**05 ОКТЯБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2018.10.04; ФАС ПРЕДЛОЖИЛА АВИАКОМПАНИЯМ ПОКУПАТЬ ТОПЛИВО НА БИРЖЕ ДЛЯ СНИЖЕНИЯ ЗАТРАТ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России предложила авиаперевозчикам покупать топливо через биржевые торги, чтобы снизить затраты и застраховать себя от волатильности нефтяных котировок. Об этом сообщил журналистам замглавы ведомства Анатолий Голомолзин в кулуарах Российской энергетической недели.

«Сейчас у нас совместное с авиакомпаниями решение такое, чтобы они активнее участвовали в биржевых торгах», - сказал Голомолзин, добавив, что в настоящее время только 10% авиатоплива перевозчики или их брокеры покупают на торгах.

По словам Голомолзина, рост стоимости авиабилетов связан с формулой ценообразования: компании покупают топливо у нефтяников по прямым договорам, в которых формула цены привязана к котировкам ценовых агентств. «А котировки внутреннего рынка, биржевые, они более благоприятны. Если бы в этом году цены на топливо были привязаны к внутренним котировкам, то компании были бы более защищены от рисков волатильности», - пояснил он.

«Договорились о том, что в течение предстоящих двух-трех месяцев авиакомпании начнут активно работать в том числе в этом сегменте рынка, и дальше обсуждаем вопросы в том числе участия компаний в торговле производных инструментов, в частности, речь идет о возможности фьючерса на керосин в балансовом пункте МАУ [Московский авиаузел]. И, соответственно, создание инструмента для компаний, для хеджирования рисков, ценовых колебаний цен на топливо», - сказал он.

По словам замглавы ФАС, затраты на авиакеросин в расходах авиакомпаний составляют примерно 25%, и это только второй фактор, влияющий на цену билета. «На первом месте находятся расходы, связанные с лизингом воздушных судов. И эта доля за последние годы выросла существенно - примерно с 15% до 27%», - отметил представитель антимонопольной службы.

По его словам, биржевая инфраструктура для торгов авиатопливом готова. «Есть необходимость только скорректировать некоторые параметры в совместном приказе с Минэнерго: чтобы на балансовом пункте торговали не только на НПЗ, а непосредственно с нефтебаз, которые находятся в аэропортах. Вот масштабы таких торгов сейчас очень незначительны. Их нужно развивать, и авиакомпании это понимают», - пояснил он.

«Речь идет не об увеличении доли закупок на бирже, а о том, чтобы засчитывать объемы, которые на МАУ. Сейчас считаются объемы, проданные на НПЗ. А мы будем засчитывать те, которые будут проданы на балансовом пункте», - добавил он. Московский авиаузел - это 70% всего пассажирооборота страны, отметил Голомолзин.

**Почему дорожают билеты**

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.

ФАС начала обсуждать 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/5639400>

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/economics/fas-ne-vidit-prichin-dlya-rosta-cen-na-aviabilety-v-blizhayshie-dva-mesyaca.html>

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2018.10.05; ДОРОГЕ ДО ПИТЕРА ПОМЕШАЛА АРХЕОЛОГИЧЕСКАЯ НАХОДКА; НА ПУТИ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАССЫ М11 НАЙДЕНЫ ПРЕДМЕТЫ РАННЕГО ЖЕЛЕЗНОГО ВЕКА

Движение по платной дороге М11 Москва – Санкт-Петербург на всей ее протяженности должно было начаться нынешней осенью, но завершить строительство помешал археологический объект, сообщила госкомпания «Автодор». Предметы раннего железного века найдены у поселка Войскорово – на 663-м километре дороги (это восьмой участок, инвестор – «Магистраль двух столиц», структура ВТБ), некоторым находкам больше 3000 лет.

На археологической территории «Поселение Войскорово» площадью 7168 кв. м еще весной найдены фрагменты керамических сосудов штрихованной керамики, кварцевые отщепы и фрагмент шлифованного топора, несколько очагов, а также следы славянской колонизации примерно XIV–XV вв: керамические сосуды, пряслица, ножи, украшения. Остановить стройку пришлось по закону «Об объектах культурного наследия».

Археологических раскопок перед строительством не планировали, пишет «Автодор»: считалось, что трасса проходит вне зон культурного наследия. Не проводить археологическую историко-культурную экспертизу на таком объекте – нонсенс, видимо, участники проекта пытались сэкономить, говорит научный сотрудник Института наследия им. Д. Лихачева, археолог Тимур Кармов: археологические работы могут занять не менее 3–6 месяцев. Перенос сроков из-за найденных археологических объектов был, к примеру, при строительстве «Газпром-сити», напоминает он.

Раскопки помешают соблюсти срок строительства – седьмого и восьмого участков (543–684 км). Представитель ВТБ адресовал вопрос в «Магистраль двух столиц», ее представитель отказался от комментариев. Генподрядчик обоих участков – турецкая ICA Construction. На сколько задержится стройка, будет понятно к концу октября, сообщил Альпхан Оджель из ICA Construction, руководитель строительства, работы полным ходом продолжаются. Трассу планировали открыть к чемпионату мира по футболу. В июне прошлого года предправления «Автодора» Сергей Кельбах рассказывал, что к концу 2018 г. в эксплуатации будут уже все участки, кроме южного обхода Твери.

Седьмой и восьмой участки могут не успеть достроить к концу 2018 г., предупреждали собеседники «Ведомостей», близкие к двум участникам проекта, причина – задержка государственного финансирования. «Автодор» не принимал работ, которые не были оформлены должным образом, без приемки не было финансирования и строителям пришлось тратить свои деньги, это в какой-то момент стало существенной проблемой, говорит человек, близкий к одному из участников проекта.

Губернатор Тверской области рассчитывает, что движение на всех участках трассы, проходящих по области, начнется в 2019 г., но часть трассы и к этому сроку не успеют построить: северо-восточный обход Твери еще будет обсуждаться с федеральными властями, передал ТАСС слова губернатора Игоря Рудени. Но реконструирован южный обход, он станет бесплатным участком М11, напомнил представитель «Автодора». Всю трассу планируют запустить в 2019 г., говорил **министр транспорта** Евений **Дитрих**.

Найденные памятники архитектуры – законное основание для продления срока строительства дороги по концессионному соглашению, говорит партнер Herbert Smith Freehills Ольга Ревзина: это часть режима особых обстоятельств, без него срок строительства можно продлить лишь распоряжением правительства.

Археологические раскопки не могут считаться обстоятельством, которое влечет выплату компенсации концессионеру, уверен представитель «Автодора».

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2018/10/04/782874-doroge-do-pitera-pomeshala-nahodka>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3760143>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДРА ВОЗДВИЖЕНСКАЯ; 2018.10.05; ПРОСТРАНСТВО ДЛЯ МАНЕВРА; КАК СВЯЗАТЬ РЕГИОНЫ ДОРОГАМИ, ЭЛЕКТРОСЕТЯМИ И БОЛЬШИМИ ДЕНЬГАМИ

Стратегия пространственного развития России в ближайшие недели будет утверждена правительством. Один из ключевых пунктов в ней - это инфраструктурное развитие, то есть строительство дорог, генерирующих мощностей и электросетей, которые свяжут регионы и сделают городскую среду комфортной.

Об этом шла речь на Российской энергетической неделе. «Страна сегодня тратит огромные ресурсы на развитие инфраструктуры, и понятно, что это не наше конкурентное преимущество: у нас огромные расстояния, огромная территория, очень много неосвоенных регионов», - обратил внимание вице-премьер Дмитрий Козак. Из-за этого объемы финансирования тоже довольно высокие. На развитие электросетевого комплекса в 2019-2024 годах уйдет 1,3 триллиона рублей (возведение линий электропередачи и трансформаторных мощностей). Траты инфраструктурных компаний еще выше: например, «Транснефть» в 2018-2022 годах потратит 1,1 триллиона рублей, «Газпром» - 5,7 триллиона, РЖД - 3,8 триллиона. Еще 2,3 триллиона до 2024 года будет израсходовано из федерального бюджета на строительство автодорог, рассказал Козак.

Проблема трат не столько в их величине, сколько в эффективности, ведь крупные компании планируют строительство инфраструктуры федерального значения без оглядки на других. «Важно, чтобы мы развивали страну в пространственном разрезе в одном направлении», - заявил Козак, имея в виду синхронизацию усилий государства и компаний.

Комплексное развитие городов без инфраструктурного развития невозможно, подчеркнул мэр Москвы Сергей Собянин. «На каждый вложенный в инфраструктуру (Москвы. - Прим. ред.) рубль приходится три рубля частных инвестиций. Благодаря не просто какому-то спонтанному разовому решению инвестировать, а системному ежегодному развитию и коммунальной, и транспортной инфраструктуры мы увеличили рост вложений в основной капитал за последние годы на 70 с лишним процентов», - рассказал он.

Инфраструктура - это, по сути, все, что соединяет людей и компании, при этом удел государства - работать над проектами, которые очень дороги и очень долго окупаются, поэтому наиболее логичный вариант - это государственно-частное партнерство. Чтобы сделать что-то масштабное, нужно сначала придать проекту «красивую идею», а потом и деньги придут, уверен председатель правления Сбербанка Герман Греф. «Я поддерживаю всячески красоту общественных пространств, красоту, которая толкает людей на гениальные идеи», - говорит Греф. Он призывает возводить не «какой-нибудь ужасный мост», а такой, чтобы люди, проезжающие по мосту, вдохновлялись им на что-то новое.

Введение дифференцированных тарифов может позволить правительству приостановить индексацию энерготарифов для населения, сообщил в эфире «России 24» Дмитрий Козак. «В случае если мы до конца просчитаем этот план, вполне возможно, что индексация тарифов на электроэнергию для подавляющего большинства жителей может быть на некоторое время приостановлена», - сказал он.

К обсуждению давней идеи ввести дифференцированные тарифы правительство вернулось в сентябре. По итогам совещания у вице-премьера было одобрено предложение минэнерго и минэкономразвития о введении трехступенчатой градации энерготарифов для населения. Сам Дмитрий Козак пояснял, что о соцнорме как таковой речь не идет, хотя для большинства это будет выгодно.

В 2016 году обсуждалось три уровня: до 150 кВт.ч в месяц, от 150 до 600 и свыше 600. Минэнерго подсчитывало, что 95 процентов инвалидов, пенсионеров и многодетных семей потребляют меньше 150 кВт.ч. Обсуждаемые сейчас параметры несколько мягче, но верхняя граница - 600 кВт/ч.в месяц - осталась прежней.

«По существу, свыше 600 кВт.ч - это промышленные потребители, а они приравнены к обычным гражданам. Поэтому еще раз внимательно все это посмотрим. Мы хотим, чтобы к лету следующего года это все заработало. К 15 января должны быть проработаны предложения и выработано справедливое решение, справедливое распределение тарифов по различным категориям плательщиков», - говорил Дмитрий Козак.

О необходимости дифференцировать тарифы заговорили на фоне высокого уровня перекрестного субсидирования - это схема, при которой одна группа потребителей платит за другую (например, промышленность частично платит за население, тариф для которого регулируется государством и индексируется на уровень инфляции каждый год 1 июля).

<https://rg.ru/2018/10/04/kak-sviazat-regiony-dorogami-elektrosetiami-i-bolshimi-dengami.html>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИНГА ДМИТРИЕВА; 2018.10.05; КАЛИНИНГРАДСКИЙ ПРОРЫВ; О СОСТОЯНИИ И ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА

Блестящие результаты подготовки транспортной инфраструктуры Калининградской области к Чемпионату мира по футболу, увеличение в регионе в текущем году перевозок грузов железнодорожным транспортом на 27%, а пассажиров – на 7%, ожидание портом Калининград наилучших показателей по грузообороту за последние десять лет – это лишь неполный перечень цифр и фактов, прозвучавших в ходе десятого, юбилейного Балтийского транспортного форума, который традиционно приняла на своей земле Калининградская область.

Среди участников форума – эксперты из России, Европы, стран СНГ и Балтии, руководители и владельцы морских, железнодорожных, автомобильных компаний, представители грузовладельцев и стивидорных организаций. На международной площадке мероприятия обсуждаются вопросы, касающиеся транспортно–логистической системы стран Балтийского региона – транзитные перевозки, стратегия развития портов Северо–Запада России, результаты действия таможенного кодекса Евразийского экономического союза.

Но сегодня хотелось бы сделать акцент именно на калининградцах, их успехах, проблемах и решениях в сфере транспортной инфраструктуры и логистики.

Преференции для резидентов

Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Калининградской области имеет первостепенное значение для роста качества жизни этого уникального во всех отношениях региона России. На всю территорию области распространяется действие режима особой экономической зоны (ОЭЗ). Сегодня в рамках Федерального закона «Об особой экономической зоне» прорабатывается вопрос о дополнительных преференциях для транспортников. Об этом рассказала министр развития инфраструктуры Калининградской области Елена Дятлова.

Говоря о достижениях в сфере развития инфраструктуры, министр в первую очередь отметила роль, которую сыграл в этом процессе Чемпионат мира по футболу. К моменту проведения матчей ЧМ в Калининграде была завершена реконструкция аэропорта Храброво, железнодорожного Южного вокзала, отремонтированы и построены десятки километров дорог, отремонтированы мосты Высокий и Деревянный, построена улично–дорожная сеть в районе «Стадиона Калининград». Разрешение перево-

зить гостей чемпионата получили 137 автомобилей. Министр назвала подготовку к мундиалю «калининградским прорывом».

По мнению Елены Дятловой, дальнейшее комплексное развитие транспортной инфраструктуры Калининградской области является одной из основополагающих целей работы регионального правительства. Сделать это можно за счет решения нескольких задач – увеличения протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, повышения конкурентоспособности транспортной системы региона и реализации ее транзитного потенциала. В частности, в настоящее время продолжается дорожное строительство на Приморском кольце и Северном обходе, на завершающем этапе находятся возведение морского терминала в Пионерском и строительство паромов для развития паромной линии Усть–Луга – Балтийск.

Министр особо отметила тот факт, что Калининградская городская агломерация вошла в приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги». Цель принятой программы – приведение в нормативное транспортно–эксплуатационное состояние дорожной сети агломерации с населением 760 тыс. человек (в 2018 году – 58% протяженности сети, в 2025 году – 85%), а также снижение мест концентрации дорожно–транспортных происшествий в 2018 году (относительно уровня 2016 года) на 70%, в 2025 году – на 89%.

Новая логистика

Начальник Калининградской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» Виктор Голомолзин рассказал о проектах, которые реализуются на магистрали: транзитные контейнерные перевозки между Китаем и Европой (сервис АО «ОТЛК ЕРА»), организация перегруза встречных контейнерных поездов в сервисе немецкого перевозчика DB по маршруту Вольфсбург (Германия) – Калуга, отправка контейнеров с древесной щепой на вагонах–платформах западноевропейской колеи, мультимодальная перевозка грузов в составе контейнерного поезда из Находки в Калининград за 11 дней.

Создан и абсолютно новый сервис, дополняющий действующие маршруты: Калининградская дорога совместно с компаниями ОТЛК, DB, Stena Line и МANNLINES M организовала возможность мультимодальной перевозки контейнерных поездов, следующих по маршруту Китай – Евросоюз и обратно через порт Калининград. Реализация новых логистических проектов, по мнению Виктора Голомолзина, позволила остановить тренд снижения грузоперевозок на Калининградском направлении. По итогам 8 месяцев 2018 года рост объемов перевозок на Калининградской железной дороге составляет 27% к уровню 2017 года.

Начальник Калининградской железной дороги также сообщил, что была дана высокая оценка итогам организации пассажирских перевозок в период проведения ЧМ. В частности, все поезда проследовали с абсолютно точным выполнением графиков движения. В сфере пригородных перевозок реализованы новые проекты: «Дневной экспресс», «Все на море!» и многие другие.

Ожидаемый успех

Порт Калининград в текущем году ожидает наилучшие показатели по грузообороту за последние десять лет. Заместитель директора Северо–Западного бассейнового филиала ФГУП «**Росморпорт**» – начальник Калининградского управления Андрей Мошков сообщил, что планируется достичь показателя на уровне 15 млн тонн по грузообороту, предыдущий такой показатель был в докризисном 2008 году.

Слагаемые успеха – это, прежде всего, удачное географическое расположение, планомерное развитие портовой инфраструктуры и, конечно, реализация новых проектов. Порт Калининград связан с основными контейнерными хабами Северного и Балтийского моря фидерными линиями. В нем функционируют два контейнерных терминала и специализированный железнодорожный паромный комплекс.

Калининградский морской торговый порт осуществляет 35% контейнерооборота всего порта и 25% грузооборота по другим грузам. Пропускная способность составляет 250–300 тыс. TEU. Контейнерный терминал Балтийской стивидорной компании реализует 65% контейнерооборота всего порта, его пропускная способность – 400 тыс. TEU. Пропускная способность железнодорожного паромного комплекса ФГУП «**Росморпорт**» – до 5 млн тонн паромных грузов в год.

Приоритетным направлением, по мнению Андрея Мошкова, сегодня является развитие портово–промышленных зон, являющихся комбинацией и симбиозом промышленного предприятия по производству продукции и морского терминала по перевалке грузов. Производители получают лучшие логистические решения от этапа поставки и обработки сырья до выпуска и отгрузки готовой продукции. Общий грузооборот портово–промышленных зон в 2017 году составил 5,4 млн тонн – 40% грузооборота всего порта. Отметим, что не последнюю роль играет то, что вся территория порта и внутренние морские воды входят в особую экономическую зону.

В качестве примера Андрей Мошков привел производственно–терминальный комплекс по глубокой переработке маслосодержащих культур. Его пропускная способность – 6 млн тонн в год, сегодня это 35% грузооборота всего порта. Годовой оборот – более 4 млрд долларов, в штате – 2500 сотрудников, производственная мощность в Калининграде – до 8500 тонн переработки семян масличных культур в день.

Другой пример – Балтийский промышленный парк. Это первый частный индустриальный парк, часть химического кластера Калининградской области. Есть вся необходимая инфраструктура для организации производства – железнодорожная инфраструктура, автомобильное сообщение, расположение у границ морского порта, инженерные коммуникации. Балтийский промышленный парк соответствует требованиям стандарта индустриального парка, утвержденного НП «Ассоциация индустриальных парков». Это – готовая площадка для инвесторов.

Завод по производству крупногабаритных металлоконструкций и нефтетерминал также вносят свою лепту в грузооборот порта. Нефтетерминал служит для приема, хранения и отгрузки нефтепродуктов железнодорожным, автотранспортом и танкерами. Пропускная способность – до 6 млн тонн в год. Завод обладает производственными мощностями для реализации проектов любой сложности, включающих строительство морских платформ для нефтегазодобычи, стационарных и мобильных буровых установок, морских и наземных ветроэнергетических установок, металлических конструкций любых габаритов и уровня сложности для промышленного и гражданского строительства.

Что касается развития портовой инфраструктуры, в первую очередь Андрей Мошков рассказал о строительстве глубоководного порта. На первом этапе, который сейчас находится в стадии реализации, будет возведен международный морской терминал для приема круизных и грузопассажирских судов в городе Пионерский Калининградской области. Кроме того, морской терминал регазификации газа, который будет подключен к существующему газопроводу в районе Калининградского подземного хранилища газа (ПХГ). Это даст возможность как направлять газ потребителям области, так и закачивать его в хранилище. Процесс регазификации СПГ будет осуществляться на плавучей регазификационной установке (ПРГУ). Терминал обеспечит возможность подачи газа потребителям Калининградской области в объеме до 2,7 млрд куб. м газа в год.

Контейнерооборот: проблемы и решения

Тему развития портовой инфраструктуры и перспектив увеличения контейнерооборота в портах Калининградской области продолжил генеральный директор ООО «Балтийская Стивидорная Компания» Алексей Павлов.

Напомним: в ноябре 2011 года между ФГУП «**Росморпорт**» и ООО «БСК» был заключен инвестиционный договор «Развитие грузопассажирского автопаромного и железнодорожного паромного терминалов в городе Балтийск, включая строительство и последующую эксплуатацию контейнерного терминала». В настоящее время завершена первая очередь первого этапа строительства терминала.

ООО «Балтийская Стивидорная Компания», входящая в состав ПАО «Новороссийский Морской Торговый Порт», является оператором грузопассажирского автопаромного и контейнерного терминалов в Балтийске. Реализуемый в настоящее время ООО «Балтийская Стивидорная Компания» совместно с ФГУП «**Росморпорт**» инвестиционный проект общей стоимостью более 3 млрд руб., из которых более

2 млрд уже вложено, позволит увеличить пропускную способность порта до 400 тыс. TEU в год к 2025 году.

Необходимость увеличения мощности контейнерного терминала в Балтийске определяется растущей потребностью региона в контейнерных грузах, считает Алексей Павлов. В настоящее время через терминал ООО «БСК» проходят 65% всех контейнеров, поступающих в Калининградскую область морским путем.

Ввиду особого географического расположения Калининградской области транзит контейнерных грузов через порты региона отсутствует, и весь грузопоток предназначен исключительно для нужд области, констатировал представитель БСК. Он напрямую зависит от динамики развития промышленных предприятий области, покупательной способности населения области и состояния экономики региона в целом. Емкость рынка перевалки контейнеров Калининградской области в течение последних лет менялась в соответствии с изменениями экономической ситуации. Так, пик по контейнерному грузообороту через морские порты был достигнут в 2012 году и составлял 372,4 тыс. TEU.

В 2015 году обострение экономического кризиса в России и в мире, политика санкций по отношению к нашей стране со стороны США и ЕС, ответные российские санкции не могли не отразиться на внешнеторговых отношениях и, как следствие, на внешнеторговых перевозках и грузовой базе. Кроме того, падение курса национальной валюты вызвало резкое снижение платежеспособности как предприятий, так и населения. Спрос на импортные товары вследствие их двух–трехкратного подорожания сильно упал. В результате этого в 2015 году контейнерный грузопоток составил лишь 179,4 тыс. TEU.

С 2016 года наблюдается рост контейнерооборота. В 2017 году грузопоток увеличился по сравнению с предыдущим годом на 29% и составил 245 тыс. TEU. На сегодняшний день емкость рынка перевалки контейнерных грузов в Калининградской области по итогу 2018 года прогнозируется в пределах 255–260 тыс. TEU. Помимо перевалки регионального объема контейнеров в настоящее время у портов Калининградской области появилась уникальная возможность значительно увеличить контейнерооборот – организовать мультимодальную перевалку транзитного грузопотока, следующего железной дорогой по маршруту Китай – Европа – Китай.

До осени 2017 года китайский контейнерный транзит проходил, минуя Калининградскую область, через Беларусь, сообщил Алексей Павлов. Но дальнейший рост перевозок по «Шелковому пути» сдерживают инфраструктурные барьеры на границе с Европой. Например, через погранпереход Брест/Малашевиче проходят практически все маршруты, связывающие Китай и ЕС, и именно это место стало одним из самых острых инфраструктурных ограничений. С учетом текущего состояния инфраструктуры, локомотивного и вагонного парков в Польше вместо согласованных 14 составов в сутки польская сторона принимает всего 9–10. На этом погранпереходе нередко простаивают до 3,5 тыс. вагонов.

В связи с этим в сентябре 2017 года был открыт новый транзитный железнодорожный коридор по маршруту Чунцинь (Китай) – Дуйсбург (Германия), следующий через Калининградскую область. На станцию Дзержинская–Новая 23 июня прибыл 1000–ный контейнерный поезд с начала 2018 года.

В июле на Калининградской железной дороге состоялась рабочая встреча руководства магистрали с делегацией ООО «ДБ Карго Руссия» (дочерней компанией немецкого железнодорожного перевозчика DB Cargo AG). В ходе совещания стороны обсудили в том числе перспективный проект мультимодальной доставки транзитных контейнерных грузов в сообщении Восток – Запад – Восток. Проект предполагает транзитную перевозку контейнерных поездов железнодорожным и морским транспортом с перегрузом на терминалах порта Калининград.

В настоящее время серьезно прорабатывается вопрос организации мультимодальной доставки контейнеров, минуя польский участок железной дороги, через морские терминалы Калининградской области – ООО «БСК» и ОАО «КМТП».

Алексей Павлов рассказал о морском порте Росток, который великолепно интегрирован в железнодорожную сеть Германии. Преимуществами смешанных грузовых перевозок через Росток пользуются логистические компании, работающие по всей Европе. Будучи частью коридора «Балтийское – Адриатическое море», комбинированное сообщение через Росток является самым коротким и быстрым путем между Центральной, Юго–Восточной Европой и Скандинавией.

Для обеспечения регулярных рейсов ООО «БСК» в конце сентября текущего года заканчивает реконструкцию причала № 82. Весь комплекс мероприятий позволит увеличить пропускную способность терминала ООО «Балтийская Стивидорная Компания» до 600 тыс. TEU в год.

Болевые точки

Вице–президент компании «ДСВ–Транспорт», руководитель Комитета КТПП по транспорту и таможенной политике, член Комитета по экономической политике и развитию инфраструктуры Калининградской областной думы Леонид Степанюк, отметив продолжающиеся кризисные явления в экономике и рост конкуренции российских регионов в борьбе за бюджетные средства, особо подчеркнул тот факт, что первой в списке геостратегических территорий страны, имеющих особое значение для территориальной целостности и безопасности государства, наряду с Крымом и г. Севастополь числится и Калининградская область. Тем временем свой бюджетный ресурс Калининградская область практически исчерпала, считает эксперт.

Транспортная доступность Калининградской области в силу ее эксклавности является одной из основных проблем социально–экономического развития региона, констатирует Леонид Степанюк. Это системное свойство эксклавов, негативно влияющее на конкурентоспособность экономики ввиду высоких финансовых и временных затрат на транспортировку продукции в государства – члены ЕАЭС. Это касается в первую очередь доставки грузов такими видами транспорта, как железнодорожный и автомобильный.

Например, доставка грузов железнодорожным транспортом из/в Калининградской области на остальную территорию Российской Федерации обходится в среднем на 40% дороже, чем доставка грузов на аналогичное расстояние по территории России. Связано это в первую очередь с высокой стоимостью транзита по территориям Литовской Республики и Республики Беларусь. Если до 2018 года применялась компенсация затрат на прохождение транзитных территорий путем предоставления субсидий из федерального бюджета областному бюджету, то в настоящее время субсидирование не предусмотрено.

В последнее время складывается ситуация с невозможностью использовать традиционный способ доставки сырьевых и энергетических грузов из регионов России железнодорожным транспортом из–за высоких ставок предоставления подвижного состава собственниками. Цены у различных операторов выросли по сравнению с 2016 годом в два раза, отмечает эксперт. Попытки взять в аренду вагоны в Литовской Республике натыкаются на противодействие таможенных органов, которые согласны поместить их под режим свободной таможенной зоны только в случае приобретения их в собственность или в финансовый лизинг, как прописано ТК ЕАЭС.

Происходит рост издержек при перевозке грузов международным автомобильным транспортом. В отличие от железнодорожных грузовых перевозок, затраты на перевозки автотранспортом не подпадают под государственную поддержку. При том что более 70% калининградского грузового транзита осуществляется по автомобильным дорогам. Транспортировка сравнимых объемов железнодорожным транспортом дороже на 30%, паромным сообщением – на 20%. За десять лет издержки по транзиту сырья и товаров между Калининградом и основной территорией России увеличились более чем на 40%. Чтобы доставить груз из Калининграда, например, в Москву, потребуется в среднем в два раза больше времени, чем тратят логистические компании из других регионов страны при сравнимом расстоянии.

Автопарк калининградских логистических компаний неуклонно стареет. Введение заградительных ставок утилизационного сбора приведет к тому, что подержанная техника фактически будет стоить дороже новой (а ведь именно за счет приобретения европейских трех– пятилеток в массе своей происходили пополнение, вторичное обновление автопарка). Учитывая, что закупку новой техники могут себе позволить лишь считанные единицы компаний – международных перевозчиков, калининградский транспортно–логистический комплекс в целом окажется лишенным источников обновления автопарка, считает Леонид Степанюк.

По его мнению, необходимы следующие меры по обеспечению транспортной доступности Калининградской области и развитию транспортно–логистического комплекса: передача государственных функций по управлению особой экономической зоной Администрации ОЭЗ Калининградской области; оформление и выдача разрешений на тяжеловесные и негабаритные грузы в ОЭЗ Калининградской области.

Кроме того, предлагается не применять утилизационный сбор в эксклавной территории ОЭЗ Калининградской области; поддержать предложение о снижении минимального инвестиционного порога для предприятий ТЛК КО – резидентов ОЭЗ до 50 млн руб.; использовать для международных перево-

зок транспортные средства, помещенные под режим свободной таможенной зоны, взятые в аренду (операционный лизинг) у иностранного собственника. Эксперт также считает, что необходимо внедрить контрольные нормативы администрирования в международных автомобильных, морских и воздушных пунктах пропуска на уровне европейских стандартов.

\* \* \*

По итогам Балтийского транспортного форума на основе всех вынесенных предложений его участников традиционно формируются резолюции, которые учитываются в работе правительства Калининградской области.

<http://transportrussia.ru/item/4565-kaliningradskij-proryv.html>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2018.10.05; ЗАКОНАМ – КАЧЕСТВО; ЕВГЕНИЙ МОСКВИЧЕВ: «МЫ ОТКРЫТЫ ДЛЯ КОНСТРУКТИВНЫХ ПРЕДЛОЖЕНИЙ»

Председатель Комитета Госдумы РФ по транспорту и строительству Евгений Москвичев провел пресс–конференцию, посвященную планам работы на осеннюю сессию.

Как сказал парламентарий, на рассмотрении в комитете находятся более 80 законопроектов, 20 из них планируется рассмотреть в осеннюю сессию, четыре законопроекта рекомендованы к отклонению. По словам депутата, все законопроекты всесторонне обсуждаются в рабочих группах с участием экспертов и представителей бизнеса, от чего в конечном итоге зависит качество принимаемых законов.

 В последнее время чрезвычайную остроту приобрела проблема регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек, под видом заказных. Как показывает статистика, доля таких перевозок постоянно растет: перевозчики во избежание исполнения лицензионных требований, предусмотренных Положением о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек, подают заявления об аннулировании действия лицензии и переходят к осуществлению, по сути, регулярных перевозок под видом заказных.

«Дело в том, что получение лицензии легитимными перевозчиками требует выполнения определенных условий – наличие ремонтной базы и оборудованных стоянок для автобусов, организация предрейсовых медицинских осмотров водителей и т. д., – которые периодически проверяются. Для перевозок по заказу ничего этого не требуется, – пояснил Евгений Москвичев. – Лицензионный контроль не требуется и при перевозках пассажиров для собственных нужд, поэтому ситуация с обеспечением безопасности перевозок представляется крайне неудовлетворительной».

Аварии, произошедшие по вине водителей автобусов, вносят свой «вклад» в печальную статистику дорожно–транспортных происшествий: в Российской Федерации за январь–август 2017 года по вине водителей лицензируемых автобусов погибли 83 человека, нелицензируемых автобусов – 86 человек.

Если по всем фактам совершенных лицензируемым транспортом ДТП Госавтодорнадзором проводятся внеплановые проверки деятельности перевозчиков–лицензиатов, нарушители привлекаются к административной ответственности, то в силу действующего законодательства деятельность нелицензируемых перевозчиков **Ространснадзор**ом не проверяется даже после совершения ДТП.

Как сказал Евгений Москвичев, с целью обеспечения равных условий безопасности при всех видах перевозок пассажиров автобусами разработан законопроект о совершенствовании лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек, который в ноябре 2017 года прошел процедуру первого чтения.

Хорошим подспорьем для транспортных предприятий станет закон об использовании телемедицинских технологий при проведении предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей транспортных средств.

«Мы считаем, что использование телемедицинских технологий при проведении таких осмотров позволит решить проблему нехватки медицинских работников для их проведения, в том числе в удаленных от медицинских учреждений транспортных предприятиях, контролировать состояние здоровья водителей, находящихся в длительном рейсе, а также значительно сократить время проведения медицинских осмотров большого количества выходящих одновременно в рейс водителей в крупных транспортных предприятиях, – подчеркнул депутат. – На наш взгляд, применение информационных технологий при проведении обязательных предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей транспортных средств позволит осуществлять более оперативный и объективный контроль состояния здоровья водителей, а также оптимизирует издержки по проведению обязательных предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров, что в конечном итоге положительно скажется на финансово–экономическом состоянии транспортных предприятий, приведет к снижению количества дорожно–транспортных происшествий, происходяших вследствие состояния здоровья водителей, не отвечающего предъявляемым требованиям».

В рамках Программы поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств – членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства – члена Евразийского экономического союза, разработан законопроект о каботажных автомобильных перевозках. Ранее на территории РФ осуществление каботажных автомобильных перевозок было запрещено, пояснил Евгений Москвичев. Принятие законопроекта позволит привести законодательство РФ в соответствие с ее международными обязательствами, будет разрешено осуществление каботажных автомобильных перевозок на территории РФ перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств – членов Евразийского экономического союза.

Еще один законопроект (принят в первом чтении в июле 2018 года) направлен на совершенствование правового регулирования транзитных международных перевозок грузов автомобильным и железнодорожным транспортом через территорию РФ. Будет создан механизм контроля за указанными перевозками с использованием технологий и средств электронной идентификации, которые обеспечивают отслеживание таких перевозок с применением навигационных пломб (электронных идентификаторов), функционирующих с использованием технологий системы «ГЛОНАСС». С этой целью будет использоваться инфраструктура системы «Платон», что позволит осуществлять мониторинг движения транзитных транспортных средств по всем маршрутам.

«Замечу, что в настоящее время навигационные пломбы уже используются для осуществления контроля за международными транзитными автомобильными и железнодорожными перевозками грузов с территории Украины на территорию Республики Казахстан или Киргизской Республики через российскую территорию, – напомнил глава комитета. – Введение предполагаемого законопроектом механизма контроля позволит существенно снизить количество ложных транзитных перевозок, при которых товары без оплаты таможенных пошлин остаются на территории РФ, и, соответственно, значительно увеличить поступления в бюджетную систему страны».

 Также прошел процедуру первого чтения законопроект о транзитных перевозках, который направлен на решение комплекса проблем, препятствующих полному использованию транзитного потенциала России. «Сегодня между Китаем и Европой, минуя Россию, везутся грузы на общую сумму 575 млрд евро. Если через территорию РФ будут идти 10–15% грузопотока, и этот груз будет доставляться по единой накладной на всех видах транспорта в течение 15–17 дней, Россия может заработать на транзите большие деньги, а перевозчики на всех видах транспорта будут обеспечены рабочими местами, по нашим оценкам, порядка 30–40 тыс. рабочих мест», – констатировал Евгений Москвичев.

Предлагаемые законопроектом меры позволят максимально использовать потенциал российской транспортной системы для транзита грузов, повысить ее конкурентоспособность, активизировать транспортную деятельность российских компаний на международных транспортных коридорах по направлениям Европа – Азия и Север – Юг, в том числе по Транссибу и трассам Северного морского пути, за счет чего дополнительно привлечь до 2 млн транзитных контейнеров с доходами порядка 500 млрд руб. и соответствующими поступлениями в бюджеты всех уровней.

Согласно одному из законопроектов региональные органы власти получат право определять перечень муниципальных образований, в которых допускается движение тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, осуществляющих перевозки грузов, не являющихся неделимыми, по автомобильным дорогам общего пользования местного значения и по частным автомобильным дорогам, на основании специальных разрешений. Особенно это актуально для деятельности ряда градообразующих предприятий в районах Крайнего Севера, подчеркнул Евгений Москвичев.

Два законопроекта касаются работы железнодорожного транспорта. Один из них направлен на выравнивание условий функционирования железнодорожного перевозчика в части ответственности перевозчика за просрочку доставки грузов, порожних грузовых вагонов, контейнеров, что позволит создать конкурентные условия в сфере перевозок различными видами транспорта и обеспечить сбалансированное развитие транспортной системы России.

Второй законопроект – об оборудовании железнодорожных переездов комплексами фото– и видеофиксации. «На железной дороге функционируют более 6 тыс. железнодорожных переездов различных категорий. Оборудование их средствами фото– и видеофиксации требует огромных средств, более 400 млрд руб. Поэтому принято решение о том, что в первую очередь будут оборудованы те переезды, на которых нельзя построить путепроводы, а в национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги» предусмотреть деньги на строительство путепроводов. Мы считаем, что за шесть лет на эти цели необходимо выделить не менее 100 млрд руб., тогда в агломерациях и их пригородах автовладельцы не будут часами стоять в пробках на железнодорожных переездах», – сказал Евгений Москвичев.

 Отвечая на вопрос корреспондента «ТР», кто будет платить за установку комплексов фото– и видеофиксации на железнодорожных переездах, учитывая давний спор между РЖД и собственниками автомобильных дорог, Евгений Москвичев сказал, что работы будут производиться силами РЖД.

 В сфере воздушного транспорта в целях повышения ответственности перевозчиков за задержку вылета воздушного судна разработан законопроект, повышающий штраф, который перевозчик уплачивает за час просрочки доставки пассажира, багажа или груза. По словам Евгения Москвичева, предлагается повысить ответственность авиаперевозчика за такие нарушения в 4 раза и установить штраф за просрочку доставки пассажира, багажа или груза, в том числе за задержку вылета воздушного судна, в размере 100 руб. за каждый час просрочки, но не более 50% стоимости перевозки.

Продажа невозвратных билетов позволила авиакомпаниям значительно расширить линейку реализуемых авиабилетов. При этом пассажиры могут рассчитывать на полный возврат стоимости билета только в экстренных случаях – болезни или смерти близкого родственника, с которым был запланирован вылет, или возврат по причинам авиакомпании, которая не смогла выполнить полет. В иных ситуациях пассажир может добиться возмещения сборов, но основная часть (тариф) не подлежит возмещению. В этой связи в Воздушный кодекс РФ вносятся изменения, согласно которым пассажиры, купившие невозвратные билеты, смогут вернуть стоимость билета в полном объеме и в случае болезни близкого родственника, в частности ребенка, полет которого не был запланирован.

По морскому транспорту готовится новый законопроект, по которому морское судно, зарегистрированное в РФ, будет иметь преимущества при погрузке и выгрузке.

Много нареканий вызывает работа легкового такси. Группа депутатов подготовила законопроект, который позволит обеспечить защиту законных прав и интересов потребителей транспортных услуг, создать условия для развития здоровой конкуренции между оте-

чественными и иностранными агрегаторами.

В заключение Евгений Москвичев ответил на многочисленные вопросы журналистов. «Двери нашего комитета всегда открыты, мы готовы рассмотреть любые конструктивные предложения», – заверил депутат.

К слову, последнее заседание комитета прошло с участием первого заместителя **министра транспорта** РФ Иннокентия Алафинова. На заседании состоялось обсуждение бюджета в области транспорта в режиме «нулевого» чтения. «Проблема региональных дорог в течение 5 лет будет разрешена более чем на 50%. На программу БКД выделяются 1 трлн 450 млрд руб., не менее 750–800 млрд руб. поступят из регионов. В целом на транспортную систему в течение 6 лет будут выделены более 6 трлн руб. Деньги будут выделяться регионам при условии, что там есть свои дорожники, применяются новые технологии, работы ведутся с увеличением межремонтного периода. Наша задача – проконтролировать расходование этих средств», – подытожил Евгений Москвичев и призвал губернаторов и глав муниципальных образований обратить особое внимание на качество ремонта региональных и муниципальных дорог.

<http://transportrussia.ru/item/4563-zakonam-kachestvo.html>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2018.10.05; ЦИФРОВИЗАЦИЯ ОТРАСЛИ – ЗАДАЧА ПРИОРИТЕТНАЯ; НЕОБХОДИМ ЕДИНЫЙ СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД К ЕЕ РЕШЕНИЮ

В рамках III Международного форума «Интеллектуальные транспортные системы России» состоялось совещание по вопросам развития технологий информационного моделирования при проектировании объектов транспортной инфраструктуры – BIM–технологий. Мероприятие прошло под председательством первого заместителя **министра транспорта** РФ Иннокентия Алафинова.

В заседании приняли участие представители **Росавтодор**а, транспортных, строительных и проектных организаций, сотрудники ведущих транспортных вузов страны.

Иннокентий Алафинов отметил, что это первое столь масштабное совещание по теме применения BIM–технологий при проектировании и строительстве транспортных объектов. По его словам, данное направление является важной составляющей в цифровизации экономики и транспортной отрасли – задаче, поставленной Президентом Российской Федерации. «Перед **Минтрансом** стоит вопрос обеспечения реализации транспортного потенциала нашей страны для осуществления грузовых и пассажирских перевозок на пространствах Евразии. При этом транспортные средства становятся все более «умными», и совершенно очевидно, что им должна соответствовать и транспортная инфраструктура, – сказал первый замминистра. – Нам необходимо определиться с приоритетами при формировании плана наших действий по внедрению технологий информационного моделирования. Важна организация единого системного подхода к этим вопросам».

В основе BIM–технологий лежат трехмерные модели проектируемых объектов. BIM – это процесс моделирования и управления полным жизненным циклом сооружения. Наличие единой цифровой модели объекта может стать базой для дальнейшей цифровизации. BIM дает и множество других преимуществ. Весомая доля расчетов происходит автоматически, скорость проектирования увеличивается, количество ошибок при проектировании снижается, сокращается время рассмотрения и экспертизы проекта, а также упрощается процесс приемки работ и объекта в целом. В конечном итоге все это приводит к снижению стоимости строительства объекта.

Отраслевым сообществом предложено создать специальную рабочую группу по изучению, разработке и развитию BIM–технологий при **Минтрансе** России, в которую должны войти как сами проектировщики и сотрудники ведущих транспортных вузов, так и представители государственных министерств и ведомств, гос-

компаний и бизнеса – Минстроя, Минпромторга, **Росавтодор**а, ГК «Автодор», ОАО «РЖД» и других.

**Роман Старовойт**, на момент проведения форума руководитель **Росавтодор**а, поддержал данную инициативу. «Сегодня необходимо форсированными темпами двигаться в направлении разработки технологий информационного моделирования и скорейшим образом переходить к более тесной координации этих усилий. Создание единой площадки по внедрению BIM–технологий на базе **Министерства транспорта** – очень важное и своевременное решение. Потому что, если говорить в целом про цифровизацию транспортной отрасли, то 80% ее – это BIM. Это и диагностика, и изыскания, и проектирование, и строительство, и содержание», – сказал он.

Крое того, обсуждались инициативы по созданию единой библиотеки данных по BIM–моделированию, которая будет находиться в свободном доступе для проектных и научных организаций, переходу на отечественное программное обеспечение с целью защиты информации о транспортной инфраструктуре, разработке общих пилотных проектов, способствующих всестороннему изучению процессов технологий информационного моделирования при проектировании и строительстве, совершенствованию существующей и выработке новой нормативной базы в сфере BIM–технологий, повышению уровня преподавания теории и практики по BIM в транспортных вузах страны и созданию программ переквалификации специалистов, работающих в сфере проектирования объектов дорожной инфраструктуры. <http://transportrussia.ru/item/4562-tsifrovizatsiya-otrasli-zadacha-prioritetnaya.html>

### ВЕДОМОСТИ; 2018.10.05; МЕДВЕДЕВ ПОДДЕРЖАЛ СУБСИДИРОВАНИЕ ЦЕН НА БЕНЗИН И РОСТ НАЛОГОВ ДЛЯ НЕФТЯНИКОВ

Медведев поддержал схему субсидирования цен на бензин и дизельное топливо, о которой нефтяные компании в последнее время спорили с Минфином. Об этом сообщили РБК два источника – близкий к одной из нефтяных компаний и один из консультантов компаний; они знакомы с текстом протокола по итогам совещания 18 сентября, который был подписан на днях.

О подписании протокола сообщили и «Коммерсанту» источники в отрасли, а также подтвердили в пресс-службе Белого дома, отказавшись от комментариев по содержанию.

Премьер одобрил увеличение бюджетных субсидий на топливо при помощи механизма демпфирующей надбавки, который должен заработать с 2019 г., но также одобрил и предложение профинансировать часть субсидии за счет роста НДПИ для всей отрасли, рассказали собеседники РБК.

ТЭК

«Лимит повышения цен на топливо в этом году исчерпан», – признал Дмитрий Медведев. Но правительство поддержит нефтяные компании

Как пишет «Коммерсантъ», по оценке Минфина, снижение базовой цены на бензин и дизельное топливо – до 50,4 тыс. руб. и 45 тыс. руб. на тонну соответственно – должно было увеличить субсидию НПЗ на 230 млрд руб. в год и именно такие уровни зафиксированы в протоколе по итогам совещания. Также в протоколе говорится, что половину дополнительных расходов бюджетной системы, связанных с изменением параметров базовой цены нефтепродуктов, должны компенсироваться за счет роста НДПИ на нефть, сообщает издание.

Источники газеты говорят, что основная причина того, что выход протокола задерживался – это недовольство «Роснефти». Как отмечает «Коммерсантъ», для отрасли решение правительства выгодно, однако оно менее привлекательно для компаний с большой добычей и сравнительно меньшей переработкой, в частности для «Роснефти». Ряд источников газета в Белом доме не исключили, что компании еще удастся повлиять на итоговое решение по НДПИ.

В «Роснефть» на запрос «Коммерсанта» не ответили.

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2018/10/05/782880-medvedev>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.04; ФАС ПРИЗНАЛА ТРИ КОМПАНИИ ВИНОВНЫМИ В СГОВОРЕ НА ТОРГАХ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ В ПОВОЛЖЬЕ НА 4,2 МЛРД РУБ

ФАС России вынесла решение по делу о картельном сговоре участников торгов на ремонт автодорог в Самарской и Ульяновской областях, сообщается на сайте антимонопольного ведомства.

ООО «Самаратрансстрой», ООО «Ульяновсктрансстрой» и ООО «С.И.Т.И.» признаны виновными в заключении двух антиконкурентных соглашений с целью поддержания цен на торгах.

«Самаратрансстрой» и «Ульяновсктрансстрой» реализовали соглашение в девяти аукционах на общую сумму более 2,5 млрд рублей, а «Самаратрансстрой» и «С.И.Т.И.» - в четырех аукционах на общую сумму более 1,7 млрд рублей», - говорится в сообщении.

Материалы дела будут переданы в правоохранительные органы для решения вопроса о возбуждении уголовного дела по ст.178 УК РФ (ограничение конкуренции).

«Картель - самое опасное посягательство на конкуренцию как конституционную ценность, поэтому виновные должны нести не только административную, но и уголовную ответственность», - приводятся в пресс-релизе слова начальника Управления по борьбе с картелями ФАС России Андрея Тенишева.

Ранее сообщалось со ссылкой на данные ФАС, что начальная цена на вызвавших подозрение торгах с участием этих компаний снижалась не более чем на 0,5%.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Самаратрансстрой» за 2013-2017 годы получило подряды на сумму 19,9 млрд рублей. ООО «С.И.Т.И.» (Самара) получало подряды в 2014-2016 годах всего на 8,1 млрд рублей. ООО «Ульяновсктранстрой» побеждало на торгах, главным образом, в Ульяновской области, при этом в 2016 году предприятие заключило контракт с ФКУ «Поволжуправтодор» на капремонт участка в Самарской области трассы М-5 «Урал» - на 281,4 млн рублей.

### ТАСС; 2018.10.04; ОВСЯННИКОВ: ЗАПУСК ГРУЗОВОГО ДВИЖЕНИЯ ПО МОСТУ В КРЫМ ПОМОЖЕТ СНИЗИТЬ ЦЕНЫ В СЕВАСТОПОЛЕ

Перевозка товаров по Крымскому мосту, по которому с 1 октября открыто движение большегрузов, позволит снизить цены в Севастополе благодаря уменьшению транспортных издержек, заявил губернатор Дмитрий Овсянников.

После государственного переворота на Украине в феврале 2014 года власти Крыма и Севастополя провели референдум по вопросу воссоединения с Россией, по итогам которого полуостров вошел в состав РФ. Несмотря на убедительные итоги референдума, Киев отказался признавать Крым частью России, Украина запретила грузоперевозки со своей территории в регион, полуостров оказался в логистическом тупике. Автомобильное движение для автобусов и легковых автомобилей открыто по Крымскому мосту в мае 2018 года, с 1 октября запущено движение большегрузов, а до конца следующего года планируется достроить железнодорожную часть моста. Параллельно решается вопрос модернизации Крымской железной дороги и строится автомагистраль «Таврида» - самая современная и скоростная на полуострове.

«Ожидаем, конечно [что запуск движения большегрузов по Крымскому мосту позволит снизить цены]. Снижение цен зависит от уменьшения транспортных проблем: сейчас Крымский мост построили, потом будет построена трасса «Таврида», потом приведена в порядок Крымская железная дорога. И все это по мере уменьшения транспортных проблем должно приводить к удешевлению поставок продуктов питания и снижению цен», - сообщил ТАСС губернатор.

По его словам, на стоимость продуктов и других товаров влияет вся логистическая цепочка, и поэтому кроме дорог нужно строить логистические центры и другую инфраструктуру.

Собеседник агентства отметил, что сейчас рост цен замедлился, и в 2017-2018 годах инфляция держится на уровне общероссийской. Но стоимость различных товаров в городе по- прежнему выше, чем в других регионах РФ, так как изначально цены были на другом уровне. «Так как они выше, чем в других субъектах, то ждем снижения: как только снизятся транспортные издержки, разница в ценах сгладится. То, что вопрос цен для города самый болезненный - это факт», - добавил Овсянников.

<https://tass.ru/ekonomika/5635444>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2018.10.05; ГИБКИЙ ПОДХОД; ДОРОЖНЫМ ФОНДАМ ПРЕДЛОЖИЛИ НАЙТИ ЗАМЕНУ ДОХОДУ ОТ АКЦИЗОВ

Нефтекомпании рассчитывают на пересмотр еще не вступивших в силу параметров завершения налогового маневра (он должен начаться 1 января 2019 года). Они уверены, что налоговые условия улучшатся, если ввести гибкий акциз вместо сложной схемы с отрицательным акцизом и демпфирующим (сглаживающим колебания) компонентом. Минэнерго переадресовало предложение в минфин, а тот, в свою очередь, заявил, что пока дорожные фонды получают от косвенного налога доход, перейти на гибкий акциз не получится.

Дискуссия на эту тему шла на Российской энергетической неделе. Ситуация на рынке моторных топлив России неустойчива, хотя с заморозкой цен на АЗС все стало стабильнее. С 2019 года, например, «Лукойл» уже хотел бы скорректировать параметры налогового маневра, заявил вице-президент по экономике и планированию в компании Геннадий Федотов.

Он надеется на гибкий акциз - эту идею давно продвигала Федеральная антимонопольная служба, однако когда минэнерго и минфин разработали свою концепцию, обсуждение гибкого акциза сошло на нет. Отрицательный акциз с демпфирующей надбавкой - это очень сложная формула, говорит Федотов. Плюсы в том, что такая конструкция позволит более оперативно реагировать на изменение рыночной ситуации, то есть уйти от ручного регулирования, среди минусов - сложность администрирования.

«Газпром нефти» тоже хотелось бы переместить демпфер в акциз, поддержал советник гендиректора компании Павел Карчевский. Однако сейчас доходы от уплаты акцизов идут на пополнение региональных дорожных фондов (по сути, это единственный источник), поэтому рассматривать гибкий акциз нет возможности, заявил в ответ директор департамента налоговой и таможенной политики минфина Алексей Сазанов.

Он заверил нефтяников, что со вступлением в силу новых налоговых изменений проблема низкой маржи перерабатывающих заводов и заморозки цен на АЗС будет купирована на 70-75 процентов. Демпфер при расчете в текущих ценах на нефть должен полностью покрыть повышение НДС с 2019 года и рост ставок акцизов, заверил директор департамента переработки нефти и газа минэнерго Антон Рубцов. Он также пообещал, что на этой неделе для общественного обсуждения опубликуют подзаконные акты, которые нужно принять, чтобы механизм отрицательного акциза заработал точно 1 января.

Санкции США о запрете на покупки иранской нефти другими странами должны вступить в силу в первую неделю ноября, и, учитывая неопределенность вокруг этих ограничений, «Лукойл» сократил «почти до нуля» закупки иранской нефти, сообщил в кулуарах РЭН глава компании Вагит Алекперов. Он уточнил, что не будет нарушать ограничения на торговлю, если они будут введены.

<https://rg.ru/2018/10/05/dorozhnym-fondam-predlozhili-najti-zamenu-dohodu-ot-akcizov.html>

### КОММЕРСАНТ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2018.10.05; ЗАМОРОЗКИ ТРЕБУЮТ РАЗМОРОЗКИ; АЗС ГОТОВЯТСЯ К РОСТУ ЦЕН НА ДИЗТОПЛИВО

Независимые продавцы топлива просят правительство отменить действующую с июня заморозку цен на АЗС. В частности, они отмечают рост оптовых цен на зимнее дизтопливо, что может сделать его продажу в рознице невыгодной. По оценкам Российского топливного союза (РТС), клиенты уже уходят с независимых АЗС на заправки крупных нефтяников, держащих старые цены. Эксперты отмечают, что рост цен обычен при сезонном переходе НПЗ с летнего на зимнее дизтопливо.

Президент РТС Евгений Аркуша в письме профильному вице-премьеру Дмитрию Козаку обратил внимание курирующего ТЭК чиновника на возобновившийся рост биржевых цен на нефтепродукты (копия письма от 1 октября есть у “Ъ”). Господин Аркуша также отдельно отметил проблему с зимним дизтопливом, розничные цены на которое, по его мнению, надо поднимать.

Правительство решило стабилизировать оптовые цены, снизив акцизы на топливо и увеличив поставки на внутренний рынок, в конце мая после резкого скачка цен на ГСМ. Нефтекомпаниям было предписано заморозить цены на АЗС.

Летом оптовые цены снижались, что улучшало маржу независимых АЗС. Но уже сейчас тонна летнего дизтоплива стоит 50,6 тыс. руб. на СПбМТСБ, что примерно на 3% выше, чем в начале июня. Биржевая цена на зимнее дизтопливо дороже еще на 5 тыс. руб. за тонну, отмечается в письме главы РТС.

Евгений Аркуша ожидает, что сезонный переход на зимнее топливо может повысить оптовые цены из-за роста себестоимости производства и «хронического условно дефицитного» рынка. Он уточняет, что НПЗ вынужденно «балансируют объемами производства дизтоплива и керосина» (последний – добавка для зимнего дизтоплива). Глава РТС также сетует, что с июля по сентябрь нефтекомпании не исполняли майское поручение Дмитрия Козака об увеличении продаж на внутреннем рынке на 3%, что стало одной из причин роста цен в опте.

Господин Аркуша опасается, что при сезонном росте оптовых цен на зимнее дизтопливо на фоне фиксированных розничных цен оптовые котировки будут выше, чем цены на АЗС, следует из письма.

Евгений Аркуша подтвердил “Ъ”, что в связи с ростом оптовых цен независимые АЗС начали повышать цены, обороты их продаж падают, а заправки нефтекомпаний держат цены на уровне конца мая. Он опасается повторения ситуации конца весны, когда продажи независимых АЗС упали на 30–40% (“Ъ” описывал проблемы этого сектора 24 августа). По словам главы РТС, в Сибири и на Дальнем Востоке активизировался спрос на зимнее дизтопливо, цена на него уже существенно выше, чем на летнее. «Это замкнутый круг: при хронической нехватке зимнего дизтоплива в высокий сезон нефтяники снижают отгрузки на бирже, поскольку растет ажиотаж на их АЗС,– говорит он.– На Дальнем Востоке уже стоят очереди на заправках некоторых нефтекомпаний, поскольку цена у независимых АЗС уже выше». Чтобы независимые могли конкурировать с АЗС нефтекомпаний, нужно снять заморозку с цен, считает господин Аркуша, что, по его словам, поддерживают и крупные нефтекомпании.

Для стабилизации цен на нефтепродукты при сегодняшней конъюнктуре рынка необходима скорейшая корректировка налогового маневра, в том числе введение демпфирующего механизма, и снижение нагрузки на НПЗ путем «неповышения акцизов» с 1 января 2019 года, заявил “Ъ” глава управления ТЭК ФАС Дмитрий Махонин. Представитель Дмитрия Козака не ответил на запрос “Ъ”.

Высокие цены на зимнее топливо в межсезонье достаточно традиционны из-за малого объема предложения: НПЗ еще не полностью переключили производство на межсезонные и зимние марки, а у кого-то нет технологической возможности выпускать разный дизель одновременно, отмечает Андрей Костин из Rupec. «Но с наступлением нормативных сроков перехода недостаток предложения будет, скорее всего, преодолен»,– считает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/3760202>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2018.10.05; «БЕГУЩЕЕ ШОССЕ»; О ПРОБЛЕМАХ И ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ КОНТРЕЙЛЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ

Развитие комбинированных перевозок грузов в контейнерах позволит обеспечить сохранность автодорог страны, значительно улучшить экологию, повысить надежность и безопасность доставки грузов.

В современном бизнесе требования грузовладельцев к транспортному обслуживанию по срокам доставки и сохранности перевозимых грузов достаточно высоки. Удовлетворить всем предъявляемым клиентами критериям способен лишь тот перевозчик, который предоставляет полный комплекс высококачественных услуг по транспортировке грузов. В этой ситуации автотранспортные фирмы сохраняют существенные конкурентные преимущества перед железными дорогами. Автотранспорт быстрее, удобнее и часто дешевле в сравнении с железной дорогой, объясняют грузоотправители. Впрочем, есть свои плюсы и у железнодорожных перевозок: они более экологичны и безопасны в сравнении с другими видами транспорта. В последние годы специалисты все чаще говорят о необходимости развития в России гибридных железнодорожно–автомобильных, или контрейлерных, перевозок.

Один из способов доставки контейнеров – их перевозка непосредственно на автомобильном прицепе, который размещается на железнодорожной платформе. В Европе такую технологию назвали «бегущее шоссе», так как она предусматривает перевозку автомобиля на железнодорожной платформе с пониженным полом.

Однако массового внедрения подобных перевозок в России пока не произошло, несмотря на многочисленные попытки ОАО «РЖД» развивать контрейлерное сообщение в стране. Тем не менее, как отмечают специалисты, в настоящий момент существуют все предпосылки для запуска регулярных контрейлерных перевозок на определенных маршрутах.

 Например, в феврале 2018 года АО «ФГК» (дочернее общество ОАО «РЖД») организовало тестовую отправку автомобильного грузового прицепа на контрейлерной платформе из Калининграда в Москву. Прицеп с условным грузом, установленный и закрепленный на специальной платформе, доставили в два раза быстрее, чем автотранспортом, а затраты на его транспортировку оказались на 30% меньше, чем стоимость перевозки по автомобильным дорогам.

 В ОАО «РЖД» поставили задачу организовать до конца года еще одну опытную перевозку, но уже в терминально–логистический центр «Белый Раст» в Дмитровском районе Московской области. В настоящее время здесь строится контейнерно–контрейлерный терминал.

Приступить к практической реализации этих проектов специалисты смогли после того, как **Минтрансом** России был утвержден специальный документ – «Технические условия размещения и крепления груза при контрейлерных перевозках». Это произошло в декабре 2017 года. По словам первого заместителя гендиректора АО «ФГК» Виктора Вороновича, утверждение технических условий дает компании возможность осуществлять регулярное контрейлерное сообщение с использованием более низких платформ с высотой пола 1100 мм. Высота таких платформ на 200 мм ниже по сравнению с универсальными. Принятие данного габарита позволяет избежать применения повышающих коэффициентов к тарифу на перевозку в железнодорожном сообщении, что в перспективе сделает контрейлерные перевозки для клиентов более привлекательными, а также упростит технологию их реализации.

 По мнению Виктора Вороновича, контрейлерные грузоперевозки позволят объединить маневренность автомобильного транспорта с большей производительностью железнодорожных перевозок и будут способствовать повышению конкурентоспособности грузоотправителей за счет снижения транспортных издержек.

Начальник Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) ОАО «РЖД» Алексей Шило тоже уверен в том, что регулярные контрейлерные перевозки в международном и внутреннем сообщениях позволят привлечь на железнодорожный транспорт дополнительные объемы грузов, расширить масштабы перевозочной деятельности российских компаний, оптимизировать загрузку железнодорожной и терминально–складской инфраструктуры, увеличить степень маршрутизации грузовых потоков и получить дополнительные доходы.

В настоящий момент специалистами проводится мониторинг потенциальной грузовой базы, а также проработка маршрутов с учетом предпочтений потенциальных клиентов. Определены такие приоритетные маршруты, как из Москвы в Екатеринбург, Новосибирск, Красноярск, Иркутск, Забайкальск и обратно, а также маршрут из Калининграда в Москву транзитом через территорию Литвы и Белоруссии.

Примечательно, что с этими странами удалось проработать и согласовать многие вопросы таможенного оформления, неизбежно возникающие при прохождении границ иностранных государств. Кроме того, с руководством Литовской и Белорусской железных дорог удалось договориться о предоставлении специальных оптимизированных ставок на перевозку вагона с груженым прицепом, которые будут действовать в течение всего года. Скидка к базовым тарифам от ЛЖД составила 40%, от БЖД – 45% на груженый контрейлер и 60% на порожний контрейлер. По прогнозам АО «ФГК», к 2019–2020 годам перевозки на контрейлерных платформах могут достигнуть 10–12 тыс. вагоноотправок в месяц.

Но сначала каждое новое направление должно быть отработано на опытной отправке. Пилотные перевозки позволяют получить практический опыт организации контрейлерного сервиса, отработать технологию погрузки и выгрузки, утвердить местные технические условия крепления автотранспортных средств, а также выявить основные преимущества и недостатки, устранение которых в дальнейшем позволит сделать инновационный продукт более совершенным и привлекательным.

Напомним: еще в ноябре 2016 года АО «ФГК» и ЦФТО ОАО «РЖД» осуществили пилотную перевозку автопоезда на контрейлерной платформе модели 13–9961 по маршруту Москва – Новосибирск – Москва. Тогда перевозка была осуществлена в составе поезда ПАО «ТрансКонтейнер». В результате удалось сформировать пакет документов для **Минтранса** России, чтобы специалисты могли подготовить необходимые нормативно–правовые акты. Кроме того, тест определил готовность инфраструктуры и всех участников для осуществления данного вида перевозок. Опытные коммерческие перевозки по направлению Москва–Товарная–Павелецкая – Клещиха (Новосибирск) будут продолжены, о чем сообщил директор по развитию компании «Глобалтрак Логистик» Илья Дудинский. Эта компания одной из первых приняла участие в тестовой контрейлерной перевозке в России.

Однако эксперт акцентирует внимание на проблемах, которые препятствуют полномасштабному внедрению новых для нашей страны технологий перевозки. Так, по словам Ильи Дудинского, при всех преимуществах схемы «контейнер + платформа» достаточно много клиентов продолжают возить свои грузы автотранспортом. Во–первых, есть предприятия, для которых переход с автомобильных перевозок на контейнерные является слишком затратным, так как требует значительных и очень дорогих изменений в технологии и структуре работы склада. Во–вторых, для многих компаний первоочередными являются срок и точность доставки, поэтому они используют автомобильный транспорт.

В–третьих, важным преимуществом полуприцепа по сравнению с контейнером является то, что он может грузиться со всех сторон. Есть клиенты, для которых это важно. Также есть компании, чья политика коммерческой безопасности запрещает работу с единственным исполнителем. Даже при наличии хорошей цены на контейнерную перевозку они должны пользоваться услугами исключительно автомобильного транспорта. Между тем все эти организации – потенциальные заказчики контрейлерных перевозок.

Некоторые специалисты акцентируют внимание на следующих недостатках контрейлерной технологии: коэффициент использования грузоподъемности вагона несколько уменьшается вследствие необходимости перевозки на железнодорожной платформе самого автомобиля, при этом необходимо создавать комфортные условия передвижения для его водителя.

По мнению заместителя гендиректора группы компаний «Термокон–Логистик» Андрея Гречкина, использование контрейлеров позволяет повысить конкурентоспособность железнодорожной перевозки на коротких и средних дистанциях. Однако в настоящий момент сфера применения контрейлерных перевозок и полигон их использования не регламентированы, так как, по сути, отсутствует парк машин, специализированных платформ и мест перегрузки.

Действительно, первостепенным для практической реализации проекта является вопрос создания специализированного подвижного состава. По словам начальника ЦФТО ОАО «РЖД» Алексея Шило, в настоящее время АО «ФГК» совместно с конструкторскими бюро изучает возможность серийного производства универсального вагона–платформы, предназначенного в том числе для перевозок контрейлерных грузовых единиц, а также вспомогательной погрузочной площадки с размещением на фитинговых упорах для погрузки полуприцепов вертикальным способом при помощи ричстакера. Выпуск установочной партии – 300 платформ – планируется к концу 2018 года.

Всего же по заказу АО «ФГК» были разработаны и созданы два опытных вагона–платформы для контрейлерно–контейнерных перевозок, строительство одного из них осуществлялось на ОАО «Рузхиммаш». Вагон–платформа 13–9961 получил сертификат соответствия РС ФЖТ еще в 2013 году. Существует также вагон–платформа 13–9938, предназначенный исключительно для перевозки контрейлеров. Разработанная ООО «РусТрейл» совместно с Петербургским госуниверситетом путей сообщения императора Александра I, данная платформа, в отличие от других моделей, имеет меньшие габариты и не требует применения подкатных тележек для погрузки–выгрузки автотранспортных средств.

Приоритетным при реализации данных проектов являлось создание вагонов–платформ с пониженным уровнем пола при максимальном использовании серийных деталей и узлов, применяемых на отечественном подвижном составе. Особенностью их конструкции является обеспечение уровня пола платформы от головки рельса не более 1100 мм. Этот параметр – ключевое требование для вписывания груженого вагона–платформы в обязательные габариты не только на российских железных дорогах, но и на европейских. Проблема лишь в том, что специализированный вагон–платформа 13–9938 пока существует на сети в единичном экземпляре. А это значит, что не сдвинулся с мертвой точки ключевой вопрос, связанный с внедрением контрейлерных технологий в нашей стране.

Тем не менее, как сообщил заместитель генерального директора компании «РусТрейл» Михаил Тарасов, выступая на Балтийском транспортном форуме в этом году, в настоящий момент реализованы все необходимые технические процедуры, связанные с утверждением ОАО «РЖД» схем размещения и крепления полуприцепов на платформе 13–9938. Принято решение о дальнейшей реализации данного проекта, планируется организация регулярного сервиса на маршруте Калининград – Москва – Калининград. По мнению Михаила Тарасова, уже в ближайшем будущем транспортировка автомобильного прицепа на контрейлерной платформе из Калининграда в Москву станет дешевле стоимости автомобильной перевозки и быстрее по срокам.

В настоящий момент производственные мощности ОАО «РЖД» на станциях Дзержинская–Новая и Черняховск в Калининградской области позволяют обеспечивать перегруз контрейлерных полуприцепов грузоподъемностью до 35 т. Для оказания клиентам полного комплекса терминально–логистических услуг на станции Дзержинская–Новая осуществляется очередной этап строительства терминально–логистического центра «Калининград». Он предусматривает создание площадки для переработки угольной продукции, а также устройство специальной площадки для переработки крупнотоннажных контейнеров. Данную площадку можно будет использовать и для перегрузки контрейлеров. В дальнейшем планируется строительство современного складского комплекса площадью до 10 тыс. кв. м. Таким образом, с учетом имеющихся инфраструктурных и логистических возможностей Калининградский регион рассматривается руководством ОАО «РЖД» как наиболее перспективное направление для контрейлерных перевозок.

<http://transportrussia.ru/item/4564-begushchee-shosse.html>

### КОММЕРСАНТ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2018.10.05; БЕЗБИЛЕТНЫЙ ПРОЕЗД И ДРУГИЕ НАЦИОНАЛЬНЫЕ ЦЕННОСТИ; ГРАЖДАНЕ ПОСТЕПЕННО ПРИХОДЯТ К ТОМУ, ЧТО ГОСУДАРСТВО НАДО ОБМАНЫВАТЬ

Социологи ВШЭ обсуждают изменения ценностных предпочтений жителей России по данным обследований новой волны Всемирного исследования ценностей (WSV) – проекта, позволяющего оценить эволюцию ценностных ориентиров населения около 100 стран. Пока основные данные, полученные исследователями,– значимый рост терпимости населения РФ к противоправному поведению: число осуждающих неуплату налогов, взятки и мошенническое получение госпособий с 1990 года сократилось на треть. При этом авторы ВШЭ не считают это изменение прямо связанным с развитием институциональной сферы. Кроме этого, для РФ важны будут данные WSV об уровнях доверия в обществе.

Проект WSV фактически основан в 1981 году как исследование европейских ценностей в развитых странах под руководством нидерландских социологов Яна Кекформа и Рууд де Мор, впоследствии он стал сотрудничеством социологов более 100 стран мира, сейчас его возглавляет американский социолог Рональд Инглхарт из университета Мичигана. Первые российские (советские) данные WSV получены в ходе второй волны исследований в 1990–1991 годах. Очередная, седьмая волна опросов запущена в январе 2017 года, когда опросы WSV производились в 10 странах мира, в том числе в России. Полностью эти данные будут опубликованы в 2019 году для не менее 70 стран мира. Социологи из ВШЭ Анна Алмакаева и Олеся Волченко, принимавшие участие в работе, опубликовали в серии публикаций ВШЭ «Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены» статью «Динамика социального капитала в России», в которой приводятся первые данные WSV по опросам последней волны,– они демонстрируют в том числе эволюцию отношения населения к противоправным действиям.

Как констатируют Алмакаева и Волченко, по крайней мере по ряду параметров, характеризующих социальный капитал представителей общества в РФ, с 1990 года отмечены существенные изменения – в частности, в оценках терпимости к противоправному поведению. По крайней мере по двум «общеэкономическим» антиценностям – неуплате налогов и коррупции – население РФ в 2017 году значительно толерантнее, чем тридцать лет назад, то же касается и лояльности в РФ к «персональным» нарушениям закона по материальным мотивам – безбилетному проезду в общественном транспорте и противоправному получению государственных пособий. Число осуждающих все эти правонарушения сократилось на треть. В серии WSV 1990 года в России «использование служебного положения для получения взятки» осуждали 85% населения, в 2017 году – 58%. Неуплату налогов осуждали 53% опрошенных в 1990 году и 36% в 2017 году, мошенничества с пособиями – 65% и 36%, безбилетный проезд – 52% и 24% соответственно.

Если по последнему показателю толерантность в РФ – в нижней части рейтинга (толерантнее жителей России к зайцам относятся лишь в Индии), то по трем остальным показателям показатели РФ «серединные», они схожи с украинскими и белорусскими, на остальном постсоветском пространстве толерантность к правонарушениям этого рода, как правило, выше. При этом терпимость по крайней мере с 1995 года росла одновременно с ростом доверия к судам, полиции, парламентам, политикам и правительству. «Рост толерантности свидетельствует о том, что рассматриваемые антиобщественные действия становятся нормой поведения и к оценке деятельности институтов имеют опосредованное отношение»,– комментируют авторы работы. То есть речь идет о довольно глубоких изменениях в собственно ценностях населения, на которые социальные институты влияют скорее долгосрочно, на протяжении поколений.

Часть других сведений WSV по РФ 2017 года говорит об определенном повышении для населения ценностей социальной активности, в том числе околополитической. Так, с 1990 к 2006 году в России «сократилось число граждан, подписывавших петиции и готовых это делать. Дальнейшие опросы WSV показали положительную динамику: в 2006-м подписывали/могли бы подписать 8% и 23% населения, в 2017-м – 13% и 31%»,–полагают в ВШЭ. Такая активность в бывшем СССР превосходит социальную активность лишь в Эстонии (для развитых стран одобрение института петиций характерно на уровне 70% и выше). Выросло также членство жителей РФ в НКО – по состоянию на 2011 год оно составляло 10% (не росло с 1990 года), в 2017 году – 16%.

Часть приведенных (пока отрывочных) сведений WSV свидетельствует о более высоких в РФ в сравнении с постсоветским миром уровнях доверия. В последние годы среди экономистов (активно использующих базы WSV) было принято предполагать крайне низкие уровни доверия в российском обществе с динамикой в сторону его ослабления в 2000-х годах.

<https://www.kommersant.ru/doc/3760241>

### ТАСС; 2018.10.04; В КАЗАНИ В РЕЗУЛЬТАТЕ ДТП С УЧАСТИЕМ МАРШРУТНОГО АВТОБУСА ПОСТРАДАЛИ ШЕСТЬ ЧЕЛОВЕК

Шесть человек пострадали в ДТП с участием маршрутного автобуса в Казани. Об этом говорится в сообщении, распространенном пресс-службой МВД Татарстана.

По данным МВД, 4 октября в 08:00 мск произошло столкновение маршрутного автобуса и легкового автомобиля Audi.

«Установлено, что водитель автобуса выехал на красный сигнал светофора и столкнулся с иномаркой. Прибывшие на место спасатели извлекли заблокированного в салоне водителя легкового автомобиля, после чего он в тяжелом состоянии был доставлен в больницу. По предварительной информации, в ДТП также пострадали пять пассажиров автобуса», - информирует ведомство.

<https://tass.ru/proisshestviya/5635649>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.04; РЖД И КТЖ С 9 ДЕКАБРЯ ЗАПУСКАЮТ ПОЕЗД ТОМСК-КАРАГАНДА С ОСТАНОВКАМИ В РЯДЕ ГОРОДОВ РФ И КАЗАХСТАНА

«Российские железные дороги» (РЖД) и «Казахстан темир жолы» (КТЖ) с 9 декабря вводят новый поезд по международному маршруту Томск-Караганда, следует из материалов РЖД.

Поезд N363/364 будет ходить один раз в двое суток, на маршруте будут работать два состава: один - российского формирования, второй - казахстанского.

Между Томском и Карагандой предусмотрено около 40 промежуточных остановок, в том числе в российских городах Новосибирске, Барнауле, казахстанских Павлодаре, Экибастузе и столице Астане.

Курсировать поезд будет, как минимум, до конца мая 2019 года.

Общее время в пути составит 1 сутки и 15 часов, расстояние - 1,67 тыс. км, средняя маршрутная скорость - 43 км/ч.

Города, через которые будет проходить новый поезд, связывают четыре авиамаршрута. В предстоящем зимнем сезоне самолеты из Новосибирска будут летать в Томск с частотой 3 рейса в неделю (S7), в Астану - ежедневно (Air Astana). Между Астаной и Павлодаром самолеты будут летать с частотой 13 рейсов в неделю (Air Astana, SCAT, Qazaq Air). Авиарейсы из Томска в Барнаул с вводом зимнего расписания отменяются.

Кроме того, в зимнем расписании сохраняется международный поезд из Томска в Восточный Казахстан. Поезд проходит через Новосибирск, Барнаул и казахстанский Усть-Каменогорск. Конечная точка маршрута - город Риддер (бывший Лениногорск). Поезд продолжит курсировать один раз в два дня. Конкуренцию ему составляет авиарейс из Новосибирска в Усть-Каменогорск (S7) с частотой 3 раза в неделю.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.04; ЯНАО РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО Ж/Д БОВАНЕНКОВО-САБЕТТА БУДЕТ ПОСТРОЕНА К 2023Г

Строительство железной дороги Бованенково-Сабетта планируется начать в 2020 году, завершить - в 2022 году, инвестиции оцениваются в 90 млрд рублей в ценах текущего года, следует из слайдов, которые представил заместитель губернатора ЯНАО Александр Калинин на одной из сессий Российской энергетической недели.

Так, протяженность железной дороги должна составить 173 км, прогнозируемый грузопоток по ней - 8-11 млн тонн грузов в год.

Как сообщалось, в конце 2015 года стало известно, что дорогу Бованенково-Сабетта будет строить «ВИС Трансстрой», входящий в группу «ВИС» (компания получила контракт по итогам победы в соответствующем конкурсе, проведенном ЯНАО). Предполагалось, что до конца 2019 года за счет собственных и заемных средств компания разработает документацию и построит линию. Объем инвестиций оценивался более чем в 113 млрд рублей.

В марте 2017 года **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявил, что проект предполагается осуществить на принципах ГЧП, а затраты составят около 100 млрд рублей.

Однопутная ветка протяженностью более 170 км будет иметь статус железной дороги необщего пользования и обеспечит выход грузов на Северный морской путь. В будущем, как ожидается, она станет заключительным звеном Северного широтного хода, который должен сократить протяженность транспортных маршрутов от месторождений в северных районах Западной Сибири до портов Балтийского, Баренцева и Карского морей, а также обеспечит развитие Арктики.

В конце лета губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа Дмитрий Артюхов заявлял, что «Российские железные дороги» и «Газпром» (MOEX: GAZP) участвуют в переговорах по строительству железнодорожной ветки до порта Сабетта, она может быть построена по концессионной схеме.

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.04; СТРУКТУРА «СИНАРЫ» ВЫИГРАЛА КОНКУРС РЖД НА ПОКУПКУ 75% «РЕМПУТЬМАША» ЗА 3,625 МЛРД РУБ

 «Калужский завод путевых машин и гидроприводов» (входит в группу «Синара» бизнесмена Дмитрия Пумпянского) выиграла конкурс РЖД на покупку 75% минус две акции крупнейшего российского поставщика путевой техники – калужского завода «Ремпутьмаш» - за 3,625 миллиарда рублей, следует из материалов на сайте РЖД.

РЖД принадлежит 100% минус одна акция «Ремпутьмаша». Организатором конкурса выступает банк ВТБ. Начальная цена продажи акций составляла 3,6 миллиарда рублей. Торги проходили в форме открытого конкурса с квалификационными требованиями к участникам. К конкурсу, помимо структуры «Синары», был допущена «Тулажелдормаш».

«Победитель конкурса акционерное общество «Калужский завод путевых машин и гидроприводов». Цена приобретения акций – 3 миллиарда 625 миллионов рублей», – говорится в материалах на сайте РЖД.

Претендент, говорилось в материалах, должен соответствовать ряду требований: быть юрлицом РФ с контролем у российского бенефициара; РФ, субъект РФ или муниципальное образование не должны владеть более 30%; не иметь убытков за последний финансовый год; не находиться в состоянии банкротства; иметь опыт работы в сфере разработки или производства специального железнодорожного подвижного состава не менее 3 лет и иметь выручку от этого вида деятельности от 500 миллионов рублей за предшествующий торгам год.

Группа «Ремпутьмаш» - крупнейший российский поставщик путевой техники для РЖД и железных дорог стран СНГ, Балтии, Ближнего Востока, Азии и Африки, является одним из мировых лидеров по объемам производства и сервисному обслуживанию путевой техники для строительства, обслуживания и ремонта железнодорожных путей. Группа объединяет 13 заводов.

### RNS; 2018.10.04; РОТЕНБЕРГ: ПАДЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПРОЛЕТА КРЫМСКОГО МОСТА НЕ ПОВЛИЯЕТ НА СРОКИ СДАЧИ ПРОЕКТА

Ситуация с падением железнодорожного пролета Крымского моста в воду не повлияет на сроки сдачи проекта, сообщил RNS председатель совета директоров компании «Стройгазмонтаж» (генеральный подрядчик строительства Крымского моста) Аркадий Ротенберг через представителя компании.

«Ничего страшного не произошло. Из-за технической неполадки с домкратом съехал фрагмент при монтаже. Главное - никто не пострадал. У нас высокопрофессиональная команда, я в ребятах не сомневаюсь. Разумеется, мы работаем c заделом, так что эта ситуация никак на сроки сдачи железнодорожного моста не повлияет», – сказал он.

Ранее Ротенберг заявлял, что Крымский мост простоит минимум 100 лет.

4 октября на морском участке строительства Крымского моста в процессе опускания на опоры один из железнодорожных пролетов накренился и упал в акваторию, что может быть связано с неисправностью одной из домкратных систем. На место упавшего пролета будет установлен новый через 30-45 суток.

«По графику работы с надвижкой пролетов на морских участках планируется завершить в первом квартале 2019 года - к весне пролеты на участке между косой и островом Тузла будут выполнены в полном объеме. Ввод железнодорожного моста в эксплуатацию - декабрь 2019 года», - сообщал инфоцентр «Крымский мост».

Движение легковых автомобилей по автодорожной части Крымского моста открылось 15 мая.

<https://rns.online/transport/Rotenberg-padenie-zheleznodorozhnogo-proleta-Krimskogo-mosta-ne-povliyaet-na-sroki-sdachi-proekta-2018-10-04/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.04; ГОСПОДДЕРЖКА ДЛЯ ВАГОНОВ 25 ТС СРАБОТАЛА, ТАРИФНЫЕ СКИДКИ НАДО ОТМЕНЯТЬ - Ж/Д ОПЕРАТОРЫ

Меры государственной поддержки для увеличения в РФ парка полувагонов повышенной грузоподъемности достигли своей цели, поэтому тарифную скидку по такому подвижному составу необходимо отменять, считают в Союзе операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ, объединяет крупных и средних владельцев подвижного состава).

«В свое время, в 2013 г., основанием для введения особых тарифных схем на вагоны с улучшенными характеристиками стала необходимость создания их инвестиционной привлекательности в условиях избытка парка. Тогда общий профицит полувагонов достигал 70-80 тыс., и спрос на новые вагоны отсутствовал. Но сейчас задачу можно считать реализованной. Сегодня на долю полувагонов с повышенной нагрузкой на ось приходится уже около 20% от общего парка, ежемесячно на сеть поступает не менее 1,5 тыс. Таким образом, вагоны такого типа уже переходят в категорию массового подвижного состава», - заявил «Интерфаксу» представитель объединения.

«Причем, если раньше за счет государства частично компенсировались затраты на приобретение инновационных вагонов, что СОЖТ поддерживал, то с 2018 г. - фиксируя высокую динамику поступления таких вагонов на сеть и в целом благоприятную конъюнктуру рынка - государство от предоставления субсидий отказалось. Предпринятые государством меры сработали, а дальше уже рынок должен сам оценивать экономическую целесообразность их покупки - вагон должен продаваться за счет своих улучшенных потребительских качеств, а не за счет тарифных преференций», - считают в Союзе.

Исполнительный директор объединения Алексей Дружинин направил обращение с соответствующей мотивировкой в Федеральную антимонопольную службу (ФАС) РФ, напомнил собеседник агентства. Участники СОЖТ призывают главу регулятора «обеспечить равные тарифные условия для перевозок порожних полувагонов, независимо от их модели». ФАС ранее также выступало против таких тарифных преференций. «По итогам обсуждения на президиуме Союза, принято решение обратить внимание регулятора на несоответствие эксклюзивных скидок общесетевому принципу установления тарифов на вагоны», - отметил представитель объединения.

«СОЖТ выступает за сбалансированное регулирование, а тарифные преференции на конкретные модели полувагонов являются дискриминационными по отношению к другим, в том числе и к тем вагонам, в конструкции которых используются аналогичные тележки с нагрузкой 25 тонн на ось, но при этом тарификация осуществляется по общим правилам. В результате нагрузка ложится на пользователей услуг - в составе стоимости порожнего пробега вагонов, следующих без каких-либо преференций как при перевозках угля, так и иных грузов», - добавил он.

По мнению ж/д операторов, из-за того, что максимальная скидка на «инновационный» вагон (27%) достигается на больших дальностях перевозок, эти вагоны в основном сконцентрированы на угольных экспортных маршрутах, где дальность перевозки доходит до 5,6 тыс. км. «В результате такие «углевозы» стали фактически специализированным подвижным составом, они теряют свою универсальность - эксплуатируются в замкнутых маршрутах, не подхватывая попутные порожнему ходу грузы. Иначе теряется скидка», - также сказал представитель СОЖТ.

Он подчеркнул, что все это ухудшает общесетевую логистику, в то время как универсальный парк позволяет выстраивать оптимальную логистику с точки зрения сокращения порожнего пробега. Кроме того, собеседник агентства напомнил, что понятие «инновационный вагон» не было закреплено нормативно, и только в октябре 2017 г. утверждена методика оценки экономической эффективности их эксплуатации. Тарифные льготы предоставляются с 2013 г. для подвижного состава Тихвинского вагоностроительного завода «Объединенной вагонной компании», с 2014 г. - в меньшем объеме по моделям «Уралвагонзавода», с 2017 г. - по моделям «Алтайвагона».

Союз операторов железнодорожного транспорта объединяет российских операторов, эксплуатирующих не менее 1 тыс. вагонов. На долю 28 участников СОЖТ приходится более 75% парка, зарегистрированного в РФ. Объединение представляет интересы операторского сообщества при совершенствовании нормативно-правовой и тарифной базы в сфере грузовых перевозок, а также технологии управления перевозками.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.04; РЖД В ДЕКАБРЕ ЗАПУСТЯТ 12 НОВЫХ ДНЕВНЫХ ЭКСПРЕССОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ МОСКВА - ЛИПЕЦК

ОАО «Российские железные дороги» в новом графике пассажирских поездов на 2018/2019 годы, который вступит в силу с 9 декабря, назначит еще 12 дневных экспрессов, в том числе на маршрутах Москва - Липецк, Москва-Тамбов и Москва - Вологда.

Согласно «Яндекс.Расписаниям», на маршруте Москва-Липецк сейчас курсирует 4 ежедневных ночных поезда, состоящих из вагонов «дочки» ОАО «Российские железные дороги» - АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК). Новый дневной состав будет отправляться из Москвы около 14:30 мск, в пути будет находиться 7 часов - на 2-3 часа меньше, чем ночные поезда.

Прямые авиационные рейсы по маршруту в настоящее время выполняет S7, время в пути - около часа. Кроме того, в Липецк из Москвы с пересадкой в Санкт-Петербурге можно улететь авиакомпаниями «РусЛайн» и «ЮТэйр».

«Всего в новом графике будут курсировать 69 пар дневных поездов на 37 маршрутах (в графике на 2017/2018 годы - 54 пары поездов на 28 маршрутах)», - говорится в сообщении компании.

Кроме того, «Российские железные дороги» отмечают, что количество поездов категорий «cкорый» и «cкоростной» увеличится с 350 до 359 составов (почти 63% от общего количества). На наиболее востребованных у пассажиров маршрутах в новом графике назначены 25 новых поездов (Самара - Казань, Нижний Новгород - Новгород-на-Волхове, Новокузнецк - Тюмень, Красноярск - Северобайкальск и другие), также говорится в сообщении.

Международные пассажирские перевозки будут осуществляться в прямом и транзитном сообщениях в 11 стран Европы и Азии (Германию, Францию, Польшу, Австрию, Чехию, Китай, Монголию и другие), а также в 11 стран СНГ и Балтии (Белоруссия, Украина, Молдавия, Казахстан, Киргизия, Таджикистан, Узбекистан, Азербайджан, Латвия, Литва, Эстония).

Всего на сети в новом графике будут курсировать 570 пар поездов дальнего следования (в действующем графике - 558 пар), добавляет монополия.

Новый график пассажирских поездов на 2018/2019 гг. вводится в действие на всей сети железных дорог РФ с 0:00 мск 9 декабря и будет действовать в течение года.

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.04; ФПК НА НОЯБРЬСКИЕ ПРАЗДНИКИ НАЗНАЧИЛА БОЛЕЕ 200 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ПОЕЗДОВ

 «Федеральная пассажирская компания» (ФПК, «дочка» РЖД) на период ноябрьских праздников назначила более 200 дополнительных поездов дальнего следования, сообщили РЖД.

«Для удовлетворения повышенного спроса на перевозки в период ноябрьских праздников АО «ФПК» назначило более 200 дополнительных поездов дальнего следования. Они отправятся с 31 октября по 6 ноября 2018 года по самым востребованным у пассажиров направлениям», – говорится в сообщении РЖД в четверг.

Выходные дни, приуроченные к ноябрьским праздникам, приходятся на период с 3 по 5 ноября. «Пиковой» датой выезда, отмечают в РЖД, станет 2 ноября, в обратном направлении максимальный пассажиропоток придется на 5 ноября.

«Дополнительные поезда будут следовать по традиционно наиболее востребованным маршрутам: из Москвы в Санкт-Петербург, Мурманск, Белгород, Старый Оскол, Чебоксары, Казань, Самару, Ульяновск и другие города. Из Северной столицы дополнительные рейсы назначены в Москву, Курск, Ижевск и Орел. Предусмотрены рейсы и по другим межрегиональным маршрутам», – добавляется в сообщении.

ФПК в случае высокого спроса на билеты может увеличить количество дополнительных поездов. Также в уже назначенные составы могут быть включены дополнительные вагоны.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.10.05; ОДИН В ПУТИ; В ПОЕЗДАХ МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ МЕСТА-КАПСУЛЫ

Железнодорожники намерены полностью обновить концепцию общих и плацкартных вагонов. Для каждого пассажира будет отведено небольшое личное пространство, которое трансформируется под его конкретные запросы.

Россиянам «капсулы» хорошо известны по фантастическому боевику французского режиссера Люка Бессона «Пятый элемент», где главные герои путешествуют с Земли на другую планету в большом пассажирском космическом корабле в специальных отсеках с полками для сна.

Поезда с капсулами уже ходят в Азии. Там есть все, чтобы приятно провести время в пути: индивидуальный кондиционер, светильник, шкафчик-столик для вещей и постель. Но вот для того, чтобы умыться, придется выйти из своей «капсулы» в общее пространство вагона.

В России компоновка полок, возможно, будет другой. В существующих в Азии вагонах капсулы располагаются только вдоль стен. У нас в плацкарте есть места и поперек вагонов. Это позволяет и ширина колеи пути. В Азии она меньше, значит, и сами составы не такие просторные.

Единственный минус таких вагонов, что в них не посидишь большой компанией во время долгой дороги. Но и конфликтов, что сосед с верхней полки решил посидеть на вашей нижней, тоже не будет.

Кстати, принцип капсул уже используется в мини-гостинице столичного аэропорта Шереметьево. Это небольшое личное пространство, в котором есть все необходимое для комфортного отдыха.

<https://rg.ru/2018/10/04/v-poezdah-mogut-poiavitsia-mesta-kapsuly.html>

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ДЕНИС СКОРОБОГАТЬКО; 2018.10.05; ПРОГРАММА ЗАМЕДЛЕННОГО РАЗВИТИЯ; ОАО РЖД СНИЖАЕТ ПРОГНОЗЫ ДО 2025 ГОДА

На фоне ухудшения макроэкономической ситуации ОАО РЖД резко умерило оптимизм при оценке планов до 2025 года, следует из последней версии долгосрочной программы развития (ДПР) монополии. И оптимистичный, и сдержанный варианты прогноза сильно уступают летней версии: ухудшились ожидания по финансовым показателям, на 1 трлн руб. сокращена инвестпрограмма на 2018–2025 годы. При этом ОАО РЖД ожидает, что правительство продлит срок действия тарифной надбавки к тарифу в 1,5% для компенсации изменений в законах до 2025 года и просит не отменять до 2021 года экспортную надбавку в 8%.

ОАО РЖД 1 октября направило в правительство проект ДПР до 2025 года (есть у “Ъ”). В компании подтвердили эту информацию, в аппарате профильного вице-премьера **Максима Акимова** уточнили, что ДПР вносится в **Минтранс** (там ее пока не получали).

В новой версии ДПР, как и в аналогичном документе от 2017 года, есть консервативный и целевой сценарии. Новый консервативный вариант почти по всем показателям самый пессимистичный за всю историю разработки ДПР (кроме погрузки и грузооборота, которые немного выше – 1,53 млрд тонн и 3,17 трлн тонно-км). В целевом варианте новая ДПР существенно менее оптимистична. Заметно снижена инвестпрограмма на 2018–2025 годы: по консервативной оценке – 4,76 трлн руб., по целевой – 6 трлн руб. Обе минимум на 1 трлн руб. ниже июньских (6,1 и 7,1 трлн руб.). Гендиректор ОАО РЖД Олег Белозеров 3 октября объяснял: «У нас объем долгосрочных заимствований был порядка 2 трлн руб. до 2025 года. Мы планировали, что стоимость капитала будет снижаться вслед за инфляцией, но в третьем квартале ставки выросли почти на 1,5 процентного пункта. ЦБ повысил ставку до 7,5% и не исключил дальнейшего роста. У нас из инвестпрограммы выпадет порядка 800 млрд руб.».

В консервативном варианте выручка ОАО РЖД в 2025 году должна составить 2,61 трлн руб. (в июньской версии – 2,65 трлн руб.), EBITDA – 746,1 млрд руб. (790 млрд руб.), а чистая прибыль – 116,4 млрд руб. (157,3 млрд руб.). Оптимистичный прогноз на 2025 год по чистой прибыли – также наихудший из трех вариантов ДПР (244,6 млрд руб.), EBITDA – 959,9 млрд руб. против 985,5 млрд руб. по июньской оценке. Выручка, напротив, чуть выше июньских прогнозов – 2,94 трлн руб. Предыдущая оценка основывалась на более ранних разработках на базе заявок грузоотправителей и регионов, на экспертных оценках, поясняют в ОАО РЖД. Но теперь ДПР соответствует последнему прогнозу социально-экономического развития РФ до 2024 года, одобренному правительством, говорят в компании, и учитывает прогнозы по углю, определенные на заседании президентской комиссией по ТЭКу в августе.

ОАО РЖД впервые дает целевые показатели и по всему холдингу с учетом планов по продаже дочерних компаний. В этом случае выручка в 2025 году должна составить в зависимости от сценария 3,46–3,87 трлн руб., EBITDA – от 879,5 млрд до 1,1 трлн руб., чистая прибыль – 164–296,4 млрд руб. Точный состав продаваемых активов не указан, но в выручкУ от транзита до 2025 года включены результаты приватизируемого «Трансконтейнера». Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отметил, что в программе учтены требования майских указов президента по росту транзита, забюджетированы соответствующие расходы, но ничего не сказано о нецелесообразности продажи «Трансконтейнера». Также не до конца синхронизированы предложения компании и ее дочерних обществ, говорит эксперт.

При этом ОАО РЖД заложило в сценарные условия сохранение до 2025 года не только действующей надбавки к тарифу в 2% на капремонт инфраструктуры, но и надбавки в 1,5% (сегодня 1,44%) на компенсацию налоговых изменений. Ранее ОАО РЖД хотело продлить последнюю надбавку лишь до 2021 года. Из позитивных факторов учтены отмена налога на движимое имущество в 2019 году (в 2018-м – 1,1%), локальные тарифы для пассажирского комплекса, выплата дивидендов только по префам. Из негативных факторов в ДПР заложены повышение НДС до 20%, утрата монополиями с 2019 года права на вычет НДС по закупкам за счет бюджетных инвестиций и т. д. «Компания постоянно испытывает ценовое давление,– пояснили в ОАО РЖД.– В среднегодовом исчислении за восемь месяцев при инфляции 2,4% цены в промышленности выросли на 10,4%, рост акциза (на топливо.– “Ъ”) еще больше увеличит давление». Но вопрос об учете этого роста в тарифе пока «в стадии проработки и в ДПР не предусмотрен», добавляют в монополии.

Олег Белозеров также говорил, что ОАО РЖД просит сохранить экспортную надбавку к тарифу в 8% на 2019 год или на три года для компенсации курсовых разниц. «Все, что едет на экспорт, едет в валюте,– объяснял он.– Доллар стоил 58 руб., а сейчас – 65». Господин Белоусов уточнил, что в 2017 году надбавка принесла 23 млрд руб. В ДПР прописано сохранение экспортной надбавки на 2019–2021 годы, в предыдущей версии ее отменяли с 2019 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/3760222>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.04; ТРУТНЕВ ДАЛ МИНИСТЕРСТВАМ ДВЕ НЕДЕЛИ НА ВЫРАБОТКУ ПЛАНОВ ПО АРКТИКЕ

Вице-премьер – полпред президента на Дальнем Востоке Юрий Трутнев заявил, что профильным министерствам поставлена задача в двухнедельный срок определиться с планами развития Арктики.

В четверг Трутнев, который с мая 2018 года курирует вопросы российской Арктики, провел совещание по выработке приоритетных задач развития Арктической зоны Российской Федерации.

«Я не почувствовал большой готовности министерств четко изложить приоритеты в работе арктической комиссии, приоритеты в работе министерств в Арктике. Нам придется еще вместе поработать, чтобы все расставить по местам. Начнем с государственной программы развития Арктической зоны. Надо разобраться, что мы делаем в первую очередь, что приносит наибольший эффект для государства российского», – сказал Трутнев журналистам по итогам заседания.

Он напомнил, что президентом РФ поставлена задача обеспечить объем перевозок по Северному морскому пути к 2024 году 80 миллионов тонн. «Для того, чтобы выполнить эту задачу, необходимо знать, какое количество портов должно быть на протяженности Северного морского пути, как обеспечены безопасность судов, обслуживание, связь, спасение. На эти все вопросы я тоже, честно говоря, ответов конкретных не услышал», – сказал вице-премьер.

«Мы поставим двухнедельный срок и будем добиваться того, чтобы каждое министерство в рамках своей компетенции точно определило, что надо сделать, в какие сроки. Вот после этого можно выстраивать приоритеты», – добавил Трутнев.

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.04; НОВЫЕ ПРАВИЛА В ТУРЦИИ СТАЛИ ПРИЧИНОЙ ЗАДЕРЖЕК ТАНКЕРОВ, ИДУЩИХ В РФ - ИСТОЧНИКИ

Танкеры, направляющиеся в российские порты на Черном море, в частности, в Новороссийск, не могут своевременно пройти пролив Босфор из-за новых правил, введенных Турцией, это ставит под угрозу ритмичную отгрузку на экспорт нефти из России, сообщили РИА Новости два источника в отрасли.

Во вторник советник президента «Транснефти» Игорь Демин сообщил журналистам, что два танкера опаздывают в Новороссийск, однако это не влияет на график отгрузок нефти. В среду он проинформировал, что один танкер вместимостью 140 тысяч тонн стоит на Босфоре вторым в очереди большегрузных судов. Отгрузка нефти в Новороссийске была приостановлена в связи с его опозданием. В четверг танкер прибыл в порт и был поставлен под погрузку.

Как рассказали источники в отрасли, на Босфоре были задержаны два танкера, предназначенные под погрузку в терминале «Транснефти» в Новороссийске и на морском терминале Каспийского трубопроводного консорциума.

«В сентябре Турция изменила правила прохождения проливов судами-большегрузами типа «Афромакс». Если раньше они проходили проливы самостоятельно, то теперь их должны буксировать по проливу суда-буксировщики. Этих судов в Турции не хватает – поэтому образуются «пробки» из танкеров», – рассказал источник, отметив, что за буксировку турецкие компании взимают плату, но качественную услугу предоставить не могут.

По его словам, сроки разрешения проблемы остаются неясными – непонятны перспективы расширения флота судов-буксировщиков в Турции. Другой источник, в свою очередь, отметил, что проблемы с проходом турецких проливов наблюдаются у всех компаний с сентября, но ситуация должна выровняться в самое ближайшее время.

Комментариев **Минтранса** России и Турции РИА Новости получить пока не удалось. В сентябре правительство Турции приняло решение внести изменения в условия прохождения крупных судов, танкеров с нефтепродуктами, судов с грузами военного предназначения через свои проливы – Босфор и Дарданеллы. Помимо прочего, для крупных нефтеналивных судов устанавливается правило проходить проливы только в дневное время, с лоцманом на борту и в сопровождении буксира.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.04; МОРПОРТ «РОСТОВ-НА-ДОНУ» В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВАЛКУ ГРУЗОВ НА 18,7%

Морской порт «Ростов-на-Дону» в январе-сентябре 2018 года перевалил 18,4 млн тонн грузов, сообщил «Интерфаксу» и.о. капитана порта Владимир Калашников.

Ранее сообщалось, что в январе-сентябре 2017 года порт обработал 15,5 млн тонн грузов. Таким образом, за 9 месяцев этого года показатель вырос на 18,7%.

В том числе порт перевалил 5,5 млн тонн транзитных грузов (рост на 10%).

В общем объеме грузооборота зерновые составили 46%, нефтепродукты - 31%.

Ростовский филиал ОАО «Новошахтинский завод нефтепродуктов» (НЗНП) в этот период перевалил более 2,5 млн тонн грузов, ОАО «Астон» - 2 млн тонн, ОАО «Ростовский порт» - 1,7 млн тонн, ЗАО «Юг Руси» - 1,2 млн тонн.

За отчетный период в порт зашло 6 тыс. 326 судов, что на 21,7% больше, чем в январе-сентябре прошлого года.

Как сообщалось, в 2017 году морпорт «Ростов-на-Дону» увеличил перевалку грузов на 11,5% по сравнению с показателем 2016 года - до 21,6 млн тонн.

В настоящее время в порту действуют 14 крупных стивидорных компаний, включая ОАО «НЗНП», ОАО «Ростовский порт», ООО «Ростовский универсальный порт», ОАО «Астон», ГК «Юг Руси».

Порт «Ростов-на-Дону» имеет статус международного, принимает и обрабатывает суда класса «река-море» грузоподъемностью до 5 тыс. тонн, а также иностранные суда со сходными характеристиками и осадкой до 4 м. В порту находятся 18 механизированных грузовых причалов, на которых одновременно может обрабатываться 16 судов.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, АНАТОЛИЙ ДЖУМАЙЛО; 2018.10.05; ВТОРОЙ РАЗ В ТУ ЖЕ ЛАВНУ; АНДРЕЙ БОКАРЕВ ВЕРНУЛСЯ В ПРОЕКТ УГОЛЬНОГО ПОРТА В МУРМАНСКЕ

Как выяснил “Ъ”, основным инвестором проекта по созданию угольного порта Лавна в Мурманске станет совладелец холдинга УГМК Андрей Бокарев. Его итоговая доля в проекте может составить 75%, ФАС уже дала разрешение на сделку. Также участником концессии будет Государственная транспортная логистическая компания (ГТЛК). В терминал предполагается вложить 24 млрд руб., кроме того, около 20 млрд руб. дает бюджет на железную дорогу и дноуглубление. Эксперты и источники “Ъ” отмечают, что основными вопросами остаются качественная сырьевая база и перспективы падения спроса на уголь в Европе.

Премьер Дмитрий Медведев 1 октября распорядился заключить концессионное соглашение о строительстве угольного терминала Лавна и инфраструктуры в Мурманске, концедентом станет **Росморречфлот**, который в течение пяти дней должен направить ООО «Морской торговый порт Лавна» (МТПЛ, принадлежит ГТЛК) проект концессии. Срок подписания соглашения – не более месяца.

Лавна – ключевой элемент проекта Мурманского транспортного узла, мощность терминала – 18 млн тонн в год, стоимость 24 млрд руб. Запуск первой очереди (9 млн тонн) намечен на конец 2020 года, через год проект выйдет на полную мощность. Также частный инвестор должен вложить 0,9 млрд руб. в подъездные железнодорожные пути, сама железная дорога (18 млрд руб.) строится за счет бюджета, как и дноуглубление и системы навигационного обеспечения (1,8 млрд руб.). В ОАО РЖД сообщили “Ъ”, что корректируют параметры проекта по развитию подходов к портам Северо-Запада РФ для синхронизации с концессией.

Как рассказали источники “Ъ”, частным инвестором МТПЛ должен стать совладелец УГМК Андрей Бокарев.

Проект для него не новый: до ноября 2016 года МТПЛ было подконтрольно кипрской Stonven Finance Limited, связанной с входящим в УГМК «Кузбассразрезуглем» (КРУ). По данным собеседников “Ъ”, сейчас речь идет о структурах господина Бокарева, а не УГМК, переговоры возобновились после того, как швейцарский трейдер Mercuria, договорившийся с ГТЛК о долгосрочной загрузке Лавны (6–12 млн тонн угля в год), отказался от роли стратегического инвестора.

В УГМК отказались от комментариев, связаться с Андреем Бокаревым не удалось. В ГТЛК подтвердили “Ъ” факт переговоров с бизнесменом: «Проводятся корпоративные процедуры по рассмотрению сделки, уже получено одобрение ФАС» (в службе комментариев не дали). Предполагается, что инвестор приобретает 70%, 5% оставалось у господина Бокарева, уточняют в компании, не называя цену. В ГТЛК говорят, что инвестор заключит договор take-or-pay на условиях, необходимых для окупаемости проекта.

Один из источников “Ъ” пояснил, что основная идея вхождения Андрея Бокарева – прогнозируемый дефицит портовых угольных мощностей при росте экспорта.

Минэнерго ожидает роста добычи угля в РФ до 560 млн тонн к 2025 году с 420–425 млн тонн в 2018 году. Но, отмечает собеседник “Ъ”, сохраняются вопросы: снижение спроса на уголь в Европе и качественная сырьевая база для Лавны. Мощности КРУ планируется увеличить к 2022 году на 12%, до 52 млн тонн, но предприятие экспортирует уголь через Восточный порт в Приморье и «Ростерминалуголь» в Усть-Луге (оба входят в холдинг УПК, аффилированный с КРУ).

Максим Худалов из АКРА полагает, что уголь через Лавну могли бы экспортировать небольшие кузбасские производители, активы Дмитрия Босова и партнеров, казахские угольщики. При текущих ценах уголь из Лавны можно везти и в АТР, но как только он подешевеет в ответ на рост мировой добычи, основным направлением станет атлантический рынок, где спрос сокращается, говорит эксперт. Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что без стратегического партнера-грузовладельца госинвестиции в железную дорогу были бы неокупаемы и нецелесообразны.

<https://www.kommersant.ru/doc/3760197>

### ВЕДОМОСТИ; 2018.10.05; ЮЖНАЯ КОРЕЯ ЗАПРЕТИЛА СУДАМ ПОПАВШЕЙ ПОД САНКЦИИ США КОМПАНИИ ИЗ РОССИИ ЗАХОДИТЬ В ПОРТЫ

Власти Южной Кореи запретили судам приморской компании «Гудзон» заходить в порты страны. Об этом сообщил гендиректор компании Геннадий Кононенко, передает «Интерфакс».

«У меня есть документ, в котором власти Южной Кореи запрещают заход судам компании в порт», – сказал он, добавив, что причина этого – санкции США.

К берегам Южной Кореи подходит одно из судов «Гудзона» – «Богатырь» – и власти не дают разрешение на вход в порт, рассказал Кононенко.

Он подчеркнул также, что компания никогда не работала с КНДР, назвав внесение ее в санкционный список необоснованным. «Суда компании не были там никогда. Санкции в отношении нашей компании никаким образом не обоснованы. А корейцы на основании этих санкций в одностороннем порядке нас внесли в свой список», – заключил Кононенко.

21 августа компания «Гудзон» попала под санкции США. Американские власти подозревают ее – наряду с компанией Primorye Maritime Logistics Co Ltd. – в сотрудничестве с КНДР, в частности, в осуществлении поставок продукции, импорт которой запретили как американские власти, так и Совбез ООН. Под санкции попало и несколько судов, принадлежащих компаниям, в том числе «Севастополь».

На прошлой неделе Южная Корея задержала в порту судно «Севастополь». Оно прибыло в страну еще до введения санкций и встало на ремонт, а после ремонта должно было отправиться в рейс, рассказывал Кононенко. МИД России в связи с произошедшим вызвал южнокорейского посла и сделал ему представление. 2 октября стало известно, что власти Южной Кореи отменили ограничение на выход судна из порта.

<https://www.vedomosti.ru/politics/news/2018/10/05/782884-yuzhnaya-koreya>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.04; ПЕРВЫЙ РЕГУЛЯРНЫЙ МАРШРУТ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В МОСКВЕ ЗАПУСТЯТ В 2020 Г - ДЕПТРАНС

Первый регулярный маршрут водного транспорта в Москве запустят в 2020 году, начался сбор отзывов горожан по его развитию, сообщает пресс-служба столичного департамента транспорта в официальном Twitter-аккаунте.

«В 2020 запускаем новый транспорт – водный. Первый маршрут – от Киевского вокзала до Нижних Мневников. Хотим, чтобы этот транспорт был удобным, и собираем ваши отзывы, как его развивать, на pressdt@mos.ru. Авторы лучших идей обсудят их с Максимом Ликсутовым», – говорится в сообщении.

Ранее заммэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов сообщил, что первый регулярный маршрут речного трамвая могут запустить в Москве в 2021 году в пилотном режиме. Планируется, что пилотный маршрут от Нижних Мневников до Киевского вокзала свяжет три округа – деловой квартал Сити, городские парки и Киевский вокзал.

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЕЛАТИНА; 2018.10.05; НАДЕЖНОСТЬ И БЕЗОТКАЗНОСТЬ; ЭТО ГЛАВНЫЕ ПРИНЦИПЫ В РАБОТЕ СУДОХОДНЫХ ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ СООРУЖЕНИЙ

В Нижнем Новгороде при поддержке ФБУ «Администрация Волжского бассейна внутренних водных путей» прошла научно–практическая конференция «Обеспечение безопасности и надежности судоходных гидротехнических сооружений», организованная Федеральным агентством морского и речного транспорта, Российским научно–техническим обществом водного транспорта.

В мероприятии приняли участие представители **Росморречфлот**а, **Ространснадзор**а, администраций «Волго–Балт», «Камводпуть», «Беломорканал», «Енисейречтранс», «Севводпуть», Волго–Донского, Обского, Азово–Донского бассейнов

водных путей, канала имени Москвы, научных центров, учебных заведений, бизнес–сообщества и предприятий отрасли.

Президент Российского научно–технического общества

водного транспорта, руководитель ФБУ «Администрация «Волго–Дон» Олег Шахмарданов отметил, что традиция собираться на конференции ежегодно в разных регионах страны в бассейнах российских рек существует с 1956 года.

В приветственном слове руководитель администрации Волжского бассейна Дмитрий Бессмертный пожелал участникам конференции плодотворной работы и новых, полезных впечатлений от пребывания в нижегородском крае.

В течение трех дней работы прозвучали 30 докладов и выступлений.

Начальник отдела судоходных гидротехнических сооружений управления внутреннего водного транспорта **Росморречфлот**а Александр Клюкин отметил, что на балансе в федеральном ведомстве находится 741 гидротехническое сооружение. По состоянию на начало осени лидерство по количеству выполненных шлюзований держали канал имени Москвы и Волго–Донской судоходный канал.

Александр Клюкин охарактеризовал состояние 332 декларируемых судоходных гидротехнических сооружений (СГТС), сообщил о реализации мероприятий по повышению уровня безопасности гидроузлов, отметил положительную динамику в этой важной работе. Если в 2010 году доля СГТС, подлежащих декларированию безопасности и имеющих неудовлетворительный уровень безопасности, составляла 21,3%, а доля СГТС, подлежащих декларированию безопасности и имеющих опасный уровень безопасности, – 2,4%, то в прошлом году эти показатели были 8,4% и 0,3% соответственно. Такой комплексный подход с 2010 года позволил повысить уровень безопасности на 67 СГТС, в том числе до нормального уровня – на 65 сооружениях.

Большой интерес присутствовавших вызвали выступления заместителя руководителя по развитию администрации Азово–Донского бассейна Леонида Масленникова об особенностях проектирования и ходе строительства Багаевского гидроузла, а также заместителя начальника службы заказчика по проектированию и строительству Нижегородского низконапорного гидроузла администрации Волжского бассейна Евгения Тутаева и инженера–конструктора ООО «Техтрансстрой» Романа Клинова о проектировании Нижегородского низконапорного гидроузла. Важным аспектом в их докладах стала тема экологической безопасности этих проектов. Самые масштабные за последние десятилетия инфраструктурные проекты, призванные расшить узкие места судоходства, ликвидировав лимитирующие по глубине участки Дона и Волги, вызвали немало вопросов участников конференции.

Обсуждался также широкий аспект проблем, решение которых направлено на обеспечение безопасности, безотказной работы, высокой надежности судоходных гидротехнических сооружений.

Участники конференции совершили поездку на Городецкий гидроузел, где ознакомились с ходом выполнения завершающего этапа масштабных работ по реконструкции и модернизации систем и оборудования. На всех четырех шлюзах заменены 8 основных и 32 ремонтных затвора водопроводных галерей, шандоры, все металлоконструкции, механизмы затворов переведены на гидропривод, идет реконструкция уникальных плавучих ремонтных затворов – батопортов, ведется замена нижних двустворчатых ворот, гидропривода ворот верхней головы.

С большим интересом участники конференции ознакомились с достопримечательностями Городца и Нижнего Новгорода, ведь для кого–то это стало возвращением в свою юность: свои дипломы они получили в стенах Волжского государственного университета водного транспорта, здесь мечтали, строили.

<http://transportrussia.ru/item/4566-nadezhnost-i-bezotkaznost.html>

### ТАСС; 2018.10.05; "САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ" ВЕРНУЛИ ПАССАЖИРАМ 78% ДОЛГОВ ЗА НЕИСПОЛЬЗОВАННЫЕ БИЛЕТЫ

"Саратовские авиалинии" выплатили пассажирам более 350 млн рублей за неиспользованные авиабилеты в связи с отзывом у перевозчика сертификата эксплуатанта. Общая сумма задолженности на 31 мая составляла более 451 млн рублей, сообщила в четверг пресс-служба компании.

"АО "Саратовские авиалинии" продолжают выполнять свои обязательства по возврату денежных средств за отмененные перевозки и ежедневно сокращают сумму задолженности перед пассажирами. По состоянию на 3 октября компания осуществила выплаты на общую сумму более чем 351 млн рублей", - говорится в сообщении.

Уточняется, что остаток задолженности составляет менее 100 млн рублей.

По результатам внеплановых проверок **Росавиаци**и после катастрофы 11 февраля 2018 года с самолетом "Саратовских авиалиний" ведомство аннулировало сертификат эксплуатанта авиакомпании. "Саратовские авиалинии" прекратили полеты 31 мая.

<https://tass.ru/ekonomika/5637280>

### ТАСС; 2018.10.05; ИЗ КАЗАНИ В КОНЦЕ ОКТЯБРЯ ОТКРОЮТСЯ ДВА АВИАРЕЙСА В МОСКВУ И ПЕТЕРБУРГ

Авиакомпания "Алроса" в конце октября запустит два новых авиарейса из Казани в Санкт-Петербург и Москву. Об этом говорится в сообщении, распространенном пресс-службой международного аэропорта Казань в четверг.

"АО "Авиакомпания "Алроса" с 30 октября 2018 года вводит в расписание на осенне-зимний период 2018/2019 годов прямые рейсы по маршрутам: Казань - Санкт-Петербург рейс 6R-644 по воскресеньям вылет в 09:00 (мск) с прибытием в аэропорт назначения в 11:10 (мск); Санкт-Петербург - Казань рейс 6R-643 по вторникам вылет в 09:30 (мск) с прибытием в Казань в 11:35 (мск), по субботам вылет в 18:45 (мск) с прибытием в 20:55 (мск); Казань - Москва (Домодедово) рейс 6R-630 по вторникам вылет в 13:00 (мск) с прибытием в 14:30 (мск)", - информирует пресс-служба.

Полеты будут выполняться на самолетах Boeing 737. Аэропорт Казань расположен в 28 км юго-восточнее центра столицы республики. Самолеты из Казани отправляются на Урал, Поволжье, Сибирь, Крым, центральные районы России, а также в страны Ближнего Востока, Германию и Прагу.

<https://tass.ru/ekonomika/5637388>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.05; АВИАКОМПАНИЯ "ЯМАЛ" НАЧАЛА ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ ПО СНИЖЕННОЙ ЦЕНЕ

Авиакомпания "Ямал" начала продажу билетов по сниженной цене по 16 направлениям из городов Ямало-Ненецкого автономного округа, рейсы субсидируются региональным правительством, сообщили в пресс-службе губернатора ЯНАО.

Составлен рейтинг авиамаршрутов, от которых чаще всего отказываются туристы

По словам главы региона Дмитрия Артюхова, одна из самых актуальных задач на сегодняшний момент – развивать межрегиональное авиасообщение. "Традиционно нас многое связывает с северной столицей, с Екатеринбургом, с Омском, с Уфой, с Новосибирском. Многие туда отправляют детей учиться, ездят в деловые и рабочие поездки. Сейчас, когда летняя интенсивность полетов по курортным направлениям спала, самый лучший момент встроить эти направления в расписание", – заявил губернатор.

Он отметил, что все новые рейсы будут субсидироваться, сохранятся субсидии и по тем направлениям, где они действовали ранее.

Новые маршруты, по данным правительства, выбирали жители Ямальского региона. Опрос населения, в котором приняли участие 12135 человек, с 12 июня в течение трех месяцев проводил департамент транспорта и дорожного хозяйства ЯНАО и авиакомпания "Ямал".

С начала октября авиабилеты по сниженным ценам поступили в продажу по направлениям из Надыма и Ноябрьска в Санкт-Петербург, Уфу и Екатеринбург, из Нового Уренгоя в Новосибирск, Омск и Уфу, из Салехарда в Новосибирск, Екатеринбург, Уфу, Омск, а также ямальские Новый Уренгой, Ноябрьск и Надым. Отмечается, что сниженная стоимость действует и на билеты в обратную сторону.

До конца 2018 года специалисты проанализируют пассажиропоток на данных маршрутах и примут окончательное решение о включении рейсов в список субсидируемых.

Помимо этого, сохранятся и восемь уже субсидируемых рейсов: из Надыма и Ноябрьска в Тюмень и Москву, из Тольки и Тарко-Сале в Тюмень, из Нового Уренгоя в Санкт-Петербург. Также, по данным регионального правительства, на направлении "Салехард – Санкт-Петербург" частота полетов увеличится с одного раза в неделю до трех.

По данным пресс-службы, спрос на всех введенных ранее направлениях остается высоким – с начала года до конца августа билеты на субсидируемые межрегиональные рейсы приобрели более 71 тысячи человек. Самым популярным маршрутом стал рейс из Надыма в Москву и обратно – им воспользовались более 29 тысяч человек. По межмуниципальным маршрутам за этот же период было перевезено более 28 тысяч человек.

<https://ria.ru/economy/20181004/1529950031.html>

### ТАСС; 2018.10.05; СТРОИТЕЛЬСТВО НОВГОРОДСКОГО АЭРОПОРТА ПОЛУЧИТ ФЕДЕРАЛЬНУЮ ПОДДЕРЖКУ

Новгородская область, где регулярные пассажирские авиаперевозки прекратились более 20 лет назад, получит федеральную поддержку на строительство нового аэропорта. Для этого региону необходимо создать проект и привлечь инвесторов, сообщил в четверг губернатор Новгородской области Андрей Никитин.

Аэропорт Юрьево в Великом Новгороде был ликвидирован в 2006 году, регулярные рейсы были прекращены еще в 1997 году. Сейчас на месте аэропорта создан новый микрорайон. Власти региона решили создать новый гражданский аэропорт на основе реконструируемого военного аэродрома Кречевицы. Сроки завершения строительства, начатого в год ликвидации прежнего аэропорта, неоднократно переносились, так как земли аэродрома принадлежали Минобороны. Новгородская область получила территорию в собственность лишь в 2014 году.

"В федеральном бюджете на 2021-2022 год заложены деньги на новгородский аэропорт, сумма там достаточная, но я бы сейчас ленточки еще не резал, потому что нам предстоит пройти очень серьезный путь", - рассказал Никитин на пресс-конференции. Он отметил, что условием получения федеральной поддержки является создание регионом проекта аэропорта и поиск инвестора строительства. Федеральные средства предполагаются на работы по реконструкции полосы и обеспечению безопасности движения.

Никитин отметил, что в регионе не будут строить объект, "который мы содержать не сможем".

"Поэтому мы будем смотреть мировые и российские практики недорогих эффективных аэропортов, чтобы это было удобно, экономически оправдано, чтобы это не требовало постоянных дотаций из областного бюджета", - сказал глава региона.

По мнению Никитина, готовность федеральных властей профинансировать новгородский аэропорт - это признание потенциала развития столицы региона.

<https://tass.ru/v-strane/5638896>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.04; «ТУРОПЕРАТОР ИНТУРИСТ» ГОТОВ ПОГАСИТЬ ДОЛГИ ATLASGLOBAL ПЕРЕД АЭРОПОРТОМ «КОЛЬЦОВО»

Компания «Туроператор Интурист» готова решить вопрос с долгами авиакомпании Atlasglobal перед аэропортом Екатеринбурга «Кольцово», чтобы туристы не пострадали, заявил генеральный директор компании Виктор Тополкараев на встрече, посвящённой особенностям летнего туристического сезона 2018 года.

Ранее международный аэропорт «Кольцово» сообщил, что с 4 октября 2018 года прекращает обслуживание рейсов авиакомпании Atlasglobal Airlines в связи с долгом за аэропортовые услуги и наземное обслуживание рейсов. В заявлении пресс-службы аэропорта говорится, что авиаперевозчик не выполнил ранее взятые на себя обязательства по погашению дебиторской задолженности перед аэропортом.

«Мы уже направляем в аэропорт «Кольцово» гарантийное письмо, ели это будет необходимо, то очень быстро переведём туда деньги. На это потребуется некоторое время, так как прямого договора с аэропортом у нашей компании нет – это прерогатива авиакомпаний», – заявил Тополкараев.

«Если будет необходимо, то мы заплатим аэропорту за авиакомпанию Atlasglobal. Мы будем это делать, чтобы ни один турист не пострадал. У нас достаточно средств, чтобы закрыть все вопросы», – заверил он.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.04; МЕДИНСКИЙ ОДОБРИЛ ИДЕЮ ДОПОЛНИТЬ НАЗВАНИЯ АЭРОПОРТОВ РФ ИМЕНАМИ ВЕЛИКИХ СООТЕЧЕСТВЕННИКОВ

Министр культуры РФ Владимир Мединский одобрил общественную инициативу по присвоению российским аэропортам имён выдающихся соотечественников; глава Минкультуры считает, что уже само ее обсуждение вызовет неподдельный интерес к истории и культуре России.

Инициаторами проекта «Великие имена России» выступили Российское историческое общество, Общество русской словесности, Русское географическое общество, Российское военно-историческое общество. Общественная палата РФ выступила агрегатором инициатив по реализации данной идеи. Не предлагается переименовывать воздушные гавани – речь идёт именно о дополнении официальных наименований.

«Удивительно, как эта идея раньше не приходила в голову. Потому что действительно – что может быть правильней, рациональней, логичней и честнее, чтобы использовать ворота в наши регионы, ворота в страну для пропаганды, популяризации, познавания нашей истории, нашей культуры… Само обсуждение вызовет широкий и неподдельный интерес к нашей истории и культуры», – заявил Мединский на круглом столе в Общественной палате РФ.

Он отметил, что традиция назвать воздушные гавани именами выдающихся людей уже существует в мире – это парижский Шарль-де-Голль, аэропорт Джон Кеннеди в Нью-Йорке, Луи Армстронг в Новом Орлеане, Леонардо да Винчи в Риме, аэропорт Моцарт в Зальцбурге.

«Конечно, это будет общественное обсуждение, конечно, это голосование. Конечно, в первую очередь будет учитываться мнение народа… Уверен, что эти названия должны быть известны не только внутри нашей страны, но и узнаваемы для международной аудитории, особенно когда это международный аэропорт», – сказал Мединский.

При этом он считает, что имена политических деятелей последних ста лет и вообще 20 века обсуждать неправильно, потому что существуют «споры об их роли в истории страны».

По мнению главы Минкультуры, упор должен быть сделан на деятелей российской культуры, при этом необходима географическая привязка – «тот, чьё имя мы обсуждаем, должен быть связан с этой землёй».

Как рассказал Мединский, учёные Военно-исторического общества уже предложили ряд имён. Так, для аэропорта в Астрахани предлагаются имена Хлебникова и Кустодиева, в Воронеже – Бунина и Платонова, в Екатеринбурге или Перми – Татищева, в Орле – Тургенева, в Пензе или Пятигорске – Лермонтова.

Целью проекта является сохранение исторической памяти и духовных традиций, создание культурно-исторического брендинга территорий для регионов и России в целом.

Проект будет реализован в формате общенационального конкурса. В результате люди сами с помощью голосования определят, чьи имена достойны украсить фасады российских аэропортов.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.04; ТУРЕЦКАЯ КОМПАНИЯ И В АПЕЛЛЯЦИИ НЕ ДОКАЗАЛА ДОЛГ КОГАЛЫМАВИА ПЕРЕД НЕЙ В 3,7 МЛРД РУБ

Девятый арбитражный апелляционный суд оставил без изменения определение нижестоящей инстанции, которая отказалась включить долг перед турецкой компанией Prens Turizm Kuyumculuk Tasimacilik Ve Dis Ticaret Limited Sirketi в размере более 3,7 миллиарда рублей в реестр требований кредиторов авиакомпании «Когалымавиа».

Как следует из опубликованной в четверг резолютивной части постановления суда, апелляционный суд отклонил жалобу турецкой компании на вынесенное в январе определение арбитражного суда Москвы.

Турецкая компания сообщила в суде первой инстанции, что исполнила за «Когалымавиа» обязательства перед ее кредиторами на сумму 47,5 миллиона рублей, 4,1 миллиона долларов и около 41 тысячи фунтов стерлингов. Кроме того, она приобрела права требования к авиакомпании у турецкой Adriyatik Tasimailikdis Ticaret Limited Sirketi в размере 10,9 миллиона долларов и 8,8 миллиона евро.

Арбитраж Москвы пришел к выводу о необоснованности требований. Суд установил, что «Когалымавиа» и Prens Turizm Kuyumculuk Tasimacilik Ve Dis Ticaret Limited Sirketi входят в одну группу лиц. Суд также пришел к выводу, что договор уступки прав требования с Adriyatik Tasimailikdis Ticaret Limited Sirketi был заключен после возбуждения дела о банкротстве с «противоправной целью последующего уменьшения в интересах должника и его аффилированных лиц количества голосов, приходящихся на долю независимых кредиторов».

Арбитраж Москвы в феврале признал «Когалымавиа» банкротом. Первая процедура банкротства – наблюдение – была введена в апреле 2017 года по заявлению ФНС России в связи с задолженностью авиакомпании перед бюджетом по страховым взносам в Пенсионный фонд и Фонд социального страхования в размере около 156 миллионов рублей. Заявление о банкротстве было подано в марте 2016 года. Представитель перевозчика ранее неоднократно заявлял в суде, что «Когалымавиа» намерена погасить долг перед бюджетом, но этого так и не произошло.

**Росавиаци**я в марте 2016 года ограничила сертификат эксплуатанта «Когалымавиа» на основании, как сообщал регулятор, требований воздушного законодательства и заключений актов инспекционных проверок, установивших несоответствия и нарушения, прежде всего, в области финансово-экономического состояния перевозчика, что влияет на безопасность полетов. Крупнейшая в истории российской и советской авиации катастрофа произошла 31 октября 2015 года: лайнер Airbus A321 «Когалымавиа», который летел из Шарм-эш-Шейха в Санкт-Петербург, разбился на Синае. Погибли все находившиеся на борту 217 пассажиров и семь членов экипажа. По данным ФСБ РФ, это был теракт.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА, ИВАН САФРОНОВ; 2018.10.05; ПРИСТЕГНИТЕ ВАШИ РУБЛИ; ПРОГРАММЕ МС-21 ПОТРЕБУЕТСЯ ПОДКИНУТЬ ЕЩЕ МИЛЛИАРДОВ

Как выяснил “Ъ”, результаты комплексной проверки Счетной палатой самой громкой на сегодняшний день программы создания нового российского среднемагистрального самолета МС-21 оказались неутешительными. Аудиторы отмечают неоднократные изменения технической концепции и срывы сроков, а также резкий рост стоимости проекта, которая сейчас оценивается в рекордные 438 млрд руб. Причем для запуска серийного производства могут потребоваться дополнительные время и финансирование, а дополнительные риски создают западные санкции.

В сентябре Счетная палата провела проверку работы Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) по созданию семейства среднемагистральных самолетов МС-21, рассказали несколько источников “Ъ” в авиапроме и подтвердил сотрудник аппарата правительства. Ведомство оценивало эффективность и результат использования бюджетных средств, вложенных в программу, пояснил один из собеседников “Ъ”.

В своем акте, по данным “Ъ”, аудиторы отмечают регулярные корректировки программы: неоднократно менялась техническая концепция самолета, смещались сроки выполнения работ. В конце 2017 года продолжительность создания самолета увеличилась на семь лет (до 2025 года), сроки продаж сократились на два года, а их начало перенесено на три года вперед – на 2019 год. Кроме того, проект серьезно подорожал. Если в 2008 году (программа МС-21 официально запущена распоряжением правительства от 17 ноября 2008 года) общие затраты составляли около 125 млрд руб., то к 2017 году они увеличились в 2,3 раза до 284 млрд руб. (речь идет об общих затратах 2008–2025 годов), из них дефицит финансирования достигает 107 млрд руб. Кроме того, сложился дефицит по операционной деятельности ПАО «Корпорация «Иркут»« (производитель самолета), которому на весь срок программы необходимо еще почти 197 млрд руб.

Общий бюджет проекта МС-21 по состоянию на 1 сентября в Счетной палате оценили в 438 млрд руб., из которых 158,3 млрд руб. уже потрачено, а 279,1 млрд руб. предстоит вложить в 2018–2025 годах. Проблемы «Иркута», отмечает один из источников “Ъ”, связаны с убытками от продаж самолетов, финансовыми расходами, субсидированием лизинговых компаний, погашением кредитов и займов. Кроме того, потребовалось увеличить затраты по всем направлениям инвестиций: почти вдвое, до 77 млрд руб.– на переоборудование предприятий, вдвое, до 181 млрд руб.– на опытно-конструкторские работы (ОКР). Общая стоимость проекта выросла, в том числе, из-за включения в него затрат на систему послепродажного обслуживания МС-21 (около 25 млрд руб.). При этом доля бюджетного финансирования в проекте неуклонно растет: с 60% в 2008 году до 73% на текущий момент.

Из выводов Счетной палаты, основанных на пояснениях «Иркута», следует, что исходная стоимость проекта МС-21 из-за отсутствия разработчиков и поставщиков систем и агрегатов рассчитывалась «параметрическим методом». За основу были взяты исторические данные, советские и российские разработки самолетов, не учитывалось электронное проектирование, требования сертификационных органов, в том числе иностранных. Кроме того, на стоимость ОКР повлияли рост курсов валют, инфляция, конструктивные изменения систем и агрегатов и сертификационные испытания, добавляет собеседник “Ъ” в отрасли.

Техническое перевооружение подорожало, так как в проекте исходно не было схемы производственной кооперации. Предполагалось, что к 2016–2017 годам на Иркутском авиазаводе планомерно сократится выпуск военной техники, мощности передадут программе МС-21. Но в 2012 году в рамках оборонного заказа завод вошел в состав мобилизационных мощностей, поэтому пришлось вкладывать дополнительные средства в технологические помещения и оборудование для выпуска самолета.

Мы уже сегодня имеем 100–120 так называемых мягких контрактов (по МС-21.– “Ъ”). Я исхожу из того, что эта работа будет вестись ритмично и никаких сбоев в деятельности предприятий мы не допустим

С учетом «сложившихся факторов» и текущего состояния проекта МС-21, говорят источники “Ъ”, в Счетной палате пришли к выводу, что программа может потребовать дополнительных средств, а сроки – снова сместиться. Это, предупреждают аудиторы, может отрицательно сказаться на экономической эффективности проекта. Но средства, скорее всего, найдутся. Источник “Ъ” в аппарате правительства говорит, что по своей важности МС-21 «приравнен к президентскому проекту» и будет финансироваться за счет госпрограммы развития авиапрома, собственных средств ОАК и банковских займов. «После вхождения корпорации в «Ростех» – Владимир Путин уже согласовал этот маневр – в схеме будут также задействованы средства госкорпорации»,– добавляет собеседник “Ъ”. По его словам, в Белом доме ознакомлены с результатами проверки Счетной палаты, но ее детальный анализ пока не проведен.

В ОАК сообщили “Ъ”, что в курсе работы аудиторов, но утверждают, что официально итоги проверки пока не подведены. Тем не менее в корпорации признали, что в ходе реализации программы МС-21 пришлось вносить изменения, повлиявшие на сроки и стоимость. Так, было принято решение о замене базового самолета семейства с МС-21–200 на более вместительный МС-21–300; первое в классе среднемагистральных самолетов инновационное крыло из полимерных композитов в ходе прочностных испытаний потребовало доработки и дополнительных испытаний. Кроме того, ОАК провела глубокую модернизацию и переоснастила ряд заводов – в Иркутске, Ульяновске, а также создала новые предприятия – «ОАК-Центр комплексирования» и «Аэрокомпозит». Это потребовалось из-за роста производственных планов – ОАК планирует выпускать не 30, а 70 самолетов в год. В корпорации подчеркивают, что при этом затраты на ОКР в долларовом эквиваленте увеличились «не более чем на 5%», между тем потребовалось изготовить дополнительный летный образец самолета для испытаний с отечественным двигателем ПД-14. Источники “Ъ” добавляют, что в МС-21 учтен опыт создания SSJ 100, где интегратором бортового радиоэлектронного оборудования выступила французская Thales. Для МС-21 выбран российский поставщик.

Эксперт портала Aviation Explorer Владимир Карнозов отмечает, что еще ни один масштабный авиационный проект не укладывался в запланированное финансирование. «Для МС-21 критичной будет не стоимость, а поставка американских двигателей и других иностранных комплектующих»,– полагает эксперт. Поэтому, подчеркивает он, говорить о том, что проект МС-21 состоялся, можно будет, только когда на самолете будут стоять отечественные двигатели и комплектующие.

<https://www.kommersant.ru/doc/3760126>

### ИЗВЕСТИЯ; 2018.10.05; ПАССАЖИРОВ ЭВАКУИРОВАЛИ ИЗ АЭРОПОРТА НОРИЛЬСКА ИЗ–ЗА СООБЩЕНИЯ О ПОЖАРЕ

Сообщение о пожаре стало причиной эвакуации всех пассажиров из здания аэропорта Норильска.

По данным ТАСС, сработала сигнализация, по громкой связи объявили, что в здании произошел пожар.

«Всех сотрудников и пассажиров попросили выйти на улицу», –– сообщило агентство в пятницу, 5 октября.

В МЧС уточнили, что пожара не было, а срабатывание пожарной сигнализации было ложным. Причина этого выясняется.

<https://iz.ru/796894/2018-10-05/passazhirov-evakuirovali-iz-aeroporta-norilska-iz-za-soobshcheniia-o-pozhare>

### КОММЕРСАНТ; НИКОЛАЙ СЕРГЕЕВ, СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВ; 2018.10.05; ПРОВОДНИК ПОКАЗАЛ ВЕРТОЛЕТУ ПУТЬ К КАТАСТРОФЕ; ЗАМЕСТИТЕЛЬ ЮРИЯ ЧАЙКИ РАЗБИЛСЯ, НЕ ДОЛЕТЕВ ДО ОХОТЫ

Ошибка пилота, допущенная в сумерках и в тяжелых погодных условиях, является основной версией катастрофы вертолета в Костромской области, в которой погиб заместитель генпрокурора России Саак Карапетян. Высокопоставленный сотрудник, курировавший в Генпрокуратуре международно-правовые вопросы, находясь в отпуске и будучи заядлым охотником, отправился с другом в Вологодскую область. Впрочем, на этот раз он не успел сделать ни одного выстрела – из-за дождя и тумана решено было произвести посадку ранее, не долетая до намеченного места и пересесть на автомобиль, но при этом вертолет разбился и сгорел вместе с его пассажирами.

Как сообщили “Ъ” источники, близкие к следствию, в среду днем 58-летний Саак Карапетян вылетел с расположенной в подмосковном Мякинино вертолетной площадки «Хелипорт Москва» на вертолете Eurocopter AS350 с бортовым номером RA-07272. Воздушное судно базировалось в «Хелипорте», но отношения к вертолетному центру и расположенной здесь авиакомпании «Хелипорт-М» не имело. Eurocopter находился в собственности ООО «МКБ-Лизинг», а оно, в свою очередь, передало его другой коммерческой структуре, которая использовала его для выполнения частных рейсов. Сам Eurocopter был достаточно новой машиной, его общий налет составлял 1014 часов. О его надежности может говорить и тот факт, что, по некоторым данным, этот Eurocopter ранее арендовался для поездок патриарха, а потому его отбирали и проверяли специалисты ФСО.

По данным “Ъ”, господин Карапетян находился в плановом отпуске и уже на следующей неделе собирался выйти на работу. При этом заместитель генпрокурора, известный как заядлый охотник, последние дни отпуска решил посвятить любимому увлечению. Очередная охота была намечена в Вологодской области, куда заместитель генпрокурора отправился вместе со своим товарищем, также охотником и бывшим сотрудником правоохранительных органов Арэком Арутеняном. Именно последний, по данным источников “Ъ”, и являлся арендатором Eurocopter. Сам перелет был оформлен надлежащим образом и проходил без происшествий. Согласно полетному листу и плану перелета, Eurocopter долетел до площадки Дьяконово под Костромой, где дозаправился и снова взлетел. За его штурвалом находился опытный пилот-инструктор Станислав Михнов, чей общий стаж составлял 33 года, включая ночные полеты. По некоторым данным, пилота пассажиры выбрали сами, возможно, учтя, что он и сам увлекался активным отдыхом, в том числе рыбалкой.

По словам источников “Ъ”, при вылете из Дьяконово летчик доложил о готовности продолжать полет до пункта назначения – площадки Плес (Спасское) под Вологдой. Однако вскоре после взлета пилот вновь вышел на связь, доложив, что погода ухудшилась: начался дождь, а видимость резко снизилась из-за сильного тумана. В этих условиях пилот решил не рисковать, совершив посадку на первой же показавшейся ему удобной площадке. Возможно, на решение пилота прекратить полет повлияла и позиция самого Саака Карапетяна. По отзывам знавших его людей, он был осторожным и аккуратным человеком.

В результате Eurocopter приземлился на лесной опушке неподалеку от деревни Вонвышево Солигаличского района Костромской области рядом с местной достопримечательностью – Чухломским озером. Последний сеанс связи пилота Eurocopter с диспетчером состоялся в 17:30.

В 18:40, по данным регионального МЧС, кто-то из местных жителей позвонил в оперативную службу, сообщив, что стал очевидцем падения вертолета в лес. Прибывшие уже в темное время бригады спасателей и полицейские обнаружили лишь остов Eurocopter и «фрагментированные сильно обгоревшие останки» погибших. Несмотря на дождь, обломки еще продолжали дымиться, а относительно целой осталась лишь фактически отрубленная от корпуса хвостовая балка, на которой, правда, был отчетливо виден номер разбившегося вертолета. По нему выяснили, откуда и куда он летел, но почти сразу возник вопрос о том, почему среди обломков найдены останки четверых погибших, тогда как в полетном листе имелись только три фамилии. Ситуацию прояснил через несколько часов прибывший из Вологодской области водитель автомашины, сообщивший, что ему надо забрать господина Карапетяна и его товарища, чтобы доставить их к месту охоты.

После того как Eurocopter не смог продолжать полет, его пассажиры связались с ожидавшими их устроителями охоты. Последние, в свою очередь, предложили им оставаться на месте, пообещав прислать за ними машину. В этот момент Eurocopter обнаружил один из местных жителей, некто Виктор Коптеев, который, по предварительным данным, и предложил пилоту лететь навстречу машине, чтобы не ждать ее несколько часов в холодном лесу. Этот пассажир, хорошо знающий местность, якобы вызвался стать проводником пилота. Взлетев уже в сумерках и при сильном дожде, вертолет, очевидно, задел лопастями верхушку одного из деревьев.

Точную причину аварии предстоит установить сотрудникам Межгосударственного авиакомитета и следователям Следственного комитета России, возбудившим уголовное дело о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшем смерть двух и более лиц (ч. 3 ст. 263 УК РФ). По предварительным данным, к катастрофе могли привести ошибки, допущенные пилотом, которым способствовали тяжелые метеоусловия. Возможно, определенные проблемы возникли у летчика и потому, что в основном он специализировался на полетах на тяжелом многоцелевом Agusta A-109, а налет на более легких Robinson R-44 и Eurocopter имел сравнительно небольшой. Впрочем, официальные выводы будут сделаны только по результатам соответствующих экспертиз. По некоторым данным, они понадобятся и для опознания тел погибших.

Саак Карапетян являлся знаковой фигурой для Генпрокуратуры России, представляя ее интересы в надзорных ведомствах других стран. Именно он подписывал и направлял ходатайства о выдаче подозреваемых и обвиняемых РФ, запросы о международно-правовой помощи, ведя соответствующие переговоры.

Уроженец Ростовской области, господин Карапетян после окончания госуниверситета с 1983 по 1996 годы прошел путь от стажера и следователя до начальника отдела по надзору за расследованием особо важных дел и оперативно-разыскной деятельностью областной прокуратуры. Затем четыре года господин Карапетян пробыл депутатом Госдумы, являясь одним из руководителей комитета по безопасности, после чего снова вернулся в надзорное ведомство, но уже в аппарат Генпрокуратуры. На протяжении 10 лет до 2016 года господин Карапетян возглавлял одно из важнейших и самых публичных главных управлений прокуратуры страны – международно-правового сотрудничества. Последние два года господин Карапетян являлся заместителем Юрия Чайки, продолжая курировать прежнее направление своей деятельности.

<https://www.kommersant.ru/doc/3760166>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2018/10/04/reg-cfo/vozbuzhdeno-ugolovnoe-delo-po-faktu-krusheniia-vertoleta-v-kostromskoj-oblasti.html>