**04 ОКТЯБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2018.10.03; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОРАБАТЫВАЕТ МЕРЫ ПО СТАБИЛИЗАЦИИ ЦЕН НА АВИАТОПЛИВО

Правительство РФ прорабатывает меры по стабилизации цен на авиатопливо, но решение еще не принято, сообщил ТАСС вице-премьер Дмитрий Козак.

«Мы прорабатываем этот вопрос, но решение еще не принято», - сказал он.

Зам**министра транспорта** РФ Александр **Юрчик**, курирующий авиацию, в конце августа говорил, что стоимость авикеросина, по подсчетам **Минтранса**, выросла на 30% с начала 2018 года.

По словам **министра транспорта** РФ Евгения **Дитрих**а, его ведомство предложило правительству и Минфину частично компенсировать авиакомпаниям дополнительные расходы из-за роста цен на авиатопливо, чтобы не допустить удорожания билетов. Потери авиакомпаний в этом году из-за скачка цен на топливо оцениваются в 50 млрд рублей, возместить предлагается 22,5 млрд рублей.

Федеральная антимонопольная служба России планировала обсудить с авиакомпаниями возможность изменения формулы цены закупки авиатоплива, чтобы привязать ее к внутренним ценам, а не мировым. Авиаперевозчики, как правило, покупают топливо по внебиржевым ценам с учетом формульного ценообразования, привязанного к котировкам на мировых биржах. Таким образом, цена на топливо для компаний зависит от мировой конъюнктуры, а не от внутренней.

<https://tass.ru/ekonomika/5631922>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.03; МАГИСТРАЛЬНЫЙ ПЛАН

Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань планируется начать в 2019 году. Параллельно с ВСМ собираются строить скоростную автомобильную трассу.

К первому этапу строительных работ на проекте высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) «Москва - Казань» планируется приступить в 2019 году.

Как сообщил журналистам **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих** в кулуарах форума «PRO//Движение.1520», **Минтранс** ранее уже начал совместно с Москвой проработку по подготовке территории строительства.

«У нас уже есть задел», - добавил глава **Минтранса**.

ВСМ «Москва - Казань» предполагается проложить по территории 7 субъектов РФ, где проживает более 25 млн человек. Российско-китайский консорциум в составе ОАО «Мосгипротранс», ОАО «Нижегородметропроект» и China Railway Eryuan Engineering Group завершает проектные работы по ВСМ. Меморандум о формах сотрудничества, модели финансирования проекта ВСМ Москва-Казань как приоритетного участка евразийского транспортного коридора Москва-Пекин был подписан в 2015 году в Москве.

Общая стоимость проекта составляет около 1 трлн 7 млрд рублей, из которых 700 млрд рублей, как ожидается, составит капитальный грант.

«В модели, которую представляют РЖД, его безвозмездно должно предоставить государство», - сообщал в сентябре Алан **Лушников**, занимавший тогда пост замглавы **Минтранса**. Кроме того, по его словам, предусмотрены «200 млрд рублей инвестиций РЖД - капитализируемый заем, остальное должен привлечь частный бизнес».

«Сейчас идет обсуждение проекта магистрального плана. Его проект внесен министерством экономического развития в правительство. Там есть проект ВСМ «Москва - Гороховец»: дорога идет по новым путям, а от Гороховца (Владимирская область) заходит в Нижний Новгород по существующей железной дороге», - уточнял чиновник.

Фактически новая линия пойдет от города Железнодорожного (Подмосковье), до которого будут проложены дополнительные пути из центра столицы. Стоимость работ оценивается примерно в 621 млрд 500 млн рублей, из них 200 млрд рублей придется на капитальный грант из федерального бюджета, 200 млрд рублей - на средства РЖД, остальное - частные деньги, сообщал **Лушников**.

Кстати, в ВТБ уже заявили о наличии средств на строительство первого участка ВСМ.

«Инвесторы выстроились в очередь», - цитирует «Коммерсантъ» первого заместителя президента, председателя правления ВТБ Юрия Соловьева.

Инвестировать средства в создание высокоскоростной магистрали «Москва-Казань» предлагалось участникам «списка Белоусова». В этот список входят крупные частные горно-металлургические и химические компании, часть прибыли которых помощник президента РФ Андрей Белоусов предложил перенаправить на исполнение майских указов главы государства.

Строительство ВСМ было предложено инвесторам в числе двух масштабных железнодорожных проектов (второй - строительство транспортного перехода на Сахалин с возведением порта на острове).

Магистральный план рассматривался 24 сентября на заседании президиума совета по приоритетным проектам под председательством премьер-министра РФ Дмитрия Медведева. Он сопряжен с долгосрочной программой развития «Российских железных дорог» до 2025 года.

В то же время, в магистральный план и перечень проектов для «списка Белоусова» пока не попала высокоскоростная магистраль Екатеринбург-Челябинск.

Вместе с тем, по словам **Лушников**а, инвестирование в этот проект с уральским бизнесом обсуждают региональные власти, которые заявили «о готовности поделиться с концессионером тем эффектом, который они как выгодоприобретатели получат от создания линии и объединения Екатеринбурга и Челябинска в единую агломерацию».

«Есть расчеты экономического эффекта и весь его на диапазоне 10 лет регионы готовы отдать концессионеру», - отмечал чиновник.

Между тем параллельно с проектом строительства ВСМ «Москва-Казань» Автодор планирует реализовать проект по строительству скоростной автомобильной трассы Москва - Нижний Новгород - Казань.

Как сообщил журналистам председатель правления госкомпании Сергей Кельбах, ГК «Автодор» намерена в октябре объявить конкурс на выполнение предпроектных работ по строительству новой трассы.

«Приступаем уже к предпроектным проработкам. В плане закупок на этот год предпроектные работы, планировочные решения уже стоят. Сейчас в первых числах октября будет объявлен конкурс», - сказал Кельбах.

По его словам, участок автомобильной дороги «Москва - Нижний Новгород - Казань» попал в шестилетний план деятельности госкомпании и является составной частью коридора «Европа - Западный Китай».

Он уточнил, что речь идет о строительстве участка новой автодороги «Москва - Нижний Новгород - Казань» протяженностью 729 км.

«Трассировку мы знаем, она пройдет севернее Нижнего Новогорода», - добавил он, отметив, что работы, которые заказывает госкомпания, разбиты на три участка.

Председатель правления госкомпании сообщил, что способ реализации строительства - концессионные соглашения, при этом внебюджетные средства ,согластно пессимистичному прогнозу, запланированы минимум на уровне 30%

«По сдержанным, но оптимальным (оценкам - ИФ) - около 39%, от 30% до 40%». «Закончим (строительство - ИФ) в 2024 году», - добавил Кельбах.

При этом он отметил, что планируемая ВСМ «Москва - Казань» и автодорога, о которой идет речь, совпадают «по общему направлению».

«Но на стадии финансово-экономического обоснования мы внимательно изучили грузопоток, пассажиропоток – то есть, взаимовлияние ВСМ на скоростную дорогу «Москва-Казань» и наоборот. Эти дороги – железная и автомобильная – несут совершенно разую нагрузку. Взаимное влияние, конечно, есть, но оно совершенно невелико. Потому что ВСМ - это перевозка пассажиров, а автомобильная дорога - это грузовой трафик в первую очередь», – пояснил Кельбах, напомнив, что в зоне Ногинска и Балашихи «мы вообще идем в одном створе».

В **Минтрансе** оценили стоимость строительства автотрассы «Москва - Казань» в 540-550 млрд рублей. При этом, уточнил журналистам первый заместитель **министра транспорта** РФ Иннокентий Алафинов в кулуарах форума «Интеллектуальные транспортные системы России», в эту сумму не включено строительство обхода города Тольятти, который имеет самостоятельное транспортное значение.

По словам Алафинова, из этих средств не менее 30% составят частные инвестиции.

«Опыт такой по РФ есть, у нас госкомпания («Автодор» - ИФ) заканчивает создание новой дороги Москва - Санкт Петербург, протяженность приблизительно одинаковая, стоимостные параметры тоже понятны, объемы вложений понятны, опыт есть», - сказал замминистра.

При этом он подчеркнул, что сомнений в возможности реализации этого проекта уже не возникает, «при условии, если начнем очень оперативно, уже буквально с конца декабря в активной фазе», и подтвердил, что дорога будет построена в шестилетний период.

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.03; КУДРИН ПРЕДЛОЖИЛ ПЕРЕДАТЬ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ИЗ ФНБ В ФОНД РАЗВИТИЯ

Глава Счетной палаты РФ Алексей Кудрин предложил вывести из Фонда национального благосостояния (ФНБ) инфраструктурные проекты, в которые инвестированы его средства, и передать их в создаваемый Фонд развития.

«Я предлагаю еще раз взглянуть, с учетом новой роли ФНБ, в условиях, когда отсутствует Резервный фонд, и принять решение, какие активы могут считаться ликвидными и их можно быстро продать на рынке, а какие просто нужно предать в другие фонды, например, в Фонд развития, который сейчас создается и конкретно будет посвящен созданию инфраструктурных объектов», – заявил Кудрин журналистам.

По его словам, после ликвидации Резервного фонда его роль взял на себя ФНБ, и теперь средства этого фонда стоит инвестировать только в высоколиквидные инструменты, из которых Минфин при необходимости сможет в любой момент выйти. «Здесь нет проблемы. Просто нужно разделить системы управления: как ФНБ, так и в фонд развития, который должен такими проектами инфраструктурными управлять», – сказал он.

Передача проектов из ФНБ приведет к сокращению объема фонда. Однако, по мнению главы Счетной палаты, это не проблема, поскольку текущее пополнение фонда в рамках бюджетного правила будет происходить быстрее.

Кудрин признал, что пока правительство не обсуждает это предложение. «Это просто моя идея», – сказал он.

По информации Минфина РФ, в августе средства ФНБ были размещены в облигации российских эмитентов, связанные с реализацией самоокупаемых инфраструктурных проектов в размере 112,6 миллиарда рублей и 4,113 миллиарда долларов. В том числе РЖД получает средства ФНБ на развитие БАМа и Транссиба. Кроме того, в августе Минфин размещал средства ФНБ на депозиты в ВЭБе для финансирования проектов приобретения и обновления вагонов метро и строительства нового аэропортового комплекса в Саратове.

### ИНТЕРФАКС - ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2018.10.03; ОБЩЕСТВЕННАЯ ПАЛАТА РАСКРИТИКОВАЛА ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЕ ГОСПРОГРАММЫ

Секретарь Общественной палаты (ОП) России Валерий Фадеев назвал реализуемые на Дальнем Востоке госпрограммы "формально-бухгалтерскими".

"Очень низкий КПД у этих программ. Много критики вызывают эти программы со стороны Общественной палаты и не только. Президент страны жестко недавно критиковал их реализацию. Считаю, и это показало сегодняшнее обсуждение, эти программы - бюрократические, исходят из понимания того что, что нужно делать формально. Почти бухгалтерские понимания", - заявил он журналистам в среду в Южно-Сахалинске, где ОП проводит форум, посвященный проблемам развития Дальнего Востока.

"Я говорил сегодня (на форуме ОП - ИФ), что все эти программы должны исходить из интересов людей. Не бухгалтерии, не федерального бюджета, а интересов всех людей, которые здесь живут. Что будет с рабочими местами, предприятиями, что будет с потребностью в специалистах, а значит с образованием. Вот какие надо программы строить - содержательные, а не формально-бухгалтерские", - отметил В.Фадеев.

Он добавил, что на форуме поднимался вопрос о том, что "большие и красивые инвестиционные проекты", реализуемые в рамках территорий опережающего развития и свободного порта Владивосток, порой "разрушают здесь жизнь, даже так бывает".

В частности, приморские общественники на форуме подняли вопрос экологической катастрофы в Находке, где в местном порту отгружают крупные партии угля. Под слоем угольной пыли оказалась красивая гавань, куда летом на отдых приезжали туристы, разбивая палаточные городки. Сейчас поток туристов туда сократился. Аналогичная ситуация складывается в сахалинских портовых городах Невельск и Углегорск, где также отгружается уголь в порту. В этих городах люди, обеспокоенные за экологию и свое здоровье, выходят на митинги.

Сахалинские общественники подняли на форуме вопрос закрытия в районах региона отделений Сбербанка и сокращение сети его банкоматов. Люди, чьи зарплаты работодатели перечисляют на банковские счета, не могут снять деньги из-за отсутствия банкоматов и отделений банков, хотя исправно оплачивают банковские услуги.

Еще одна "больная" тема - предстоящий уход "Аэрофлота" с сахалинского рынка авиаперевозок (московских рейсов), сокращение его рейсов в других дальневосточных регионах, а также тарифы на авиаперевозки, которые не позволяют развивать въездной туризм в ДФО.

"Надо слышать людей, поэтому проводим такие форумы на местах. Пусть хотя бы Общественная палата слышит людей. Будем заниматься решением этих вопросов", - сказал В.Фадеев.

Общественники также констатировали, что на Дальнем Востоке сохраняется высокий отток населения в центральные регионы страны из-за сокращения предприятий и рабочих мест, высоких цен на продукты питания, инфраструктурных проблем, в частности проблемы доступности медицинских услуг, дорогостоящего жилья, дорогостоящих услуг высшего профессионального образования.

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.03; ПРОМСВЯЗЬБАНК СОСРЕДОТОЧИТСЯ НА ФИНАНСИРОВАНИИ ДОРОЖНОЙ И ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Приоритетными направлениями инвестирования в экономику для Промсвязьбанка должны являться объекты дорожной и топливной инфраструктуры, а также строительство, заявил директор по работе с предприятиями рыночных отраслей Промсвязьбанка Андрей Черковец.

«Банк хотел бы сейчас сосредоточиться с точки зрения развития корпоративного бизнеса на финансировании крупных инвестиционных проектов. Это дороги, федеральные трассы, магистральные нефтепроводы, гражданские объекты строительства — то есть, те самые отрасли, которые дают максимальное привлечение смежных отраслей», — сказал он, выступая на XIV Ежегодном форуме крупного бизнеса.

При этом Черковец добавил, что банк незначительно сократил возможности экспортного финансирования в ожидании ряда ограничений, которые могут затронуть банковский сектор РФ.

Промсвязьбанк с декабря 2017 года проходил санацию через управляющую компанию ФКБС (созданный ЦБ фонд). Сейчас банк передан в Росимущество, в нем сформированы органы управления. На его базе создается опорный банк для осуществления операций по гособоронзаказу и крупным госконтрактам.

В конце августа замминистра финансов РФ Алексей Моисеев сообщал, что Промсвязьбанк не будет публичным акционерным обществом.

### ТАСС; 2018.10.03; В МОСКВЕ ВДВОЕ УВЕЛИЧАТ ЧИСЛО КАМЕР ФИКСАЦИИ ПДД В АВТОБУСАХ

Количество видеокамер фиксации правил дорожного движения, установленных в автобусах Мосгортранса, в 2019 году увеличится в два раза - до 200. Об этом сообщил заммэра Москвы Максим Ликсутов.

"Сегодня в автобусах установлено 100 камер, в следующем году их число планируем увеличить в два раза", - сказал он в эфире радиостанции "Говорит Москва".

Ранее заммэра сообщал, что власти Москвы в ноябре текущего года планируют объявить конкурс на аренду 740 камер фиксации нарушений ПДД, таким образом, общее количество стационарных комплексов составит более 2 тысяч. Контракт планируется заключить на пять лет, в течение которых подрядчик будет обеспечивать установку, функционирование и работоспособность оборудования.

<https://tass.ru/moskva/5630357>

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.03; СОЗДАНИЕ СИСТЕМЫ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ ГРУЗОВИКОВ ЗАЙМЕТ ОКОЛО 4 ЛЕТ - ГЛАВА РТИТС

Создание федеральной системы весогабаритного контроля грузовиков (АСВГК) займет около четырех лет, рассказал журналистам гендиректор оператора «Платона» - РТИТС Антон Замков.

На ПМЭФ в этом году источник, близкий к РТИТС, говорил агентству, что компания снова подает заявку в форме частной концессионной инициативы на создание федеральной системы АСВГК. Заявка предполагает создание пяти строительных очередей под 400 рамок контроля, частично интегрированных с уже построенными рамками госсистемы «Платон», общие капзатраты на проект – 30 миллиардов рублей, в которые входит технологическое оборудование – весы, рамки, IT-инфраструктура – без учета реконструкции дорожного полотна, а с ним около 70 миллиардов, говорил собеседник РИА Новости.

«Четыре года – реализация проекта. В **Минтрансе** нам сообщили, что на переговоры отводится 75 дней. С учетом того, что сама (частная концессионная – ред.) инициатива содержит и проект концессионного соглашения, и все необходимые условия, и предложения по финансированию, и предложения по нормативному регулированию – я думаю, что это реально. Предполагается, что 10% будет собственных средств, 90% - заемных», – сказал Замков.

По регламенту работы с частной концессионной инициативой, после 75 дней переговоров ведомство опубликует основные параметры проекта, после чего в течение 40 дней другие инициативы, соответствующие параметрам проекта, будут приниматься к рассмотрению. В случае, если сторонних заявок не поступит, проект будет передан компании, вышедшей с частной концессионной инициативой.

Он также объяснил, что многое зависит от того, какой тип платы концедента будет выбран, потому что если возобновляемые капзатраты в «Платоне» измеряются пятилетним сроком, то в системе весогабаритного контроля год-два. Замков также подтвердил оценки капзатрат на проект в объеме 30 миллиардов рублей в случае установки технологического оборудования без реконструкции дорожного полотна и 70 миллиардов – с реконструкцией – ориентировочно по 200 метров дороги для каждого комплекса контроля.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА РЫБНИКОВА; 2018.10.04; НЕ УПАДИ; КАК НУЖНО ЕЗДИТЬ В АВТОБУСАХ, ЧТОБЫ ПОЛУЧИТЬ СТРАХОВКУ В СЛУЧАЕ ДТП?

Примерно 35% ДТП с участием общественного транспорта в Подмосковье сопровождаются падением и травмированием пассажиров, рассказал «РГ» заместитель гендиректора ГУП «Мострансавто» Игорь Кононюк.

Любой транспорт считается средством повышенной опасности. Именно поэтому пассажиры, заходя в автобус, автоматически считаются застрахованными от возможных увечий - при условии, что они оплатили проезд. «Ситуации на дороге бывают разные. Порой впереди идущий автомобиль начинает внезапно тормозить или перестраиваться, и тогда водитель автобуса вынужден резко тормозить. Если пассажир в этот момент не держался за поручень, он может получить травму», - объясняет Кононюк. Так вот, страховых выплат этот пассажир может не получить, поскольку пренебрег правилами безопасности.

Они прописаны в правилах пользования общественным транспортом и размещены в салоне любого автобуса. Каждый из нас хотя бы раз в жизни обращал внимание на плакаты, призывающие не высовываться из окон или держаться за поручни при езде стоя. Но мало кто знает, что весной 2018 года все эти рекомендации были в виде поправок внесены в закон N 268/2005-03 «Об организации транспортного обслуживания населения на территории Московской области». И при страховых выплатах стало учитываться, держался ли пассажир за поручень в момент ДТП или надеялся исключительно на собственную устойчивость.

«Три года назад ехала в автобусе, водитель резко затормозил. Я ударилась об угол кресла и повредила плечо. Страховку тогда получила. А уже этим летом похожий случай произошел с моим родственником. Но ему уже страховку не дали, объяснили, что он не предпринял мер безопасности», - рассказывает пенсионерка из Химок Анна Морозова. «Страховщик вправе отказать в выплате пассажиру, если факты свидетельствуют о том, что он нарушал закон N268/2005-03, то есть игнорировал меры предосторожности», - подтвердили «РГ» в страховой компании, обслуживающей «Мострансавто». Выплаты не маленькие, понятно, что оплачивать равнодушие пассажира к собственной безопасности страховщики не хотят. А факты, о которых говорят в страховой компании, - это, прежде всего, записи с камер видеонаблюдения, размещенных в автобусе. Обычно их пять - одна направлена на водителя, две в салон, еще две фиксируют то, что происходит на дороге.

Кстати, каждое ДТП с участием автобуса - повод для серьезных внутренних проверок в «Мострансавто». «Если водитель необоснованно резко затормозил или вел автобус агрессивно, ему выписывают штраф, может быть объявлен выговор, принято решение о лишении премии или даже об увольнении», - отмечает Игорь Кононюк.

<https://rg.ru/2018/10/04/reg-cfo/kogda-mozhno-poluchit-strahovku-v-sluchae-dtp-s-uchastiem-avtobusa.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР ЕМЕЛЬЯНЕНКОВ; 2018.10.04; УДАРИМ ПО ТУНДРЕ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕМ; КИРКЕНЕС И МУРМАНСК СТАНУТ РОДНЕЕ И БЛИЖЕ НА ДВЕ ЗАРЯДНЫЕ СТАНЦИИ

В рамках Российской энергетической недели, которая открылась в Москве, расскажут о планах оборудовать автомобильную трассу из норвежского Киркенеса в Мурманск и далее на Петербург современными электрозарядными станциями. Этот инфраструктурный проект на северо-западе России, в приграничной с Норвегией Мурманской области, развивается при взаимном интересе с обеих сторон.

Состоятельные и продвинутые в экологическом отношении норвежцы, многие из которых уже пересели на электромобили, хотели бы иметь возможность смело пересекать российскую границу на таких авто и без проблем добираться в Мурманск и Петербург. В российском Заполярье опыт соседей не прочь перенять, а заодно - повысить свою транспортную доступность и привлекательность этого автомобильного маршрута для туристов.

Как рассказали «РГ» в администрации Мурманской области, плотный проект под названием Arctic Electric Road был инициирован экологическим объединением «Беллона». А уже в июне 2017-го на парковке одного из отелей в Мурманске презентовали действующую систему для зарядки электромобилей. По словам Юрия Сергеева, который курирует проект, первая в Мурманске зарядная станция имеет мощность 22 кВт, может обслуживать одновременно два автомобиля и имеет электронный удаленный доступ.

Этим летом единомышленники из Беларуси, России, Финляндии и Норвегии устроили показательный пробег на электромобилях из Киркенеса в Мурманск. Маршрут в 250 км их дорогие авто смогли преодолеть без подзарядки. Но такое по силам не каждому, кто имеет под капотом лишь аккумулятор. Дорога, а тем более такая пустынная, как в Заполярье, должна гарантировать, что до места вы доберетесь, если ваш электрокар затребует подпитки раньше ожидаемого.

Поэтому еще прошлой осенью, в рамках специализированной выставки-конференции «СевТЭК-2017», был подписан и обнародован меморандум о сотрудничестве в развитии инфраструктуры для электромобилей в приграничном регионе. Сторонами в этом документе выступили правительство Мурманской области, экологическое объединение «Беллона» и несколько коммерческих компаний в сфере электрогенерации, энергоаудита и гостиничного бизнеса.

- В марте 2018 года, - рассказал Юрий Сергеев, - замгубернатора Мурманской области Евгений Никора провел уже рабочее совещание с участием тех, кто заинтересован в развитии электротранспорта и соответствующей инфраструктуры. Была выработана стратегия совместных действий в проекте Arctic Electric Road и намечен поэтапный план его реализации. Он, в частности, предусматривает строительство двух зарядных станций на территории Мурманской области.

Одна из них, так называемая быстрая зарядная станция (максимальная мощность 75 кВт) должна появиться на трассе Е-105 Мурманск-Киркенес в районе поселка Старая Титовка. А другая, «медленная» зарядная станция (максимальная мощность 22 кВт, средняя - 7-10 кВт), планируется к размещению рядом с гостиницей на территории муниципального образования Заполярный.

Более детально об этом и других инфраструктурных проектах на стыке энергетики и экологии представители Мурманской области планируют рассказать коллегам и потенциальным партнерам на мероприятиях Российской энергетической недели в Москве.

<https://rg.ru/2018/10/03/reg-szfo/ot-norvegii-do-murmanska-postroiat-elektrozariadnye-stancii-dlia-avto.html>

### ИЗВЕСТИЯ; ЭЛИНА ХЕТАГУРОВА АНЖЕЛИНА ГРИГОРЯН; 2018.10.04; СУПЕРСКОРАЯ: КОЛИЧЕСТВО РЕАНИМОБИЛЕЙ ПЛАНИРУЮТ УВЕЛИЧИТЬ В 1,5 РАЗА; ЭТО ОДИН ИЗ ШАГОВ ПО СНИЖЕНИЮ СМЕРТНОСТИ НА ДОРОГАХ

В России запланировали более чем в полтора раза расширить парк реанимобилей. До конца 2020 года в регионах должны закупить не менее 844 машин «скорой» класса С, следует из рабочей версии нацпроекта о безопасных дорогах (есть в распоряжении «Известий»). Автомобили будут использовать для помощи пострадавшим в авариях. Это одна из мер по снижению смертности на дорогах. К 2024 году число погибших в ДТП должно уменьшиться втрое.

Расширение парка реанимобилей станет одним из шагов на пути к снижению смертности на дорогах. Это следует из рабочей версии паспорта национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Его подготовил **Минтранс**. Согласно документу, до конца 2020 года будет закуплено не менее 844 машин скорой помощи класса С, которые планируется использовать для выездов к пострадавшим в ДТП. Ответственными за этот пункт проекта указаны Минздрав и власти регионов.

Такие автомобили приспособлены для работы реанимационных бригад, которые могут прямо в пути стабилизировать состояние раненого, остановить кровотечение, провести интенсивную терапию. Машины оснащаются в том числе дефибрилляторами-мониторами со встроенными кардиостимуляторами.

Как рассказали «Известиям» в Минздраве, сейчас в распоряжении медицинских организаций 1337 реанимобилей. Таким образом, их количество, согласно рабочей версии нацпроекта, планируется увеличить более чем в полтора раза.

В **Минтрансе** не смогли ответить на вопрос «Известий» о том, в какие регионы необходимо направить машины. В пресс-службе ведомства отметили, что «до утверждения паспорта проекта комментарии по данному вопросу пока преждевременны».

В соответствии с майским указом президента смертность на дорогах должна уменьшиться до четырех случаев на 100 тыс. населения в 2024 году. Это в три с лишним раза меньше нынешнего уровня – 13 погибших на 100 тыс. населения по статистике с начала 2018 года. К 2030-му, согласно указу, необходимо стремиться «к нулевому уровню смертности». Как писали «Известия», чтобы достичь этой цели, планируется в том числе проводить масштабный капитальный ремонт дорог, устанавливать новые видеокамеры, отбойники и прочую инфраструктуру для обеспечения безопасности движения.

Появление дополнительных реанимобилей также должно способствовать сокращению смертности от ДТП. Однако для положительного эффекта необходимо использовать машины только по назначению – то есть не бросать их на «обычные вызовы», тогда они смогут максимально быстро приезжать к месту аварии, считает председатель независимого профсоюза работников скорой помощи Дмитрий Беляков.

Время – самый важный фактор, если речь идет о спасении жизни пострадавшего в ДТП, отметил доктор медицинских наук академик РАН Михаил Пальцев. Помимо увеличения количества машин «скорых», нужны и другие меры, в том числе активное использование санитарной авиации, особенно в труднодоступных уголках страны.

Обычных машин скорой помощи в регионах во много раз больше, чем реанимобилей, но они и чаще едут на вызовы.

– Обычная машина совершает около 15–17 выездов за день, а реанимобиль – 2–3, – пояснил врач скорой помощи с 25-летним стажем Дмитрий Шишков.

Он добавил, что нужно также максимально наладить систему приема вызова и отправки машин на место происшествия. Сейчас, по мнению эксперта, это занимает больше времени, чем необходимо.

По данным ГИБДД, за восемь месяцев этого года в России произошло порядка 102 тыс. ДТП, погибло более 10 тыс. человек, пострадало 131 тыс.

Нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» рассчитан на шесть лет. Ранее **министр транспорта** Евгений **Дитрих** сообщал, что в целом документ был одобрен, но ряд показателей еще требуют уточнения и детализации. Предполагается, что из федерального бюджета на проект будет выделено около 1,5 трлн рублей, из региональных – 3,1 трлн.

<https://iz.ru/790091/elina-khetagurova-anzhelina-grigorian/superskoraia-kolichestvo-reanimobilei-planiruiut-uvelichit-v-15-raza>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.03; РОСЖЕЛДОР ОФОРМИЛ С СП РЕЙЛЬЯНА И РЖД КОНЦЕССИЮ НА СТРОИТЕЛЬСТВО СШХ

Российская Федерация в лице **Федерального агентства железнодорожного транспорта** (Росжелодор) и ООО "Северный широтный ход" заключили концессионное соглашение о строительстве одноименной железнодорожной магистрали, сообщает пресс-служба **Минтранса** РФ.

Концессионное соглашение действует с момента его подписания до 31 декабря 2052 года. Период строительства, как предполагается, будет длиться пять лет (2018-2022 годы), операционный период - 30 лет (2023-2052 годы).

Общий объем финансирования железнодорожной части проекта составляет 236,7 млрд рублей с учетом подходов. Из федерального бюджета планируется направить 5,4% от общего объема инвестиций.

Основные участники проекта - РЖД, "Газпром" (MOEX: GAZP) и Ямало-Ненецкий автономный округ - профинансируют, как сообщалось, реконструкцию объектов собственной железнодорожной инфраструктуры. Расходы РЖД **Минтранс** ранее оценивал в 105,5 млрд рублей, "Газпрома" - в 17,4 млрд рублей.

Строительство новых объектов выполнит концессионер, им в результате конкурса было выбрано ООО "СШХ". С декабря 2017 года 50,1% в капитале этой компании принадлежит ООО "Управляющая компания "СШХ" - фирме бывшего замминистра регионального развития и замминистра строительства и ЖКХ РФ Юрия Рейльяна. У структуры РЖД - АО "КРП-Инвест" - в ООО "СШХ" 49,9%. Расходы концессионера **Минтранс** оценивал в 113,1 млрд рублей

Северный широтный ход (СШХ, магистраль Обская-Коротчаево) соединит Северную и Свердловскую железные дороги, обеспечив вывоз грузов с месторождений северных районов Западной Сибири, сократит протяженность маршрутов до портов Балтийского, Баренцева и Карского морей.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.03; РЖД ПРОГНОЗИРУЮТ РОСТ ПАССАЖИРОПОТОКА В 2025 Г ДО 1,4 МЛРД ПАССАЖИРОВ

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) в 2025 году планирует перевезти 1,412 млрд человек, говорится в презентации директора по пассажирским перевозкам РЖД Дмитрия Пегова на форуме "PRO//Движение.1520".

По сравнению с 2017 годом перевозки пассажиров в 2025 году увеличатся на 26%, говорится в презентации.

В том числе, в поездах дальнего следования РЖД планируют перевезти 135 млн пассажиров, в пригородном сообщении - 1,277 млрд человек, следует из презентации.

В 2018 году холдинг перевезет 1,13 млрд пассажиров, сообщал ранее генеральный директор РЖД Олег Белозеров. "Эта цифра - рекорд за последние 10 лет", - отмечал он.

По данным РЖД, в 2017 г. перевозки пассажиров выросли на 7,8%, до 1,118 млрд человек - в основном за счет роста в пригородном сообщении (на 8,5%, до 1,016 млрд пассажиров), тогда как в дальнем следовании этот показатель увеличился только на 0,8%, до 102,3 млн человек. Таким образом, рост пассажирских перевозок в 2018 г. ожидается на уровне 1,1%.

Ранее в понедельник РЖД отчитались о росте перевозок пассажиров в поездах дальнего следования в России в сентябре 2018 г. на 6,9% по сравнению с тем же месяцем 2017 г., до 9,2 млн человек. Всего за январь-сентябрь 2018 г. было отправлено 854 млн пассажиров (+2,3% к январю-сентябрю 2017 г.), из них в дальнем следовании - 85,3 млн (+8,2%), в пригородном сообщении - 768,7 млн (+1,7%).

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.03; СТРУКТУРА УСК "МОСТ" ПРОДОЛЖИТ ПЕРЕШИВКУ ЛИНИЙ НА САХАЛИНЕ В 2019 Г

АО "РЖДстрой" ("дочка" РЖД) отдало подряд на продолжение модернизации железной дороги на Сахалине компании "Строй-трест" ("дочка" УСК "Мост"), следует из данных сайта госзакупок.

По данным сайта, соответствующее решение совет директоров "РЖДстроя" принял еще 15 июля.

Согласно документации, АО "Строй-трест" в рамках закупки у единственного поставщика выполнит в 2019 году работы за 2,037 млрд рублей. Объемы работ не указаны.

АО "Строй-трест" - 100%-ная "дочка" АО "УСК Мост", входящего в состав группы "СК Мост" (подконтрольна Руслану Байсарову). В 2018 году "Строй-трест" по итогам конкурентных торгов получил подряды на работы по реконструкции части железной дороги на Сахалине (51 лот на работы по реконструкции металлических мостов) на общую сумму 8,3 млрд рублей.

Как сообщалось, РЖД завершили запланированную на 2018 год модернизацию 52,4 км линии на Сахалине. В 2019 году монополия предполагает уложить 117 км "широкой" колеи от Арсентьевки до Христофоровки, а в 2020 году - полностью завершить перешивку линий, модернизировав 54 км пути на участке Шахта-Холмск.

Перешивка железной дороги на острове со стандарта 1067 мм на общероссийский 1520 мм началась в 2003 году. За эти годы из 806 км главного пути переустроено почти 626 км, сооружено 64 новых моста.

В 2017 году РЖД оценивали стоимость завершения работ в 23 млрд рублей до 2025 года, в том числе 16 млрд рублей до 2020 года.

"РЖДстрой" создан в 2006 году на базе 19 строительно-монтажных трестов. Компания занимается строительством объектов ж/д инфраструктуры. 100% акций принадлежит РЖД.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.03; СКОРОСТНЫЕ ПОЕЗДА ИЗ МОСКВЫ В НИЖНИЙ НОВГОРОД СМОГУТ ХОДИТЬ НА ПОЛЧАСА БЫСТРЕЕ - РЖД

Новые высокоскоростные поезда будут преодолевать расстояние от Москвы до Нижнего Новгорода с одной остановкой на полчаса быстрее действующих сейчас «Стрижей» - за 2 часа 5 минут, сообщил первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Александр Мишарин во время выступления в рамках Международного транспортно-логистического форума «PRO//Движение.1520» в Сочи.

В ходе форума был представлен первый этап реализации проекта высокоскоростной магистрали Москва — Казань, который предполагает строительство новой выделенной железнодорожной линии длиной 301 километр на участке Железнодорожный (Московская область) — Гороховец (Владимирская область) для поездов со скоростями до 400 километров в час и организацию движения пассажирских поездов от Москвы до Нижнего Новгорода, включая участки уже существующей инфраструктуры (общая протяженность линии составит 408 километров).

Проектирование магистрали на участке Железнодорожный — Гороховец уже завершено, получено положительное заключение Главгосэкспертизы. Проработаны все технологические вопросы, связанные с организацией строительства и эксплуатацией высокоскоростной магистрали.

«Если сравнивать с существующим поездом «Стриж», который с одной остановкой следует по маршруту Москва — Владимир — Нижний Новгород 3 часа 35 минут, то высокоскоростной поезд это расстояние с одной остановкой будет преодолевать за 2 часа 5 минут», — отметил Александр Мишарин.

Новая высокоскоростная линия предполагает 7 остановок от Москвы до Нижнего Новгорода: Ногинск, Орехово-Зуево, Петушки, Владимир, Ковров, Гороховец, Дзержинск. С учетом всех семи остановок по новой линии поезда будут следовать 2 часа 31 минуту.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.03; РЖД РАССМАТРИВАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОГО ВОКЗАЛА В РАЙОНЕ МОСКВА-СИТИ

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) рассматривает возможность строительства нового железнодорожного вокзала в районе Москва-Сити, заявил начальник дирекции железнодорожных вокзалов РЖД Виталий Вотолевский.

"По поводу Москвы - окончательные решения еще не приняты. Мы рассматриваем в комплексе развитие вокзалов - и с точки зрения ВСМ, и с точки зрения роста объема движения по направлению "центр-юг". Исходя из этого, мы сегодня одновременно анализируем несколько опций. Это дальнейшее серьезное развитие Павелецкого вокзала, мы рассматриваем возможность строительства нового вокзала в районе Сити", - сообщил В.Вотолевский на форуме "PRO//Движение.1520".

РЖД пока не отказались от идеи развития Курского вокзала в рамках реализации проекта ВСМ. "Этот вокзал в любом случае в ближайшие несколько лет компания вынуждена будет реконструировать. Коль скоро Курский вокзал будет транзитным, то сегодня рядом с Ленинградским вокзалом в районе Каланчевской также рассматриваются различные сценарии - как с обслуживанием поездов ВСМ, так и некоторые дополнительные функции", - добавил он.

Как сообщалось, РЖД в течение 6-7 лет планируют провести реконструкцию более 70 вокзалов. "Если говорить о планах на ближайшие 6-7 лет, то в случае базового сценария, мы предполагаем провести техническое перевооружение или реконструкцию более 70-75 вокзальных комплексов - это значительная часть, большой объем. В масштабе это может быть (инвестировано - ИФ) за восемь лет 100 и более миллиардов рублей", - заявлял В.Вотолевский.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.03; РЖД ВВЕЛИ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ТОННЕЛЬ В КУЗБАССЕ, КОТОРЫЙ УЛУЧШИТ СИТУАЦИЮ С ВЫВОЗОМ УГЛЯ

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) ввело в постоянную эксплуатацию ж/д тоннель на участке Артышта-Томусинская в Кемеровской области, сообщает служба корпоративных коммуникаций Западно-Сибирской железной дороги - филиала ОАО "РЖД".

Тоннель введен на одном из самых грузонапряженных участков, он соединяет углепогрузочные станции Кузбасса со стыковой станцией Междуреченск в обход Новокузнецкого узла, где поезда выходят на Транссибирскую магистраль и далее следуют в дальневосточные порты.

"Строительство тоннеля - один из основных этапов развития Восточного полигона и направления Артышта - Междуреченск - Тайшет. Его ввод позволит в значительной степени обеспечить возрастающие объемы вывоза угля, предъявляемого к перевозке нашими партнерами-грузоотправителями Кузбасса", - приводятся слова начальника ЗСЖД Александра Грицая.

Согласно сообщению, тоннель позволит увеличить скорость движения грузовых поездов на перегоне Карлык - Курегеш с 60 км/ч до 80 км/ч, что позволит ускорить доставку угля российским и зарубежным потребителям.

А.Грицай отметил также, в 2019 году РЖД приступит к проектным работам по модернизации старого тоннеля. Как сообщалось, сначала планировалось его законсервировать, однако в феврале 2018 года на совещании в Кемерово А.Грицай заявил о планах реконструкции.

"Этот перегон (Курегеш - Карлык - ИФ) станет для нас двухпутным", - сказал тогда А.Грицай. В результате реконструкции старого тоннеля ожидается увеличение пропускной способности желдороги на данном участке на 40% по сравнению с нынешней - до 54 пар поездов в сутки.

Протяженность нового тоннеля - 1,158 км, он находится на 106-107 км участка Артышта - Томусинская на перегоне Курегеш - Карлык. С сентября 2017 года тоннель был введен во временную эксплуатацию.

Как сообщалось, строительство тоннеля ведется с сентября 2012 года, инвестиции РЖД в проект превысили 7 млрд рублей.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.03; РФ И ГОСКОМПАНИИ ВЛОЖАТСЯ В ИНФРАСТРУКТУРУ ПОД ЭКСПОРТ УГЛЯ, ЕСЛИ ОТРАСЛЬ ГАРАНТИРУЕТ ЗАГРУЗКУ - ОРЕШКИН

Государство и подконтрольные ему компании готовы инвестировать в снятие инфраструктурных ограничений для растущего экспорта угля, однако отраслевые компании должны гарантировать, что будут поддерживать спрос на услуги даже в периоды плохой внешней конъюнктуры, заявил глава Минэкономразвития Максим Орешкин, выступая в среду в Совете Федерации.

"Это на самом деле один из ключевых вопросов развития нашей страны на предстоящие годы. Как бы это ни звучало странно, именно уголь во многом - это то, куда, возможно, будут направлены значительные инфраструктурные инвестиции", - отметил М.Орешкин, отвечая на вопрос сенатора о мерах по снятию инфраструктурных ограничений для угольщиков.

"Вы правильно сказали, что как раз на (президентской - ИФ) комиссии по ТЭК, которая прошла в Кемерово, обсуждался этот вопрос, обсуждался со всех сторон. И он, на самом деле, не такой однозначный. Если мы посмотрим на то, что происходит в угольной отрасли, - да, действительно, сейчас у нас цены на уголь на мировом рынке поднялись значительно, находятся выше отметки в 6 тыс. руб. за тонну. Это тот уровень, который дает высокую рентабельность производству, поэтому мы видим и увеличение добычи, и увеличение погрузки угля, экспорта его. И конечно же, все это сейчас начинает утыкаться в инфраструктурные ограничения с точки зрения расшивки узких мест БАМа и Транссиба, морских портов и целого ряда другой инфраструктуры, в том числе сетей электрификации того же БАМа и Транссиба и так далее", - констатировал министр.

"Если посмотреть на тот проект (развития магистральной инфраструктуры до 2024г - ИФ), который запланирован, вся история в целом угольная - это больше 2 трлн рублей возможных инвестиций за предстоящие годы. Это инвестиции угольщиков, которые могут составить порядка 900 млрд рублей, это инвестиции РЖД - 600-700 млрд рублей, это электрификация БАМа и Транссиба "ФСК ЕЭС" (MOEX: FEES) - там до 300 млрд рублей, это инвестиции в порты и т.д. Что очень важно понимать - что с этим крупным, таким гигантским проектом связаны определенные риски", - сказал М.Орешкин.

"Если мы взглянем буквально на пару лет назад - в 2014 год - цена на уголь в 3 тыс. рублей за тонну. 50% - даже больше 50% - угольных предприятий были убыточны при таком уровне ценовой динамики на глобальных рынках. И инвестировать такой значительный объем ресурсов в целом по экономике в это направление - мы, конечно же, попадаем здесь в очень серьезную зависимость от динамики внешних цен. И эти риски, конечно, очень важно контролировать. Важно, чтобы те угольные компании, которые будут участвовать в этом проекте, гарантировали - наше предложение, например, гарантия закупки услуги у РЖД, которые будут инвестировать в транспортную инфраструктуру, вне зависимости от внешней конъюнктуры", - отметил министр.

По его словам, важно, что угольные компании "брали ценовые риски на себя, а не перекладывали на государство". "В чем есть большой риск? Государство в лице РЖД вложит значительные деньги, государство в лице ФСК ЕЭС вложит значительные деньги, угольные компании проинвестируют, увеличат занятость в соответствующих регионах. Но мы знаем, что на глобальном рынке угля, несмотря на рост цен, который мы сейчас наблюдаем, ситуация долгосрочно не очень простая, спрос даже таких крупных потребителей, как Китай, планируется к снижению, это может вызывать дисбалансы в сторону избытка предложения. Если цены в таком случае на уголь снизятся на глобальных рынках, мы можем остаться с потерей рабочих мест в этих регионах и той инфраструктурой, которая не будет использоваться", - отметил М.Орешкин.

"Важно понимать, что если мы инвестируем средства в расширение возможностей БАМа и Транссиба под уголь, то никакой другой товар уголь заместить не сможет. У нас нет другого насыпного груза такого тяжелого и объемного, который можно перевозить в таких объемах. Наиболее близко зерно, но зерно это гораздо меньший объем, это не десятки миллионов тонн, о которых говорят сейчас угольщики. Поэтому вот сейчас идет эта дискуссия, мы очень плотно работаем и с РЖД, и с угольными компания, для того, чтобы здесь произошла полная состыковка", - заключил он.

### ТАСС; 2018.10.03; ТУРНИКЕТЫ В МОСКВЕ ОСНАСТЯТ СИСТЕМОЙ РАСПОЗНАВАНИЯ ЛИЦ ДЛЯ ПОКУПКИ БИЛЕТА НА ЭЛЕКТРИЧКУ

Турникеты Московского железнодорожного узла по желанию пассажиров будут считывать их биометрические данные для покупки билетов на электричку. Это позволит проходить через турникеты без предъявления билета или абонемента, сообщили в среду ТАСС в пресс-службе АО "Центральная пригородная пассажирская компания".

"Проектом ближайшего будущего станет внедрение системы распознавания лиц на турникетах", - сказал собеседник агентства.

По желанию пассажира при покупке отдельных видов проездных документов в базе данных будут зафиксированы его биометрические данные. Это позволит проходить через турникеты без предъявления билета или абонемента: система автоматически определит, что у пассажира есть действующий проездной документ.

Сегодня при покупке билетов можно использовать наличные, банковские карты, онлайн-сервисы оплаты. Также пассажир может выбрать любой тип носителя для записи проездного документа. В середине сентября заработала возможность покупки билетов через мобильное приложение.

<https://tass.ru/obschestvo/5632295>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.03; РЖД В 2019 Г ПЛАНИРУЮТ ИНВЕСТПРОГРАММУ ОБЪЕМОМ 630 МЛРД РУБ И РОСТ ПОГРУЗКИ НА 1,5%

. РЖД в 2019 году планируют инвестпрограмму объемом 630 миллиардов рублей и рост погрузки на 1,5%, сообщил журналистам гендиректор компании Олег Белозеров.

«Порядка 630 миллиардов рублей инвестпрограмма на следующий год. Мы исходили из прогноза, утверждённого правительством, объём погрузки запланировали 1,5%, грузооборот -2,6%, но будем брать перед собой обязательства по факту реализовать их в большем объёме», – сообщил Белозеров в среду на встрече с журналистами в рамках международного транспортно-логистического форума «PRO//Движение.1520».

Он напомнил, что инвестпрограмма РЖД на текущий год составляет 568 миллиардов рублей.

«Но по факту будем смотреть, как мы ее исполним», – добавил Белозеров.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.03; РЖД ПЛАНИРУЮТ РОСТ ПОГРУЗКИ ПО ИТОГАМ 2018 Г НА 2,2%

РЖД по итогам 2018 года планируют рост погрузки на 2,2%, сообщил журналистам генеральный директор компании Олег Белозеров.

«План погрузки на текущий год плюс 2,2% к прошлому году», – сообщил Белозеров в среду на встрече с журналистами в рамках международного транспортно-логистического форума «PRO//Движение.1520».

Прогноз РЖД по росту погрузки на 2018 год составлял 1,8-3%. При этом в мае текущего года заместитель гендиректора РЖД Павел **Иванов** допускал, что по итогам всего 2018 года рост может составить 3,5%.

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.03; ФПК ПЛАНИРУЕТ ДО КОНЦА ГОДА ЗАКЛЮЧИТЬ КОНТРАКТ НА ПОКУПКУ 5 ТЫС НОВЫХ ВАГОНОВ

Федеральная пассажирская компания (ФПК, «дочка» РЖД) планирует до конца текущего года заключить контракт на покупку 5 тысяч новых вагонов, заявил журналистам гендиректор компании Петр **Иванов** в кулуарах транспортно-логистического форума.

Во вторник сообщалось, что ФПК в 2018–2025 годах планирует закупить 4,973 тысячи пассажирских вагонов.

«До конца года», – сказал **Иванов**, отвечая на вопрос, когда будет заключен контракт. Он добавил, что также компания намерена модернизировать более 2500 вагонов.

«Что касается инвестиций в подвижной состав, то на новую закупку на перспективу до 2025 года у нас планируется сегодня цифра в размере 237 миллиардов рублей в целом на приобретение нового подвижного состава», – отметил гендиректор ФПК. «Это те цифры, которые мы направляли в правительство в марте этого года при формировании долгосрочной программы приобретения подвижного состава», – продолжил **Иванов**.

По его словам, компания ориентируется на отечественных производителей подвижного состава. Окончательная комплектация вагонов может меняться, пока итоговые параметры и существенные условия предполагаемого контракта не выработаны.

«Мы отдельно согласовали с РЖД дополнительные инвестиции в уставной фонд ФПК, согласовали ковенанты по привлечению кредитных ресурсов и увеличение кредитной нагрузки, потому что мы будем с открытого рынка привлекать средства для приобретения подвижного состава, но вопрос конкретных технических требований – он находится в стадии окончательной проработки и согласования», – отметил он.

### ТАСС; 2018.10.03; ВВЕДЕНИЕ ПОЕЗДОВ БЮДЖЕТНОГО СЕГМЕНТА НАЧНЕТСЯ В СЕРЕДИНЕ 2019 ГОДА

Федеральная пассажирская компания (ФПК, «дочка» РЖД) планирует с середины 2019 года внедрение бюджетного лоукост-предложения в рамках нового деления поездов по типам обслуживания, рассказала журналистам замгендиректора по маркетингу ФПК Марина Жегулина.

«С середины 2019 года мы внедряем новую продуктовую линейку, в которой у нас появляются продукты - «дневной экспресс», «ночной экспресс», «традиционный» и «туристический». И, соответственно, четыре класса обслуживания: «бизнес», «комфорт», «эконом», и «эконом-бюджет», - рассказала Марина Жегулина.

По ее словам, внедрять бюджетное предложение планируется не повсеместно, а только на определенных маршрутах. Выбрать конкретные маршруты компания планирует позднее. «Это будут пассажироемкие маршруты, там где необходимы такие предложения. В основном город-город», - пояснила она.

Цены на билеты в лоукост-сегменте будут более чем на 10% ниже, чем на билеты в аналогичные вагоны с кондиционерами и биотуалетами, говорил ТАСС ранее генеральный директор ФПК Петр **Иванов**.

ФПК планирует временно выделить в отдельный бренд поезда с вагонами без кондиционеров и биотуалетов. Как говорится в годовом отчете компании по итогам 2017 года, это будет сделано в рамках нового деления поездов дальнего следования по типам в зависимости от расстояния поездки.

Согласно отчету ФПК, переход на новое унифицированное высококачественное продуктовое предложение предусматривает три типа поездов: дневной экспресс, ночной поезд, традиционный поезд, которые в свою очередь предполагают три класса обслуживания - эконом, комфорт, бизнес. Старые вагоны без кондиционеров и биотуалетов до их полного выбытия планируется выделить в отдельный временный бренд «эконом-бюджет» - это будет сверхбюджетный способ перемещения без дополнительных сервисов.

<https://tass.ru/ekonomika/5632118>

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.03; ПГК ПЛАНИРУЕТ УЧАСТВОВАТЬ В НОВОМ ТЕНДЕРЕ СТРУКТУРЫ «РОСНЕФТИ» НА ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

Российский железнодорожный оператор «Первая грузовая компания» (ПГК, входит в холдинг UCL бизнесмена Владимира Лисина) планирует участвовать в новом тендере структуры «Роснефти» на грузоперевозки светлых и темных нефтепродуктов, сообщил журналистам генеральный директор компании Александр Сапронов.

Ранее на сайте госзакупок был опубликован тендер на предоставление во временное владение и пользование 5,5 тысячи цистерн объемом котла не менее 85 кубических метров под светлые нефтепродукты, а также 5 тысяч цистерн под темные нефтепродукты для нужд АО «РН-Транс» в период 2019–2023 годы.

«Пойдем (на тендер – ред.). Пока не знакомился предметно», – сообщил Сапронов в среду в кулуарах международного транспортно-логистического форума «PRO//Движение.1520».

«Побеждать будет тот, кто будет способен держать низкие издержки. Это тендер, это соревнование. Я думаю, борьба будет жесткая. У компании достаточный парк, чтобы обслуживать. Это же не новый объем, это объем, который сегодня уже перевозится. Все сегодня там уже сбалансировано. Если бы это был новый объем, это была бы другая история», – отметил Сапронов.

ПГК - крупнейший частный оператор железнодорожных перевозок в России. Компания предоставляет полный комплекс услуг транспортировки грузов. В управлении ПГК - более 115 тысяч единиц подвижного состава, в том числе полувагоны, цистерны, платформы и вагоны иных типов. ПГК формирует железнодорожный дивизион международной транспортной группы UCL Holding.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.03; РФ И КАЗАХСТАН ПОДПИСАЛИ ПРОТОКОЛ О СНЯТИИ ЭМБАРГО НА ЭКСПОРТ БЕНЗИНА

Казахстан и Россия подписали протокол о внесении изменений в соглашение, которые касаются снятия эмбарго на поставки казахстанского бензина в страны СНГ, передал корреспондент «Интерфакса».

Подписи под документом поставили министр энергетики РФ Александр Новак и глава Минэнерго Казахстана Канат Бозумбаев.

Согласно действующему межправительственному соглашению с Россией, в Казахстане действует запрет на экспорт светлых нефтепродуктов до 1 января 2019 года.

Как сообщалось, Казахстан с 25 августа запретил ввоз в страну бензина из России железнодорожным транспортом сроком на 3 месяца. Такое решение было принято на фоне сложившегося профицита бензина в республике, который привел к снижению цен. К.Бозумбаев ранее подчеркивал, что запрет касается только железнодорожного транспорта.

Как ранее пояснял замминистра энергетики Болат Акчулаков, Казахстан по соглашению с Россией в рамках ЕАЭС имеет право периодически вводить конвенционный запрет на импорт нефтепродуктов. При этом, помимо введения временного запрета на импорт российского бензина, Казахстан, чтобы не допустить затоваривания собственного рынка, может начать экспорт нефтепродуктов в страны Центральной Азии.

Зампред правления по транспортировке, переработке и маркетингу нефти нацкомпании «КазМунайГаз» Данияр Тиесов сообщал, что Казахстан может экспортировать 300-400 тыс. тонн бензина до конца 2018 года и 1,2 млн тонн в 2019 году.

### ТАСС; 2018.10.03; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПЕРВЫЙ ЭТАП ПРОЕКТА ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ МОСКВА - КАЗАНЬ

Главгосэкспертиза одобрила первый этап проекта высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва - Казань от Железнодорожного в Московской области до города Гороховец во Владимирской области. Об этом в рамках международного транспортно-логистического форума «PRO//Движение 1520» сообщил первый заместитель гендиректора РЖД Александр Мишарин, слова которого передает пресс-служба РЖД.

«Первый этап предполагает строительство новой выделенной железнодорожной линии длиной 301 км на участке Железнодорожный (Московская область) - Гороховец (Владимирская область) для поездов со скоростями до 400 км/ ч и организацию движения пассажирских поездов от Москвы до Нижнего Новгорода, включая участки уже существующей инфраструктуры (общая протяженность линии составит 408 км). Проектирование магистрали на участке Железнодорожный - Гороховец завершено, получено положительное заключение Главгосэкспертизы. Проработаны все технологические вопросы, связанные с организацией строительства и эксплуатацией высокоскоростной магистрали», - отмечается в сообщении.

Мишарин также добавил, что если сравнивать с поездом «Стриж», который с одной остановкой следует по маршруту Москва - Владимир - Нижний Новгород 3 часа 35 минут, то высокоскоростной поезд это расстояние с одной остановкой будет преодолевать за 2 часа 5 минут.

ВСМ Москва - Казань в будущем может стать частью высокоскоростной магистрали Москва - Пекин, стоимостью в 7 трлн руб., и проекта «Шелковый путь», который свяжет Китай с рынками Европы и Ближнего Востока.

<https://tass.ru/ekonomika/5630789>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.10.03; ГРАФИК УПЛОТНИЛИ; НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ С 9 ДЕКАБРЯ СТАНЕТ БОЛЬШЕ УДОБНЫХ ЭКСПРЕССОВ

На российских железных дорогах с введением в действие нового расписания станет больше скоростных и дневных поездов, рассказали «РГ-Неделя» в РЖД.

График пассажирских поездов на 2018/2019 годы начнет действовать с 9 декабря в 00.00 по московскому времени на всей сети российских железных дорог. Всего в расписании будет 570 пар поездов - на 12 пар больше, чем в действующем.

Количество поездов категорий «Скорый» и «Скоростной» увеличится с 350 до 359, достигнув 63 процентов.

Будет назначено 12 новых дневных экспрессов, в частности Москва - Тамбов, Москва - Липецк, Москва - Вологда. Всего в новом графике будет курсировать 69 пар дневных поездов на 37 маршрутах (в графике на 2017/2018 годы - 54 пары поездов на 28 маршрутах). Между Москвой и Смоленском, а также Краснодаром и Курортом Имеретинский станут курсировать составы «Ласточка».

Количество дневных поездов растет уже не первый год. По итогам 2017 года они перевезли более 12 миллионов пассажиров - на 20 процентов больше, чем в предыдущий год. С начала этого года дневные поезда перевезли более 11 миллионов пассажиров, это на 23 процента больше, чем за аналогичный период 2017 года, и составляет около 14 процентов от всех перевозок Федеральной пассажирской компании («дочка» РЖД, обслуживающая большинство пассажирских поездов).

Всего на наиболее востребованных у пассажиров маршрутах в новом графике назначено 25 новых поездов формирования Федеральной пассажирской компании, среди них Самара - Казань, Нижний Новгород - Великий Новгород, Новокузнецк - Тюмень, Красноярск - Северобайкальск. Одновременно отменяется 15 пар ночных поездов и 4 пары поездов с дневным проследованием.

Планируется скорректировать график поездов, которые ходят между Москвой, Петербургом и Нижним Новгородом.

Международные пассажирские перевозки будут осуществляться в прямом и транзитном сообщениях в одиннадцать стран Европы и Азии (Германию, Францию, Польшу, Австрию, Чехию, Китай, Монголию и другие), а также в 11 стран СНГ и Балтии (Беларусь, Украина, Молдова, Казахстан, Киргизия, Таджикистан, Узбекистан, Азербайджан, Латвия, Литва, Эстония). В графике на 2018/2019 годы назначены новые международные поезда: Томск - Караганда, Минск - Казань, Ташкент - Казань.

Изменится и глубина покупки билетов по ряду направлений. Билет в Калининград можно будет купить не за 60, а за 90 суток. Также можно будет за три месяца купить билет на поезд в Литву и Беларусь. То есть 9 декабря пассажиры смогут приобрести проездные документы на поезд, отправляющийся 8 марта 2019 года. Это станет возможным благодаря достигнутым договоренностям с железнодорожными администрациями Литвы и Беларуси.

За три месяца можно будет купить и билет на скоростной поезд «Аллегро», курсирующий между Санкт-Петербургом и Хельсинки. Так, на поезда отправлением с 1 января 2019 года оформлять проездные документы будет возможно за 90 суток до даты их отправления, то есть на новогодние каникулы билеты можно брать уже сейчас.

Также в рамках нового графика сокращается время в пути следования ряда поездов. Так, с 9 декабря время в пути поезда № 37/38 Санкт-Петербург - Воронеж сократится более чем на 3 часа, поезда № 45/46 Санкт-Петербург - **Иванов**о - на 1,5-2 часа, поезда № 20/19 Москва - Ростов - на 1 час, поезда № 51/52 Пенза - Москва - более чем на полчаса.

Некоторые изменения коснутся и правил перевозки багажа: пассажиры смогут провозить при себе один сноуборд в зачехленном виде сверх общего количества мест ручной клади. Но они вступят в силу не в декабре, с 1 января 2019 года.

Федеральная антимонопольная служба утвердила предельно допустимый рост тарифов на перевозку пассажиров в плацкарте и общих вагонах в 2019 году на уровне 3,9 процента, то есть по формуле «целевая инфляция минус 0,1 процента». Это решение даст возможность РЖД ускорить обновление поездов, говорится в сообщении ФАС.

Стоимость билетов в вагоны купе и СВ, а также на скоростные поезда будет по-прежнему определяться системой динамического ценообразования: чем выше спрос и ближе дата отправления, тем дороже, и наоборот. Поэтому лучше покупать билеты заранее, с открытием продаж на выбранную дату.

В сфере пассажирских перевозок ключевым трендом как минимум до 2050 года будут интеграция и интермодальность. Пассажиру должно быть все равно, каким способом он перемещается, и в идеале он не должен вообще обращать внимание на смену видов транспорта, двигаясь по единому билету и в рамках единого тарифа. По прогнозу главы РЖД Олега Белозерова, в дальнейшем произойдет сращивание пригородного и городского рельсового транспорта (метро и трамваев). Вокзалы при таком подходе станут многофункциональными центрами, где в первую очередь будут оказываться информационные услуги и обеспечиваться интермодальные продажи.

<https://rg.ru/2018/10/03/na-zheleznoj-doroge-s-9-dekabria-stanet-bolshe-udobnyh-ekspressov.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.10.04; «ВИЛАРА» УЖЕ В ПУТИ; НОВЫЕ «САПСАНЫ» СМОГУТ РАЗВИВАТЬ СКОРОСТЬ СВЫШЕ 250 КИЛОМЕТРОВ В ЧАС

РЖД рассматривает два варианта обновления парка, в первом квартале 2019 года станет известно, какой именно состав будет выбран.

«Сапсан» ходит в России уже давно, появились новые технологии, и новые поезда точно будут лучше, отметил глава РЖД Олег Белозеров, отвечая на вопрос «РГ» на форуме «PRO//Движение.1520». «В течение восьми лет эксплуатации поездов «Сапсан» произошел трехкратный рост их пассажиропотока, и емкость мест, предоставляемых в них сегодня, явно недостаточна для удовлетворения спроса. Поэтому мы приняли решение о расширении парка высокоскоростных поездов еще на 11 составов», - сказал директор по пассажирским перевозкам РЖД Дмитрий Пегов.

Рамочное соглашение о расширении парка высокоскоростных поездов и о локализации производства «Сапсанов» в России было заключено 18 сентября. С немецкими коллегами и уральскими производителями предстоит определить не только уровень локализации. Есть еще развилка для принятия решения по типу вагонов и технологиям, применяемым в них. Новые модификации поездов Velaro (так называется платформа высокоскоростных поездов производства «Сименс»), которые были представлены в Берлине в сентябре на транспортной выставке, по энергоэффективности на 30 процентов экономичнее и могут развивать большую скорость.

Пока же, чтобы максимально использовать возможности существующей инфраструктуры, планируется увеличить размеры движения на участке Москва - Санкт-Петербург до 16 пар и сдвоить девять пар поездов. В дальнейшем планируется увеличить составность всех 27 поездов до 11 вагонных составов. Дополнительно на участке Москва - Нижний Новгород планируется запустить три пары «Сапсанов».

Что касается других пассажирских поездов, то РЖД уже готовит для пассажиров новые вагоны, которые выйдут на пути в 2019 и 2020 годах. Они будут отличаться удобством, комфортом, там будут розетки, зарядки, Wi-Fi. Речь идет также о новом типе вагона, который может прийти на смену традиционному плацкарту. «В общем пространстве без купе будут созданы зоны персонального комфорта», - отметил Белозеров. Как они будут формироваться, пока идет обсуждение. Рассматриваются даже варианты мест для пассажиров капсульного типа, где будет индивидуальное пространство. Есть предложения по пространству-трансформеру, где можно было бы формировать свое место для поездки, сказал Белозеров.

Одним из самых популярных направлений у пассажиров сегодня является направление «Северо-Запад - Центр-Юг». И здесь есть планы запуска инновационных поездов и развитие инфраструктуры. К 2025 году время следования поездов от Москвы до Адлера планируется не более 16 часов, а от Санкт-Петербурга до Адлера - 22 часа.

В пригородных перевозках планируется улучшение «Ласточек», рассматриваются варианты использования таких же локомотивов, как в составах дальнего следования. В этом году начали обкатывать «Ласточки» с локомотивами на маршрутах в **Иванов**о и Псков, сказал Белозеров.

По словам Дмитрия Пегова, проект «Городская электричка» уже реализован в десяти городах. Продолжится развитие данного проекта еще в шести городах. Пегов также напомнил, что пригородными пассажирскими компаниями сегодня уже организовано 56 маршрутов мультимодального сообщения.

<https://rg.ru/2018/10/03/reg-szfo/novye-sapsany-budut-letat-so-skorostiu-350-kilometrov-v-chas.html>

### ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ, ПОЛИНА ТРИФОНОВА; 2018.10.04; РЖД ХОЧЕТ СОХРАНИТЬ ПРАВО УСТАНАВЛИВАТЬ ЭКСПОРТНУЮ НАДБАВКУ К ТАРИФУ; ТАК КОМПАНИЯ ХОЧЕТ КОМПЕНСИРОВАТЬ ПОТЕРИ ОТ КОЛЕБАНИЙ КУРСОВ ВАЛЮТ

РЖД предлагает сохранить в 2019 г. возможность устанавливать 8%-ную надбавку к тарифам на экспортные перевозки грузов, сообщил в среду гендиректор компании Олег Белозеров. Так холдинг хочет компенсировать потери от волатильности курса рубля. «Все, что едет на экспорт, едет в валюте. Доллар стоил 58 [руб.], а сейчас стоит 65. Как-то [нужно] постараться это компенсировать», – пояснил он.

РЖД имеет право устанавливать надбавку на перевозку любых грузов в пределах 8% или давать скидку до 50% – в рамках тарифного коридора – без согласования с правительством. Экспортная надбавка сейчас действует в отношении всех грузов, кроме энергетического угля. В прошлом году правительство решило отменить с 2019 г. возможность использования надбавки.

Предложение о сохранении надбавки внесено РЖД в проект долгосрочной программы развития (ДПР) до 2025 г., которая находится на согласовании в правительстве, сообщил Белозеров: «Пока заложили на следующий год, там смотрим – год или трехлетка в зависимости от того, как будет приниматься наша программа».

По его словам, в прошлом году надбавка принесла РЖД около 23 млрд руб. Для сравнения: в 2017 г. концерн получил почти 140 млрд руб. чистой прибыли по МСФО при выручке 2,25 трлн руб.

Но самая большая проблема для реализации долгосрочной программы сейчас – это не волатильность рубля, а сроки и стоимость заемного капитала, продолжает Белозеров. «Нам нужны долгосрочные источники в рублях. На текущем рынке заемного капитала такой срочности нет. Вся ликвидность сконцентрирована на сроках до трех лет, – говорит он. – У нас объем долгосрочных заимствований был порядка 2 трлн руб. до 2025 г. Мы планировали, что стоимость капитала будет снижаться вслед за инфляцией. Однако ставки в III квартале выросли почти на 1,5% годовых. Центробанк также повысил свою ставку до 7,5% и не исключил возможности ее дальнейшего роста. Соответственно, у нас из инвестпрограммы выпадет порядка 800 млрд руб.». Из-за снижения заимствований на указанную сумму снизится и инвестпрограмма, поясняет представитель РЖД. ДПР (в проекте) оценивается почти в 10 трлн руб., включая более 7 трлн вложений РЖД и бюджета.

Инвестпрограмма РЖД на 2018 г. – 568 млрд руб., на 2019 г. – около 630 млрд, сказал Белозеров. Погрузка в 2018 г., по прогнозу РЖД, вырастет на 2,2%, в 2019 г. – минимум на 1,5%.

Основным видом груза, перевозимого на железнодорожном транспорте, является уголь. В 2017 г. его погрузка составила 358,5 млн т, по итогам семи месяцев 2018 г. – 216,3 млн т, что на 5,0% больше, чем за аналогичный период прошлого года, приводит данные Институт проблем естественных монополий. Доля угля в грузообороте РЖД в 2017 г. составила 43%, доходы от перевозки угля – 140 млрд руб.

По мнению Белозерова, сохранение экспортной надбавки на конечную цену перевозимой продукции не повлияет. Но влияет на маржинальность бизнеса, говорят собеседники «Ведомостей» в угольных и металлургических компаниях. «Угольщики продают продукцию на FOB. Соответственно, затраты по транспортировке угля до порта перевалки ложатся на компанию», – указывает источник в одной из угольных компаний. Рост затрат на транспортировку до порта увеличивает себестоимость продукции. Надбавка, как любой тариф, заложена в себестоимость, констатирует топ-менеджер горно-металлургической компании. Экспортную цену на уголь формируют бенчмарки. «Все производители коксующегося угля ориентируются на цены австралийских углей. Получается, что себестоимость продукта и цена, которую за него дают, не связаны между собой. Но их разница определяет маржинальность продаж», – отметил он.

Доля железнодорожных издержек в экспортной цене российских углей достигает 40–50%, приводит данные собеседник, близкий к менеджменту еще одной угольной компании. Для сравнения: у основных конкурентов России – Австралии и Индонезии – этот показатель равен 10–20%, в ЮАР – примерно 25%. «Очевидно, что увеличение транспортных издержек оказывает серьезное влияние на конкурентоспособность российских угольных компаний на зарубежных рынках», – заключает он.

РЖД сталкивается с проблемой нехватки провозных мощностей, которая частично связана с несбалансированностью вагонопотоков – перевозки на экспорт динамично растут, а внутренние, напротив, снижаются, говорит гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров: «В связи с этим для РЖД экспортная надбавка может стать инструментом привлечения средств, которые можно было бы направить на предоставление скидок для грузоотправителей в рамках тарифного коридора». Сохранение надбавки может принести компании в 2019 г. более 26 млрд руб., полагает эксперт.

«Для грузовладельцев действие тарифной надбавки будет в значительной степени нивелировано девальвацией рубля и высокими ценами на экспортных рынках», – считает он.

Представители Evraz, «Мечела» и СУЭК от комментариев отказались. Представители «Роснефти», «Лукойла», «Газпром нефти», ФАС не ответили на запрос «Ведомостей». Представитель **Минтранса** перенаправил запрос в РЖД.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/10/03/782744-rzhd-nadbavku>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.03; "ВОСТОЧНЫЙ ПОРТ" В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВАЛКУ УГЛЯ НА 7%, ОСНОВНОЙ ПОТОК НАПРАВЛЕН В ЮЖНУЮ КОРЕЮ

АО "Восточный порт" (MOEX: VOPT) (крупнейшая стивидорная компания в порту "Восточный", Приморский край), специализирующееся на перегрузке угля на экспорт, в январе-сентябре 2018 года увеличило его перевалку на 7,3% по сравнению с аналогичным периодом 2017 года - до 18,5 млн тонн.

Как сообщает пресс-служба стивидора, большая часть всего перегруженного угля - 35% - была экспортирована в Южную Корею.

За отчетный период в порту было выгружено 243,3 тыс. полувагонов угля. Доля инновационных полувагонов повышенной грузоподъемности составила 77% (188 тыс. единиц). С начала года был обработан 441 балкер, в том числе 149 судов типа panamax и 41 судно типа capesize.

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

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

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

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

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.03; КРЫМСКАЯ СУДОВЕРФЬ "МОРЕ" ПОСТРОИТ ДВА КАТЕРА ДЛЯ РОСМОРРЕЧФЛОТА ЗА 410 МЛН РУБ

ФГУП "Судостроительный завод "Море" (Феодосия, Крым) и ФКУ "Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта" (структура **Росморречфлот**а) заключили госконтракт на строительство двух спасательных катеров-бонопостановщиков, говорится в материалах аналитической системы "СПАРК-Интерфакс".

Договор на сумму 410 млн рублей с учетом налогов и сборов заключен в конце сентября. Срок выполнения работ по контракту - 10 декабря 2019 года.

Приемку судов проведет другая структура **Росморречфлот**а - Азово-Черноморский филиал ФГБУ "Морская спасательная служба". Суда должны быть переданы представителям филиала ФГБУ у причала морского порта Новороссийск (Краснодарский край).

Как сообщалось, правительство России в июне этого года постановило преобразовать ФГУП "Судостроительный завод "Море" в АО и передать 100% его акций госкорпорации "Ростех", это должно быть сделано в течение 16 месяцев.

Ранее, в мае, президент РФ Владимир Путин подписал указ о передаче "Моря" госкорпорации "Ростех".

"Море" производит скоростные суда и корабли военного и гражданского назначения с динамическими принципами поддержания: на подводных крыльях, на воздушной подушке и глиссирующие. Предприятие выпускает также прогулочные яхты и катера с корпусами из алюминиево-магниевых сплавов. C момента основания завода в 1938 году он построил более 600 судов и кораблей.

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.03; ВС РФ ПОДДЕРЖАЛ ФАС В СПОРЕ С "ДОЧКОЙ" НМТП О ЦЕНАХ НА ПЕРЕВАЛКУ НЕФТИ В ПРИМОРСКЕ

Верховный суд России признал законным решение ФАС об установлении Приморским торговым портом (ПТП, Ленинградская область, входит в группу НМТП) в 2015 году монопольно высокой цены на перевалку нефти, передает корреспондент РИА Новости из зала суда.

Судебная коллегия по экономическим спорам ВС РФ, рассмотрев кассационные жалобы ФАС и «Роснефти», отменила судебные акты трех нижестоящих инстанций, которые ранее по заявлению ПТП признали выводы антимонопольного органа незаконными.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.03; МУРМАНСКОЕ ПАРОХОДСТВО СМЕНИТ ЭКИПАЖ НА БАЛКЕРЕ «ПОМОРЬЕ» В США В БЛИЖАЙШИЕ ДНИ

Мурманское морское пароходство намерено сменить экипаж балкера «Поморье», несколько месяцев стоящего в порту Нового Орлеана, в ближайшие дни, сообщили РИА Новости в пресс-службе пароходства.

«Работа по смене экипажа ведется силами мурманского морского пароходства, билеты уже на руках, планируем сменить 16 человек, убывающих с борта «Поморья». Когда люди будут на борту судна, можно будет назвать точную дату возвращения сменившегося экипажа», – сообщила собеседница агентства.

По ее словам, все вопросы по процедуре смены экипажа находятся в процессе урегулирования с морским агентом.

Ранее сообщалось, что экипаж балкера «Поморье», принадлежащего ОАО «Мурманское морское пароходство», испытывал сложности с получением американских виз, компания была вынуждена обратиться за помощью в МИД РФ.

По правилам, членам экипажей судов, у которых превышен предельный срок работы на судне, установлена оплата труда в повышенном размере. В компании заверяют, что «Поморье» обеспечивается топливом, водой, на борт поставляются продукты. Угрозы жизни и здоровью экипажа, а также окружающей среде нет.

По данным российского профсоюза моряков, около семи судов пароходства испытывают трудности за границей. ОАО «Мурманское морское пароходство», несколько судов которого, по информации российского профсоюза моряков, находятся под арестом за границей, и в отношении которого СК возбудил уголовное дело о невыплате зарплаты, заявляет, что испытывает финансовые трудности, однако опровергает то, что компания находится в стадии банкротства.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.03; РОССЕЛЬХОЗНАДЗОР ПОКА НЕ СОБИРАЕТСЯ ЗАКРЫВАТЬ ПЛОЩАДКИ ПЕРЕВАЛКИ ЗЕРНА В КУБАНСКИХ ПОРТАХ

Россельхознадзор проводит анализ состояния площадок для погрузки зерна в портах Краснодарского края, речи об их закрытии пока не идёт, сообщили РИА Новости в управлении ведомства по Краснодарскому краю и Адыгее.

Ранее Россельхознадзор распространил заявление о возможном приостановлении деятельности порядка 30 компаний-владельцев погрузочных площадок зерна в Краснодарском крае и Ростовской области в связи озабоченностью службы карантинным фитосанитарным состоянием мест отгрузки. Как отмечает ведомство, основной объем экспортируемого российского зерна отгружается как раз из этих регионов. Отгрузка ведётся из девяти портов 62 организациями.

Россельхознадзор дал поручение своим территориальным управлениям усилить контроль за состоянием мест отгрузки на территории Краснодарского края и Ростовской области, а также провести их повторное обследование в данных регионах. Было отмечено, что в случае выявления нарушений виновные лица будут привлечены к административной ответственности, которая помимо штрафа предполагает приостановление деятельности компании на срок до 90 суток.

«Сейчас проводится обследование всех площадок, и в начале следующей недели будет подготовлен анализ. … Речи о закрытии этих площадок или ограничении экспорта нет. Сейчас проводится анализ их состояния», – сообщили РИА Новости в управлении Россельхознадзора по Краснодарскому краю и Адыгее.

Как пояснили в пресс-службе ведомства, проверки пройдут в портах Новороссийска, Ейска, Темрюка и Тамани.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.03; ПЕРЕВАЛКА ГРУЗОВ В АЗОВО-ДОНСКОМ БАССЕЙНЕ В АПРЕЛЕ-СЕНТЯБРЕ ВЫРОСЛА НА 7,2%

Перевалка грузов в границах ответственности Азово-Донской бассейновой администрации в апреле-сентябре 2018 года увеличилась на 7,2% по сравнению с показателем аналогичного периода 2017 года - до 8,073 млн тонн, сообщается на сайте бассейновой администрации.

Прогнозный показатель на этот период недовыполнен на 1,4%.

В общем объеме грузооборота наибольшую долю составили мазут - 26,8% (2,2 млн тонн), пшеница - 19,5% (1,6 млн тонн), дизельное топливо - 10,9% (877,9 тыс. тонн), вакуумный газойль - 9,5% (768,3 тыс. тонн).

В сентябре перевалка грузов увеличилась на 40,7% относительно уровня сентября 2017 года - до 1,484 млн тонн.

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

Сообщалось также, что перевалка грузов в границах ответственности Азово-Донской бассейновой администрации в навигацию 2017 года снизилась на 4,8% по сравнению с показателем 2016 года - до 9,8 млн тонн.

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

### РБК; ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА, АЛИНА ФАДЕЕВА, НАТАЛЬЯ ДЕМЧЕНКО, СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2018.10.04; СУДОСТРОИТЕЛИ СТАВЯТ НА ТУРИСТОВ; ОСК СПРОЕКТИРОВАЛА СЕРИЮ КРУИЗНЫХ СУДОВ ДЛЯ АРКТИКИ

Объединенная судостроительная корпорация решила зарабатывать на арктическом туризме, оценив потенциальные доходы от этого направления в $5 млрд в год. Но этот проект и развитие Арктики в целом потребуют многомиллиардных инвестиций

Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) разработала проекты круизных судов для туризма в высоких, арктических широтах. Об этом на конференции «Судостроение. Освоение Арктики. Шельф» заявил во вторник, 2 октября, вице-президент ОСК по техническому развитию Дмитрий Колодяжный, передает корреспондент РБК.

Для развития этого вида туризма компания проектирует и собирается строить пассажирские суда ледокольного класса, рассказал Колодяжный. По его словам, этот вид туризма в США и Канаде приносит около $3–6,5 млрд в год, и в российской компании это направление считают перспективным.

О том, что развитие пассажирских туристических перевозок возможно в российской Арктике, во вторник, 2 октября, на сессии стран – экспортеров газа на Ямале, сказал также замминистра энергетики Павел Сорокин. По его словам, пассажирские перевозки на этом направлении станут возможными после того, как нефтегазовые компании, прежде всего НОВАТЭК, наладят круглогодичные грузовые перевозки по Северному морскому пути.

КБ «Айсберг», которое входит в ОСК, сделало проекты трех круизных судов ледового класса, утверждает Дмитрий Колодяжный. Их можно оснастить как для круизного отдыха, так и для проведения научных экспедиций, уточнил он.

Речь идет о судах класса Arc6 и Arc7 (самостоятельное плавание в льдах толщиной 1,1–1,3 м и 1,4–1,7 м соответственно), следует из презентации ОСК, представленной на конференции. В частности, на судне класса Arc7 предусмотрено размещение 120 пассажиров и 64 членов экипажа. Для пассажиров здесь будут оборудованы каюты разного класса – супериор, премиум, люкс, классик и стандарт. Водоизмещение такого круизного ледокола длиной 112 м – 9 тыс. т, скорость хода – 16 узлов. Судно будет оснащено техникой для высадки пассажиров на необорудованный берег.

В ОСК также готов проект судна водоизмещением 17 тыс. т с вертолетной площадкой, предназначенного для экспедиционного туризма, сообщил Колодяжный. Отвечая на вопрос РБК, он сказал, что ОСК готовит полноценный бизнес-проект по развитию туризма в Арктике, который предусматривает не только строительство судов, но и анализ стоимости их обслуживания и маршрутов для туристов, а также расчет стоимости билетов на такие туры. «Это законченный бизнес-проект, который включает не только проектирование и строительство судов, но и их сервис, предложение по маршрутам», – сказал он.

По словам топ-менеджера ОСК, доходность от этого вида туризма может быть не меньше, чем в Канаде. «Протяженность береговой линии в Арктике у нас выше. Если круизную часть еще подкрепить научно-познавательными экскурсионными программами, то можно заработать не менее $5 млрд в год», – считает он. ​По мнению Дмитрия Колодяжного, «вполне реально» довести выручку до такого уровня, если ОСК удастся привлечь иностранных туристов. Только в Норвегии, по его словам, ежегодно бывает примерно 100 тыс. арктических туристов в год со всего мира. Развитию этого сектора в России может способствовать облегченный визовый режим, считает он.

Дмитрий Колодяжный утверждает, что арктические туры могут быть в том числе и относительно небольшими. «Это могут быть туры с Дальнего Востока в Арктику, а могут быть короткие локальные туры из Мурманска в Архангельск. По локальному туризму это можно сравнить с речными круизами, где как раз работают десятки судов», – поясняет он.

При нынешних ценах на уровне $40–70 тыс. за место в комфортной каюте арктический туризм можно отнести к разряду элитного отдыха, говорит председатель экспертной группы по вопросам освоения минеральных ресурсов и развития транспортной системы в Арктике Михаил Григорьев. Поэтому это «мизерный рынок», заключает он.

Для развития такого туризма необходима внешняя система спасения, и о ее цене забывать нельзя, подчеркивает Григорьев. «Насчет десятков судов я бы не горячился. Начнем с одного», – предложил он. ​Михаил Григорьев привел в пример международного круизного оператора Crystal Cruises, который два года назад совершил первый в мире круиз по так называемому Северо-Западному проходу, соединяющему Атлантический и Тихий океаны. ​На подготовку круиза у компании ушло три года, ее лайнер Crystal Serenity прошел маршрут под сопровождением других судов. Стоимость билета на этот лайнер составила для пассажиров $30–120 тыс., и еще им пришлось оплатить специальную страховку на случай вынужденной эвакуации.

Гендиректор российского оператора круизов в полярные регионы ​Special Travel Club Алексей Миронов сказал РБК, что для развития туризма в Арктике прежде всего требуются «миллиарды инвестиций» в инфраструктуру и отмена административных препятствий. Вся прибрежная зона в Арктике находится под усиленным военным контролем и требует специальных разрешений. Причем часто эти разрешения у круизных компаний отзывают, а запрашивать их ранее чем за полгода нельзя, что усложняет планирование и ведет к убыткам, пояснил эксперт.

Основной спрос на арктический туризм обеспечивается иностранцами, доля россиян составляет всего 5% (этим летом Арктику посетили 500 иностранцев и всего 30 россиян вместе с туркомпанией Special Travel Club), говорит Миронов. «Во-первых, конечно, это объясняется высокими ценами (минимум 400 тыс. руб. с человека), а также тем, что российские туристы не хотят провести лето в Хатанге, для них европейские города или, например, Буэнос-Айрес куда привлекательнее», – поясняет он.

По оценке Миронова, выручка от арктического туризма (в российском секторе) в этом году составила около $5 млн. Все это вместе делает невозможным рост турпотока в Арктике и удешевление туров в ближайшие пять лет, резюмирует эксперт.

Посещаемость действующих арктических туристических проектов находится на аналогичном уровне. В этом году национальный парк «Русская Арктика», который включает в себя северную часть острова Северного архипелага Новая Земля и архипелаг Земля Франца-Иосифа, посетили 1079 туристов, из них 326 – из Китая, рассказывал ТАСС в начале сентября директор парка Александр Кириллов. Через территорию этого национального парка прошло пять рейсов на Северный полюс на ледоколе «50 лет Победы» (туроператоры Quark Expeditions и Poseidon Expeditions). Три рейса состоялись по маршруту Шпицберген – Земля Франца-Иосифа – Шпицберген на судне Sea Spirit, добавил он.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2018/10/03/5bb346c49a79475b275d1aa0>

### РИА НОВОСТИ; ЮЛИЯ НАСУЛИНА; 2018.10.03; ПРОВЕРКА ОРГАНИЗОВАНА ПОСЛЕ СТОЛКНОВЕНИЯ ДВУХ ТЕПЛОХОДОВ НА ДОНУ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Южное следственное управление на транспорте СК России организовало проверку по факту столкновения двух теплоходов на Дону в Ростовской области, сообщил РИА Новости представитель ведомства.

Ранее источник в правоохранительных органах сообщал агентству о столкновении сухогруза и танкера.

«В 5.30 мск поступило сообщение о том, что в 10 километрах от станицы Багаевская в районе Белого Буя произошло столкновение теплохода «Волго-Дон 147», груженного ячменем, и теплохода «Глория», — сказал собеседник.

Он добавил, что суда получили незначительные повреждения, утечки нефтепродуктов нет. «В настоящее время по данному факту организована проверка. Причины происшествия устанавливаются», — отметил он.

По информации Южной транспортной прокуратуры, транспортное происшествие не повлияло на судоходство, ограничения движения судов нет. Ведомство также организовало проверку безопасности судоходства на реке Дон. По ее результатам при наличии оснований будут приняты меры прокурорского реагирования, отметил собеседник.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.03; S7 В КОНЦЕ НОЯБРЯ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ ИРКУТСКА ВО ВЬЕТНАМ

Авиакомпания "Сибирь" (летает под брендом S7 Airlines) с 28 ноября открывает прямые регулярные рейсы из Иркутска в Камрань (Вьетнам), сообщает пресс-служба авиаперевозчика.

Полеты из аэропорта Иркутска будут выполняться по средам и субботам.

"Рейс вылетает из Иркутска в 21:10 и приземляется в аэропорту Камрани в 03:15 по местному времени. Обратный рейс отправляется по четвергам и воскресеньям в 04:30 и прибывает в аэропорт Иркутска в 12:20", - говорится в сообщении.

Рейсы во Вьетнам будут выполняться на Airbus A320neo, а также на Boeing 737 MAX, который поступит в парк S7 этой осенью.

Компания отмечает, что Вьетнам - новое для нее направление.

S7 - вторая по размеру бизнеса авиационная группа в РФ, включает авиакомпании "Сибирь" и "Глобус", которые летают под брендом S7 Airlines. Группа принадлежит супругам Владиславу и Наталии Филевым.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.03; "УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ" ЗАПУСТИЛИ АВИАРЕЙС ИЗ КРАСНОЯРСКА В ДУШАНБЕ

Авиакомпания "Уральские авиалинии" (MOEX: URAL) (Екатеринбург) в среду приступила к выполнению полетов из Красноярска в Душанбе (Таджикистан), сообщили агентству "Интерфакс" в пресс-службе красноярского аэропорта "Емельяново".

Полеты будут осуществляться на среднемагистральном авиалайнере Airbus A320 раз в неделю по средам, а с 1 ноября - по четвергам. Время в пути - 4 часа.

Авиарейс из Красноярска в Душанбе есть также у авиакомпании "Сомон Эйр" (национальный авиаперевозчик Таджикистана). Полеты проводятся раз в неделю по воскресеньям на авиалайнерах Boeing 737-800.

ОАО "Авиакомпания "Уральские авиалинии" создано в декабре 1993 года. По данным аналитической системы "СПАРК-Интерфакс", основной пакет (90,47%) акций компании находится в собственности гендиректора авиапредприятия Сергея Скуратова.

Парк воздушных судов авиакомпании состоит из 46 самолетов Airbus различных модификаций. По итогам 2017 года "Уральские авиалинии" перевезли 7,9 млн пассажиров, что на 23,7% больше, чем в 2016 году.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.03; ШЕРЕМЕТЬЕВО БУДЕТ ПЛАТИТЬ СБЕРБАНКУ ОТ 6,2% ГОДОВЫХ ПО УСТУПЛЕННОМУ ВЭБОМ КРЕДИТУ - ИСТОЧНИКИ

Кредитное соглашение между АО "Международный аэропорт "Шереметьево" (МАШ) и Сбербанком, права требования по которому ранее принадлежали ВЭБу, предполагает выплату от 6,2% до 7,2% годовых, сообщил "Интерфаксу" источник в финансово-экономическом блоке правительства.

В конце сентября ВЭБ сообщил о закрытии сделки по уступке Сбербанку прав требований по двум кредитам МАШ, выданным в 2006 и 2008 гг. на строительство терминала "D". Общий объем полученных аэропортом средств составил около $659 млн, уточнял в своем пресс-релизе МАШ, Сбербанку перешли права требования на сумму $537 млн. Параметры сделки не раскрывались, при этом по словам замгендиректора по экономике и финансам МАШ Александра Олейника, которого цитировала пресс-служба аэропорта, сделка позволила "снизить эффективную процентную ставку и увеличить дюрацию кредитного портфеля".

По данным источника "Интерфакса", срок погашения по обоим кредитам - декабрь 2026 года. До 2020 г. МАШ будет выплачивать Сбербанку 7,2% годовых, после этого ставка снизится до 6,2%. Плата за изменение условий кредитования составит 0,3% от суммы кредита. Соглашения обеспечены залогами, в том числе - залогом инфраструктуры терминала "D".

Согласно прошлогодней отчетности МАШ, ставка по кредитам ВЭБа составляла 7,4% годовых, задолженность требовалось погасить так же до 2026 года. На конец 2017 г. долг "Шереметьево" перед госкорпорацией в рублевом эквиваленте оценивался в 31 млрд руб. Задолженность перед Сбербанком была на уровне 6,4 млрд руб., при этом ставка по одному из старых кредитов банка составляла 9,2%, по другому - 13%.

"Шереметьево" - крупнейший аэропорт РФ. 66% акций АО "МАШ" принадлежат ООО "Шереметьево Холдинг" - "дочке" кипрской TPS Avia Holding, в которой более 65% в трасте в интересах семей Александра Пономаренко и Александра Скоробогатько, менее 35% принадлежат Аркадию Ротенбергу. 30,43% - у государства в лице Росимущества. Небольшими пакетами "Шереметьево" владеют ПАО "Аэрофлот" (MOEX: AFLT) и ООО "ВЭБ Капитал".

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.03; АГЕНТСТВО SKYTRAX ПОДТВЕРДИЛО РЕЙТИНГ "АЭРОФЛОТА" НА УРОВНЕ ЧЕТЫРЕХ ЗВЕЗД - КОМПАНИЯ

Британское агентство Skytrax подтвердило рейтинг «Аэрофлота» на уровне четырех звезд, сообщает российская компания.

«Аэрофлот» вновь подтвердил соответствие престижному рейтингу «четыре звезды» Skytrax. Это означает, что он остается единственной российской авиакомпанией со столь высоким международным статусом, а по уровню обслуживания пассажиров не уступает десяткам премиум-перевозчиков мира, в том числе подавляющему большинству европейских», — говорится в сообщении.

Этого рейтинга «Аэрофлот» впервые добился 2016 году и с тех пор последовательно подтверждает его. В официальном заключении Skytrax по состоянию на этот год отмечено, что критериям «четырех звезд» соответствуют все три класса обслуживания Аэрофлота — «бизнес», «комфорт» и «эконом».

По данным перевозчика, высший рейтинг «пять звезд» Skytrax имеют всего 11 авиакомпаний, преимущественно из стран Азии и Ближнего Востока. Еще 41 перевозчик получил от Skytrax «четыре звезды». Этому уровню соответствуют практически все лучшие авиакомпании Европы.

Skytrax — ведущий оценщик качества сервиса в глобальной авиатранспортной отрасли, напоминает «Аэрофлот». Его рейтинги считаются наиболее авторитетными в гражданской авиации, а награды Skytrax World Airline Awards, присуждаемые по итогам самого масштабного в мире исследования удовлетворенности пассажиров, имеют неофициальный статус «авиационного Оскара».

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.03; СТРУКТУРА РОСНЕФТИ НЕ СМОГЛА ОСПОРИТЬ РЕШЕНИЕ О ДИСКРИМИНАЦИИ АЭРОПОРТОМ КРАСНОДАРА АВИАТОПЛИВНОЙ "ДОЧКИ" ЛУКОЙЛА

Арбитражный суд Северо-Кавказского округа оставил без удовлетворения кассационную жалобу работающего в аэропорту Краснодара ООО "Базовый авиатопливный оператор" (БАТО, структура "Роснефти" (MOEX: ROSN)) на отказ судов нижестоящих инстанций поддержать аэропорт в споре с авиатопливной "дочкой" "ЛУКОЙЛа" (MOEX: LKOH) - ООО "ЛУКОЙЛ-Аэро-Волгоград".

По данным картотеки арбитражных дел, данное решение было вынесено на заседании 2 октября.

До того, как подать жалобу в кассационную инстанцию, БАТО выступало в деле в качестве третьего лица: истцом было АО "Международный аэропорт Краснодар", ответчиком - краевое управление Федеральной антимонопольной службы (УФАС). Судебной тяжбе предшествовало обращение в УФАС в 2016 году ООО "ЛУКОЙЛ-Аэро-Волгоград". "Дочка" "ЛУКОЙЛа" пожаловалась на аэропорт Краснодара, который не хотел допускать ее к работе по заправке воздушных судов. Регулятор принял сторону компании, признав, что в отношении нее были созданы дискриминационные условия по сравнению с работающим на территории аэропорта БАТО.

Аэропорту было выдано предписание, согласно которому он должен был подписать с "ЛУКОЙЛ-Аэро-Волгоград" договор, аналогичный заключенному со структурой "Роснефти".

Не согласившись с решением и предписанием УФАС, в октябре 2017 года аэропорт обратился в Арбитражный суд Краснодарского края с требованием признать их незаконными и отменить. Однако суд в январе этого года отказал истцу, признав действия УФАС правомерными.

В феврале аэропорт подал жалобу в Пятнадцатый апелляционный суд, но тот оставил в силе решение суда нижестоящей инстанции.

Аэропортом Краснодара управляет "Базэл Аэро" - совместное предприятие "Базового элемента" Олега Дерипаски (50%+1), сингапурской Changi Airports International (30%) и Сбербанка (MOEX: SBER) (20%). Кроме актива в Краснодаре, "Базэл Аэро" оперирует аэропортами Сочи и Анапы.

Согласно информации на сайте БАТО, компания осуществляет заправку воздушных судов в аэропортах Краснодара, Анапы, Ейска, Геленджика и Сочи.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.03; БЕЗРАБОТНЫМИ ЧИСЛЯТСЯ 62 БЫВШИХ СОТРУДНИКА "САРАТОВСКИХ АВИАЛИНИЙ" - ВЛАСТИ

Официально безработными в Саратове числятся 62 бывших сотрудника авиакомпании «Саратовские авиалинии», которая прекратила полеты с 31 мая и объявила о массовых сокращениях, сообщила РИА Новости в среду пресс-секретарь областного министерства занятости, труда и миграции Елена Григорьева.

«Саратовские авиалинии» с 31 мая прекратили полеты в связи с аннулированием сертификата эксплуатанта и объявили о массовых сокращениях. По данным региональных властей, с 1 июня по 1 октября компанию покинули 533 человека.

«В центр занятости населения Саратова обратились 84 человека… Сняты с учета 22 человека по следующим причинам: трудоустройство — 11 человек, переобучение — три человека, сняты по другим причинам — восемь человек. На 1 октября состоят на учете в службе занятости населения 62 человека», — сказала собеседница агентства.

Она пояснила, что всем обратившимся оказаны услуги информирования о положении на рынке труда, профессиональной ориентации, подбора подходящей работы, также их ознакомили с банком вакансий **Росавиаци**и.

По ее словам, на территории предприятия продолжает работу организованный центром занятости населения Саратова консультационный пункт, где высвобождаемые граждане получают юридические консультации в сфере занятости, а также информационные консультации о ситуации на рынке труда, знакомятся с перечнем имеющихся вакансий, заявленных работодателями.

«По состоянию на 1 октября в консультационный пункт обратился 61 человек. Всем гражданам предоставлены консультации по интересующим их вопросам. В консультационном пункте для высвобождаемых граждан размещены вакансии других регионов, предоставленные **Росавиаци**ей», — добавила Григорьева.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.03; РОСАВИАЦИЯ ПРОДЛИЛА СВИДЕТЕЛЬСТВО ГОДНОСТИ АЭРОДРОМА В САРАТОВЕ - ВЛАСТИ РЕГИОНА

**Росавиаци**я продлила срок действия свидетельства о государственной регистрации и годности аэродрома «Саратов-Центральный», которое истекало 8 ноября, сообщили РИА Новости в среду в областном **минтрансе**.

Единственный действующий городской аэропорт «Саратов-Центральный» эксплуатируют «Саратовские авиалинии», у которых с 31 мая аннулирован сертификат эксплуатанта. Компания прекратила полеты и объявила о массовых сокращениях. Новый аэропорт «Гагарин», строящийся у села Сабуровка в 30 километрах от Саратова, планируется ввести в эксплуатацию в середине 2019 года, после чего старый аэропорт намечено закрыть. По данным «Саратовских авиалиний», срок действия свидетельства о государственной регистрации и годности аэродрома «Саратов-Центральный» истекал 8 ноября.

«Документ пролонгирован», — сказал собеседник агентства, уточнив, что новый срок действия свидетельства годности аэродрома «достаточно длительный».

По данным **Росавиаци**и, новое свидетельство о государственной регистрации и годности аэродрома «Саратов-Центральный» выдано «Саратовским авиалиниям» 7 сентября 2018 года.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.03; "САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ" ПРОСЯТ ЗНАЧИТЕЛЬНО ПОДНЯТЬ ТАРИФЫ В АЭРОПОРТУ САРАТОВА - ВЛАСТИ

 «Саратовские авиалинии», которые эксплуатируют единственный в Саратове аэропорт, предложили значительно поднять тарифы на услуги воздушной гавани, в том числе более чем втрое на взлет и посадку для российских авиакомпаний, сообщили РИА Новости в среду в областном **минтрансе**.

Единственный действующий аэропорт «Саратов-Центральный» эксплуатирует авиакомпания «Саратовские авиалинии», которая с 31 мая прекратили полеты в связи с аннулированием сертификата эксплуатанта. Пресс-служба «Саратовских авиалиний» ранее заявляла, что ФАС 23 июля получила заявку оператора аэропорта на пересмотр тарифов на аэропортовую деятельность, но решения по ней пока нет. Правительство области 30 августа направило в ФАС ходатайство об установлении экономически обоснованных тарифов на услуги аэропорта.

«Тариф на взлет и посадку для российских авиакомпаний предлагается увеличить с 305 до 930 рублей за тонну максимальной взлетной массы самолета, а для иностранных судов — с 9,1 доллара до 14,2 доллара», — сказал собеседник агентства.

Кроме того, по его словам, оператор аэропорта предлагает увеличить тарифы за пользование аэровокзалом, обслуживание пассажиров, обеспечение и хранение топлива. Также он отметил, что заявитель предлагает значительно поднять тарифы на авиационную безопасность для российских авиакомпаний с 315 до 685 рублей, а для иностранных — с 9 до 11 долларов.

Он уточнил, что заявка авиакомпании еще находится на рассмотрении в ФАС.

Новый аэропорт «Гагарин», строящийся у села Сабуровка в 30 километрах от Саратова, планируется ввести в эксплуатацию в середине 2019 года, после чего старый аэропорт намечено закрыть.

### ТАСС; 2018.10.03; ПОЧТИ 10 ТЫС. ПАССАЖИРОВ ПЕРЕВЕЗЛИ ЗА ЛЕТО В ЮЖНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ ИЗ АЭРОПОРТА ИВАНОВА

Почти 10 тыс. пассажиров перевезено за летний сезон в Сочи и Симферополь из аэропорта **Иванов**а, сообщила в среду пресс-служба правительства региона.

"В этом году за летний период в Сочи и Симферополь перевезено почти 10 тыс. пассажиров, в обоих направлениях выполнено 84 рейса. За два года количество жителей региона, которые пользуются для перелетов на юг воздушным транспортом выросло почти вдвое. В 2016 году прямыми авиарейсами из **Иванов**а в Сочи и Симферополь воспользовались порядка 6 тыс. человек", - сказали в пресс-службе.

В пресс-службе добавили, что перелеты в Сочи субсидировались за счет федеральных и региональных средств, благодаря чему была увеличена частота рейсов и снижена стоимость билетов. По словам генерального директора аэропорта **Иванов**а Николая Субботина, прямое авиасообщение с южными курортами было восстановлено четыре года назад, рейсы выполняет авиакомпания Nordavia на самолетах Boeing 737.

"В этом году большинство оборотных рейсов показали 100% загрузку. В основном это пик летнего сезона - июль и август. Постараемся в следующем году увеличить количество рейсов, чтобы не было ажиотажа с покупкой билетов", - пояснил Субботин.

Аэропорт города **Иванов**о расположен в 7 км к юго-западу от центра города, отсюда осуществляются регулярные рейсы в Москву, Санкт-Петербург, Сочи и Симферополь. В 2008 году аэропорт возобновил работу после масштабной реконструкции. Перестроена взлетно-посадочная полоса, благодаря чему сейчас аэропорт способен принимать самолеты со взлетной массой до 200 тонн, а также вертолеты всех типов.

<https://tass.ru/ekonomika/5632115>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.03; ПРЕЗИДЕНТ ЕГИПТА ПРИ ВИЗИТЕ В РФ РАССЧИТЫВАЕТ ОБСУДИТЬ ТУРИЗМ И ВОЗВРАЩЕНИЕ ЧАРТЕРОВ - СМИ

Президент Египта Абдель Фаттах ас-Сиси в ходе своего визита в Россию, возможно, обсудит со своим российским коллегой Владимиром Путиным туризм и возвращение чартеров на красноморские курорты Хургады и Шарм-эш-Шейха, пишет портал «Аль-Араби аль-Джадид».

После крушения в конце октября 2015 года самолета с российскими туристами над Синайским полуостровом, Россия приостановила полеты в Египет, что привело к углублению кризиса в египетской туристической отрасли, «заточенной» под российских туристов. Каир проделал огромную работу по усилению мер безопасности в своих аэропортах и на курортах Красного моря. В апреле 2018 года было восстановлено регулярное авиасообщение между Каиром и Москвой, сообщалось, что затем последуют переговоры по восстановлению чартерного сообщения с Хургадой и Шарм-эш-Шейхом. Однако переговоры до сих пор не возобновились.

Во вторник помощник президента России Юрий Ушаков заявил, что Москва ведет активную подготовку к визиту президента Египта Абдель Фаттаха ас-Сиси в РФ.

«Египетский президент готов отправиться в Россию … Несмотря на то, что сроки визита еще не определены, стороны уже согласовывают темы, которые будут обсуждаться в ходе переговоров ас-Сиси с Владимиром Путиным в условиях нерешенной проблемы по туризму и авиации и задержки в возобновлении авиасообщения с Шарм-эш-Шейхом и Хургадой, от которой страдают российские туристы и египетская экономика», – пишет издание.

По мнению «Аль-Араби аль-Джадид», острая тема возвращения российских туристов обязательно будет включена в повестку двух лидеров.

«В Египте опасаются, что продолжение такой ситуации достаточно долго … лишит страну больших возможностей по развитию показателей туризма, особенно учитывая, что курорты Красного моря на 92% зависят от чартерных перевозок и не полагаются на внутренние перелеты», – поясняет издание.

В конце сентября МИД Египта сообщил, что главы внешнеполитических ведомств России и Египта Сергей Лавров и Самех Шукри обсудили на встрече в Нью-Йорке подготовку к предстоящему визиту египетского президента Абдель Фаттаха ас-Сиси в Москву. Египетский министр иностранных дел, в частности, выразил надежду, что визит будет способствовать открытию новых перспектив в двусторонних отношениях. Он добавил, что подготовка ведется таким образом, чтобы этот визит стал как можно более успешным. О точной дате визита не сообщалось, однако отмечалось, что он состоится в ближайшее время.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.03; МИНФИН УТОЧНИЛ ПОРЯДОК УПЛАТЫ НДС ПРИ НЕПОДТВЕРЖДЕНИИ РЕГИСТРАЦИИ САМОЛЕТОВ В РЕЕСТРЕ РФ - ИСТОЧНИК

Минфин РФ доработал законопроект об освобождении от НДС ввозимых в страну гражданских самолетов, которые предполагается регистрировать в российском реестре, сообщил «Интерфаксу» источник в финансово-экономическом блоке правительства.

В новой редакции проекта, по его словам, ведомство уточняет порядок уплаты НДС при неподтверждении регистрации судна в госреестре в течение 90 дней с момента перехода права собственности на судно от налогоплательщика к покупателю.

Так, если речь идет непосредственно о ввозе самолета, налог должно уплатить «лицо, представившее в таможенный орган обязательство налогоплательщика предоставить свидетельство о регистрации». При реализации судна на территории РФ обязанность по уплате НДС возлагается на лицо, в собственности которого находится это судно. В случае передачи самолета по договору лизинга налог уплачивает его получатель.

В остальном, по словам собеседника агентства, законопроект не претерпел сильных изменений в сравнении с редакцией, обсуждавшейся в правительстве в мае этого года. Он по-прежнему предусматривает обнуление НДС на операции по строительству, реализации и аренде лайнеров, которые подлежат регистрации в госреестре. Также предлагается освободить от уплаты налога ввоз авиадвигателей, запчастей и комплектующих, используемых для строительства или модернизации судов. Сумма, подлежащая возмещению из госказны до 2025 года, составит не менее 143,8 млрд руб., подсчитал Минфин.

Сейчас большинство самолетов, эксплуатирующихся российскими авиакомпаниями, зарегистрировано за рубежом, зачастую на Бермудских островах и в Ирландии. Регистрировать лайнеры в РФ их владельцам не выгодно: для этого требуется заплатить таможенную пошлину и НДС, что значительно удорожает технику. Кроме того, по данным экспертов, часто организации по техническому обслуживанию и ремонту не имеют зарубежных сертификатов (EASA или FAA), тогда как работы, выполненные по российским документам, за границей являются нелегитимными. Тем не менее, вопрос перевода гражданского флота под российскую юрисдикцию давно ставится на правительственном уровне.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.03; ЧЕЛЯБИНСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ 1 МЛРД РУБ. НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА «БАЛАНДИНО» В БОЛЕЕ РАННИЕ СРОКИ

Правительство РФ перенесло на более ранний срок финансирование реконструкции взлетно-посадочной полосы челябинского аэропорта «Баландино», следует из опубликованного постановления кабмина.

Утвержденные изменения госпрограммы «Развитие транспортной системы» закрепляют перенос финансирования реконструкции аэропорта (более 1 млрд рублей) на 2018-2019 годы. Ранее предполагалось, что реконструкция объекта пройдет в 2020-2021 годах.

«Этого решения мы добивались с того момента, как указом президента РФ Владимира Владимировича Путина Челябинская область была определена местом проведения саммитов ШОС и БРИКС в 2020 году. Нам необходимо было ускориться, чтобы подготовить всю необходимую инфраструктуру для проведения международных мероприятий», - сообщил губернатор Челябинской области Борис Дубровский.

«Проделана большая работа - переговоры длились фактически с весны и на протяжении всего лета. В результате необходимые изменения внесены в федеральную программу, деньги на строительство аэродрома будут направлены уже в 2018-2019 годах», - цитирует главу региона его пресс-служба.

Челябинский аэропорт получит бюджетные средства, которые федеральные власти планировали выделить на развитие инфраструктуры аэропортов «Шереметьево» и «Домодедово».

Ранее сообщалось, что с просьбой рассмотреть вариант переноса финансирования Б.Дубровский обращался к представителям федеральных властей, после чего **Минтрансу**, Минфину и Минэкономразвития РФ было поручено проработать данный вопрос.

Первый этап реконструкции челябинского аэропорта включает ремонт взлетно-посадочной полосы, нескольких рулежных дорожек, перронов для стоянки самолетов и периметрового ограждения.

Второй этап предполагает реновацию нескольких рулежных полос, в том числе магистральной, и строительство новых перронов. Кроме того, аэропорт за счет федеральных средств рассчитывает до 2020 года сертифицировать ВПП по III категории ИКАО. Это даст возможность круглогодично при любой погоде принимать все типы воздушных судов без ограничений по взлетной массе.

Всего на реконструкцию аэродромной инфраструктуры челябинского аэропорта из федерального бюджета будет направлено 5,3 млрд рублей.

«Баландино» находится под управлением холдинга «Новапорт» Романа Троценко. К концу 2019 года инвестор намерен закончить реконструкцию терминала для внутренних рейсов пропускной способностью 2,5 млн пассажиров в год. В дальнейшем планируется развитие этого проекта, а также строительство международного терминала и гостиничного комплекса.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ ГАРДНЕР; 2018.10.03; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ВЫДЕЛИЛО 9,8 МЛРД НА ПОКУПКУ «СУПЕРДЖЕТ» ДЛЯ РЕГИОНОВ

Кабмин выделил 9,8 миллиарда рублей на покупку самолетов «Сухой Суперджет 100» для региональных перевозок. Постановление об этом опубликовано на сайте правительства РФ.

«Субсидия вместе с внебюджетными средствами в размере 8,9 миллиарда рублей будет направлена на закупку восьми самолетов «Сухой Суперджет 100» общей стоимостью 18,7 миллиарда рублей для последующей передачи в лизинг российским авиакомпаниям, осуществляющим пассажирские перевозки на региональных авиалиниях», - говорится в сообщении.

Отмечается, что воздушные суда приобретут в 2018-2019 годах.

Деньги на эти цели заложены в федеральном бюджете.

«Сухой Суперджет 100» - российский пассажирский самолет, рассчитанный на 98 пассажиров и дальность полетов до 4600 километров. Разработан компанией «Гражданские самолёты Сухого». Изготовление некоторых деталей и агрегатов самолета ведется на Комсомольском-на-Амуре авиационном заводе в Хабаровском крае.

<https://rg.ru/2018/10/04/reg-dfo/pravitelstvo-rf-vydelilo-98-mlrd-na-pokupku-superdzhet-dlia-regionov.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2018.10.04; НЕТ НИЧЕГО НЕВОЗВРАТНОГО; У ПАССАЖИРОВ ПОЯВИТСЯ ВОЗМОЖНОСТЬ СДАТЬ ДЕШЕВЫЕ БИЛЕТЫ

С принятием поправок в Воздушный кодекс РФ у пассажиров, которые прибрели дешевые невозвратные билеты в компаниях-лоукостерах, но по объективным причинам не могут ими воспользоваться, появится возможность сдать проездные документы и получить обратно деньги.

Как рассказал «Российской газете» заместитель председателя Комитета Госдумы по безопасности и противодействию коррупции Анатолий Выборный, принять подобные поправки рекомендовал Комитет Госдумы по транспорту и строительству.

«Зачастую случается так, что человек покупает недорогие невозвратные билеты на самолет, но перед поездкой заболевает кто-то из близких, и приходится остаться дома. Сейчас в такой ситуации вы не сможете вернуть билет и получить назад деньги», - напоминает Анатолий Выборный.

Но с принятием законопроекта, уточняющего условия возврата авиабилетов, купленных в компаниях-лоукостерах, в случае болезни близкого родственника от билета можно будет отказаться с компенсацией его стоимости. Сейчас существует несколько оснований, по которым авиаперевозчик должен компенсировать пассажирам стоимость билетов. Например, если человек не может улететь из-за болезни своего родственника, который тоже имеет билет на данный рейс.

Тогда при наличии медицинских справок стоимость неиспользованных билетов авиаперевозчик должен будет компенсировать. Или если у пассажира случается несчастье: умирает кто-то из родственников. И если авиакомпания-лоукостер сама задержала рейс более чем на четыре часа.

Если с пассажиром произошло нечто подобное, необходимо действовать по следующей схеме. Первое: предупредите перевозчика через колл-центр или по электронной почте, что вынуждены отказаться от поездки, сообщив причину.

Второе: документы, подтверждающие причину отказа, должны быть направлены перевозчику по почте заказным письмом в течение 90 дней с момента отказа. Уточните у перевозчика состав документов: среди них, скорее всего, будут копии документов, удостоверяющих личность, маршрутные квитанции и чеки за билеты, больничный лист (или нотариально заверенная копия), а также копии документов, подтверждающих родство.

Третье: срок возврата пассажиру денежных средств составляет 30 дней с момента получения авиакомпанией соответствующего запроса.

По мнению главного редактора портала «Авиа.ру» Романа Гусарова, инициатива с расширением возможностей возврата невозвратных билетов может привести к их подорожанию.

«Когда авиаперевозчик продает вам билет по минимальной стоимости, он уже практически полностью уверен, что полученные деньги останутся у него, - рассуждает Гусаров. - Ну да, бывают форс-мажоры с болезнью, смертью, но это все-таки исключение из правил. И человек, когда он бронирует невозвратный билет, должен осознавать, что рискует в случае опять же форс-мажора потерять деньги. Но это выбор пассажира. Он вполне может подстраховаться и купить дороже, но возвратный билет. Если поправки в Воздушный кодекс примут, думаю, что невозвратные билеты перестанут быть дешевыми. Перевозчики просто заложат в их стоимость свои риски».

Гусаров также считает, что противоречивой выглядит и еще одна рассматриваемая сейчас в стенах парламента инициатива - о запрете видеосъемок на бортах самолетов.

«Только недавно принят закон о «черных списках» авиадебоширов. Но как же он будет работать, если невозможно станет добыть доказательства того, что человек на борту ведет себя некорректно или агрессивно? Ведь именно видеозаписи являются доказательством нарушений гражданами общественного порядка», - говорит Гусаров.

По данному законопроекту у Аэрофлота отрицательная позиция - предлагаемые изменения нарушают баланс интересов авиаперевозчиков и пассажиров и нуждается в существенной доработке.

Новая формулировка п.2 ст.108 ВзК РФ подразумевает, что любое заболевание, в том числе хроническое, у любого из близких родственников, независимо от возраста, места проживания и наличия лиц, осуществляющих фактический уход за ним, а также вида лечения (стационарное или амбулаторное), будет обязывать авиакомпании производить пассажиру полный возврат стоимости авиабилетов. В результате даже болезнь родственника, проживающего в другом городе, станет основанием для возврата авиабилета.

При этом законопроектом не регламентирована процедура документального подтверждения указанных обстоятельств, не предусмотрены требования к содержанию медицинских документов.

Также законопроект в текущей редакции будет иметь экономические последствия:

1. Согласно действующей редакции ВзК РФ пассажир может уведомить перевозчика до окончания регистрации (за 40 минут до вылета). В случае отказа пассажира от полета непосредственно до окончания регистрации перевозчик не сможет заполнить высвободившуюся провозную емкость и получить ожидаемый доход. При этом постоянно расширяются возможности изготовления поддельных медицинских документов, которые по форме могут быть полностью идентичные оригинальным и беспрепятственно приобретаться через Интернет. Тем самым, законопроектом создаются реальные предпосылки для обмана и мошенничества со стороны отдельных категорий недобросовестных пассажиров. В результате авиакомпаниям придется либо массово производить возврат по указанным основаниям без надлежащей проверки медицинских документов, либо расширять штат работников для выяснения законности их получения.

2. Изначально введение доступных для населения невозвратных тарифов было обусловлено снижением стоимости авиабилетов за счет прогнозируемости загрузки рейсов. Введение дополнительных оснований для возврата авиабилетов неизбежно приведет к потерям доходов авиакомпаний, которые будут вынуждены сократить количество предлагаемых по невозвратным тарифам авиабилетов. Стоит отметить, что пассажир добровольно принимает на себя риск возможного отказа от перелета и невозврата уплаченной суммы, а авиакомпания со своей стороны предлагает более низкий тариф. При этом пассажир всегда вправе приобрести авиабилет по другому тарифу без ограничений на возврат провозной платы. Принятие Законопроекта в предложенной редакции лишит авиакомпании стимула реализации дешевых невозвратных билетов, приведет к злоупотреблениям со стороны пассажиров, росту тарифов на авиаперевозки.

<https://rg.ru/2018/10/03/u-passazhirov-poiavitsia-vozmozhnost-sdat-deshevye-nevozvratnye-bilety.html>

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; ДАРЬЯ ШУЧАЛИНА; 2018.10.04; ПОСАДКУ СДЕЛАЮТ БЕСПЛАТНОЙ; В СЕВЕРНЫХ АЭРОПОРТАХ МОГУТ ОБНУЛИТЬ СТАВКИ СБОРОВ

Как выяснил “Ъ”, в правительстве обсуждают кардинальную реформу бизнес-модели социально значимых малых аэропортов в удаленных регионах, входящих сейчас в федеральные казенные предприятия (ФКП). Речь идет об отказе от аэропортовых сборов, выпадающие доходы предложено субсидировать из бюджета. По данным “Ъ”, инициативу поддержало Минвостокразвития. Но при обнулении сборов субсидии на ФКП придется поднять вдвое – до 4,6 млрд руб. только по Дальнему Востоку. При этом в ФКП «Аэропорты Севера» идею сочли сомнительной, так как она снизит у аэропортов мотивацию повышать эффективность.

В **Минтрансе** 3 октября прошло совещание, на котором обсуждалась возможность обнуления сборов за аэропортовое обслуживание для семи ФКП, объединяющих малые аэропорты в удаленных районах. По словам источников “Ъ”, с инициативой выступило Минвостокразвития. «В рамках ряда поручений (в том числе президента) по развитию аэропортов Дальнего Востока сейчас рассматриваются варианты привлечения перевозчиков в удаленные регионы»,– пояснил один из собеседников “Ъ”. Идею, по его словам, поддержала и авиакомпания АЛРОСА.

В **Минтрансе** “Ъ” подтвердили обсуждение вопроса, в Минвостокразвития добавили, что позиция «пока формируется», в Минэкономики с идеей не знакомы. В Минфине на запрос “Ъ” не ответили, в **Росавиаци**и отказались от комментариев.

Семь аэропортовых ФКП созданы в 2007 году на базе 81 аэропорта и посадочной площадки (ПП). Дефицит доходов ФКП покрывают субсидии **Росавиаци**и, в 2017 году они составили 3,3 млрд руб., из них на четыре ФКП в ДФО с 59 аэропортами и 15 ПП ушло 2,5 млрд руб., на том же уровне поддержка сохранится в 2018–2020 годах. “Ъ” подробно рассказывал о проблемах малых аэропортов 28 сентября, одна из них – высокие расходы при малом пассажиропотоке, что приводит к росту сборов.

Различные меры поддержки региональной авиации власти обсуждают с конца 2017 года. Наряду с выделением около 90 млрд руб. на модернизацию 60 региональных аэропортов **Минтранс**, Минфин и Минэкономики до конца года подготовят законопроект об обнулении НДС на межрегиональные рейсы в обход Москвы. С 1 октября правительство обнулило НДС на полеты в ДФО и обратно.

Источник “Ъ” в одном из ведомств считает, что «экономический эффект от обнуления сборов не оправдывает риски», ФКП могут столкнуться с дефицитом. Выпадающие доходы он оценил в 2,1 млрд руб., а субсидии четырем наиболее крупным ФКП на Дальнем Востоке могут вырасти до 4,6 млрд руб. Если бюджет станет единственным источником средств для ФКП, то аэропорты не найдут средства для покрытия растущих издержек (тарифы ЖКХ, индексация зарплат), считает собеседник “Ъ”. «При обнулении собственных доходов ФКП будет сложнее привлекать авиакомпании и наращивать пассажиропоток»,– считает он.

Гендиректор ФКП «Аэропорты Севера» (31 аэропорт в Якутии и Магаданской области) Вадим Волков сообщил “Ъ”, что информации о проекте не имеет, но пока инициатива «видится более чем сомнительной». На государство, по его словам, придется возложить почти все затраты на содержание аэропортов, так как доходы ФКП в основном и состоят из сборов. По мнению господина Волкова, «у ФКП пропадет мотивация повышать эффективность, что однозначно приведет к росту затрат и ухудшению качества услуг».

Но вице-премьер Республики Коми Николай Герасимов считает, что тема «актуальна». «Это следует распространить для повышения доступности авиации не только на регионы, где аэропорты входят в ФКП, но и на другие северные территории, в том числе на Коми, где аэропортовый комплекс принадлежит республике»,– отметил он. Идею поддержали и в АК АЛРОСА. Гендиректор компании Андрей Гулов считает, что «с большой степенью вероятности она могла бы привести к снижению тарифов на перевозку или к сохранению их на прежнем уровне». Долю аэропортовых сборов в цене билета он оценил в 25–30%.

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов считает, что задача государства – обеспечить приемлемый уровень тарифа и компенсировать недостающие средства для поддержания аэродрома, а не вводить льготы. По его мнению, нужно снизить требования как к аэропортам, так и к работающей там малой авиации, упростив правила сертификации, что снизит издержки.

<https://www.kommersant.ru/doc/3759638>

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2018.10.04; ЭКСПОРТ НОВОЙ РОССИЙСКОЙ АВИАТЕХНИКИ ОКАЗАЛСЯ ПОД УГРОЗОЙ; ЗАНИМАЮЩАЯСЯ СЕРТИФИКАЦИЕЙ СУДОВ РОСАВИАЦИЯ НЕ ДОБИЛАСЬ ПРИЗНАНИЯ ИНОСТРАННЫМИ АВИАВЛАСТЯМИ, БЕЗ ЭТОГО НЕВОЗМОЖНЫ ПОСТАВКИ ЗА РУБЕЖ

Помощник президента России Игорь Левитин 15 августа провел заседание комиссии по развитию авиации общего назначения и «Глонасса». На нем обсуждалась и сертификация гражданской авиатехники. **Росавиаци**и рекомендовано с целью признания российской системы сертификации до 1 марта 2019 г. провести ее аудит в Европейском агентстве по безопасности полетов (ЕАSА), говорится в протоколе заседания.

В случае неудачи правительство должно рассмотреть вопрос введения в действие документов по сертификации экспортно-ориентированной авиационной техники, ее разработчиков и изготовителей, выданных до 28 ноября 2015 г., сказано в протоколе. «Ведомости» ознакомились с документом, его подлинность подтвердили три участника совещания.

28 ноября 2015 г. правительство передало полномочия по сертификации авиатехники от Авиарегистра Межгосударственного авиационного комитета (МАК) к **Росавиаци**и. Но у последней до сих пор нет двусторонних соглашений о взаимном признании сертификатов летной годности с ведущими авиавластями мира – ЕАSА, американской FAA, итальянской ENAC и др. Выданные **Росавиаци**ей экспортные сертификаты ими не принимаются. В 2016–2017 гг. «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС; входят в госхолдинг Объединенная авиастроительная корпорация, ОАК) поставили семь самолетов SSJ100 их единственному европейскому эксплуатанту – ирландской авиакомпании CityJet. Экспортные сертификаты на них по просьбе Минпромторга выдавал Авиарегистр МАК, иначе поставки бы не состоялись.

Вернуть Авиарегистру МАК полномочия по сертификации на заседании предложил гендиректор «Ростеха» Сергей Чемезов, уверяют два участника совещания. Он на совещании возмущался сложившейся ситуацией. «Построим [самолет] МС-21 и только по России летать будем?» – цитирует слова Чемезова один из собеседников «Ведомостей». Первые поставки МС-21 запланированы на 2019 г.

В «Ростех» входят Объединенная двигателестроительная корпорация и «Вертолеты России». Также принято решение о передаче госкорпорации от Росимущества и ОАК.

Протокол заседания комиссии поступил в **Минтранс** и находится в проработке, заявил представитель министерства. Его коллеги из **Росавиаци**и, Минпромторга, секретариата вице-премьера Юрия Борисова, ЕАSА и FAA на запросы «Ведомостей» не ответили. Пресс-секретарь президента России Дмитрий Песков и представитель Авиарегистра МАК от комментариев отказались.

Представитель «Ростеха» сомневается, что **Росавиаци**я сумеет в ближайшем будущем заключить соглашение с ЕАSА. Для непрерывности сертификации нужен переходный период, заявил он.

МАК был создан в 1991 г. 12 странами из числа бывших республик СССР. Он занимается расследованием авиапроисшествий, а Авиарегистр МАК – сертификацией авиатехники. Бессменный председатель МАК – Татьяна Анодина. В ноябре 2015 г. Авиарегистр МАК отменил российский сертификат на самолет Boeing 737. **Росавиаци**я после такого решения должна была бы приостановить эксплуатацию российскими авиакомпаниями этих самолетов, а они составляют основу или существенную часть парка крупнейших перевозчиков – «Аэрофлота», S7, Utair и «Победы».

Авиарегистр МАК объяснил, что **Росавиаци**я после крушения Boeing 737 авиакомпании «Татарстан» не раз высказывала претензии к рулю высоты этого судна, а Boeing необходимых пояснений не дал. Но чиновники сочли это местью за «Трансаэро», и в течение трех недель правительство лишило Авиарегистр МАК полномочий по сертификации. На тот момент вторая по количеству перевезенных пассажиров авиакомпания контролировалась сыном и невесткой Анодиной – Александром и Татьяной Плешаковыми. В августе 2015 г. у «Трансаэро» не осталось средств, государство спасать ее не стало.

«Добиться признания ЕАSА до весны едва ли возможно, – считает гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. – С мощной лоббистской командой эту задачу можно решить за год-полтора». Команду Анодиной хорошо знают в США и Европе и им доверяют, а доверие – очень важный аспект при взаимном признании летной годности, указывает эксперт. На подготовку таких специалистов надо 3–5 лет, но **Росавиаци**я этим, похоже, не занималась, добавляет Рыбак.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/10/04/782738-eksport-aviatehniki>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.03; САМОЛЕТ РЕЙСА БАКУ-СУРГУТ ВЫНУЖДЕННО СЕЛ В УФЕ ИЗ-ЗА ПЛОХОГО САМОЧУВСТВИЯ ПАССАЖИРКИ

Самолет, следовавший по маршруту Баку-Сургут, совершил вынужденную посадку в уфимском аэропорту из-за плохого самочувствия пассажирки, сообщил РИА Новости представитель международного аэропорта «Уфа».

По данным авиаузла, в среду «самолет авиакомпании Utair рейса номер 824, следовавший из Баку в Сургут, вынужденно сел в уфимском аэропорту».

«Пассажирке 1946 года рождения стало плохо. После посадки судна приехала бригада скорой помощи, и медики увезли женщину в 22-ю больницу Уфы», – заявил агентству представитель аэропорта.

По его словам, самолет продолжил свой маршрут.