шереметьево» (МАШ).

По мнению ведомства, МАШ «препятствует осуществлению государственного контроля за соблюдением антимонопольного законодательства».

«Ранее в рамках рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства, возбужденного в отношении МАШ, у аэропорта были истребованы документы и сведения, необходимые для рассмотрения дела по существу (...) МАШ проигнорировало законные требования управления и уклонилось от предоставления истребуемых документов и сведений», - указано в сообщении УФАС

Действия МАШ привели «к невозможности объективного рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства», отмечает ведомство. Там считают, что таким образом аэропорт «пытается помешать рассмотрению дела и всячески затянуть данный процесс». О каком деле идет речь, не уточняется.

«В рамках административного расследования управлению предстоит дать правовую оценку действиям МАШ», - говорится в сообщении. Как отмечается, должностным лицам может грозить штраф от 10 до 15 тыс. руб., юридическим - от 50 до 500 тыс. руб.

В августе Московское областное УФАС сообщало о жалобе на МАШ, поступившей от АО «Шереметьево-Карго» - работающего на территории аэропорта частного оператора по обслуживанию грузов и почты. Компания утверждала, что МАШ ущемлял ее интересы. В ходе проверки УФАС установило, что аэропорт уклонялся от выдачи сотрудникам «Шереметьево-Карго» пропусков в контролируемую зону, создавались «дискриминационные условия» для их работы.

Ведомство направило в адрес аэропорта «предупреждение о необходимости прекращения указанных действий», говорилось в его сообщении. До этого, в начале года, ФАС сообщала о проверке МАШ и его 100%-ной «дочки» ООО «Москва Карго», которое является оператором одноименного грузового терминала в «Шереметьево». Тогда речь шла о «признаках антиконкурентного соглашения, связанного с перевозкой грузов». Кто подал соответствующую жалобу, не уточнялось.

### ТАСС; 2018.12.12; РОСАВИАЦИЯ РАССЛЕДУЕТ ИНЦИДЕНТ С САМОЛЕТОМ, КОТОРЫЙ ЗАДЕЛ ХВОСТОМ ВПП

**Росавиаци**я начала расследование причин инцидента с самолетом Boeing 737-800 авиакомпании «Якутия», который не смог взлететь в Нерюнгри в Якутии, задел хвостовой частью взлетно-посадочную полосу. Об этом сообщил ТАСС руководитель Саха (Якутского) межрегионального территориального управления воздушного транспорта **Росавиаци**и Сергей Киричек.

«Проводится расследование причин инцидента», - сказал он, уточнив, что ведомство обнародует результаты инспекции по ее итогам.

Ранее сообщалось, что экипаж Boeing 737-800 принял решение о вынужденном прекращении полета при взлете из аэропорта Нерюнгри и полной остановке самолета. По данным Дальневосточной прокуратуры на транспорте, самолет задел хвостовой частью взлетно-посадочную полосу. На борту находились 103 пассажира и шесть членов экипажа, никто не пострадал.

Проводится проверка исполнения требований законодательства о безопасности полетов, добавили в надзорном ведомстве.

<https://tass.ru/proisshestviya/5901767>

На ту же тему:

<https://tass.ru/proisshestviya/5901462>