**03 ОКТЯБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### RNS; 2018.10.02; ДИТРИХ РАССКАЗАЛ О ПЛАНЕ РАЗВИТИЯ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СТОИМОСТЬЮ БОЛЕЕ 6 ТРЛН РУБЛЕЙ

Правительство России одобрило план развития магистральной инфраструктуры стоимостью более 6 трлн рублей, заявил **министр транспорта** Евгений **Дитрих** в ходе выступления на международном транспортно-логистическом форуме «Pro//Движение.1520».

«В прошлый понедельник правительство одобрило комплексный план развития магистральной инфраструктуры и транспортную его часть, которую мы готовили – это наше видение и конкретные проекты, которые мы будем реализовывать в течение ближайших шести лет. Это достаточно амбициозная картинка, которая стоит нашему государству и нашему бизнесу более 6 трлн рублей», – заявил **Дитрих**.

Он подчеркнул, что четыре проекта имеют прямое отношение к железнодорожному транспорту.

По словам министра, среди них – проект, связанный с осуществлением движения контейнеров и транзита контейнеров по Байкало-Амурской и Транссибирской магистрали, а также проект высокоскоростных железных дорог (ВСМ).

«Представители нашего большого бизнеса завязаны на транспорте, они предлагали рассмотреть возможность инвестирования в российскую экономику и транспорт. Мы продолжаем совместно прорабатывать набор проектов, которые российский бизнес готов был бы профинансировать из состава этого плана», – заявил **Дитрих**.

<https://rns.online/transport/Ditrih-rasskazal-o-plane-razvitiya-magistralnoi-infrastrukturi-stoimostyu-bolee-6-trln-rublei-2018-10-02/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.02; МИНТРАНС РФ РАССЧИТЫВАЕТ ЧЕРЕЗ ДВА МЕСЯЦА РАЗРЕШИТЬ ПЕРЕВОЗКУ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ

**Минтранс** РФ рассчитывает через два месяца разрешить перевозку опасных грузов автомобильным транспортом по Керченскому мосту, сообщил журналистам глава министерства Евгений **Дитрих** в кулуарах форума «PRO//Движение.1520» во вторник.

«Полагаю, что в течение полутора-двух месяцев они (перевозчики - ИФ) продолжат пользоваться паромной переправой, а после этого мы, соответственно, запустим в том числе (на Крымском мосту - ИФ) автомобили, перевозящие опасные грузы», - сказал министр.

По его словам, на сегодняшний момент для организации доставки опасных грузов в Крым существует общий установленный порядок - перевозчики опасных грузов обращаются за получением такого рода разрешения.

Движение грузовиков по Крымскому мосту было запущено с 1 октября.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.02; МИНТРАНС РФ АНАЛИЗИРУЕТ ВАРИАНТЫ ТРАССЫ ДЖУБГА - СОЧИ, МОЖЕТ ВКЛЮЧИТЬ ЕЕ В МАГИСТРАЛЬНЫЙ ПЛАН

**Минтранс** РФ анализирует варианты строительства автотрассы Джубга - Сочи, может включить ее в магистральный план при условии подходящих финансовых и технических параметров, сообщил журналистам **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих** в кулуарах форума «PRO //Движение.1520» во вторник в Сочи.

«Мы продолжаем считать тот, ранее проработанный проект по автомобильной дороге Джубга - Сочи достаточно сложным технологически и финансово. Есть альтернативные варианты, которые мы сейчас обдумываем. В частности, есть проект, который предполагает выполнение этой дороги Джубга - Сочи в эстакадном исполнении. Мы сейчас просим экспертов высказаться по идее этого проекта. Это может быть проще технически, это может быть дешевле финансово. Если в какой-то момент мы вместе с Краснодарским краем поймем, что этот проект востребован и не запределен по цене, что он возможен для реализации технически, то мы обдумаем возможность его включения в магистральный план», - сказал глава **Минтранса**.

По его словам, «то, что там происходит в отношении работы в группе (главы РСПП - ИФ) Александра Шохина, у нас там, соответственно, работают представители - и, по моей памяти, этот проект там не обсуждался и мы его туда не предлагали».

Ранее власти РФ и бизнес договорились создать рабочую группу по содействию реализации новых инвестпроектов во главе с А.Шохиным и первым вице-премьером Антоном Силуановым.

В свою очередь первый заместитель **министра транспорта** РФ Иннокентий Алафинов говорил, что проект не был включён в комплексный план развития магистральной инфраструктуры, исходя из методики затраты и выгоды.

«В этот план включены объекты, реализация которых возможна в полном режиме, то есть с вводом за шестилетний период. Этот проект достаточно дорогой, стоимость его, по разным подсчетам, варьируется далеко за 1 трлн рублей. Более того, он очень технически сложный. Когда мы обсуждали тот список проектов, который мог бы быть реализован в течение шестилетнего периода, опять же с точки зрения минимизации затрат и максимизации эффективности, он при ранжировании проектов вместе с аналитическим центром при правительстве в топ проектов не попал», - пояснял И.Алафинов.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.10.03; НА ДЕСЯТЬ ЧАСОВ БЫСТРЕЕ; ПЕРВУЮ ВЫСОКОСКОРОСТНУЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ МАГИСТРАЛЬ ПОСТРОЯТ ПО МАРШРУТУ МОСКВА-КАЗАНЬ

В магистральный план до 2024 года включено строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) «Москва-Казань».

А еще через девять лет должно быть завершено формирование интегрированной сети высокоскоростного и скоростного сообщения с поэтапным освоением транспортных систем нового технологического уклада, отметил глава РЖД Олег Белозеров на Первом международном транспортно-логистическом форуме.

«Полагаю, что приступим к первым этапам строительства ВСМ уже в 2019 году, поскольку ранее начинали совместно с Москвой подготовку территории строительства», - отметил глава **минтранса** Евгений **Дитрих**. Если сейчас путь от столицы до Казани занимает 14 часов, то после пуска ВСМ он займет всего 3 часа 50 минут, то есть сократится на 10 часов. Какие составы будут ходить по первой ВСМ, пока еще не решено. Но речь идет не просто о закупке вагонов, а о комплексном сотрудничестве. Тот, кто придет с комфортными для нас предложениями, тот и будет работать совместно с РЖД, сказал министр. Переговоры проходят с китайскими, немецкими партнерами. «Но не будем раскрывать наши планы», - сказал **Дитрих**.

Почти одновременно со строительством ВСМ будет идти и прокладка автобана «Москва-Казань». Эти два проекта можно реализовывать параллельно, сказал **Дитрих**, отвечая на вопрос «РГ». **Минтранс** не усматривает конкуренции между ВСМ и автотрассой. В данном случае у этих двух проектов совершенно разный клиент и пользователь. По пути следования ВСМ очень небольшое количество остановок. Для автомобильной дороги, даже скоростной, существуют съезды. И человек имеет возможность заехать в города по ходу следования.

<https://rg.ru/2018/10/02/reg-cfo/vsm-i-avtomagistral-moskva-kazan-postroiat-odnovremenno.html>

### ТАСС; 2018.10.02; СТРОИТЕЛЬСТВО КАНАТНОЙ ДОРОГИ ИЗ БЛАГОВЕЩЕНСКА В ХЭЙХЭ НАЧНЕТСЯ В АПРЕЛЕ 2019 ГОДА

Строительство канатной дороги через реку Амур между российским Благовещенском и китайским Хэйхэ начнется в апреле 2019 года, сообщается во вторник на сайте правительства Амурской области.

«Группа компаний «Регион» (компания-инвестор) заявила о намерении начать строительство объектов проекта в апреле 2019 года. На сегодня прорабатывается концепция объектов проекта, инженерные и планировочные решения», - говорится в сообщении.

На встрече с инвесторами губернатор Амурской области Василий Орлов отметил, что необходимо обратить внимание на разработку схемы дорог, ведущих к будущей канатной дороге, а также своевременно решить все вопросы с энергетической инфраструктурой.

Ранее ТАСС сообщал, что в рамках Восточного экономического форума, который прошел во Владивостоке в сентябре, правительство Амурской области достигло договоренности с новым инвестором, который будет заниматься реализаций проекта по строительству канатной дороги через реку Амур. Компания «Регион» сменила прежнего инвестора ООО «ЗЭД Девелопмент», о причинах ухода которого не сообщается.

Группа компаний «Регион» занимается управлением активами, брокерским обслуживанием, услугами на рынке капитала, депозиторной и лизинговая деятельностью. Предприятие содействует организации финансирования и осуществлению значимых государственных и частных проектов, в том числе строительства магистрального газопровода «Сила Сибири». Общий объем активов под управлением компаний группы превышает 400 млрд рублей, сообщается на официальном сайте компании.

О канатной дороге

Соглашение о строительстве канатной дороги между российским Благовещенском и китайским Хэйхэ через реку Амур было подписано в 2012 году. Основная цель строительства - обеспечение максимально комфортного пересечения государственной границы российскими и иностранными гражданами, прежде всего туристами. Длина дороги составит около 1 км, время пересечения - до трех минут, будет использовано 12 групп гондол вместимостью 40 человек каждая, всепогодная канатная дорога сможет перевозить до 2 тыс. пассажиров в час.

Благовещенск - единственный административный центр субъекта РФ, расположенный непосредственно на государственной границе. Напротив него находится китайский город Хэйхэ, их разделяет река Амур. В областном центре проживают около 225 тыс. человек.

<https://tass.ru/ekonomika/5625320>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2018.10.03; ДО КОЛЬЦА РУКОЙ ПОДАТЬ; НОВАЯ ПЛАТФОРМА СВЯЗАЛА РИЖСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ПРИГОРОДНЫХ ЭЛЕКТРИЧЕК С МЦК

В столице появилась еще одна пересадка с пригородного направления на Московское центральное кольцо. Поезда начали останавливаться на новой платформе Ленинградская Рижского направления, с которой теперь можно за несколько минут попасть на станцию Стрешнево МЦК.

Новую Ленинградскую построили в 200 метрах от старой платформы. Формально пересадка с Рижского направления на кольцо была и раньше, но идти до нее надо было более полутора километров, хотя МЦК проходит прямо над путями Рижского направления. Теперь платформа и станция Стрешнево рядом. Пока люди идут по временному проходу по земле, но в будущем году, говорят в пресс-службе Московской железной дороги, достроят крытый мост, и пересаживаться можно будет в теплом контуре.

С открытием новой станции стало проще и жителям района Войковский, где она находится. Раньше железная дорога разрезала квартал пополам, и с Радиаторских улиц и Войковских проездов было практически невозможно попасть к станции Стрешнево, но теперь построили удобные переходы.

Напомню, это уже третья новая станция, открывшаяся за последние два месяца в рамках программы интеграции МЦК с пригородным сообщением. Заработала новая Окружная на Савеловском направлении, построенная прямо над путями МЦК, станция Новохохловская появилась на Курском направлении.

В этом году появится станция Варшавская на Павелецком направлении. С нее можно будет пересесть на станцию Нижние котлы МЦК. Также уже достраивается зонная станция Карачарово на Горьковском направлении - это будет пересадка на «Нижегородскую».

<https://rg.ru/2018/10/03/reg-cfo/novaia-platforma-sviazala-rizhskoe-napravlenie-prigorodnyh-elektrichek-s-mck.html>

### РБК; ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА, ВАЛЕРИЯ КОМАРОВА; 2018.10.03; БЕНЗОВОЗЫ ЗАБУКСОВАЛИ; ПЕРЕВОЗЧИКИ НЕФТЕПРОДУКТОВ НЕ МОГУТ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ МОСТОМ В КРЫМ

Несмотря на запуск движения большегрузов по Крымскому мосту, по нему до сих пор нельзя поставлять на полуостров бензин. В Крыму нет систем досмотра, а грузовики с нефтепродуктами не получили спецразрешения от **Ространснадзор**а

В ночь на 1 октября по Крымскому мосту открыли движение для большегрузов, которым ранее был запрещен въезд на переправу. Но, как стало известно РБК, ограничения сняты не со всех грузовиков: со стороны Тамани в Керчь по-прежнему нельзя провозить нефтепродукты. У таких машин до сих пор нет специальных разрешений от **Ространснадзор**а.

Об этом РБК рассказал источник, близкий к одному из профильных ведомств, и подтвердили владелец сети АЗС ТЭС в Крыму Сергей Бейм и аналитик компании «Алгоритм Топливный интегратор» (поставляет нефтепродукты в Крым) Виктор Костюков.

По словам Костюкова, с 1 октября **Министерство транспорта** выдало разрешение на проезд большегрузного транспорта по Крымскому мосту, но бензовозы в это разрешение не попали. «Закрыт проезд грузовиков с любыми нефтепродуктами, поскольку они считаются опасными грузами, есть задержка с выдачей специальных разрешений на их провоз», – добавляет он. Но коллапса из-за недопоставок топлива в Крыму нет, уточняет Костюков. Поставщики пользуются паромной переправой по морю, как до введения в строй моста, и ждут получения разрешений, поясняет он.

По участку дороги через Крымский мост разрешен проезд всех транспортных средств согласно действующему в России нормативно-правовому законодательству, сообщила РБК представитель ФКУ «Упрдор «Тамань» (госзаказчик строительства Крымского моста) Алина Черно**иванов**а. Но она не стала комментировать вопрос о разрешениях для бензовозов.

В пресс-службе **Минтранса** переадресовали вопросы в **Ространснадзор**. В этом ведомстве пока не ответили на запрос РБК.

Генеральный директор «INFOLine-Аналитики» Михаил Бурмистров подтверждает, что для грузовиков с нефтепродуктами и другими опасными грузами необходимы специальные разрешения для проезда по мосту. По его словам, пропуск, как правило, выдается на каждое транспортное средство, следующее по маршруту. Компании подают заявки заранее, но нужно иметь в виду, что маршрут новый и требует более долгого согласования, уточняет он: «Я думаю, что сейчас этот вопрос будет оперативно решен, буквально в течение нескольких дней. Для перевозки бензина эта ситуация не критична, фактически действует старая схема [поставки] – по воде».

Паромы без грузов​

По состоянию на 15:00 мск по Крымскому мосту, по данным «Упрдора «Тамань», проехало 1379 грузовых автомобилей: в керченском направлении – 716, в сторону Тамани – 663. С запуском грузового движения по мосту работа керченской паромной переправы почти полностью остановилась, сообщил руководитель ГУП «Крымские морские порты» Алексей Волков.

По словам Волкова, лишь паромы для перевозки опасных грузов на линии Рыбный порт (Керчь) – порт Кавказ работают с небольшой загрузкой. Он также уточнил, что в основном речь идет о бензовозах с топливом. Рейсы будут осуществляться по фактической загрузке и при необходимости, добавил он.

Крым без досмотра

Б​ензовозам запрещен въезд на Крымский мост из-за неготовности инфраструктуры, заявил руководитель ГУП «Крымские морские порты» Алексей Волков, не уточнив деталей. 15 августа **Минтранс** признал задержку сдачи работ по транспортной безопасности движения по Крымскому мосту. Однако запуск грузового движения по-прежнему был назначен на октябрь. «Коммерсантъ» со ссылкой на источники писал, что со стороны Керчи досматривать грузовики будут по временной схеме. По словам одного из собеседников издания, вместо стационарных досмотрово-инспекционных комплексов будут использовать мобильные.

Стационарный досмотровый комплекс со стороны Керчи до сих пор не построен и не введен в эксплуатацию, хотя это должно было произойти к 1 октября 2018 года, сказал РБК источник, близкий к одному из профильных ведомств. По его словам, досмотр идет в ручном режиме. «Вероятно, на исполнителя (управление ведомственной охраны **Минтранса**. – РБК) могут быть наложены штрафы», – добавил он. Источник, знакомый с условиями госконтракта по транспортной безопасности Крымского моста, подтвердил, что со стороны Керчи стационарные досмотровые комплексы еще не установлены.

Исполнителем работ по обеспечению транспортной безопасности Крымского моста и подходов к нему в начале 2017 года стало управление ведомственной охраны **Минтранса** (УВО **Минтранса**). Общая стоимость подрядов превысила 12 млрд руб., но сроки выполнения работ по этим контрактам несколько раз переносились. Контракт на транспортную безопасность автоподхода к мосту с керченской стороны оценили в 1,78 млрд руб., но из них сейчас фактически оплачено около половины – 946,2 млн руб. (такие работы обычно оплачиваются после приемки-сдачи), следует из карточки контракта.

Представитель вице-премьера **Максима Акимова**, курирующего транспортные вопросы, переадресовал вопросы РБК по контракту о транспортной безопасности Крымского моста в УВО **Минтранса**. В самом **Минтрансе** и его подразделении отказались от комментариев.

По сути, сейчас утрачен контроль над ситуацией со стороны заказчика с крымской стороны – Службы автомобильных дорог Республики Крым, замечает Бурмистров. Представитель этой службы пока не ответил на запрос РБК.

 Тамань дает добро

В отличие от Крыма в Краснодарском крае уже введены в эксплуатацию стационарные комплексы досмотра. Об этом РБК рассказал представитель «Росэлектроники» («дочка» «Ростеха»), которая поставила досмотровое оборудование в Тамань. «Инспекционно-досмотровые комплексы «Росэлектроники» полностью соответствуют техническому заданию заказчика и способны производить досмотр как сыпучих, так и жидких грузов (в том числе нефтепродуктов. – РБК)», – добавил он.

На стр. 10 ежедневной деловой газеты РБК №169 (2893) от 2 октября 2018 года статья «Бензовозы забуксовали. Перевозчики нефтепродуктов не могут пользоваться мостом в Крым» была проиллюстрирована фотографией, на которой изображена транспортировка топлива на остров Русский в период до начала строительства моста, в 2008 году. Эта иллюстрация не соответствует содержанию текста.

Редакция приносит свои извинения за ошибку, которая могла ввести в заблуждение читателей.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2018/10/02/5bb32ded9a7947537652c200>

### ВЕДОМОСТИ; ГАЛИНА СТАРИНСКАЯ, ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА; 2018.10.03; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИТ ИНВЕСТПРОГРАММЫ МОНОПОЛИЙ ДО ТОГО, КАК ОПРЕДЕЛИТ ИХ ДИВИДЕНДЫ; ЭТО РЕШЕНИЕ СНИЖАЕТ АВТОНОМИЮ «ГАЗПРОМА», «ТРАНСНЕФТИ», «РОССЕТЕЙ» И РЖД

Об идее утверждать инвестпрограммы инфраструктурных госкомпаний для определения их дивидендов в интервью «Интерфаксу» рассказал министр энергетики Александр Новак. Речь о компаниях, выручка которых формируется за счет тарифов на транспортировку, например о «Россетях», РЖД, «Транснефти», газотранспортной системе «Газпрома», перечислил Новак.

Сейчас, формируя тарифы, Федеральная антимонопольная служба (ФАС) не закладывает в них выплату дивидендов и компании вынуждены платить их акционерам, сокращая свои инвестпрограммы. Но раз государство формирует для них тарифы и устанавливает дивиденды, оно же должно утверждать и инвестпрограммы, относительно которых и будут оцениваться возможности выплаты дивидендов, объяснил Новак. Формируя тариф, нужно сразу оговаривать, какой процент прибыли инфраструктурных компаний пойдет на дивиденды, а какой – на инвестпрограмму.

Включать в тариф дивиденды, а также проводить независимую оценку инвестпрограмм и по ней определять дивиденды еще в июне 2017 г. предлагал министр экономического развития Максим Орешкин. Минэкономразвития тогда ссылалось на успешный опыт РЖД: правительство провело аудит и РЖД, которая долгие годы получала субсидию от государства, начала платить дивиденды. Изначально идея прорабатывалась Орешкиным с Новаком еще полтора года назад, вспоминает федеральный чиновник. Минфину же о таких идеях не известно, уверяет другой чиновник, он традиционно был против связи между инвестпрограммами и дивидендной политикой – это нарушает конкурентные условия. Дивидендная политика не должна вести к сокращению инвестпрограмм, говорил первый вице-премьер и министр финансов Антон Силуанов в конце августа.

 «Транснефть» (Новак – председатель совета директоров компании. – «Ведомости») поддерживает инициативу, сказал представитель компании. Представители РЖД (годовую программу компании утверждает правительство) и «Россетей» отказались от комментариев, их коллеги из Минэкономразвития, ФАС не ответили на запросы «Ведомостей». Представитель Минфина переадресовал вопросы в Минэнерго.

Дивиденды «Транснефти» должны учитываться в ее тарифах, говорил в августе президент компании Николай Токарев. В последние три года компания по 45–48 млрд руб. в год сокращала расходы на долгосрочную программу развития из-за проблем с тарифами, говорил он. Тарифы на 2018 г. «Транснефть» предлагала поднять на 21%, но ФАС настояла на 4% (было утверждено), исходя из правила, что тарифы «Транснефти» в 2018–2020 гг. должны индексироваться с коэффициентом 0,9–1 к инфляции (ФАС предлагает продлить принцип еще на 10 лет).

Платить акционерам 50% чистой прибыли по МСФО или РСБУ (исходя из большей величины) правительство обязало все госкомпании с 2016 г. Но выполняют его по-прежнему не все. Так, по итогам 2016 г. «Транснефть» вернула акционерам 25% чистой прибыли, за 2017 г. – 43% чистой прибыли по МСФО, или 50% нормализованной чистой прибыли (прибыль без учета эффектов от выбытия долей в СП и курсовых разниц). «Газпром» два года подряд отдавал акционерам 26% чистой прибыли. Компания объясняла это необходимостью вести масштабные стройки. В этом году инвестпрограмма концерна вырастет на 17% до рекордных 1,5 трлн руб. «Россети» по итогам 2017 г. и вовсе отказались платить дивиденды из-за бумажного убытка по РСБУ. Лишь РЖД, единственная из перечисленных компаний, за 2017 г. 50% прибыли по РСБУ направила на дивиденды.

Обсуждение нового подхода к выплате дивидендов инфраструктурными компаниями в правительстве началось еще в августе: РЖД предложила не платить дивиденды по обыкновенным акциям, но направлять прибыль на инвестпроекты, сообщал «Ъ», идею поддержали также «Россети» и «Транснефть».

Необходимость согласовывать инвестпрограммы на уровне правительства – это снижение степени автономии компании, считает директор отдела корпораций Fitch Дмитрий Маринченко: «Газпром», вероятно, будет сопротивляться этой инициативе, особенно учитывая то, что программа капитальных вложений является для него чувствительной темой». Инвестпрограмма «Газпрома» и сейчас утверждается с участием правительства, спорит представитель компании Сергей Куприянов: «Сказать, что мы в этом вопросе автономны и неподконтрольны, нельзя». В совет директоров компании входят Новак и министр промышленности Денис Мантуров. У них полный доступ к информации о планируемых капвложениях, говорит Куприянов.

В любом случае платить 50% в ближайшие два года «Газпром» вряд ли сможет – компания проходит через пик капитальных вложений, связанный со строительством трубопроводов, это политически значимые проекты, считает Маринченко. Неправильны оба предложения, считает управляющий директор «ТКБ инвестмент партнерс» Владимир Цупров, Минфина – с точки зрения экономической логики, Минэнерго – с точки зрения реализации. «Но как инвестор выбираю предложение Минфина», – говорит он. Идея правильная, спорит партнер KPMG Антон Усов, она приблизит частные и госкомпании, для которых государство само определяет, куда направлять инвестиции.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2018/10/02/782617-pravitelstvo-investprogrammi>

### ТАСС; 2018.10.02; ОВСЯННИКОВ: ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ СЕВАСТОПОЛЬСКУЮ БУХТУ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ В РАМКАХ ФЦП

Переход через Севастопольскую бухту и Гераклейскую рокаду, соединяющие несколько районов города, планируется построить в рамках федеральной целевой программы по развитию Республики Крым и Севастополя, сообщил во вторник на пресс-конференции в ТАСС губернатор города Дмитрий Овсянников.

«Два крупных проекта - так называемая Гераклейская рокада, которая проходит через несколько районов города (Нахимовский, Ленинский, Гагаринский), и переход через Севастопольскую бухту», - сказал Овсянников, говоря о проектах, включенных в федеральную целевую программу по развитию Крыма и Севастополя.

Ранее сообщалось, что для строительства Гераклейской рокады необходимо 29,3 млрд рублей, для транспортного перехода через Севастопольскую бухту - 25,5 млрд рублей. При этом они не были включены в ФЦП до ее расширения, которое произошло осенью 2018 года.

Переход через Севастопольскую бухту необходим, чтобы связать расположенные на ее противоположных сторонах части города: сейчас северную сторону Севастополя и его основную часть связывает катерное сообщение, но из-за штормов рейд часто закрывается, а жители северной стороны добираются в центр на автобусах. Закрытие рейда приводит к тому, что для горожан увеличивается время в пути, а в автобусах, несмотря на увеличение числа машин, наблюдается давка. Рассматривались варианты строительства тоннеля под бухтой или моста через нее.

Также несколько лет обсуждается строительство Гераклейской рокады, которая соединит три района города и существенно снизит нагрузку на существующую дорожную сеть.

<https://tass.ru/v-strane/5627847>

### ТАСС; 2018.10.02; ОВСЯННИКОВ: ТРИ РАЗВЯЗКИ НАМЕРЕНЫ ПОСТРОИТЬ НА ВЪЕЗДЕ В СЕВАСТОПОЛЬ С «ТАВРИДЫ»

Власти Севастополя намерены построить три транспортных развязки на въезде в город, чтобы избежать пробок при выезде с новой федеральной трассы «Таврида», сообщил на пресс-конференции в ТАСС губернатор города Дмитрий Овсянников.

«У нас проектируется строительство нескольких новых развязок, которые мы включим в восьмой этап трассы «Таврида». Он уже вошел в ФЦП (федеральную целевую программу по развитию Республики Крым и Севастополя - прим. ТАСС), он будет сдан одновременно с трассой «Таврида». Это развязки на улице Хрусталева, шоссе Генерала Моргунова и Генерала Острякова», - сказал Овсянников.

По его словам, трасса «Таврида» будет приводить в одну из наиболее загруженных частей города, поэтому развязки необходимы для того, чтобы избежать пробок. Также планируется реконструировать и сделать двухуровневым Ялтинское кольцо на въезде в город.

Согласно госконтракту, рабочее движение на первой очереди трассы «Таврида», которая соединит Крымский мост с остальными районами региона, по двум полосам от Керчи до Симферополя должно открыться в декабре. Ввод в эксплуатацию всех 250 километров трассы до Севастополя запланирован на декабрь 2020 года.

<https://tass.ru/v-strane/5627828>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ДЕНИС ПЕРЕДЕЛЬСКИЙ; 2018.10.03; ТРАССЫ ПОУМНЕЮТ; НАЦПРОЕКТ ПО СОЗДАНИЮ БЕЗОПАСНЫХ И КАЧЕСТВЕННЫХ ДОРОГ СТАРТУЕТ В 2019 ГОДУ

Этот проект предполагает цифровую модернизацию трасс федерального и регионального значения. На них появятся специальные автоматизированные устройства контроля за движением транспорта.

В рамках проекта будут созданы 387 автоматических пунктов весогабаритного контроля. Они появятся в 75 субъектах РФ. Интеллектуальными транспортными системами (ИТС) будут оснащены 80 участков дорог федерального и 40 - регионального значения. ИТС - это электронная начинка и для автомобиля, и для дороги. Вдоль трасс уже монтируют оборудование, включая датчики спутниковых навигационных систем. Это позволяет отслеживать движение автомобилей, в том числе беспилотных, контролировать поток и управлять им. В случае ДТП экстренные службы вызывает сама система. Многие регионы к новшеству готовы, а некоторые начали внедрять новые технологии задолго до появления нацпроекта. Например, одним из флагманов является Рязанская область. «Умные» технологии появились здесь еще в 2010 году. «Тогда был создан региональный навигационно-информационный центр, - рассказал **министр транспорта** и автодорог Рязанской области Андрей Савичев. - Он объединяет 10 подсистем, включая системы комплексной безопасности дорожного движения и управления дорожным потоком».

По его мнению, для успешного запуска нацпроекта каждому региону придется разработать собственную нормативно-правовую базу. Опыт Рязани показал, что трудности появляются уже на этом этапе. Внедрение проектов тормозят административные барьеры - в местных законах нет терминов, обозначающих элементы ИТС. Эксперты отметили еще одну важную для регионов проблему. Нацпроект предполагает оснащение датчиками и «приложениями» существующих дорог. А новые должны строить уже со встроенными в них ИТС. Но при проектировании по-прежнему не предусматривается цифровизация. То есть после завершения строительства дорогу надо дополнительно оснащать оборудованием, хотя логичнее и дешевле сделать это сразу.

По их мнению, дорожникам и представителям IT-сферы необходимо сесть за стол переговоров и найти общее решение. Иначе на отдельных участках трасс придется ломать то, что только-только ввели в эксплуатацию.

<https://rg.ru/2018/10/02/v-rossii-moderniziruiut-avtomobilnye-trassy.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2018.10.03; ВОТ ТАКАЯ ПАЛИТРА; «ПУШКИНСКАЯ» ТЕСТИРУЕТ НОВУЮ НАВИГАЦИЮ

В подземке начали тестировать новую навигацию. На указателях увеличили шрифт, сделали заметнее цвета линий на переходах, добавили ориентиры юг и север. Как это выглядит, можно увидеть на «Пушкинской».

Единую систему навигации обновляют раз в несколько десятков лет. Это происходило, в частности, после ввода Кольцевой линии, перед Олимпиадой-80 и в начале 2000-х. Сейчас, считает первый замначальника метрополитена Роман Латыпов, время снова пришло. За последние восемь лет открыли 73 новых станции подземки и МЦК, появилось множество пересадок. Остановки перестали помещаться на старых указателях. Или же их приходилось писать таким мелким шрифтом, что в глазах рябило. В итоге руководство метро решило поставить не просто новые лайтбоксы, а создать принципиально новую систему навигации. Пригласили ведущих урбанистов, инженеров, общественников и создали концепцию. Задействовали всю цветовую палитру и современные дизайнерские подходы.

Во-первых, решили по максимуму указывать везде пересадки на разные виды транспорта. Писать, где какой автобус останавливается и как быстрее пересесть на МЦК. Во-вторых, наглядно пронумеровать все выходы в город и для каждого нарисовать небольшую карту. В-третьих, добавили ориентиры по сторонам света. Как считают в метро, это интуитивно должно быть понятно абсолютно всем пассажирам. На самом деле новые таблички многим непривычны. Взять хотя бы «Пушкинскую». С одной стороны платформы оставили старые указатели, с другой - новые. По станции ходят сотрудники метро в спецодежде и спрашивают пассажиров, понятна ли новая система. Основных различий два. Раньше у перехода на «Тверскую» был лайтбокс с полным перечнем станций Замоскворецкой линии. Сейчас - только указатель «Тверская» крупными зелеными буквами. Плюс добавлены конечные станции Замоскворецкой линии. Мол, на юг - на «Алма-Атинскую», на север - к «Ховрино». Предполагается, что так пассажир быстрее сориентируется. На самом деле это не совсем так. К примеру, пассажир едет впервые на станцию «Кантемировская», о том, что конечная - «Алма-Атинская», он может и не подозревать. Как же ему сориентироваться? И уж тем более, что большинство пассажиров, или как минимум приезжие, понятия не имеют, где под землей юг, а где север? Не с компасом же спускаться в подземку. Вариант навигации тестовый, размещен до 7 октября.

Руководство метро, надо отдать должное, понимает, что миллионам москвичей сложно быстро воспринять новую систему. На самой «Пушкинской» пожилые пассажиры говорят: раньше на многих станциях были крупные схемы линий, сейчас их сразу не увидишь. Да и без названий всех остановок москвичи начинают теряться. Поэтому было решено провести опрос пассажиров на 50 станциях. До 30 октября сотрудники в спецкостюмах будут спрашивать проезжающих, все ли им нравится в новой навигации. Замечания можно также отправлять на navigation@mosmetro.ru или через приложение «Метро Москвы», принимают предложения и на стойках «Живое общение». Пассажирам, которые будут активны в этом плане, обещают подарки. И даже, сказал Латыпов, трудоустройство в метро.

<https://rg.ru/2018/10/03/reg-cfo/v-moskovskom-metro-nachali-testirovat-novuiu-navigaciiu.html>

### RNS; 2018.10.02; НЕДВИЖИМОСТЬ МОСКОВСКОГО МЕТРО ЗАСТРАХУЮТ НА 1 ТРЛН РУБЛЕЙ

 «Росгосстрах» застрахует недвижимость ГУП «Московский метрополитен» на сумму чуть более 1 трлн руб., свидетельствуют данные портала госзакупок.

Лимит возмещения по одному страховому случаю равняется 500 млрд руб. В перечень страховых случаев и рисков входят пожар, взрыв, действие воды, природных сил и стихийных бедствий, противоправные действия третьих лиц, постороннее воздействие, бой стекол, поломка электротехнического оборудования и повреждение имущества в результате боевых действий или гражданских беспорядков.

Договор заключается со страховой компанией на один год. Начальная (максимальная) цена контракта составила 49,8 млн руб. «Росгосстрах» предложил оказать услуги по страхованию недвижимого имущества за 17,7 млн руб.

В конкурсе также участвовали страховые компании «Стерх», «Согласие», «РЕСО-Гарантия» и «Ингосстрах». Они предложили выполнить контракт за 18 млн руб., 38,8 млн руб., 38,9 млн руб. и 39,2 млн руб. соответственно. Аукцион был проведен 27 сентября текущего года.

<https://rns.online/transport/Nedvizhimost-moskovskogo-metro-zastrahuyut-na-1-trln-rublei-2018-10-02/>

### ВЕДОМОСТИ; АЛИНА ДИДКОВСКАЯ, ОЛЬГА АДАМЧУК; 2018.10.03; ИНВЕСТОРЫ НЕ РЕШИЛИСЬ СТРОИТЬ СКОРОСТНОЙ ТРАМВАЙ ДО ПЕТЕРГОФА; ВЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ ИМ УЛОЖИТЬСЯ В 14 МЛРД РУБЛЕЙ

Администрация Петербурга признала несостоявшимся конкурс на строительство скоростной трамвайной сети до Петергофа. Причина – в указанный срок не поступило ни одной заявки от претендентов.

Трамвайная линия должна пройти по маршруту «г. Петергоф – ст. м. «Кировский завод (Путиловская)». На первом этапе она свяжет с городом массив новостроек, а на втором – дойдет до Петергофа. Построить предстоит около 20 км трамвайных путей. Стоимость проекта – 14,4 млрд руб.

Предварительно заявки подавали пять компаний, к конкурсу допустили четыре: «Проектно-инвестиционная компания А» (по данным СПАРК, 25% принадлежит структурам Газпромбанка, 55% – ЗАО «Геофарм» Игоря Гусика), АКК, Трамвайная компания Северной столицы (49,9% – у структур «ВТБ капитала»), а также «Айсиэй ЛТ» (на 50% принадлежит итальянской Astaldi). Первая отозвала заявку за несколько дней до конкурса, последняя поступила так же еще в августе, говорится в сообщении администрации Санкт-Петербурга. АКК подала предложение с опозданием в три часа, а Трамвайная компания Северной столицы не стала его подавать вовсе, уточняется там же. «Ведомости» ожидают комментариев от компаний.

Сейчас самый надежный общественный транспорт для поездки в Петергоф – электричка от Балтийского вокзала, но от станции Новый Петергоф до императорского дворца, главной цели туристов, большинству из них приходится идти пешком примерно 3 км. Муниципальные автобусы и маршрутки связывают станцию и дворец, но в большинстве своем не оборудованы кондиционерами и переполнены, а прогулки на вертолете, теплоходах «Метеор», а также поездки в туристическую зону на такси могут себе позволить не все туристы.

Требования к участникам конкурса были достаточно строгими: наличие опыта строительства трамвайной инфраструктуры не менее 3 млрд руб. или опыта автодорожного строительства в размере не менее 20 млрд руб., приводятся в сообщении слова председателя комитета по инвестициям Санкт-Петербурга Ирины Бабюк: «Допускаю, что некоторые инвесторы, прошедшие отборочный тур, при подготовке финансовых предложений и более детальном анализе экономики проекта могли пересмотреть вопрос прибыльности участия».

Два человека, близких к двум разным участникам конкурса, пояснили «Ведомостям», что проблема возникла с экономическими параметрами проекта. Один из них добавил, что при изучении конкурсной документации оказались заниженными и стоимость строительства, и стоимость эксплуатации трамвайной линии.

Администрация Санкт-Петербурга готовится объявить новый конкурс, внеся изменения в квалификационные требования к участникам. Бабюк объясняет, что это позволит большему количеству инвесторов сделать свои предложения на ранее предложенных городом условиях. Когда именно может пройти конкурс, не уточняется.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2018/10/02/782576-skorostnoi-tramvai-do-petergofa>

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕНА СУХАРЕВСКАЯ; 2018.10.03; РФПИ И СУВЕРЕННЫЙ ФОНД ОАЭ ВЛОЖИЛИ $7,5 МЛН В РОССИЙСКИЙ «UBER ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ»; ИНВЕСТИЦИЯ В СТАРТАП DELIVER СТАЛА ИХ ПЕРВОЙ СОВМЕСТНОЙ ИНВЕСТИЦИЕЙ В РОССИЙСКИЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ

Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) и суверенный фонд Абу-Даби Mubadala инвестируют $7,5 млн в российский сервис уберизации грузоперевозок Deliver. Об этом «Ведомостям» сообщил представитель РФПИ и подтвердил основатель и гендиректор Deliver Данил Рудаков, деньги будут выделены компании тремя траншами в течение 12 месяцев. Сколько вложил каждый из инвесторов, они не говорят, но по мандату доля РФПИ в сделке не может превышать 50%.

Это первая совместная инвестиция Mubadala с РФПИ в российские технологии. Mubadala крайне заинтересован в таких вложениях, говорит человек, близкий к одной из сторон сделки. Представитель Mubadala не ответил на запрос «Ведомостей».

Сколько всего партнеры планируют инвестировать в российские технологии, представитель РФПИ сообщить отказался. Всего Mubadаla собирается вложить в российские проекты $6 млрд, еще $1 млрд вместе с ним инвестирует РФПИ. Для вложений в технологии РФПИ с партнерами из ОАЭ и Саудовской Аравии создал два инвестфонда более чем на $1 млрд. РФПИ планирует больше инвестировать в технологические проекты и довести их долю до 25% от портфеля фонда (сейчас он составляет $40 млрд), отмечает представитель фонда. В марте 2017 г. фонд инвестировал в холдинг InfoWatch Натальи Касперской.

Deliver оказывает полный набор услуг грузоотправителям и перевозчикам и несет ответственность за груз, объясняет причины сделки представитель РФПИ. Фонд является акционером логистического оператора PLT, ритейлеров «Магнит», «Лента», «Детский мир», грузоперевозчика Globaltruck. Представитель РФПИ допускает, что кого-то из них может заинтересовать возможность оптимизировать свои грузовые перевозки с помощью Deliver.

Выпускник факультета логистики Высшей школы экономики Рудаков создал Deliver в 2013 г. – после работы в нескольких компаниях в отделах логистики он решил применить экономическую модель сервиса такси Uber к рынку грузовых перевозок, чтобы оптимизировать его. Компания смогла предложить более низкие цены на перевозки корпоративным заказчикам (сегодня сервис работает с «Черкизово», Procter & Gamble, Heinz) и оптимизировать загрузку перевозчиков, обеспечив им стабильный поток заказов. Deliver отслеживает движение дальнобойщиков через их телефоны, при помощи предиктивной геоаналитики распределяет заказы. В 2015 г. $5 млн в стартап инвестировали A&NN Александра Мамута и Amereus Group крупнейшего акционера «Русской аквакультуры» Максима Воробьева, а в 2017 г. $3 млн – фонд Inventure Partners. Инвесторы не продавали свои доли при сделке с РФПИ и Mubadala, уточнил Рудаков. Зарабатывает Deliver на разнице между платой заказчиков и стоимостью услуг перевозчиков. В 2017 г. выручка до выплаты налогов составила 154 млн руб., а в 2018 г. преодолеет отметку в 250 млн, надеется Рудаков.

Деньги от РФПИ и Mubadala нужны для экспансии в других странах, говорит Рудаков: в 2017 г. Deliver открыл офис в Нидерландах, откуда будет развивать продажи в Европе. Движение Deliver на западные рынки абсолютно оправданно, считает управляющий партнер фонда iTech Capital Алексей Соловьев: российский рынок оказался не готов к такому сервису.

Оценки российского рынка автомобильных грузоперевозок разнятся. РФПИ со ссылкой на своего консультанта (не раскрывает его) оценивает рынок в 1,7 трлн руб. в год, долю Deliver представитель фонда определить затруднился. Оценка сооснователя сервиса-конкурента GroozGo (тоже уберизирует грузовые перевозки и гарантирует сохранность груза) Анны Качурец скромнее – 900 млрд – 1 трлн руб. А BusinesStat оценивает рынок и вовсе в 733,2 млрд руб. в 2017 г., в 2018 г., по прогнозам агентства, он вырастет до 807,3 млрд.

На российском рынке много стартапов, которые пытаются автоматизировать какой-то участок логистической цепочки: например, доставку от склада до конечного заказчика, – к таким компаниям относится и Deliver, отмечает управляющий инвестиционным портфелем Фонда развития интернет-инициатив Сергей Негодяев. Уберизация – это хороший тренд, хотя отрасль его встречает в штыки, например, возникает вопрос, кто будет страховать груз, указывает гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. «Мы знаем много аналогичных сервисов, к которым инвесторы проявляют высокий интерес, но пока никто из них не сумел предложить рынку уникальное решение», – отмечает управляющий партнер фонда Target Global Александр Фролов. Большого спроса со стороны корпоративных клиентов пока нет ни в России, ни в Европе, уверен он, но инвесторов привлекают размер рынка и сильные команды таких компаний.

<https://www.vedomosti.ru/technology/articles/2018/10/03/782618-rfpi-uber-gruzovikov>

### ТАСС; 2018.10.02; В БАЛАШИХЕ МАРШРУТКА СТОЛКНУЛАСЬ С МАШИНОЙ СКОРОЙ ПОМОЩИ

Маршрутка столкнулась с автомобилем скорой помощи в городе Балашиха под Москвой, информация о пострадавших уточняется. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе ГУ МВД по Московской области.

«Авария произошла 2 октября на пересечении Проспекта Ленина и улицы 40-летия Октября. В результате столкновения скорой помощи и маршрутного транспортного средства маршрутка перевернулась. Движение не перекрывалось, на месте работают сотрудники ДПС», - сообщили в пресс-службе.

В министерстве здравоохранения Подмосковья ТАСС сообщили, что пострадавших нет.

В пресс-службе администрации Балашихинского городского округа ТАСС сообщили, что движение на участке с ДТП было организовано по временной схеме. «Движение на данном участке дорогие осуществляется по двум полосам. Его не перекрывали. В настоящее время движение осуществляется только по левой полосе», - процитировали в пресс-службе данные отдела ГИБДД межмуниципального управления МВД России «Балашихинское».

<https://tass.ru/proisshestviya/5626175>

### ТАСС; 2018.10.02; В КУЗБАССЕ В ДТП С УЧАСТИЕМ ТРЕХ МАШИН И АВТОБУСА ПОГИБ ЧЕЛОВЕК

Полицейские в городе Новокузнецке Кемеровской области устанавливают обстоятельства ДТП с участием трех автомобилей и автобуса, в результате которого один человек погиб, пятеро пострадали, сообщили в ГУ МВД по региону во вторник.

ДТП произошло в 07:40 (03:40 мск) в районе остановки «Набережная «на Ильинском шоссе. «Здесь столкнулись три легковых автомобиля и маршрутный пассажирский автобус <…> По предварительным данным, первоначально произошло столкновение ВАЗ-2114 и автобуса ПАЗ. После удара ВАЗ отбросило на попутный Hyundai Solaris. Следом в данные транспортные средства врезался «УАЗ Патриот». В результате автоаварии водитель ВАЗ-2114 погиб, еще пять человек получили травмы различной степени тяжести», - сказали в пресс-службе.

Как уточнили ТАСС в ведомстве, среди пострадавших - два пассажира автобуса, два человека из Hyundai, а также пассажир ВАЗ-2114. Источник в медицинских кругах уточнил ТАСС, что все пострадавшие были доставлены в больницу, степень и характер травм уточняется. «По предварительной информации, тяжелых травм нет», - добавил собеседник агентства.

Сейчас сотрудники полиции устанавливают все обстоятельства произошедшего. По результатам проверки будет принято процессуальное решение.

<https://tass.ru/proisshestviya/5625328>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.02; АВТОБУС ВРЕЗАЛСЯ В ОПОРУ МОСТА В БАРНАУЛЕ, 11 ЧЕЛОВЕК ПОСТРАДАЛИ

Автобус врезался в опору моста в Барнауле во вторник, пострадали 11 человек, им оказана медицинская помощь, сообщает ГУМВД по региону.

По данным ведомства, авария произошла в 15.42 (11.42 мск) в Барнауле на проспекте Строителей, в районе дома №143.

«По предварительной информации, водитель 1991 года рождения, управляя автобусом Hyundai County, при возникновении опасности для движения не принял меры к снижению скорости и наехал на опору моста», – говорится в сообщении.

По данным полиции, в ДТП пострадали 11 пассажиров, всем им оказана медицинская помощь. Полиция устанавливает все обстоятельства происшествия.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.02; ГЛАВА РЖД РАССКАЗАЛ, КАКИМ ВИДИТ Ж/Д ТРАНСПОРТ В РОССИИ К 2050 ГОДУ

Колесные поезда, курсирующие по рельсам, к 2050 году продолжат ездить в России, наряду с появлением новых технологий, и будут развиваться беспилотные технологии, в том числе, поезда без машинистов и целиком автономные грузовые и пассажирские линии, сообщил гендиректор РЖД Олег Белозёров на пленарной сессии международного транспортно-логистического форума «PRO//Движение.1520».

«Прежде всего, полагаю, что потенциал системы «колесо – рельс» к этому времени будет далек от исчерпания, несмотря на активное наступление технических альтернатив – маглева и различных вариантов технологии Hyperloop», – сказал Белозеров во вторник.

Возможно, допустил он, появится и что-то еще, но нельзя забывать об экономической стороне вопроса: чем дольше технология существует и обкатывается, тем дешевле она в эксплуатации.

«Это справедливо и применительно к технологиям ВСМ, которые станут доступны не только развитым странам как в своем пассажирском, так и в грузовом предназначении», – добавил глава РЖД.

Он напомнил о ещё одном очевидном тренде – беспилотные технологии. «В том числе, поезда без машинистов и целиком автономные грузовые и пассажирские линии. Они позволят повысить скорости движения, сократить интервалы между поездами, снизить технологические риски», – рассказал глава РЖД.

Он напомнил, что компания уже сегодня активно внедряет элементы таких систем, в частности, планирует в следующем году провести на Московском центральном кольце тестовую поездку в автоматическом режиме управления, но пока с машинистом. «Другой пример – на сортировочной горке станции Лужская уже несколько лет совершенствуется технология по управлению локомотивами «автомашинист»,- рассказал Белозеров.

<https://ria.ru/economy/20181002/1529792398.html>

### ТАСС; 2018.10.02; РЖД ВЛОЖИЛИ В РАЗВИТИЕ МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ БОЛЕЕ 782 МЛРД РУБЛЕЙ ЗА 15 ЛЕТ

Холдинг «РЖД» инвестировал в развитие Московской железной дороги (МЖД) более 782 млрд рублей за 15 лет, сообщили в пресс-службе МЖД.

«1 октября исполнилось 15 лет с момента образования ОАО «РЖД». За этот период холдинг инвестировал более 782 млрд рублей в развитие Московской железной дороги», - говорится в сообщении.

Эти средства были направлены на реализацию инфраструктурных проектов по пассажирским и грузовым перевозкам, обновление подвижного состава, повышение безопасности, пропускной и провозной способности и реконструкцию вокзалов.

Так, в 2004 году впервые в истории отечественного железнодорожного транспорта был реализован проект скоростного движения электропоездов «Спутник» из Москвы в Мытищи. Сейчас такие электрички курсируют также на Казанском, Киевском и Горьковском направлениях. Также было организовано движение в московские аэропорты: Внуково, Домодедово, Жуковский и Шереметьево.

В 2016 году РЖД и правительство Москвы запустили движение скоростных и современных электропоездов «Ласточка» по модернизированному Малому кольцу Московской железной дороги - МЦК.

<https://tass.ru/moskva/5625768>

### ТАСС; 2018.10.02; РЖД ПЛАНИРУЕТ ВЛОЖИТЬ В РЕКОНСТРУКЦИЮ ВОКЗАЛА В АСТРАХАНИ ДО 800 МЛН РУБЛЕЙ

Железнодорожный вокзал в Астрахани (станция Астрахань-1) будет реконструирован до конца 2021 года. На эти цели будет выделено порядка 700-800 млн рублей, сообщили во вторник журналистам в пресс-службе врио губернатора области.

В начале сентября правительство Астраханской области и центральная дирекция ОАО «РЖД» подписали соглашение о реконструкции вокзального комплекса (включает в себя ж/д станцию Астрахань-1 и прилегающую к ней территорию). Здание вокзала является памятником регионального значения и построено в начале XX века. При этом ремонта на вокзале не было уже более десяти лет.

«Согласно проекту, здание вокзала будет переформатировано для большего удобства пассажиров и посетителей. Появится, например, энергоэффективная система управления инженерными сетями «умный вокзал», будет создана удобная навигация в рамках мобильного приложения. Также должна измениться транспортная схема подъезда к вокзалу. Программа реконструкции рассчитана до конца 2021 года, стоимость работ порядка 700-800 млн рублей», - сообщили в пресс-службе.

Как уточнили ТАСС в администрации области, 700-800 млн рублей - это предполагаемые инвестиции РЖД.

Накануне на железнодорожном вокзале побывал врио губернатора региона Сергей Морозов: он осмотрел торговые павильоны, стоянку такси и автобусов, внутренние помещения и перрон. Врио губернатора обратился к главе администрации Астрахани с пожеланием ускорить процесс по передаче привокзальной площади в РЖД для того, чтобы активизировать работы по реконструкции железнодорожного комплекса в целом.

«Железнодорожный вокзал - лицо города. И первое впечатление, которое получают гости, - самое крепкое. Нужно привести территорию и вокзальный комплекс в порядок», - отметил Морозов.

Ранее сообщалось, что РЖД в 2017 году инвестировали в совершенствование транспортной инфраструктуры региона около 2,5 млрд руб., в этом году инвестиции составят 1,5 млрд руб.

<https://tass.ru/ekonomika/5625869>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.02; ЖЕЛДОРОГИ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА ДОГОВОРИЛИСЬ О СОВМЕСТНОМ ТЕХНИЧЕСКОМ РЕГУЛИРОВАНИИ

ОАО «Российские железные дороги», ГО «Белорусская железная дорога», АО «Национальная компания «Казакстан темир жолы», ГП «Национальная компания «Кыргыз темир жолу» и ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» («дочка» РЖД, управляет ж/д сетью Армении) договорились о сотрудничестве в области технического регулирования и метрологии.

Соответствующее соглашение стороны подписали в кулуарах форума «PRO//Движение 1520» во вторник, сообщил корреспондент «Интерфакса». Компании будут совместно планировать, разрабатывать, согласовывать, применять и пересматривать технические документы, устанавливающие требования к железнодорожной продукции, услугам на ж/д транспорте, к обслуживанию технических средств.

Также предполагается информационный обмен нормативными документами в области технического регулирования и метрологии, а также в сфере организации нормирования труда.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.02; РЖД ДОГОВОРИЛИСЬ С МЦСТ И Т-ПЛАТФОРМАМИ О СОЗДАНИИ ТЕЛЕКОММУНИКАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

ОАО «Российские железные дороги» подписало соглашение о сотрудничестве с АО «МЦСТ», АО «Т-Платформы» и АНО «Центр компетенций по импортозамещению в сфере информационно-коммуникационных технологий», сообщил корреспондент «Интерфакса».

Договор, подписанный в рамках форума «PRO//Движение.1520», предполагает «преимущественное использование отечественных технологий для развития цифровой экономики в РФ», в том числе в сфере транспорта и логистики, а также создание «сквозных цифровых технологий» и обеспечения информационной безопасности на основе российских разработок.

Кроме того, в числе перспективных направлений сотрудничества стороны видят создание устойчивой, безопасной и доступной информационно-телекоммуникационной инфраструктуры для высокоскоростной передачи, обработки и хранения больших объемов данных на основе преимущественно отечественных аппаратных решений и программного обеспечения, в том числе для использования транзитного потенциала страны.

Компании намерены обмениваться опытом и информацией в этих сферах, координировать программы и исследовательские проекты.

### ТАСС; 2018.10.02; FREIGHT VILLAGE RU И РЖД ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

ОАО «РЖД» и Freight Village RU подписали в рамках Международного транспортно-логистического форума «PRO //Движение 1520» соглашение, направленное на сотрудничество в области реализации проектов «Цифровой контейнерный терминал», следует из сообщения Freight Village.

«Соглашение направлено на долгосрочное сотрудничество в области реализации проектов «Цифровой контейнерный терминал», предполагающего интеграцию технологических процессов терминала и железной дороги, и «Смарт логистика» - в части отправки адресных партий грузов поездами, курсирующими на регулярной основе», - говорится в сообщении.

В рамках проекта «Цифровой контейнерный терминал» предполагается автоматизация работы терминала и расширение электронного документооборота при организации контейнерных перевозок.

Для реализации данного соглашения стороны намерены образовать Проектный офис по внедрению инновационных технологий в сфере контейнерных перевозок.

Группа компаний Freight Village RU объединяет логистическое, таможенное и девелоперское направления бизнеса. Компания предлагает услуги контейнерного и таможенного терминалов, индустриально-складскую недвижимость в аренду и на продажу, а также развивает проекты комплексного освоения территории (КОТ) под промышленное и жилое назначения.

<https://tass.ru/ekonomika/5627124>

### RNS; 2018.10.02; SIEMENS НАЗВАЛ СРОКИ ВЫПУСКА «САПСАНА» НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

Новое поколение поездов «Сапсан» может появиться через 3-5 лет, заявил вице-президент компании Siemens **Дитрих** Меллер в ходе выступления на международном транспортно-логистическом форуме «Pro//Движение.1520» в Сочи.

«Мы с господином (первым заместителем генерального директора РЖД Александром. – RNS) Мишариным обсудили инжиниринговый центр и локальное производство такого поезда. Понятно, что это произойдет не через год, но через три, четыре, пять лет появится такой русифицированный «Сапсан Novo»«, – сказал Меллер.

Он рассказал, что основой для нового поколения «Сапсана» может стать представленный в 2018 году концепт Velaro Novo.

«Новая разработка Siemens – Velaro Novo, который разрабатывался на скорость 250-360 км/ч. Стояла задача снизить стоимость на 20%, стоимость сервисного обслуживания – на 30%, потребление энергии – на 30%, вес – на 15%, а вместимость пассажиров увеличить на 10%», – отметил Меллер.

<https://rns.online/transport/Siemens-nazval-sroki-vipuska-Sapsana-novogo-pokoleniya-2018-10-02/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.02; КАЗАХСТАН НАДЕЕТСЯ В СРЕДУ ПОДПИСАТЬ ПРОТОКОЛ С РФ О СНЯТИИ ЭМБАРГО НА ЭКСПОРТ БЕНЗИНА

Казахстан и РФ готовы в среду, 3 октября, подписать протокол о внесении изменений в соглашение, касающиеся снятия эмбарго на поставки казахстанского бензина в страны СНГ, сказал министр энергетики Казахстана Канат Бозумбаев.

«Я завтра еду подписывать. Завтра в рамках форума, Российской энергетической недели, мы договорились с господином Новаком (министр энергетики РФ Александр Новак - ИФ-К), что во второй половине дня в Москве подпишем протокол о внесении изменений в соглашение о взаимодействии в топливно-энергетическом комплексе», - сказал К.Бозумбаев во вторник в кулуарах заседания Всемирного нефтяного совета в Астане во вторник

Он напомнил, что это соглашение регулирует экспорт казахстанского бензина в страны СНГ.

Министр отметил также, что поставки ГСМ в рамках индикативного баланса между Казахстаном и Россией в 2018 году значительно сократятся.

«У нас с Россией индикативный баланс, конечно, в этом году сократится, потому что у нас вообще стоит запрет на ввоз российского бензина железнодорожным транспортом уже два месяца. Поэтому он сократится, потому что нам бензин не нужен, у нас профицит бензина. (Индикативный баланс - ИФ) значительно сократится, будет стремительно стремиться к нулю», - сказал К.Бозумбаев.

Он добавил, что индикативный баланс на 2019 год еще не определен. «Еще нет, пока только соглашение делаем», - сказал глава Минэнерго.

Как сообщалось, Казахстан с 25 августа запретил ввоз в страну бензина из России железнодорожным транспортом сроком на 3 месяца.

Как ранее пояснял замминистра энергетики Болат Акчулаков, Казахстан по соглашению с Россией в рамках ЕАЭС имеет право периодически вводить конвенционный запрет на импорт нефтепродуктов.

Глава Минэнерго К.Бозумбаев ранее подчеркивал, что запрет касается только железнодорожного транспорта.

Как сообщалось, помимо введения временного запрета на импорт российского бензина, Казахстан, чтобы не допустить затоваривания собственного рынка, может начать экспорт нефтепродуктов в страны Центральной Азии.

По данным зампредседателя правления по транспортировке, переработке и маркетингу нефти нацкомпании «КазМунайГаз» Данияра Тиесова, Казахстан может экспортировать 300-400 тыс. тонн бензина до конца 2018 года и 1,2 млн тонн в 2019 году.

По данным статкомитета Миннацэкономики, в Казахстане в январе-августе 2018 года произведено 2 млн 463,1 тыс. тонн бензина, включая авиационный, что на 14,9% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

В Казахстане действуют три НПЗ - Атырауский, Павлодарский и Чимкентский. Чимкентский НПЗ построен в 1985 году, «КазМунайГаз» и CNPC владеют по 50% долей акций завода. Атырауский и Павлодарский заводы построены в 1945 и 1978 годах соответственно, контролируются «КазМунайГазом».

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.02; ПАДЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК СТРОЙГРУЗОВ СДЕРЖИВАЕТ РЖД В ОЖИДАНИЯХ ПО ПОГРУЗКЕ В ОКТЯБРЕ

ОАО «Российские железные дороги» в планах работы на октябрь отталкивается от консервативного прогноза роста погрузки на 0,2%.

«Мы заложили 3,495 млн тонн (в среднем в сутки - ИФ). Это прирост 0,2%. Это консервативный сценарий, от которого будем двигаться дальше», - сообщил журналистам директор по коммерческой деятельности РЖД Алексей Шило во вторник в кулуарах форума «PRO//Движение.1520».

«Мы сохранили тот же тренд, который у нас был в сентябре, в абсолюте та же самая цифра осталась (сентябрьский план монополия сверстала с прогнозом среднесуточной погрузки на уровне 3,495 млн тонн, что предполагало увеличение на 1%, говорил ранее собеседник агентства, но в итоге этот показатель вырос только на 0,7%, до 3,484 млн тонн - ИФ)», - добавил менеджер.

Между тем, ранее источник «Интерфакса», знакомый с деятельностью компании, говорил, что план работы «Российских железных дорог» на октябрь предполагает среднесуточную погрузку на уровне 3,595 млн тонн, что на 3,1% больше, чем в том же месяце годом ранее. «У нас есть несколько планов - консервативный, оптимистичный и так далее. Мы сейчас взяли для себя планку по консервативному варианту, от которого будем двигаться дальше», - заявил в этой связи A.Шило.

«Там несколько тенденций есть. У нас падают внутрироссийские перевозки. Экспорт в сентябре вырос на 5,5%, а внутрироссийские - сократились на 1,5%», - пояснил он. «Посмотрите, как сейчас поменялись тенденции за последние три месяца. У нас грузы II и III (тарифного - ИФ) класса (средне- и высокодоходные для РЖД - ИФ) выросли больше чем на 3% по сентябрю, а I класс (низкодоходные массовые - ИФ) проседает - за счет стройки в первую очередь», - добавил он.

Как сообщали РЖД, по итогам января-сентября при общем увеличении погрузки на 2,7% (до 962,3 млн тонн) отправка строительных грузов сократилась на 6,1% (до 95,7 млн тонн), промышленного сырья и формовочных материалов - на 3,2% (до 26,5 млн тонн), цемента - на 7,2% (до 19,7 млн тонн).

«Сейчас заканчиваем ремонтные работы на инфраструктуре, ситуация такая. (...) Их количество сокращается постепенно, но они пока не закончились. Поэтому это такая стартовая ступенька», - также сказал топ-менеджер.

С середины лета рост погрузки ограничивался летними путевыми работами на фоне традиционного для этого времени увеличения пассажирских перевозок. На июль компания закладывала 2%-ную положительную динамику (3,506 млн тонн в среднем в сутки, по факту увеличение составило только 1% - до 3,471 млн тонн). В июне же план верстался с ростом на 3%, а в мае - даже с ростом на 3,5%. Первые четыре месяца 2018 г. РЖД также закладывали на каждый следующий месяц рост на 3%, при этом каждый раз погрузка оказывалась больше.

«В июле у нас был пониженный план, и на август пониженный. У нас сейчас самый пик идет и по ремонтным работам, и по графику пассажирских поездов. Мы в августе должны почти 700 км отремонтировать - это рост больше чем на 30% к уровню прошлого года. Активно занимаемся тем, чтобы убрать километры, требующие планового ремонта, на нашей инфраструктуре, повысить качество перевозок - это, пожалуй, основной момент, который сегодня мешает возить больше», - пояснял А.Шило. «Начиная с сентября, мы начнем чуть повышать (план - ИФ)», - добавлял он при этом. В августе погрузка выросла на 2% (до 3 млн 495,8 тыс. тонн), что соответствовало планам работы на этот месяц.

В целом в 2018 г. финансовый план компании предполагает рост погрузки на 1,8%. Однако еще весной статс-секретарь РЖД Анатолий Мещеряков говорил, что монополия ожидает увеличения этого показателя не менее чем на 2,2%. А.Шило же отмечал, что компания ожидает роста этого показателя в пределах 1,8-3%, называя первую цифру «консервативной», вторую - «оптимистичной».

В мае первый заместитель начальника центра фирменного транспортного обслуживания перевозчика Сергей Тугаринов говорил «Интерфаксу», что пока официальный прогноз по году не пересматривался. «По I полугодию посмотрим, как будет складываться (ситуация - ИФ), как мы этот прирост сможем обслужить. Сейчас же «окна» будут. «Окна» непростые в этом году», - говорил он.

В 2017 г. погрузка на сети «Российских железных дорог» выросла на 3,2%, до 1,261 млрд тонн, хотя при формировании финансового плана перевозчик также закладывал меньшую динамику - близкую к нулевой - и впоследствии несколько раз пересматривал прогноз в сторону повышения.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.02; «ДОЧКА» РЖД МОЖЕТ ПРИВЛЕЧЬ У ПРОМСВЯЗЬБАНКА ДО 6 МЛРД РУБ. ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ТЕРМИНАЛА В ПОДМОСКОВЬЕ

Дочерняя компания ОАО «Российские железные дороги» - ООО «Развитие ТЛЦ» может привлечь у Промсвязьбанка (MOEX: PSKB) до 6 млрд руб. для строительства терминально-логистического центра «Белый Раст» в Подмосковье.

На форуме «Pro//Движение. 1520» в Сочи ООО «Развитие ТЛЦ» и Промсвязьбанк подписали соглашение «об установлении долгосрочных партнерских отношений», говорится в сообщении банка. Как отмечается, в настоящее время принято решение о начале финансирования ТЛЦ «Белый Раст».

«Мы планируем открыть кредитную линию для строительства первой очереди ТЛЦ «Белый Раст» на сумму до 6 млрд руб. Нам интересны инвестиции в инфраструктурные проекты, служащие драйвером развития транспортной системы России и улучшающие логистику контейнерных перевозок как внутри страны, так и в направлении зарубежных стран. По нашему убеждению, «Белый Раст» - это стратегически важный проект, реализация которого может стать значительным вкладом в развитие торгово-экономического сотрудничества России и Китая и евразийскую интеграцию в целом», - заявил глава департамента крупных корпоративных клиентов Промсвязьбанка Артем Шашкин, процитированный в сообщении.

ООО «ТЛЦ «Белый Раст» было создано для строительства терминально-логистического центра вблизи одноименной железнодорожной станции в Дмитровском районе Подмосковья и рядом с Малым московским кольцом (федеральная автотрасса А-107). Соответствующее решение совет директоров РЖД утвердил в 2010 г. Проект реализуется в рамках программы по созданию сети современных ТЛЦ на железных дорогах РФ, которая была утверждена правительством РФ.

По данным «СПАРК-Интерфакс», 51% в ООО «ТЛЦ «Белый Раст» принадлежит ООО «Развитие ТЛЦ», 49% - у гонконгской « Хуаньцю Тунда», структуры китайской госкомпании Yingkou Port.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.02; РЖД И ЯПОНСКИЕ КОМПАНИИ РАССМОТРЯТ ИНВЕСТИЦИИ В ТЕРМИНАЛЬНО-ЛОГИСТИЧЕСКУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ

ОАО «РЖД» и японские компании Mitsubishi Heavy Industries и Sojitz Corporation изучат совместные инвестиционные возможности по развитию терминально-логистической инфраструктуры в районе Балтийского моря и Приморском крае, передаёт корреспондент РИА Новости.

Меморандум в Сочи в рамках Международного транспортно-логистического форума «PRO//Движение.1520» со стороны ОАО «Российские железные дороги» и японских компаний Mitsubishi Heavy Industries и Sojitz Corporation заключили генеральный директор РЖД Олег Белозёров, старший вице-президент, руководитель направления «Европа, Ближний Восток и Африка» Mitsubishi Heavy Industries Ёсихиро Сираива и должностное лицо компании Sojitz Corporation Нориюки Китамура.

«Стороны выразили готовность сотрудничать в проработке совместных инвестиционных возможностей по развитию терминально-логистической инфраструктуры в районе Балтийского моря (поселок Шушары) и Приморском крае (город Уссурийск)», – говорится в сообщении РЖД к подписанию.

ОАО «Российские железные дороги» - одна из самых крупных в мире железнодорожных компаний с большими объемами грузовых и пассажирских перевозок.

Mitsubishi Heavy Industries – производственная компания, осуществляющая деятельность по предоставлению оптимального оборудования и системных решений в различных отраслях промышленности по всему миру.

Sojitz Corporation – торговая компания широкого профиля, осуществляющая деятельность в различных отраслях по всему миру и имеющая более чем пятидесятилетний опыт реализации проектов в сфере транспортировки.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.02; РЖД КУПЯТ У СП СИНАРЫ И SIEMENS 10 ЭЛЕКТРОВОЗОВ 2ЭС7 ПО КОНТРАКТУ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА

ОАО «Российские железные дороги» может закупить у ООО «Уральские локомотивы» (совместное предприятие группы «Синара» Дмитрия Пумпянского и немецкого концерна Siemens) электровозы 2ЭС7 на условиях контракта жизненного цикла.

Соответствующее соглашение о сотрудничестве стороны подписали в кулуарах форума «PRO//Движение.1520» во вторник, сообщил корреспондент «Интерфакса». Документ определяет общие принципы взаимодействия по вопросам производства, приобретения, эксплуатации и обслуживания подвижного состава. Предварительно определена возможность поставки 10 локомотивов с периодом сервисного обслуживания в 28 лет.

Магистральный грузовой электровоз переменного тока 2ЭС7 создан на «Уральских локомотивах» в 2013 г. В нем применен асинхронный тяговый двигатель, позволяющий локомотиву использовать высокую силу тяги.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.02; РЖД ЖДУТ ПЕНСИОННЫЕ ДЕНЬГИ В ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТАХ, ГОТОВЫ ДАВАТЬ ГАРАНТИИ - БЕЛОЗЕРОВ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) считает использование средств негосударственных пенсионных фондов в инфраструктурных проектах перспективным, но для того, чтобы активизировать этот процесс, нужно корректировать регуляторику, заявил глава компании Олег Белозеров.

«Я уверен, что за такими длинными деньгами и за синергией между пенсионными накоплениями и инфраструктурными проектами - как наиболее гарантированными - будет очень хороший результат», - заявил О.Белозеров в эфире телеканала «Россия 24», отметив, что в мировой практике это является традиционной формой размещения пенсионных денег.

Вместе с тем он признал, что законодательная база в РФ для использования такого механизма пока окончательно не сформирована.

«Есть ряд ограничений, которые необходимо было бы уточнить с Центральным банком или выставить новые условия, которые создавали бы дополнительные условия по возможности инвестирования пенсионных средств в инфраструктуру. Мы со своей стороны готовы были бы дать дополнительные гарантии на реализацию такого подхода», - добавил глава РЖД.

### ТАСС; 2018.10.02; ГЛАВА СОЖТ: РЫНОК ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА СОСТОЯЛСЯ

Рынок предоставления подвижного состава за 15 лет трансформации железнодорожной отрасли состоялся как рынок, заявил председатель президиума Союза операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) Игорь Ромашов в интервью РЖД ТВ.

«Я бы отметил, что вагонная составляющая - это, действительно, главная часть той реформы, которая у нас идет с 2003-го года. Сегодня под управлением нашего Союза, в который входит 28 компаний-операторов, находится 750 тысяч вагонов из общего парка на сети в 1 миллион 75 единиц. За это время, за 15 лет, больше 1 триллиона рублей инвестиций было инвестировано в подвижной состав именно частными инвесторами. И сегодня мы говорим о том, что рынок предоставления подвижного состава состоялся как рынок. Я даже больше бы сказал: эра предоставления вагонов заканчивается, мы уже переходим от услуги по предоставлению вагонов к услуге по оказанию железнодорожной перевозки от пункта А до пункта Б», - сказал он.

Рынок, по словам Ромашова, находится в балансе с небольшими временными колебаниями в профицит-дефицит. «И это, наверное, главное достижение той реформы, которая проводится с 2003-го года», - подчеркнул председатель президиума СОЖТ.

Однако, говоря о частной локомотивной тяге, Ромашов отметил, что необходимо проработать этот аспект совместно с ОАО «РЖД» - как в теоретической плоскости, так и на практике.

В частности, он предлагает осуществить разделение инфраструктурной, перевозочной, локомотивной составляющих на технологическом, учетном и бухгалтерском уровнях в рамках холдинга ОАО «РЖД». Что позволит понять реальную стоимость услуг локомотивной тяги, обеспечить прозрачность и предсказуемость денежных потоков в различных видах деятельности монополии. По мнению Ромашова, полученные данные станут основой для корректного формирования новых подходов к ценообразованию на железнодорожном транспорте, что, в свою очередь, обеспечит четкое понимание условий инвестирования в инфраструктуру и локомотивы как в рамках монопольного состояния рынка, так и в условиях конкуренции.

«Нужно в целом понять ситуацию, а что мы вообще хотели бы видеть на этом рынке железнодорожных перевозок? Конкуренцию или монополию, которая будет регулироваться государством с единственным перевозчиком, который у нас сегодня существует на данный момент? ... Исходя из этого, в том числе, и вопросы локомотивной тяги будут решаться и будут двигаться», - сказал он.

По данным аналитического агентства Infoline, парк локомотивов РЖД в настоящее время недостаточен для удовлетворения потребностей грузоотправителей.

Износ инвентарного тягового подвижного состава составляет 66%, в ремонте нуждается 15,5 тыс. локомотивов. По оценкам экспертов, с 2018 по 2025 годы необходимо приобрести 5,4 тыс. и отремонтировать 14,9 тыс. единиц. При этом отмечается, что инвестиции РЖД в локомотивный парк сокращаются: 58,5 млрд рублей в 2017 году по сравнению с 92,5 млрд в 2013 году. Без привлечения частного капитала существуют риски дефицита тяги, отмечают аналитики.

По словам Ромашова, частная тяга и вагоны интересны для частников, так как в этом случае инвесторы понимают определенные инвестиционные горизонты, позволяющие им рассчитывать экономическую целесообразность. «Поэтому я думаю, что все равно будущее за какими-то совместными действиями. Вопрос в том, чтобы найти, нащупать те механизмы, которые будут устраивать и государство, и частный бизнес», - отметил он.

Нынешний глава СОЖТ неоднократно заявлял, что только практические эксперименты по полноценному допуску частных перевозчиков на отдельные направления позволят построить качественную модель, сделать приближенные к реальности расчеты и оценки эффектов.

Глава совета директоров ООО «Трансойл» Игорь Ромашов был избран на пост председателя президиума СОЖТ в конце июня текущего года.

Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) - некоммерческая организация, объединяющая с 2009 года российских операторов, владеющих железнодорожным подвижным составом на праве собственности и/или финансовой аренды в количестве не менее 1 тыс. вагонов. На долю 28 компаний-членов СОЖТ в совокупности приходится более 75% парка грузовых железнодорожных вагонов, зарегистрированного на территории Российской Федерации. Основным направлением деятельности Союза является защита интересов операторского сообщества, решение проблем совершенствования нормативно-правовой и тарифной базы грузовых перевозок, технологии управления перевозочным процессом с учетом интересов всех участников рынка железнодорожных перевозок. Союз является единственной на сегодняшний день саморегулируемой организацией в железнодорожной отрасли, признанной одной из наиболее авторитетных площадок для ведения конструктивного диалога операторов подвижного состава с ОАО «РЖД» и регулирующими государственными органами.

<https://tass.ru/ekonomika/5628088>

### ТАСС; 2018.10.02; ГЛАВА СОЖТ: НЕРАВНОМЕРНОСТЬ ВЫВОЗА ГРУЗОВ ПО Ж/Д ПРИСУТСТВОВАЛА ВСЕГДА

Неравномерность вывоза грузов по железной дороге присутствовала всегда, рассказал в программе «Экономика» РЖД ТВ председатель президиума Совета операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) Игорь Ромашов, отвечая на вопрос о количестве вагонов на сети в настоящее время и о сезонных проблемах вывоза различных номенклатурных групп.

«Неравномерность вывоза грузов, она присутствовала всегда. И когда был инвентарный парк... В целом, я еще раз повторюсь, сбалансированность парка присутствует», - отметил Ромашов.

Он также добавил, что «категорически против» искусственных мер вмешательства в рынок.

«Рынок, он все сам отрегулирует. Есть спрос - есть предложение. Опять же, многое можно отрегулировать долгосрочными контрактами...», - объяснил Ромашов.

По его мнению, в случае заключения контракта, появляется гарантированная грузовая база с понятной стоимостью. Следовательно, при проблемах с вывозом грузов, перевозчик будет регулировать свой парк, приобретая (или же нет) новый подвижной состав при необходимости. Инвестиции в него будут окупаться.

В случае отсутствия таких гарантий, может возникнуть дисбаланс.

«С дополнительным парком возникает очень много вопросов: по какой стоимости возить, как содержать, непонятна его эффективность. Рынок, он регулирует себя сам за счет различных инструментов, которые в отрасли есть», - отметил Ромашов.

Глава совета директоров ООО «Трансойл» Игорь Ромашов был избран на пост председателя президиума СОЖТ в конце июня текущего года.

Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) - некоммерческая организация, объединяющая с 2009 года российских операторов, владеющих железнодорожным подвижным составом на праве собственности и/или финансовой аренды в количестве не менее 1000 вагонов. На долю 28 компаний-членов СОЖТ в совокупности приходится более 75% парка грузовых железнодорожных вагонов, зарегистрированного на территории Российской Федерации. Основным направлением деятельности Союза является защита интересов операторского сообщества, решение проблем совершенствования нормативно-правовой и тарифной базы грузовых перевозок, технологии управления перевозочным процессом с учетом интересов всех участников рынка железнодорожных перевозок. Союз является единственной на сегодняшний день саморегулируемой организацией в железнодорожной отрасли, признанной одной из наиболее авторитетных площадок для ведения конструктивного диалога операторов подвижного состава с ОАО «РЖД» и регулирующими государственными органами.

<https://tass.ru/ekonomika/5628077>

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, СОЧИ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2018.10.03; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ НЕ ХВАТАЕТ ХЛЕБА; СПАД ПЕРЕВОЗОК ЗЕРНА МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ОТМЕНЕ СКИДОК НА НИХ

Проблемы зерновиков начинают сказываться на других отраслях. На фоне снижения поставок железнодорожные перевозки зерновых в сентябре упали, по разным данным, на 4–7%. В обеих отраслях проблемы связывают с плохой погодой в портах и колебаниями цен на зерно. Железнодорожники в таких условиях официально заговорили о возможности отмены с 2019 года скидок на экспортные перевозки зерна.

ОАО РЖД наблюдает снижение перевозок зерна в августе–сентябре, рассказал в кулуарах форума «Pro//Движение.1520» директор по коммерческой деятельности монополии Алексей Шило. По его словам, падение по зерну только в сентябре уже достигло 4%. По словам топ-менеджера, в ОАО РЖД пришло «официальное письмо от Минсельхоза о том, что идет снижение урожая в этом году». «Но мы даже с учетом этого рассчитывали, что объем перевозки на железной дороге (доля железнодорожных перевозок) сохранится на уровне прошлого года»,– подчеркнул он. В Минсельхозе не ответили на запрос “Ъ”.

После прошлогоднего рекордного урожая погрузка зерна на железной дороге резко увеличилась. В январе–июле она взлетела на 51,7%, превысив 15,9 млн тонн. Однако по итогам января–сентября темпы роста замедлились до 36,9% (до 20 млн тонн). Источник “Ъ” в отрасли уточнил, что в сентябре 2017 года перевозки зерна достигали 2,1 млн тонн, в прошлом месяце – 1,95 млн тонн, то есть падение даже больше, чем говорят в ОАО РЖД, около 7%. Однако, уточняет собеседник “Ъ”, три месяца зернового года (июль–сентябрь) все еще показывают рост на 3%. Спад он связывает не с низким урожаем, а с большой длительностью конвенций (запреты погрузки в определенный адрес, часто связанные с плохими погодными условиями в порту) на Новороссийск (о других проблемах с отгрузками зерна см. также статью «Зерно прикрепляют к портам»).

Замедляются и темпы роста экспорта: с начала сезона по 27 сентября РФ вывезла зерновых на 20,5% больше, чем год назад, сообщал Минсельхоз, поставки пшеницы выросли на 33,4%. Но еще в середине сентября рост составлял 32,9% и 48% соответственно. В сентябре экспорт зерна может достичь 4,5 млн тонн, поставки пшеницы – 4 млн тонн, оценивал «Совэкон». Тогда сентябрь будет первым месяцем сезона, когда экспорт уступит данным 2017 года.

Гендиректор Института конъюнктуры аграрного рынка Дмитрий Рылько отмечает, что в первые два месяца сезона значительный объем перевозок зерна обеспечивался еще урожаем 2017 года. Но в сентябре поставки в порты Черного моря шли неровно, поясняет он, на несколько дней экспорт прерывался из-за непогоды. Кроме того, подходы судов часто сдвигались из-за реструктуризации контрактов в связи с резкими изменениями цен и недостаточным поступлением качественной пшеницы с содержанием белка 12,5%, говорит господин Рылько. Из данных «Совэкона» следует, что в начале сентября экспортные цены на российскую пшеницу 12,5% (FOB) были на уровне $223 за тонну, в середине месяца – $218, а на 28 сентября достигли $226 за тонну. Крупный экспортер подтверждает, что в сентябре перевозки зерна могли снизиться, так как порты иногда «были забиты».

Но спад погрузки может привести к тому, что ОАО РЖД не продлит аграриям скидки на экспортные перевозки на 2019 год, признал Алексей Шило. В декабре 2017 года монополия ввела этот дисконт на перевозку из 13 регионов к южным, северо-западным и дальневосточным портам до 30 июня. Скидка компенсируется из бюджета, и, по данным Минсельхоза, по льготному тарифу перевезено 3,06 млн тонн, субсидии превысили 3 млрд руб. С 3 июля ОАО РЖД продлило действие скидки до конца года, но уменьшило ее размер до 7,1%. «Цель скидки в том, чтобы сохранить долю перевозки зерна по железной дороге на уровне 2017 года,– пояснил Алексей Шило.– На 2019 год, если грузоотправители готовы сохранить объемы, мы готовы рассматривать скидку. В августе–сентябре идет снижение, поэтому, может быть, эта скидка нам будет уже не интересна». Впрочем, возможно, что сейчас эта льгота уже не слишком важна для аграриев. Один из крупных экспортеров зерна заявил “Ъ”, что смысла в скидке не видит и не считает, что ее отмена скажется на рынке.

<https://www.kommersant.ru/doc/3759033>

### RNS; 2018.10.02; ВЛАСТИ ЮЖНОЙ КОРЕИ ОСВОБОДИЛИ РОССИЙСКОЕ СУДНО «СЕВАСТОПОЛЬ»

Власти Южной Кореи освободили российское судно «Севастополь», которое было задержано в порту Пусан, сообщает ТАСС со ссылкой на посольство России в Сеуле.

«Запрет полностью снят, все южнокорейские ведомства об этом проинформированы», – сказал собеседник агентства.

По словам собеседника, судно может покинуть порт Пусан, но пока что не планирует этого делать из-за необходимости завершения ремонта.

Ранее МИД России сделал представление послу Южной Кореи в России в связи с задержанием в порту Пусан корабля «Севастополь» и потребовал отменить запрет морских властей страны на выход судна из порта.

21 августа США расширили санкции против России из-за КНДР. Тогда под ограничительные меры попала судоходная компания «Гудзон», которая является судовладельцем «Севастополя».

<https://rns.online/transport/Vlasti-YUzhnoi-Korei-osvobodili-rossiiskoe-sudno-Sevastopol-2018-10-02/>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.02; «ЗВЕЗДА» С ВВОДОМ СУХОГО ДОКА В 2020 Г ОБЕСПЕЧИТ ПОСТРОЙКУ ЛЕДОКОЛОВ «ЛИДЕР» - «РОСНЕФТЬ»

Судоверфь «Звезда» в Приморском крае с вводом в эксплуатацию сухого дока в 2020 году полностью обеспечит строительство атомных ледоколов проекта 10510 «Лидер», заявил вице-президент «Роснефти» Андрей Шишкин на конференции Offshore Marintec Russia (OMR) 2018 во вторник.

«К 2020 году мы планируем построить (на судоверфи «Звезда» ред.) самое крупное гидротехническое сооружение в России – сухой док… В нем будут строиться супертанкеры, в том числе и суда с дедвейтом более 350 тысяч тонн, а также ледовые платформы и другая морская техника для работы в Арктике. Могу смело сказать, что возможность построения «Лидера» этот док полностью обеспечивает», – сказал он.

По словам Шишкина, строящийся сейчас на «Звезде» сухой док «фактически представляет из себя второй завод». Его длина составит 485 метров, ширина – 114 метров, высота – 14,5 метров.

В сентябре в ходе церемонии заливки первого бетона в основание сухого дока глава «Роснефти» Игорь Сечин сказал, что судоверфь «Звезда» планирует сократить сроки строительства сухого дока и сдать его в 2020 году, а не в 2023 году, как планировалось изначально. После этого вице-премьер РФ Юрий Борисов сообщал журналистам, что в России будут построены три новых атомных ледокола проекта 10510 «Лидер», и что вопрос с финансовым обеспечением строительства решен.

Новые атомоходы проекта 10510 «Лидер» задуманы как самые мощные в мире атомные ледоколы, их мощность составит 120 МВт. Основными задачами новых атомоходов должны стать обеспечение круглогодичной навигации по Северному морскому пути и проведение экспедиций в Арктику. Проведение крупнотоннажных судов предполагается за счет большой ширины этих ледоколов.

Строить новые атомные ледоколы проекта 10510 будет приморский судостроительный комплекс «Звезда» в кооперации с российскими судостроителями, в том числе с петербургским Балтийским заводом, где сейчас сооружаются три универсальных атомных ледокола «Арктика», «Сибирь» и «Урал» проекта 22220.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР ЕМЕЛЬЯНЕНКОВ; 2018.10.03; АТОМ, АРКТИКА, ДИАЛОГ; МОРЕХОДЫ, ПОЛЯРНИКИ, ЭКОЛОГИ И ДЕПУТАТЫ CВЕРИЛИ КУРС С НАЦИОНАЛЬНЫМ ОПЕРАТОРОМ СЕВМОРПУТИ

В этом заголовке нет ошибки: все три слова написаны с заглавной буквы сознательно. Только так, без технократического апломба и ложного пафоса с национальной окраской, можно вести речь о расширении человеческого присутствия в Арктике, совместном использовании ее ресурсов, развитии Северного морского пути и создании для этого береговой инфраструктуры.

Хочется верить, что с такой или примерно такой внутренней установкой, если хотите, максимой-императивом, вернулись к текущим делам и заботам участники регионального форума-диалога «Сотрудничество для устойчивого развития Арктики», который состоялся на минувшей неделе в Мурманске.

Встречи в таком формате - с участием власти, бизнеса, авторитетных экспертов и активистов-экологов - проводятся под эгидой Общественного совета госкорпорации «Росатом» в разных регионах страны, и всякий раз по актуальному поводу. Нынешнюю, уже одиннадцатую по счету, было решено собрать в столице Заполярья, где базируется наш атомный ледокольный флот, и приурочить к Дню работника атомной промышленности.

Чтобы тем самым подчеркнуть: к новым полномочиям инфраструктурного оператора Севморпути, которыми правительство наделяет «Росатом», в руководстве госкорпорации и ее профильных структурах подходят с высокой ответственностью. И с первых дней готовы работать в контакте с коллегами из **минтранса**, минприроды, минобороны, Росгидромета, других федеральных ведомств, местными властями, научно-исследовательскими учреждениями, крупным бизнесом и организациями гражданского общества.

Иными словами, со всеми, кто профессионально и непредвзято погружен в эту тему. Несет перед государством и людьми ответственность за какое-то важное направление или участок работы. Обеспечивает навигацию в арктических морях и на Севморпути, авиасообщение, связь и сам факт нашего присутствия в Арктике. Кто видит здесь приложение своим знаниям, умению и средствам - сегодня или в ближайшем будущем.

И с теми, разумеется, кто здесь уже живет, работает, учится, несет военную службу, учит детей, заботится о здоровье и благополучии северян.

Приходим с воды

Глава городского округа Певек Николай Леванов, когда представлял собравшимся самый северный в России (и, как выясняется, на планете) город-порт и место, где уже в будущем году должна заработать первая в мире плавучая АТЭС - атомная теплоэлектростанция, высказался в том смысле, что блага цивилизации в их краю приходят главным образом с воды.

Когда-то, по данным Леванова, в Певеке было 17 тысяч населения, а вместе с районом - 32. Сейчас чуть больше пяти тысяч на весь округ. А территория в два-три раза больше многих областей в европейской части России. С 27 ноября по 16 января здесь совсем не видят солнечного света: почти два месяца властвует полярная ночь. Зато с середины мая и до конца июля cолнце светит круглые сутки. Если, конечно, нет облаков...

- В нашем городе, - зашел глава с неожиданной стороны, - никогда не было тротуаров. И женщины очень страдали, что не могут пройтись на шпильках. А сейчас мы активно используем в дорожном строительстве, в благоустройстве улиц и дворов монолитный бетон. Теперь и наши дети могут на роликах покататься...

А еще, признался Николай Леванов, началась капитальная реконструкция городских теплосетей - практически 100-процентная их замена. Это напрямую связано с предстоящим вводом в строй ПАТЭС «Академик Ломоносов». Она ведь должна не только электричество вырабатывать, но и обеспечивать город теплом. Так вот «Росэнергоатом» как заказчик станции и ее оператор рассудил по-хозяйски: надо вложиться и построить в городе современные теплосети, по замкнутой схеме - чтобы не провоцировать сбросов в открытую гидросеть и не отапливать тундру.

Пусть льды и вечная мерзлота живут своей жизнью, а люди и умные машины - своей.

С появлением в Певеке нового источника света и тепла связывают и другие ожидания. Ведь два реактора «Академика Ломоносова» смогут вырабатывать до 70 мегаватт электроэнергии и 300 МВт тепловой - этого хватит для города с населением 200 тысяч человек. Помимо самого Певека электричеством с ПАТЭС будут пользоваться на рудниках, приисках и производственных площадках в Чаунском и соседнем Билибинском районах Чукотки.

80 миллионов тонн может составить грузопоток в Арктике к 2024 году

Для этого, рассказал заместитель генерального директора концерна «Росэнергоатом», руководитель Дирекции по сооружению и эксплуатации ПАТЭС Виталий Трутнев, уже сейчас реконструируются действующие, а где необходимо, прокладываются новые ЛЭП, строятся электроподстанции. А кроме того, плавучий энергоблок может использоваться в качестве опреснителя - он способен ежедневно вырабатывать до 240 тысяч кубометров воды.

Для Певека и подобных мест это в любой момент может быть востребовано. Сейчас, по словам того же Николая Леванова, в городе пользуются талой водой, а до этого «пять лет жили на опресненной».

Сергей Жаворонкин из Мурманска, профессионал с большим стажем в вопросах радиологии, промышленной безопасности и гигиены труда, давний член Общественного совета «Росатома», призвал коллег дополнить тезис «Приходим в Арктику с воды» обязательным условием: приходим с головой. То есть следуем закону и здравому смыслу. И поступаем по совести, а не прикрываем собственное невежество или чье-то самоуправство и свое соглашательство фиговыми листками ведомственных инструкций.

Социолог, доцент Сибирского федерального университета Дмитрий Труфанов из Красноярска пошел дальше - предложил вместе с головой включать и сердце. Потому что Арктика - очень ранимый во всех смыслах регион. Директор Российского представительства Всемирного фонда дикой природы (WWF России) Игорь Честин проиллюстрировал это на экране. Даже при сильном увеличении составленной им карты не хватает места, чтобы указать и перечислить все уже созданные в Арктике и на Арктическом побережье, вдоль трассы Севморпути, особо охраняемые территории - заповедники, заказники, природные парки, а также места и ареалы постоянного обитания, сезонных миграций, перелетов, гнездования, нагула, деторождения зверей, птиц, морских млекопитающих...

Не надо думать, что Арктика - это большие незаселенные пространства. Тут повсюду своя жизнь. И здесь, в высоких широтах, не просто кухня мировой погоды в прямом и переносном смыслах. В Арктике, с высокой долей вероятности, - будущее нашей планеты и судьба человеческой цивилизации.

Голову включаем

Проводимый с 2014 года форум-диалог стал востребованным форматом взаимодействия между специалистами атомной отрасли и представителями общественности. В этот раз в Мурманске собрались более 300 экспертов, представителей федеральных и местных органов власти, российских и зарубежных экологических организаций. В рамках пленарной дискуссии «Арктика: развитие, экология, ответственность» были обнажены ключевые проблемы и ожидания от масштабной программы, которая намечена к реализации.

Заместитель главы «Росатома» Вячеслав Рукша, он же руководитель формируемой сейчас дирекции Северного морского пути, напомнил, что нынешним летом Госдума приняла в первом чтении законопроект, определяющий полномочия в сфере развития и функционирования Севморпути и прилегающих территорий. Предлагается на основании закона сосредоточить в ведении одного инфраструктурного оператора - им определена госкорпорация «Росатом» - ряд ключевых компетенций, в том числе в сфере судоходства, безопасности мореплавания, развития портовой и энергетической инфраструктуры на трассах Севморпути и прилегающих территориях, а также в области обеспечения необходимых при этом сервисов.

Тем же законопроектом предусмотрено, что полномочия по нормативно-правовому регулированию судоходства в Арктике, выполнение международных обязательств Российской Федерации, контрольно-надзорные функции, в том числе утверждение стандартов и требований, связанных с безопасностью мореплавания, и другие осуществляет **Минтранс** России.

Как сообщил Вячеслав Рукша, уже в первом квартале 2019 года «Росатом» может предложить план развития инфраструктуры Северного морского пути в целом. Исходным толчком для работы в этом направлении стало поручение Совета безопасности от декабря 2017 года - дать свое видение, каким ожидается в ближайшие 5-10 лет развитие грузопотока в Арктике и какая инфраструктура, флот, кооперация здесь потребуются.

- В основном это добыча природных ресурсов, их вывоз, что важно для решения внутренних задач, и поставки на внешние рынки - прежде всего Азиатско-Тихоокеанского региона, - констатировал Вячеслав Рукша на пленарном заседании форум-диалога.

По его данным, к 2024 году грузопоток в Арктике может вырасти до 80 миллионов тонн. Чтобы с этим справиться, необходимы мощные суда и арктический ледокольный флот.

- Это такая работа, где цель общая, а задачи у каждого свои. Нормотворчество, стандарты - все остается за **минтрансом** и его структурами, - разделил сферы ответственности руководитель дирекции Севморпути. - Наша вахта - создание своеобразной «ледовой дороги», которая позволяла бы даже в самых тяжелых условиях развивать проекты арктической зоны.

Ранее сообщалось, что на создаваемую в структуре «Росатома» дирекцию Севморпути будут возложены следующие функции: реализация государственной политики и стратегия развития СМП; взаимодействие с регионами и органами власти; управление проектами развития; целеполагание и контроль достижения ключевых показателей деятельности предприятий; реализация государственных функций и услуг. В ведении дирекции также останутся управление атомным ледокольным флотом, содержание и поддержание существующей инфраструктуры.

Открытый диалог с экологами стал нормой в «Росатоме». В этот раз активистам норвежского объединения «Беллона» дали возможность рассмотреть изнутри плавучий энергоблок «Академик Ломоносов». Оказавшись внутри, гости из Норвегии получили подтверждение, что в один из двух реакторов ПЭБ ядерное топливо уже загружено и начаты подготовительные процедуры к такой же операции на втором. А затем, побывав в машинном отделении, на центральном пульте управления, в каютах, на мостике и вертолетной палубе, смогли увидеть, как это уже работает, и понять, как должно функционировать в составе плавучей атомной теплоэлектростанции в Певеке.

Двухдневная программа форума-диалога в Мурманске вобрала в себя мероприятия разного формата, включая технический тур на судоремонтный завод «Нерпа» и производство по выгрузке отработанного ядерного топлива из хранилища ПТБ «Лепсе», а также посещение атомного ледокола «50 лет Победы» и плавучего энергоблока ПАТЭС «Академик Ломоносов». В те же дни с участием депутатов Государственной Думы, членов Совета Федерации и депутатов заксобраний были проведены парламентские слушания «Обеспечение государственных интересов Российской Федерации и развитие международного сотрудничества в Арктике».

А завершающим информационным аккордом стало заседание Арктического клуба, который совместно подготовили и провели в рамках мурманского форума Союз журналистов России и госкорпорация «Росатом». В работе приняли участие губернатор Мурманской области Марина Ковтун, известный в прошлом дипломат, а ныне член Совета Федерации Сергей Кисляк, руководитель дирекции строящейся плавучей атомной электростанции Концерна «Росэнергоатом» Виталий Трутнев, епископ Нарьян-Марский и Мезенский Иаков.

Модераторам на этом заседании стал председатель Союза журналистов России Владимир Соловьев, а главной темой - взаимодействие медиасообщества, общественности и власти при освоении Арктики. В прямом диалоге с законодателями и журналистами Вячеслав Рукша рассказал, в частности, о программе и сроках ввода в строй новых ледоколов. По его словам, чтобы обеспечить безопасность мореплавания по Севморпути и круглогодичную навигацию в восточном секторе Арктики, необходимо построить три ледокола на сжиженном природном газе, атомоходы ЛК-60 (первые три уже строятся на Балтийском заводе) и три мощнейших ледокола «Лидер», способных преодолевать льды толщиной в два человеческих роста. Как уже сообщала «РГ», в начале сентября вице-премьер Юрий Борисов объявил, что новые атомоходы проекта 10510 «Лидер» будет строить ССК «Звезда» в Приморье (город Большой Камень рядом с Владивостоком).

На вопрос о том, почему именно «Росатом» решено наделить функциями оператора Севморпути, Вячеслав Рукша ответил ожидаемо, как профессионал в своей области: «Тут формируется особая транспортная система. Должны быть и соответствующие мощные суда, и арктический ледокольный флот. Все это требует координации - как технологической, так и просто диспетчеризации».

А момент стратегический, с учетом интересов и возможностей государства, отразил два дня спустя Сергей Кириенко - как первый заместитель руководителя администрации президента России и председатель Наблюдательного совета ГК «Росатом».

«Атомщики - это особая гордость нашей страны. Вы решаете стратегические задачи, связанные с укреплением обороноспособности государства и обеспечением энергетической безопасности», - отметил он в поздравлении к Дню работника атомной промышленности и связал это с новой масштабной задачей в отношении Севморпути. «То, что «Росатому» и дальше будет принадлежать ключевая роль в развитии этого региона, доказывает, что государство высоко оценивает результаты нашей работы в Арктике», - заключил Сергей Кириенко.

Прямая речь

Евгений Никора, заместитель губернатора Мурманской области:

- Мурманская область сотрудничает с «Росатомом» давно и эффективно. Госкорпорация на территории нашей области представлена четырьмя направлениями деятельности: электрогенерация - Кольская АЭС, работа в Арктике - «Атомфлот», гарантирующий поставщик электроэнергии в Мурманской области - «Атомэнергосбыт» и утилизация радиоактивных отходов - «СевРАО». Кроме того, мы сейчас обсуждаем еще ряд проектов, связанных с разработкой горнорудной базы в Мурманской области и работой «РосРАО» в качестве единого федерального оператора по отходам 1-го и 2-го классов опасности.

Владимир Соловьев, председатель Союза журналистов России:

- В Союзе журналистов считают, что пока материалов об Арктике, Северном морском пути, жизни людей на Крайнем Севере недостаточно. Поток их должен вырасти многократно. Поэтому и создан Арктический клуб. Мы будем это развивать, будем создавать сайт, наполнять его, будем проводить такие встречи и форумы. По сути, мы хотим сделать такой информационный портал, куда наши коллеги могли бы присылать информацию об Арктике и откуда другие могли бы такую информацию черпать. Причем не только коллеги, но и властные структуры.

Нильс Бёмер, генеральный менеджер Международного экологического объединения «Беллона» (Норвегия):

- «Росатом» сдержал обещание, которое было дано в мае 2018 года, когда плавучий атомный энергоблок «Академик Ломоносов» буксировали в Мурманск вдоль побережья Норвегии. Тогда было разрешено подойти и рассмотреть его с воды. Но только снаружи. Как нам объяснили, внутрь попасть было нельзя по соображениям безопасности, которая должна обеспечиваться при морской транспортировке.

А теперь мы смогли побывать не только на палубе и внутри нового для «Росатома» объекта, но и увидели практические результаты нашего взаимодействия в другом проекте, который долгое время оставался проблемным. Это плавбаза «Лепсе» с облученным ядерным топливом, которое осталось еще с советских времен. «Лепсе» была предметом серьезного беспокойства не только жителей Мурманска, но и у нас в Норвегии. Теперь объект переведен в контролируемое состояние, а ядерное топливо начинают выгружать. Открытость, которую демонстрирует в таких делах «Росатом», мы приветствуем.

Тем временем

Межведомственный центр по обеспечению судоходства на Северном морском пути предлагается создать как только будет принят закон о национальном операторе СМП. Об этом сообщил на форуме в Мурманске Николай Монько, и.о. директора ФГКУ «Администрация Северного морского пути» (образована в форме государственного казенного учреждения в марте 2013 года и продолжает действовать).

«Для обеспечения безопасности перевозок предлагается создать межведомственный центр по обеспечению судоходства на Северном морском пути», - сказал Монько. По его словам, в состав центра должны входить представители операторов ледокольного флота, специалисты в области навигационно-географического обеспечения, капитаны морских портов СМП, представители поисково-спасательных служб, научно-оперативная группа института Арктики и Антарктики (Санкт-Петербург), представители лоцманских организаций и основные грузоотправители.

«Основной задачей такого центра должен стать контроль за плаванием судов в акватории СМП, - пояснил журналистам Николай Монько. - Однако создание такой структуры целесообразно только после принятия закона об операторе Севморпути».

<https://rg.ru/2018/10/02/sostoialsia-forum-dialog-sotrudnichestvo-dlia-ustojchivogo-razvitiia-arktiki.html>

### ТАСС; 2018.10.02; АВИАСООБЩЕНИЕ МОСКВА - ПСКОВ СТАНЕТ ЕЖЕДНЕВНЫМ С 1 МАРТА 2019 ГОДА

Крупнейшая в Южном федеральном округе ростовская авиакомпания «Азимут» запустит ежедневные рейсы по маршруту Москва - Псков с 1 марта 2019 года. Об этом сообщил журналистам губернатор Псковской области Михаил Ведерников по итогам рабочего совещания о развитии авиасообщения в регионе, в котором принял участие председатель совета директоров АО «Авиакомпания Азимут» Павел Удод.

Псковский аэропорт Кресты принял рейс по маршруту Москва - Псков. На взлетно-посадочной полосе приземлился самолет авиакомпании «Азимут», пришедшей на смену «Псковавиа», летный сертификат которой был приостановлен с апреля.

«Мы проговорили с руководством авиакомпании «Азимут», что с 1 марта будут ежедневные полеты. Это первая часть. Вторая часть связана с субсидированием из областного и федерального бюджета, мы проговорили возможность со следующего года начало полетов в Краснодар и рассматриваем ряд других регионов. Но эта тема будет зависеть от того, как пройдут наши переговоры с **Минтрансом** и с **Росавиаци**ей», - сказал Ведерников.

В ходе совещания председатель совета директоров «Азимута» отметил, что компания видит «достаточно серьезные перспективы региона». «С марта месяца у нас твердые планы по ежедневному рейсу [Москва-Псков]. Мы отчетливо понимаем, что именно ежедневные рейсы будут более эффективны», - сказал Удод.

Он также добавил, что авиакомпания «Азимут» рассчитывает в следующем году начать программу полетов из Пскова в Краснодарский край, в соответствии с программой субсидирования перевозок, «которая существует на федеральном уровне и эффективно работает в случае софинансирования из регионального бюджета». «Технических проблем для начальных полетов мы не видим. Южное направление наиболее востребовано для отдыха людей, это емкие направления, при формировании рейсов по расписанию формируется устойчивый пассажиропоток. Краснодар - это основное направление, непосредственно сам Краснодарский край, большая часть Черного моря», - пояснил глава совета директоров авиакомпании.

По его словам, в следующем году, когда начнутся регулярные авиаперевозки между Псковом и Москвой, будет изменено расписание рейса. «С началом регулярного рейса будет изменено расписание, такая схема заложена в наше расписание и утверждена. Самолет будет ночью стоять здесь, в аэропорту Пскова, вылетать он будет около 7 часов утра и прилетать сюда он будет в районе 10-11 часов вечера. Нам здесь придется организовать условия отдыха экипажа», - сказал Удод.

<https://tass.ru/ekonomika/5627312>

### ТАСС; 2018.10.02; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА МАХАЧКАЛЫ ВЫРОС ПОЧТИ НА 19% ЗА 9 МЕСЯЦЕВ 2018 ГОДА

Пассажиропоток аэропорта Махачкалы за девять месяцев текущего года вырос на 19% и составил более 923 тыс. человек. Об этом сообщила журналистам помощник гендиректора аэропорта Камила Гамзатова.

«Пассажиропоток международного аэропорта Махачкалы с января по сентябрь включительно 2018 года увеличился на 19% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 923 тыс. 480 пассажиров», - сказала Гамзатова.

По ее словам, на 15% увеличилось количество авиавылетов. «Данный показатель в этот период составил 6 тыс. 601 рейс», - уточнила Гамзатова.

Как сообщалось ранее, председатель правительства Дагестана Артем Здунов заявил, что аэропорт Махачкалы до конца текущего года планирует увеличить пассажиропоток до 1,2 млн человек, что почти на 200 тыс. пассажиров больше по сравнению с прошлым годом. По его словам, за прошедший год открыты новые маршруты из Махачкалы в Казань, Ростов-на- Дону, Краснодар.

Ранее гендиректор аэропорта Арсен Пирмагомедов сообщил ТАСС, что в 2018 году аэропорт Махачкалы планирует нарастить пассажиропоток почти на 5% за счет увеличения маршрутной сети. По мнению Пирмагомедова, пассажиропоток увеличится за счет «общего естественного развития рынка авиаперевозок, а также за счет расширения маршрутной сети полетов и увеличения частот полетов по уже существующим направлениям».

Единственный аэропорт

Аэропорт Махачкалы - единственный аэропорт Дагестана. После реконструкции взлетно-посадочной полосы в 2014 году воздушная гавань с каждым годом улучшает основные показатели. В 2017 году в аэропорту Махачкалы было перевезено рекордное количество пассажиров - 1,068 млн, что на 23% больше показателей 2016 года. С мая 2017 года аэропорт получил допуск к приему и выпуску широкофюзеляжных самолетов Boeing-767-200, Boeing-767-200ER, Boeing-767-300 и Boeing-767-300ER, а также Airbus A-330-200 и их модификаций.

В феврале 2018 года международный аэропорт Махачкалы признан лучшим аэропортом в категории «Региональный проект Северо-Кавказского федерального округа» по версии экспертов премии «Воздушные ворота России». Пропускная способность аэропорта на внутренних рейсах - 200 пассажиров в час, на международных - 60 пассажиров в час. Отсюда выполняются рейсы в Москву (8-10 вылетов в день), Санкт-Петербург (ежедневно), Сургут, Ростов-на-Дону, Сочи, Минеральные Воды, Краснодар, а также в города Казахстана, Турции и ОАЭ.

Кроме того, ведется строительство международного терминала махачкалинского аэропорта стоимостью около 1 млрд рублей. Его планируется завершить в конце 2018 года, а в третьем квартале 2019 года терминал будет введен в эксплуатацию. Пропускная способность его составит 190 человек в час, прилетающие и вылетающие пассажиры будут обслуживаться одновременно. Общая площадь здания составит более 8 тыс. кв. метров.

<https://tass.ru/severnyy-kavkaz/5625787>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.02; ЦЕНЫ НА ТОПЛИВО В КРУПНЕЙШИХ АЭРОПОРТАХ ВОСТОКА РФ В СЕНТЯБРЕ ВЫРОСЛИ В СРЕДНЕМ НА 1%

Цены на авиакеросин в пяти крупнейших аэропортах Сибири и Дальнего Востока в сентябре изменились разнонаправленно, а в среднем выросли на 1%, следует из материалов **Росавиаци**и.

В новосибирском аэропорту «Толмачево» оператор «Новапорт-ГСМ» поднял цену на 1,1% - до 44,15 тыс. рублей за тонну (здесь и далее - без НДС). Второй оператор - «Газпромнефть-Аэро Новосибирск» - цену сохранил на уровне 43,66 тыс. рублей за тонну.

Оператор «РН-Аэро» в красноярском аэропорту «Емельяново» снизил цену на авиакеросин на 1,4% - до 43,65 тыс. рублей за тонну. Снижение происходит второй месяц подряд, в августе цена снизилась на 5,8%.

Операторы аэропорта Иркутска - «ТЗК Иркутск» и «ВСТК» - цены не изменили, сохранив на уровне 49,51 тыс. рублей и 44,1 тыс. рублей соответственно.

В хабаровском аэропорту «Новый» оба оператора (ОАО «Хабаровский аэропорт» и ООО «ТЗК-Аэро») повысили цену синхронно на 1,9% - до 47,32 тыс. рублей. В августе эти операторы также действовали синхронно, снизив цену на 3,6%.

В аэропорту Владивостока «Кневичи» ООО «ТЗК ДВ» подняло цену на 4,9% (до 51,95 тыс. рублей), ООО «РН-Аэро» - на 1,8% (до 50,53 тыс. рублей), ООО «Аэрофьюэлз Камчатка» цену не изменило (55,18 тыс. рублей).

Среди остальных сибирских и дальневосточных аэропортов наибольший рост цен на авиатопливо зафиксирован в камчатском аэропорту «Пахачи» (на 15,1% - до 83,09 тыс. рублей, оператор ОАО «Камчатское авиапредприятие») и в аэропорту «Талакан» (на 14,4% - до 57,65 тыс. рублей, оператор ОАО «Аэропорт Сургут»).

Наиболее существенное снижение цен отмечено в камчатском аэропорту «Манилы» - на 6%, при этом цена за тонну авиакеросина здесь осталась самой высокой среди аэропортов Сибири и Дальнего Востока - 88,66 тыс. рублей.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.02; ЦЕНЫ НА АВИАТОПЛИВО В ПЕТЕРБУРГЕ И КАЛИНИНГРАДЕ В СЕНТЯБРЕ ОСТАЛИСЬ БЕЗ ИЗМЕНЕНИЙ

Стоимость авиатоплива в аэропортах «Пулково» (Санкт-Петербург) и «Храброво» (Калининград) в сентябре не изменилась относительно августа, свидетельствует статистика **Росавиаци**и.

В сентябре АО «Совэкс», осуществляющее заправку самолетов в аэропорту «Пулково», отпускало тонну топлива за 48,55 тыс. рублей без НДС. В августе тонна топлива в Петербурге также стоила 48,55 тыс. рублей без НДС.

В аэропорту «Храброво» в сентябре АО «Авианефть» отпускало тонну топлива за 47 тыс. рублей без НДС, как и в августе.

При этом, по данным **Росавиаци**и, за январь-сентябрь 2018 года стоимость авиатоплива в «Пулково» выросла на 7,9%, в «Храброво» - на 4,7%.

Согласно данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», 51,28% уставного капитала АО «Авианефть» принадлежит самой компании, еще 48,72% владеет ликвидируемое ЗАО «Рос & Нефть». Уставный капитал этого ЗАО на 25% принадлежит ПАО НК «Роснефть» (MOEX: ROSN), еще на 25% - «дочке» ПАО «ЛУКОЙЛ» (MOEX: LKOH) ООО «ЛУКОЙЛ-КМН», 50% владеет АО «Роснефтегаз».

АО «Совэкс» через ООО «ТЗК «Северо-Запад» в равных долях владеют «Газпромнефть-Аэро» и ООО «ЛУКОЙЛ-Аэро».

«Пулково» по пассажиропотоку занимает 4-е место в России. Пассажиропоток аэропорта в январе-августе 2018 года составил 12 млн 153,915 тыс. человек, что на 11,1% превысило результат аналогичного периода 2017 года. Аэропорт «Пулково» в конце апреля 2010 года передан в управление ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС), которое выступает концессионером его реконструкции.

АО «Аэропорт «Храброво» по итогам 8 месяцев 2018 года увеличил пассажиропоток на 18%, до 1,455 млн человек. В настоящее время владельцем АО является компания «Новапорт».

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.02; ТОПЛИВО В АЭРОПОРТУ СТАВРОПОЛЯ В СЕНТЯБРЕ ПОДОРОЖАЛО НА 2,3%, В МИНВОДАХ ЦЕНЫ НЕ ИЗМЕНИЛИСЬ

Стоимость авиатоплива в аэропорту «Ставрополь» в сентябре увеличилась на 2,3% относительно августа текущего года, свидетельствуют данные **Росавиаци**и.

В августе тонна керосина стоила 43,626 тыс. рублей (без НДС), в сентябре цена на него поднялась до 44,623 тыс. рублей.

Цены на авиатопливо во втором аэропорту Ставропольского края - «Минеральные Воды» - не изменились: тонна керосина в августе и сентябре стоила 45,142 тыс. рублей (без НДС).

Международный аэропорт «Минеральные Воды» - крупнейший авиаузел Северо-Кавказского федерального округа. В 2017 году обслужил 2,2 млн пассажиров, что на 27% больше, чем годом ранее. Входит в аэропортовый холдинг «Новапорт» Романа Троценко.

АО «Международный аэропорт Ставрополь» в 2017 году обслужило 356,2 тыс. пассажиров, что на 8,5% больше, чем в 2016 году. По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», 51,2% уставного капитала общества принадлежит Минимущества Ставрополья, 48,8% владеет ООО «Авиасервис» (Москва).

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.02; ЦЕНЫ НА ТОПЛИВО В АЭРОПОРТУ СОЧИ В СЕНТЯБРЕ СНИЗИЛИСЬ НА 1,4%, В КРАСНОДАРЕ - НА 0,8%

Стоимость авиатоплива в двух крупнейших аэропортах Краснодарского края - Сочи и Краснодаре - снизилась на 1,4% и 0,8% соответственно, сообщается в материалах **Росавиаци**и.

Так, в августе тонна топлива от поставщика керосина в аэропорт Сочи - ООО «Базовый авиатопливный оператор» (БАТО) - составляла 49,347 тыс. рублей, а в сентябре - 48,633 тыс. рублей.

В аэропорт Краснодара «Базовый авиатопливный оператор» в сентябре поставлял керосин по 47,775 тыс. рублей за тонну, тогда как в августе стоимость топлива составляла 48,156 тыс. рублей.

Аэропорты Сочи и Краснодара входят в группу «БазЭл Аэро» вместе с аэропортовым комплексом Анапы.

«БазЭл Аэро» управляет аэропортовыми активами холдинга «Базовый элемент» («БазЭл»), является совместным предприятием «БазЭла», Сбербанка (MOEX: SBER) России и Changi Airports International («дочка» Changi Airport Group).

ООО «Базовый авиатопливный оператор» (БАТО) работает на рынке авиатопливообеспечения с марта 2009 года, осуществляет заправку пассажирских и грузовых воздушных судов российских и иностранных авиакомпаний в аэропортах Краснодара, Анапы, Геленджика, Сочи. По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», компания принадлежит ООО «РН-Аэро» (Москва, дочерняя компания НК «Роснефть» (MOEX: ROSN)).

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.02; АЭРОПОРТ «ЖУКОВСКИЙ» УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК В СЕНТЯБРЕ НА 210%, ДО 133,5 ТЫС. ЧЕЛОВЕК

Аэропорт «Жуковский» увеличил пассажиропоток в сентябре 2018 г. на 210% по сравнению с тем же месяцем прошлого года, до 133,5 тыс. человек, говорится в сообщении оператора аэропорта АО «Рампорт Аэро».

Самым популярным направлением в прошлом месяце был Симферополь, на втором месте - Минск.

20 сентября началось сотрудничество аэропорта с таджикским национальным перевозчиком Somon Air, напоминает «Рампорт Аэро»: авиакомпания выполняет рейсы в Душанбе и Куляб. С 24 сентября полеты в Куляб также открыл крупнейший авиационный партнер аэропорта - «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL).

За девять месяцев «Жуковский» обслужил 872 тыс. пассажиров - в два раза больше, чем за весь 2017 год. «Сохранение текущих показателей по пассажиропотоку позволит «Жуковскому» в ближайшее время выйти на операционную безубыточность», - отмечается в сообщении.

Аэропорт «Жуковский» открылся в середине 2016 г. Обслуживает рейсы российских авиакомпаний «Уральские авиалинии» и Pegas Fly, киргизских Avia Traffic Company и Air Manas, таджикской Somon Air, белорусской «Белавиа», турецких Onur Air и SunExpress. Полеты выполняются в основном в страны СНГ.

Владелец аэропорта - АО «Рампорт Аэро», 75% минус 1 акция которого принадлежат литовскому авиахолдингу Avia Solutions Group (напрямую и через аффилированные структуры), 25% - у «Ростеха» (через дочернее ОАО «ТВК «Россия»).

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.02; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С 3 НОЯБРЯ ОТКРЫВАЮТ ПРЯМОЙ РЕЙС СОЧИ-БАКУ

 ноября 2018 года начинает полеты по маршруту Сочи-Баку-Сочи, говорится в сообщении компании.

«Прямые рейсы будут выполняться на самолетах А320 раз в неделю по субботам. Время вылета из Сочи - 18:30 (по местному времени), прилет в Баку - 21:20 (время местное)», - отмечается в информации.

«Уральские авиалинии» входят в топ-5 российских авиакомпаний по объему перевозок. Компания базируется в екатеринбургском «Кольцово», московском «Домодедово» и петербургском «Пулково». Крупнейший акционер компании - ее генеральный директор Сергей Скуратов.