**17 ОКТЯБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2018.10.16; ДИТРИХ ЗАЯВИЛ, ЧТО ПОРУЧЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА ПО ЦКАД УПОРЯДОЧИТ РАБОТУ

**Минтранс** видит в поручении президента РФ по недопущению увеличения стоимости реализации проекта ЦКАД в Московской области возможность ускорить работы по проекту. Об этом сообщил журналистам **министр транспорта** Евгений **Дитрих** в ходе форума «Дорога 2018» в Казани.

«За это поручение нам надо только сказать спасибо, потому что оно нас всех самих упорядочит и заставит нас двигаться быстрее», - отметил **Дитрих**. По его словам, назначенная в поручении проверка Генпрокуратуры также станет дополнительным стимулом. «Я считаю, что это будет еще одним дополнительным стимулом для тех, кто работает хорошо или плохо, работать лучше», - сказал он.

Ранее президент России Владимир Путин поручил правительству РФ принять меры по недопущению увеличения стоимости реализации проекта ЦКАД в Московской области. Российский лидер поручил кабмину в месячный срок сформировать оперативный штаб в целях завершения строительства ЦКАД, в частности для еженедельного мониторинга хода работ. При этом Генпрокуратуре, Следственному комитету и Счетной палате поручено провести проверку соблюдения интересов Российской Федерации при заключении и выполнении государственных контрактов и обоснованности увеличения стоимости строительства ЦКАД.

«Мы такого рода работу начинали в начале 2018 года: создавали по отдельным участкам оперативные штабы, начинали интенсивно ими заниматься, в том же еженедельном режиме сверять - и объемы выполнения, которые предъявляются исполнителями по договорам, и то, как они видят исполнение по году, и так далее. Эту работу надо сейчас возобновить», - рассказал **Дитрих**.

Строительство ЦКАД примерно в 50 км от МКАД является одним из приоритетных государственных инфраструктурных проектов, ее возведение ведется в рамках пяти пусковых комплексов, четыре из которых представляют собой замкнутое кольцо. Проект ЦКАД был разработан в начале 2000-х годов, ее строительство началось в 2015 году. Завершение строительства первой очереди ЦКАД ранее планировалось на 2018 год, однако было перенесено на 2019 год. Предполагается, что дорога улучшит транспортную ситуацию в Новой Москве и разгрузит существующие трассы и шоссе.

<https://tass.ru/ekonomika/5681727>

### ТАСС; 2018.10.16; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ПЯТЬ ПРОЕКТОВ КОМПАНИЯМ ИЗ «СПИСКА БЕЛОУСОВА

**Минтранс** предлагает компаниям из списка помощника президента Андрея Белоусова пять проектов, рассказал журналистам **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих** в ходе международного форума «Дорога 2018» в Казани.

По его словам, это скоростные авто- и ж/д дороги Москва - Казань, расшивка узких мест на железной дороге, проект в морских портах и строительство аэропортовых терминалов.

«Мы сейчас сформировали пять проектов, которые мы бы хотели предложить. Это скоростная автомобильная дорога Москва-Казань, это проект по узким местам на железной дороге, это проект ВСМ (Москва - Казань - прим. ТАСС), после того, как он будет дополнительно обсчитан и по нему будет подготовлено дополнительное обоснование, это проект по морским портам. И проекты терминалов для аэродромов, которые делаются в рамках развития региональной авиации», - сказал **Дитрих**, отвечая на соответствующий вопрос.

Как пояснил **Дитрих**, в проекте по морским портам **Минтранс** планирует, что помимо 350-370 млн т дополнительных портовых мощностей, которые уже заложены в комплексный план модернизации и развития инфраструктуры, ведомство могло бы предложить инвесторам сделать больше, поскольку инвесторы заинтересованы. Также по проектам терминалов для аэродромов, которые делаются в рамках развития региональной авиации, министр добавил, что традиционно терминалы строятся частным инвестором, а аэродромные мощности создаются за госсчет.

Все отобранные проекты входят в комплексный план модернизации и развития инфраструктуры. Но, как подчеркнул **Дитрих**, **Минтранс** предлагает инвесторам лишь эти пять проектов.

Компании из списка помощника президента Андрея Белоусова могут начать обсуждение с министерствами госпроектов после 20 октября, говорил ранее глава РСПП Александр Шохин. Скорее всего, первыми будут обсуждаться проекты, предложенные **Минтрансом**. Общая стоимость всех проектов, по его словам, оценивается в 40 трлн рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/5681570?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/economics/news/2018/10/16/783829-iz?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

<https://rg.ru/2018/10/16/mintrans-podgotovil-piat-proektov-dlia-kompanij-iz-spiska-belousova.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

<https://www.kommersant.ru/doc/3772364?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА, ИВАН САФРОНОВ; 2018.10.16; АВИАКОЛЛЕГИЮ ПРИБЛИЗИЛИ К ЭКОНОМИКЕ И БИЗНЕСУ; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАСШИРИЛО ПЛОЩАДКУ ДЛЯ ОТРАСЛЕВЫХ ДИСКУССИЙ

Состав Авиационной коллегии, созданной для продвижения российской авиатехники на внутреннем рынке, резко поменялся Экс-вице-премьера, ставшего теперь главой «Роскосмоса», Дмитрия Рогозина на посту председателя коллегии ожидаемо сменил вице-премьер по ОПК Юрий Борисов. В составе коллегии снизилось число менеджеров из авиапрома, их места заняли чиновники финансово-экономического блока Белого дома, выросло также представительство авиакомпаний и лизингового бизнеса.

Правительство 16 октября опубликовало новый состав Авиационной коллегии. Ее главой назначен вице-премьер по ОПК Юрий Борисов. Он сменил гендиректора «Роскосмоса» Дмитрия Рогозина, который в должности вице-премьера курировал авиапром в прежнем кабинете министров, а теперь вообще выведен из состава коллегии.

Из коллегии исключен ряд топ-менеджеров авиапрома – первый вице-президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Александр Туляков, генконструктор–вице-президент по инновациям ОАК Сергей Коротков, экс-гендиректор ОАО «Ил» Сергей Вельможкин, первый вице-президент–генконструктор корпорации «Иркут» Олег Демченко, глава «Туполева» Александр Конюхов (все входят в ОАК), замглавы–генконструктор Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК, входит в «Ростех») Юрий Шмотин.

В коллегию ввели ряд представителей финансово-экономического блока правительства. **Министр транспорта** Евгений **Дитрих** и его заместитель Александр **Юрчик** сменили экс-министра Максима **Соколов**а, замглавы Минпромторга Олег Бочаров – министра Дениса Мантурова. Также членами коллегии стали курирующий гособоронзаказ замминистра обороны Алексей Криворучко, помощник президента Игорь Левитин, замглавы Минэкономики Михаил Расстригин, глава «Рособоронэкспорта» Александр Михеев, член коллегии Военно-промышленной комиссии Андрей Ельчанинов, помощник транспортного вице-премьера **Максима Акимова** Екатерина Рыбина, замглавы ФАС Даниил Фесюк. Также в состав введены глава «ВЭБ Лизинга» Артем Довлатов и совладелица и гендиректор ЗАО «Группа компаний S7» Наталия Филева. Ранее в коллегию вошли главы «Аэрофлота» и UTair Виталий Савельев и Андрей Мартиросов.

Коллегии – довольно новый орган в системе управления. Идею создать Авиационную коллегию по аналогии с Морской предложил Владимир Путин в конце 2016 года, указав в качестве функции регулирование закупок иностранной авиатехники дороже 1 млрд руб. Среди других задач указывалось повышение конкурентоспособности авиапрома РФ, «создание благоприятных условий» для развития перевозок, особенно в труднодоступные районы. Членами коллегии могут быть представители органов власти, научных и других организаций. Авиаколлегия должна совершенствовать нормативную базу для поддержки производителей и эксплуатантов российской авиатехники, решать задачу по переводу авиакомпаний на российскую технику.

Экс-глава Авиаколлегии Дмитрий Рогозин ранее говорил, что в программу ее работы входили планы вывода из эксплуатации воздушных судов и замещения их российскими аналогами, планы поставок российских SSJ 100, Ил-114, МС-21, Ил-96 400М до 2025 года. По данным “Ъ”, у авиакомпаний РФ к октябрю был 661 иностранный самолет (в том числе около 300 А319/320/321, 230 Boeing 737/757). Парк российских самолетов – 639 судов, из которых только 109 – современные SSJ 100 и Ан-148, еще 27 – Ту-204/214, 253 самолета – «кукурузники» Ан-2.

Как пояснили “Ъ” в аппарате Юрия Борисова, в коллегии 40 человек, из них 17 чиновников. «Выведены представители компаний, входящих в интегрированные структуры, такие как ОАК, но ее президент Юрий Слюсарь входит в состав коллегии и может вызывать коллег на заседания»,– добавил представитель аппарата. По словам источника “Ъ” в правительстве, состав менялся в основном в связи с появлением новых лиц. Он отметил, что первоначальная задача коллегии не изменилась – площадка для проработки взаимодействия заказчиков и исполнителей.

Эксперт портала Aviation Explorer Владимир Карнозов говорит, что обновленный состав коллегии призван обеспечить более сбалансированное представительство участников рынка – заказчиков, производителей и эксплуатантов, а также чиновников. Суть работы органа сводится к дискуссионной площадке – обсуждение насущных проблем авиапрома и воздушного транспорта. «До сих пор публично на уровне коллегии лишь обсуждались планы общего развития отрасли в свете обеспечения потребностей государства и общества, замещения импорта, тогда как конкретные решения принимали на более высоком уровне»,– отметил эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/3772348>

### ТАТАР-ИНФОРМ; 2018.10.17; О РАЗВИТИИ ПРОИЗВОДСТВА ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ В РФ РАССКАЖУТ В КАЗАНИ

Доклад замминистра промышленности и торговли РФ Александра Морозова прозвучит на пленарном заседании полугодовой НПК «**Росавтодор**а».

(Казань, 17 октября, «Татар-информ»). Информация о том, как развивается и будет развиваться индустрия производства дорожно-строительной техники в России, прозвучит сегодня на площадке МВЦ «Казань Экспо». Доклад на эту тему озвучит замминистра промышленности и торговли РФ Александр Морозов.

Доклад станет частью пленарного заседания полугодовой научно-практической конференции **Федерального дорожного агентства**, ключевой темой которого будут «Безопасные и качественные дороги».

Конференция стартует сразу после того, как Президент Татарстана Рустам Минниханов, помощник Президента России Игорь Левитин и первый заместитель **Министра транспорта** РФ Иннокентий Алафинов официально откроют международную специализированную выставку «Дорога 2018» и ознакомятся с экспозицией – накануне это сделал глава **Минтранса** России Евгений **Дитрих**.

В научно-практической конференции также примут участие представители руководства регионов России. Ожидается участие представителя от исполнительного органа государственной власти Московской области в Совете Федерации РФ и члена Комитета Госдумы РФ по транспорту и строительству Сергея Тена.

После подведения итогов пленарного заседания от имени Президента Татарстана будет дан прием по случаю празднования Дня работников дорожного хозяйства.

<https://www.tatar-inform.ru/news/2018/10/17/630266/>

### КОММЕРСАНТ; МАРИАННА БЕЛЕНЬКАЯ; 2018.10.17; ВИЗИТ, ПРИЯТНЫЙ ВО ВСЕСТОРОННИХ ОТНОШЕНИЯХ; ПРЕЗИДЕНТЫ ВЛАДИМИР ПУТИН И АБДЕЛЬ-ФАТТАХ АС-СИСИ ПОДПИШУТ ДОГОВОР О СОТРУДНИЧЕСТВЕ РФ И ЕГИПТА

Договор о всестороннем партнерстве и стратегическом сотрудничестве между РФ и Египтом, как ожидается, будет подписан сегодня по итогам сочинских переговоров президентов двух стран Владимира Путина и Абдель-Фаттаха ас-Сиси. Между тем и ныне реализующиеся проекты предполагают долгосрочное взаимодействие – помимо ВТС это строительство атомной станции «Эд-Дабаа» и развитие российской промышленной зоны в Египте. Рядовых граждан двух стран больше всего волнует еще одна тема, которую обсудят лидеры РФ и Египта,– это перспектива возобновления прямых полетов между российскими городами и египетскими курортами на Красном море.

Сегодняшние переговоры Владимира Путина и Абдель-Фаттаха ас-Сиси должны завершиться подписанием договора о всестороннем партнерстве и стратегическом сотрудничестве. Кроме того, как рассказал помощник президента РФ Юрий Ушаков, для египетского президента проведут видеопрезентацию военной техники – как той, что уже поставляется в Египет, так и той, которую Каир мог бы покупать у Москвы. А после переговоров президенты посетят «Сочи Автодром», где египтянам покажут новые российские автомобили Aurus.

Накануне отлета в Россию президент Египта заявил, что Каир заинтересован в усилении связей с Москвой. У обеих стран похожие, хотя не идентичные взгляды на ближневосточные проблемы. Российское руководство ценит взвешенную позицию Каира в конфликте в Сирии и его помощь в выстраивании контактов с частью сирийской оппозиции. Одну из ключевых ролей Египет играет также в межпалестинском и ливийском урегулировании. Все эти вопросы, а также актуальную для обеих стран тему борьбы с терроризмом обсудят президенты.

Визит проходит в год 75-летия установления дипотношений между странами. И настрой у политиков юбилейный. Омрачает отношения только один вопрос – пока никак не возобновятся прямые перелеты между российскими городами и египетскими курортами Хургада и Шарм-эш-Шейх. По словам главы **Минтранса** Евгения **Дитрих**а, «определенное развитие ситуации сейчас есть». На прошлой неделе он рассказал журналистам, что обсуждается вопрос о направлении в Египет комиссии из РФ, которая еще раз проверит готовность египетских коллег к обеспечению всех мер безопасности. Президент ас-Сиси пообещал затронуть тему авиаперелетов в разговоре с российским коллегой.

Визит президента Египта в Россию начался с Москвы. Во вторник он успел выступить в Совете федерации, а также провести переговоры с премьером Дмитрием Медведевым. С ним господин ас-Сиси обсудил, как проходит работа по уже действующим соглашениям. Обе страны радует товарооборот, который в минувшем году вырос на 62% и составил $6,7 млрд. «Такую динамику обязательно нужно закрепить»,– сказал глава российского правительства. Товарооборот между странами растет в основном за счет поставок из России пшеницы, растительного масла, машин и оборудования. Рост египетского импорта произошел благодаря увеличению поставок в РФ картофеля.

Однако нереализованных возможностей еще много. Так, исполнительный директор Российско-египетского делового совета Мона Халиль обратила внимание на проблему фитосанитарного контроля при поставках российской продукции в Египет и наоборот. Только в мае была задержана очередная порция российского зерна. С учетом того что Россия обеспечивает более 70% поставок зерновых в Египет (только в минувшем году 7,8 млн тонн), этот вопрос достаточно серьезный. «Одна из инициатив нашего совета – создание зеленого коридора между Россией и Египтом с совместными фитосанитарными комиссиями двух стран в портах Александрии и Новороссийска. То есть проверка российских товаров будет производиться в России, и наоборот»,– пояснила “Ъ” Мона Халиль. Пока пролоббировать создание коридора не получается. Еще одним препятствием для развития сотрудничества госпожа Халиль считает неумение российских компаний выходить на экспортные рынки без господдержки. «Одной из главных проблем двустороннего сотрудничества мы считаем разницу культур. В ходе переговоров мы часто видим, что предприниматели не находят общего языка, хотя с точки зрения бизнеса могли бы идеально подойти друг другу»,– отметила собеседница “Ъ”.

Впрочем, есть и те, кто умеет находить партнеров в Египте. В конце сентября российско-венгерский консорциум «Трансмашхолдинг Венгрия Кфт» получил контракт на сумму более €1 млрд на поставку в Египет в течение пяти лет 1,3 тыс. пассажирских вагонов. Это крупнейший по объему финансирования и количеству поставляемой продукции проект за время существования Египетских национальных железных дорог. Как заявил «РИА Новости» зам**министра транспорта** Египта Амр Шаат, Каир также предлагает российской компании построить на египетской территории вагоностроительный завод для последующего экспорта продукции в третьи страны. Проект мог бы быть реализован, например, в российской промышленной зоне (РПЗ) в районе Суэцкого канала.

Создание РПЗ на территории 500 га, как и строительство АЭС «Эд-Дабаа»,– на данный момент самые долгоиграющие проекты Москвы в Египте.

Еще несколько лет назад российскую промышленную зону в Египте считали утопией. Меморандум о ее создании был подписан в 2007 году, но около десяти лет оставался только на бумаге. О проекте вспомнили в ходе визита в Каир в 2015 году президента Путина. Предполагается, что российские компании могут локализовать свое производство в Египте с перспективой выхода на рынки третьих стран. Однако представители нескольких российских бизнес-структур неоднократно говорили “Ъ”, что не могут представить, кто из компаний согласится на производство в Египте без гарантий госконтрактов или как минимум без партнеров с египетской стороны. «Махание флагами» – так назвал этот проект собеседник “Ъ” в ТПП РФ, пожелавший остаться анонимным. «Нужно искать не партнеров и госконтракты, а рынок сбыта. И никто за российские компании это делать не будет»,– возражает в разговоре с “Ъ” Ренат Мустафаев, управляющий директор по стратегии особой экономической зоны «Технополис «Москва»«, которая последние два года занималась разработкой проекта по строительству и развитию РПЗ в Египте. Он уверен, что, как только зона заработает (а это может произойти в ближайшие пять–семь лет), интерес к ней резко возрастет.

Уже сейчас, по словам господина Мустафаева, к зоне проявляют внимание российские регионы, в частности Татарстан и Санкт-Петербург, а также московские компании–резиденты особой экономической зоны «Технополис «Москва»«. Проект ждет утверждения бюджета (примерно 11 млрд руб.) на проектирование и строительство первой очереди. Должна быть также сформирована группа, которая будет отвечать за эти работы. Ответственные за проект – Минпромторг и АО «Российский экспортный центр». «Мы начали нашу работу одновременно с немцами, которые также получили участок под аналогичный проект. Но они уже запускают первые корпуса,– напомнил “Ъ” Ренат Мустафаев.– Мы пока отстаем. Но это первый подобный проект для России, и нужно выстроить все необходимые механизмы».

<https://www.kommersant.ru/doc/3772302>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2018/10/16/vernut-li-posle-vstrechi-prezidentov-rf-i-are-chartery-v-egipet.html>

### КОММЕРСАНТ; ДАРЬЯ НИКОЛАЕВА; 2018.10.17; СЛАЙДЫ ПРОСМОТРЕНЫ, ПОКАЖИТЕ ДОХОД; РСПП ТРЕБУЕТ ИНВЕСТБАНКОВСКОГО ПОДХОДА К ПРЕДЛАГАЕМЫМ ГОСУДАРСТВОМ ИНВЕСТПРОЕКТАМ

Российский союз промышленников и предпринимателей (РСПП) представил вчера первые результаты рабочей группы по отбору инвестиционных проектов в рамках «списка Белоусова». По подсчетам РСПП, таких проектов набралось на 40 трлн руб. Свои проекты в высокой степени готовности уже презентовал Минпромторг, другие министерства представят свои инвестиционные идеи в ноябре. В РСПП подчеркивают, что отобранные проекты – «рабочая версия» и, скорее всего, не на этот бюджетный цикл. Промышленники хотят видеть бизнес-показатели проектов по инвестбанковским стандартам, механизмы вхождения частного бизнеса в капитал таких проектов и готовы видеть в них для себя альтернативу замороженной приватизации.

РСПП с конца августа ведет отбор инвестпроектов, которые готовят министерства, госкорпорации и госкомпании, чтобы заинтересовать крупный бизнес участием в них. Поводом для этого, напомним, послужило предложение помощника президента Андрея Белоусова вовлечь несырьевых экспортеров как инвесторов в ГЧП-проекты (см. “Ъ” от 14 августа). После РСПП была создана рабочая группа по выработке модели финансирования проектов, предложенных государством (ее возглавили Александр Шохин и первый вице-премьер Антон Силуанов).

На рассмотрение проектного комитета рабочей группы РСПП было представлено семь проектов Минпромторга (переработка твердых коммунальных отходов, экологическое машиностроение, производство нержавеющего листа). Также ожидаются проекты Минкомсвязи, Минздрава, Минобороны, Минсельхоза, Минэнерго и **Минтранса** – общую сумму инвестиций в них в РСПП оценили в 40 трлн руб. При этом, по словам Александра Шохина, многим из них нужна не финансовая помощь, а поддержка через устранение препятствий регуляторного характера либо обеспечение стабильности регулирования. Соответствующий законопроект Минфина, в котором есть термин «стабилизационная оговорка», сейчас обсуждается.

Полный перечень отобранных инвестпроектов РСПП планирует представить в ноябре – впрочем, в союзе рассчитывают, что он станет объектом «для дальнейшей работы, а не для реализации», поскольку проекты находятся на начальной стадии проработки, а «представленные слайды – не обоснование». Например, бизнесу пока непонятно, кто будет сопровождать проекты, также остается неясным, какие фининструменты будут использоваться при вхождении в них инвесторов – облигации, привилегированные акции, являются ли целевой моделью инвестфонд или товарищество, будут ли меняться мандаты Фонда развития промышленности или РФПИ, проработаны ли возможности концессионных соглашений.

Бизнес не будет форсировать процесс отбора, серьезная инвестбанковская работа может занять не один месяц по каждому проекту. В РСПП говорят, что рассчитывать на то, что проекты попадут в нынешний бюджетный цикл, очень трудно. «Мы не видим таких»,– отмечает Александр Шохин. По его словам, они должны быть «упакованы» по бизнес-стандартам – в них должны быть такие показатели, как внутренняя норма доходности, сроки окупаемости и доходности. По данным “Ъ”, ВЭБ и РФПИ делают сейчас оценку проектов по инвестбанковским стандартам, но базовую. Как подчеркивает глава РСПП, речь сейчас идет о привлечении бизнеса на понятных и сопоставимых с рыночными условиях: «Сейчас уже никто ни в правительстве, ни в администрации, ни Антон Силуанов, ни Андрей Белоусов, никто не вспоминает о принципе «делиться надо»«.

«Мы входим в круг обсуждения конкретных сюжетов»,– отметил Александр Шохин, добавив, что реализация инвестпроектов в рамках «списка Белоусова» – «хороший повод дать частному бизнесу зайти в госкомпании через приватизацию, поскольку показатели приватизации очень хилые». «Почему бы в РЖД не зайти тем компаниям, которые готовы заплатить нормальные деньги?» – отметил глава РСПП.

<https://www.kommersant.ru/doc/3772417>

### КОММЕРСАНТ; НАДЕЖДА КРАСНУШКИНА; 2018.10.17; ЦИФРОВУЮ ЭКОНОМИКУ УПАКОВАЛИ В БЮДЖЕТ; БЕЛЫЙ ДОМ НАЗВАЛ ЦЕНУ НАЦПРОЕКТА

Итоговый вариант нацпроекта «Цифровая экономика» представили вчера на форуме «Открытые инновации» в Сколково первый вице-премьер **Максим Акимов**, курирующий в Белом доме цифровую повестку, и глава Минкомсвязи Константин Носков. Первый взял на себя глобальную визионерскую функцию, второй – конкретику и итоговые объемы финансирования. До 2024 года на цифровизацию из бюджета потратят 1,1 трлн руб., а ключевыми проблемами станут формирование архитектуры новой экономики и трансформация госуправления.

По словам господина **Акимова**, за год реализации программы «Цифровая экономика» – до повышения ее в статус нацпроекта – в правительстве поменялись взгляды на два ключевых вопроса: архитектуру заявленной цифровой трансформации и модель госуправления. Определение базовых элементов архитектуры связано с «мучительным поиском» ответов на основные изменения модели стоимости и активов в экономике, пояснил вице-премьер. «То, что раньше стоило дорого, сейчас может не стоить ничего, то, что мы считали незначащим, стало стоить очень дорого. Развернувшаяся борьба и интерес к сфере данных и их трансформирующей силе – яркое свидетельство того, что цифровая экономика состоялась. Другой вопрос, как мы этой активностью распорядимся»,– отметил он.

В первую очередь речь идет о формировании общенациональной архитектуры данных, обеспечивающей семантическую возможность общения систем и в равной степени отвечающей потребностям бизнеса и государства. При этом базовые государственные реестры должны быть приведены в порядок за два года. Вторым элементом должна стать цифровая идентичность и формирование единой среды доверия на основе полноценного «цифрового резидентства» каждого субъекта и объекта экономики – организации, личности и вещи. Наконец, третьим столпом цифровизации должно стать регулирование данных, включая общедоступные.

Ключевой задачей, по словам господина **Акимова**, является обеспечение свободного доступа к госданным за счет широких платформенных решений с открытым кодом. «Без здоровой конкуренции, без недискриминационного доступа к данным, строительства новых вертикально интегрированных государственных или прогосударственных холдингов на монопольном доступе к данным, которое предоставляется в силу закона,– это явление для экономики, мягко говоря, не сильно хорошее. Я вижу эту опасность»,– подчеркнул чиновник. Отметим, что создание монополии «Ростелекома» на инфраструктуру электронного правительства предусматривает законопроект Минкомсвязи, который теперь, по-видимому, будет отправлен на доработку (см. «Ъ-Онлайн» от 16 октября). Второе ключевое направление – цифровизация госуправления, ставшая шестой программой нацпроекта. Властям, по словам вице-премьера, предстоит стать «полностью цифровыми внутри», что потребует изменения самой системы госслужбы и принципов управления – ориентации на данные, предиктивную аналитику и новые модели оценки рисков.

Итоги «превращения видения в бюрократический документ» подвел Константин Носков, назвавший окончательные объемы бюджетного финансирования шестилетнего нацпроекта. В общей сложности до 2024 года на цифровизацию российской экономики будет выделено 1,08 трлн руб. Самой дорогой программой станет информационная инфраструктура – 413,4 млрд руб., еще 282 млрд будет потрачено на цифровые технологии, 226,4 млрд руб.– на цифровое госуправление, 139 млрд руб.– на кадры для цифровой экономики, 18 млрд руб.– на информационную безопасность, 1,6 млрд руб.– на подготовку нормативного регулирования.

По словам министра, цифровой нацпроект должен стать ядром, обеспечивающим базовые условия и инфраструктурные возможности для трансформации других областей. При этом отраслевые цифровые инициативы (сельское хозяйство, промышленность, транспорт и логистика и энергетика) будут реализовываться профильными ведомствами самостоятельно, а программы по цифровизации здравоохранения и образования войдут в профильные нацпроекты. Собственные программы будут разрабатываться на региональном уровне, а на наднациональном – координироваться с цифровой повесткой ЕАЭС.

<https://www.kommersant.ru/doc/3772467>

### КОММЕРСАНТ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2018.10.17; ДОРОГУ ЗА ГРАНИЦУ ОПЛАТЯТ ПО-НОВОМУ; МИНПРОМТОРГ МЕНЯЕТ ПРАВИЛА ВЫДАЧИ СУБСИДИЙ НА ЭКСПОРТ

Минпромторг предлагает привязать размер экспортных субсидий для промышленности к объему поставок за рубеж. Изменения подготовлены по поручению вице-премьера Дмитрия Козака, требовавшего повысить эффективность расходования средств бюджета. Также предполагается резко снизить лимит субсидируемых экспортных затрат с 25–27,5% до 7–8% и ограничить потолок субсидии для одной компании. При этом, по данным “Ъ”, бюджетные средства на поддержку экспорта в 2018 году закончились еще в августе, и сейчас Минпромторг просит еще.

Минпромторг подготовил и разместил на regulation.gov.ru поправки к постановлению правительства №496 от 2017 года, определяющие правила предоставления субсидий экспортерам на компенсацию затрат при транспортировке продукции. Документ подготовлен по поручению вице-премьера Дмитрия Козака от 20 сентября. Как сообщил “Ъ” представитель чиновника Илья Джус, поручение касалось повышения эффективности расходования средств бюджета, направляемых на поддержку промышленности.

В Российском экспортном центре (РЭЦ) согласны, что субсидирование затрат на транспортировку за рубеж «при всей его востребованности и эффективности» требует донастройки: «Предлагаемые совместно с Минпромторгом изменения позволят повысить результативность субсидии, диверсифицировать число получателей из приоритетных отраслей промышленности». В Минпромторге “Ъ” не ответили.

В частности, в поправках устанавливается предельный размер субсидии для одной компании – 1/15 от общего объема программы, а предельные затраты на транспорт от стоимости продукции снижаются с 25–27,5% до 7–8%. Кроме того, в формулу расчета субсидии добавлен коэффициент эффективности, увеличивающий субсидии при росте объема экспорта в денежном выражении. Это должно поддержать экспорт продукции с более высокой добавленной стоимостью. Как сообщал “Ъ” 9 и 12 октября, предложение фокусировать господдержку на локализованных продуктах с высокой добавленной стоимостью на заседаниях рабочей группы по автопрому, созданной Дмитрием Козаком, высказывалось от аппарата вице-премьера.

При этом автопрому проект дает льготные условия по срокам: автозаводы могут претендовать на доступ к субсидиям, если транспортировка и отгрузка продукции шли «не ранее 1 августа года, предшествующего текущему финансовому году». Для всех остальных отраслей срок установлен на 1 октября. По словам источников “Ъ”, это связано с тем, что финансирование программы на 2018 год (9 млрд руб.) выбрано уже в августе. Собеседники “Ъ” отмечают, что основной объем субсидий (до 70%) выбирают не машиностроители, а включенные позднее в программу отрасли (леспром, производство цемента, гипса и т. д.).

По данным “Ъ”, Минпромторг пытается согласовать выделение дополнительных средств на субсидии, но источники “Ъ” не уверены, что оно покроет все потребности. Заместитель главы «Росспецмаша» (лобби отечественного машиностроения) Денис Максимкин подтвердил, что финансирование экспортной программы исчерпано в августе, но Минпромторг обещал новые объемы. В РЭЦ сообщили, что вопрос о допфинансировании на реализацию постановления №496 в 2018 году сейчас в проработке Минпромторга.

Но проблемы с тем, что большая часть средств тратится не на машиностроение, поправки не решают, полагает Денис Максимкин. Исключение для автопрома по срокам, считает он, вероятно, сделано из-за требуемых больших объемов финансирования, но исключение для отрасли «скорее нелогично». В целом субсидирование транспортных расходов Денис Максимкин называет эффективным. Но ограничения, предлагаемые в поправках, могут быть критичными, полагает он, «на более удаленных экспортных рынках субсидии теперь не будут покрывать расходы на транспортировку: так, поставка в Канаду – 8–10% от стоимости техники, а в Европу – не более 5%». Необходимо сделать градацию в зависимости от стран, а не от стоимости продукции, считает господин Максимкин.

Владимир Беспалов из «ВТБ Капитала» называет логичной привязку объема субсидий к объему поставок. Для автопрома экспорт – важный инструмент диверсификации выручки, говорит аналитик, отмечая, что более высокая стоимость продукции части иностранных концернов не поставит российских игроков в неравные условия, поскольку поставки из РФ для глобальных автопроизводителей ограничены в силу наличия других цепочек.

<https://www.kommersant.ru/doc/3772354>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2018.10.17; ДРУЖИТЬ ДОМАМИ; КРЫМ И СИРИЯ ОТКРОЮТ ТОРГОВЫЕ ДОМА И СУДОХОДНУЮ КОМПАНИЮ

16 октября в рамках первого официального визита делегации Республики Крым в Сирийскую Арабскую Республику состоялась встреча главы РК Сергея Аксенова и президента Сирии Башара Асада, которой предшествовали переговоры с представителями деловых кругов и министрами правительства САР.

В качестве сувенира россияне преподнесли Асаду бронзовую копию памятника вежливым людям, установленного в Симферополе в честь событий крымской весны 2014 года. На переговорах подтверждена достигнутая ранее договоренность об открытии совместных торговых домов и судоходной компании, обсуждались и другие проекты. Крымская промышленность может поставлять в Сирию сварочное и электрооборудование, а аграрии - муку. В свою очередь, сирийские производители могут обеспечить потребителей полуострова фруктами, овощами и орехами, а также фосфатами, необходимыми для работы предприятий крымского химпрома.

- Республика Крым и Сирия сегодня находятся в жесточайшем санкционном режиме, - отметил глава РК Сергей Аксенов. - Но это шанс превратить свои минусы в плюсы и, соответственно, построить отношения таким образом, чтобы наши государства развивались активнее.

Министр экономики и внешней торговли САР Мухаммед Самир Халиль подчеркнул, что создание совместного сирийско-крымского торгового дома поможет компаниям находить новые ниши на рынке. Сирия готова найти место для торгового дома в Дамаске, рассчитывая на выделение помещения в Крыму.

Обсуждается и возможность открытия прямого авиасообщения между Сирией и Крымом. Руководство полуострова предложило сирийским властям принять на крымских курортах получивших ранения военных САР. Кроме того, Сергей Аксенов предложил премьер-министру Сирии Имаду Хамису создать совместную авиакомпанию.

<https://rg.ru/2018/10/16/reg-ufo/krym-i-siriia-otkroiut-torgovye-doma-i-sudohodnuiu-kompaniiu.html>

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2018.10.17; ГОСБАНКИ ВЕДУТ БОРЬБУ ЗА НОВЫЙ МЕГАПРОЕКТ; СТРОИТЕЛЬСТВО СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО ХОДА – РЕДКИЙ ШАНС ДЛЯ НИХ ХОРОШО ЗАРАБОТАТЬ

Один из крупнейших железнодорожных проектов – Северный широтный ход на Ямале (СШХ, 236,7 млрд руб.) – ищет финансирование. Чтобы построить центральный участок железной дороги Обская – Салехард – Надым (130,5 млрд с учетом расходов на строительство и обслуживание 353 км дороги, государственно-частное партнерство, концессия), нужен кредит на 97,2 млрд руб., сказано в презентации проекта. Эти сведения подтвердил участник проекта.

На конкурс, где разыгрывается право финансировать дорогу, подано три заявки: от Сбербанка, ВТБ и синдиката банков с участием ВТБ, ВЭБа, Евразийского банка развития (ЕАБР) и Газпромбанка, рассказали банкир, человек, близкий к проектной компании СШХ, и участник переговоров. ВТБ готов финансировать проект, говорил в начале октября первый зампред банка Юрий Соловьев.

В начале октября подписано концессионное соглашение между **Росжелдор**ом и специально созданной под проект компанией СШХ (50,1% – у управляющей компании СШХ Юрия Рейльяна и Виктора Пигина, остальные 49,9% – у «дочки» РЖД «КРП-инвест»). Предстоит построить мост через Обь с подходами (по данным презентации, за 50 млрд руб.), ветку железной дороги от Салехарда до Надыма (61 млрд) и достроить железнодорожный мост через реку Надым (почти 2 млрд) – всего на строительство будет потрачено 113 млрд руб.

Концессия – часть проекта: в инвестиционной программе РЖД записана еще реконструкция примыкающих участков Коноша – Котлас – Лабытнанги Северной железной дороги, станции «Обская», а также ветки Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево Свердловской дороги.

 «Газпром» введет в эксплуатацию собственную железнодорожную линию Надым – Пангоды (104 км). По данным презентации, реконструкция участка «Газпрома» оценена в 17,4 млрд руб., реконструкция объектов РЖД – в 105 млрд руб. СШХ хотя и дешевле расширения линии БАМ – Транссиб, но дороже Крымского моста. Всего бюджетные средства составляют 5,4% финансирования всех объектов проекта, сказал представитель **Минтранса**.

Проект структурирован таким образом, что основные участники – РЖД, «Газпром» и правительство Ямало-Ненецкого автономного округа – финансируют объекты собственной существующей инфраструктуры, а на строительство новых объектов привлекаются частные средства, есть и государственная поддержка концессионной схемы, комментирует представитель **Минтранса**.

Привлечение частного финансирования позволит полным ходом развернуть строительство участка по концессии. Строительство СШХ запланировано на 2018–2023 гг., говорилось в сообщении РЖД.

Железнодорожная компания прогнозирует, что перевезет по СШХ 23,9 млн т – в основном газовый конденсат и нефтеналивные грузы. Представитель ВТБ от комментариев отказался, РЖД перенаправила вопрос в **Минтранс**, представитель Газпромбанка не ответил на запрос. «ЕАБР не располагает информацией, что концессионер СШХ выбрал финансового партнера, поэтому не может комментировать деталей», – передал через представителя предправления банка Андрей Крайний. Сбербанк заинтересован выступить финансовым партнером консорциума инвесторов проекта, опыт для этого уже накоплен, сказал его представитель.

Первый зампред ВЭБа Николай Цехомский сообщил «Ведомостям», что проект можно реализовать по схеме фабрики проектного финансирования, он подтвердил, что ВЭБ подавал в составе синдиката предложение на участие в проекте в качестве финансового партнера, но пока решение за концессионером и говорить о параметрах участия преждевременно.

«Ведутся финальные переговоры с кредиторами, до конца октября предполагается их завершить и подписать соглашение», – прокомментировал Рейльян, а от дальнейших комментариев отказался.

Российской инфраструктуре не хватает ни денег, ни качественных проектов, снова предупреждают **Минтранс** участники рынка

Человек, близкий к проектной компании, замечает, что сейчас выбор – между заявкой Сбербанка и синдиката кредиторов. Итоги могут быть подведены раньше, чем до конца октября, предполагает банкир, – уже в ближайшую неделю.

Первоначальное предложение ставки кредита банки дали в районе 8,25% годовых. «Это нижняя граница предложений, но разница между ними была минимальна, десятые доли процентных пунктов», – говорит человек, близкий к участникам обсуждения проекта.

Ставка кредита во всех случаях примерно одинакова, обсуждается эффективная ставка, которая отражает реальную стоимость кредита, и другие условия, возможность финансирования до полного заключения экспертизы, поэтапно, рассказывает человек, близкий к проектной компании. К тому же изменились внешние условия, продолжает он: после повышения ключевой ставки 14 сентября на 0,25 п. п. и ухудшения макроэкономической ситуации условия финансирования могут быть пересмотрены.

Кредит может обойтись в 9% годовых либо дороже, говорит человек, близкий к проектной компании: ставка кредитного финансирования будет фиксированной, но до подписания кредитного соглашения условия могут дорабатываться.

Банки очень заинтересованы финансировать этот проект. «Это большой капиталоемкий проект, рассчитываем заработать на нем, конечно же, миллиарды рублей», – рассказывает один из банкиров.

Срок кредита определен финансовой моделью проекта, его предстоит взять на период до 20 лет, после чего кредит может быть рефинансирован, говорит участник обсуждения проекта. Срок самой концессии, как сообщал **Минтранс**, – до 31 декабря 2052 г.

Для проекта условия кредитного соглашения крайне важны еще и из-за минимального участия государства в строительстве. Федеральный бюджет по концессии должен дать проекту 12,7 млрд руб. в виде капитального гранта на этапе строительства – фактически в 3 раза меньше, чем изначально обсуждалось, а 18,4 млрд руб. приходится на корпоративное финансирование, его обязуются привлечь в проект акционеры, сами же акционеры внесут в проект капитал на 1,8 млрд руб.

Три заявки отражают высокую готовность банков конкурировать за участие в кредитовании столь крупного проекта, замечает директор PwC Сергей Лузан. Концессия – интересный механизм для банков: государство, по сути, покрывает риск невозврата кредитов. Если во время проектирования смета проекта увеличится более чем на 10%, этот риск инвестор разделит с государством, говорилось в материалах проекта, как и риск природных форс-мажоров, но защищен инвестор в том случае, если грузов для окупаемости дороги окажется недостаточно или возникнут проблемы с получением земли или со строительством смежных участков – либо если будут снижены тарифы.

Рост корпоративного кредитования в банках в этом году низкий, это свидетельствует, что мало спроса на кредиты со стороны хороших заемщиков, которых банки готовы кредитовать, говорит аналитик Fitch Александр Данилов.

Для банков сейчас это очень привлекательный проект с точки зрения рисков и доходности, считает генеральный директор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Конкуренция между банками однозначно на руку проекту и позволяет быстрее получить первый транш, с момента которого действительно можно говорить, что проекту дан реальный старт, замечает он: пока средства не выделены и не пошли, проект остается на бумаге.

Ожидается, что это произойдет уже в начале весны, говорит один из собеседников «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2018/10/16/783854-gosbanki-hod>

### КРЫМИНФОРМ; 2018.10.16; КРЫМСКИЕ КОМПАНИИ ПОДАЛИ ЗАЯВКИ НА НАЧАЛО ПЕРЕВОЗОК ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ

Крыминформ. Крымские перевозчики подали в региональное управление **Ространснадзор**а заявки на начало перевозок опасных грузов по Крымскому мосту. В конце минувшей недели поступило три таких обращения, сообщили Крыминформу в ведомстве.

«В наши полномочия входит выдача спецразрешений после согласования с владельцами автодорог и объектов транспортной инфраструктуры, через которые двигаются транспортные средства. Но это только на опасные грузы повышенной опасности от бензина и выше – радиоактивные вещества, взрывчатые, опасные химические вещества, – пояснил замначальника крымского межрегионального управления государственного автодорожного надзора **Ространснадзор**а Тофик Сулейманов. – У нас есть три обращения с просьбой выдать спецразрешения через эти маршруты (Крымский мост)».

Он сообщил, что заявки крымских перевозчиков отправлены на согласование оператору Крымского моста – ФКУ «Упрдор «Тамань». «Если владелец моста или временно распоряжающийся им – ФКУ «Упрдор «Тамань» – согласует такой проезд, то и вопросов никаких не будет», – отметил Сулейманов.

В настоящее время перевозка опасных грузов по Крымскому мосту ограничена. Транспортные компании вынуждены пользоваться паромной переправой, чтобы доставить грузы на полуостров. В начале октября **министр транспорта** Российской Федерации Евгений **Дитрих** заявил, что бензовозы начнут получать разрешения на проезд по Крымскому мосту в течение полутора-двух месяцев.

В ночь на вторник очевидцы сняли на видео бензовоз, едущий по Крымскому мосту в сторону полуострова. Судя по маркировке, цистерна предназначена для перевозки бензина или дизельного топлива. Официально информацию о начале перевозок по мосту в Крым опасных грузов Крыминформу пока ни одно из ведомств не подтвердило.

Движение большегрузных автомобилей по Крымскому мосту было открыто 1 октября. Однако проезд транспорта с опасными грузами по мосту остался под запретом из соображений безопасности.

<http://www.c-inform.info/news/id/70231>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВ; 2018.10.16; СМЕНА МОДЕЛИ; МУРМАНСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ ПОСТРОЯТ ЗА СЧЕТ КОНЦЕССИИ

Крупнейшая транспортная стройка Заполярья - Мурманский транспортный узел (МТУ) - меняет модель финансирования. Подписано распоряжение правительства РФ, согласно которому проект будет реализован за счет концессионного соглашения. Речь идет о строительстве угольного терминала Лавна, новой железной дороги на западном берегу Кольского залива и развитии уже существующей железнодорожной инфраструктуры на его восточном берегу.

Воплощение в жизнь этого проекта позволит сократить дефицит портовых мощностей для перевалки навалочных грузов в европей-ской части России и переключить на создаваемый терминал часть российских внешнеторговых грузов, которые сегодня идут через порты сопредельных стран.

Строительство МТУ оказалось очень непростым процессом. В минувшем году из-за сокращения федерального бюджета возник дефицит средств, предназначенных для первого этапа строительства железнодорожной инфраструктуры МТУ. Недостающая сумма составила примерно 23 миллиарда рублей. В мае 2018 года федеральные власти изменили адресную инвестиционную программу в части финансирования МТУ в 2018 году и перераспределили проектные субсидии с морских этапов проекта в пользу его железнодорожной части.

- Основная задача - перейти к форсированному выполнению графика строительства, - заявил заместитель председателя правительства РФ **Максим Акимов** во время августовского рабочего визита в Мурманскую область. - На сего-дняшний день подрядчик вынужден работать рваными темпами. Это приводит к удорожанию стройки, к десинхронизации проектной документации. К началу 2021 года проект по строительству железнодорожной и морской портовой инфраструктуры на западном берегу Кольского залива должен быть завершен.

По словам аналитиков, этот проект позволит существенным образом расширить портовые мощности на Северо-Западе. Сегодня сложилась более благоприятная, чем в прошлом году, внешняя экономическая конъюнктура по углю, и компании стремятся к тому, чтобы расширить возможный экспорт угля на внешние рынки.

- Помимо угля, мы рассматриваем возможность развивать здесь перевалку и других видов грузов, и строительство наливных терминалов, - отметил **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих**.

Напомним, угольный терминал Лавна рассчитан на перевалку до 18 миллионов тонн угля в год. Причал угольного терминала станет самым глубоководным в России и сможет принимать суда дедвейтом до 150 тысяч тонн. Сам угольный терминал и железнодорожная линия необщего пользования от станции Лавна до комплекса перегрузки угля будет построена за счет частных инвестиций, объем которых составляет порядка 25 миллиардов рублей.

Создание Мурманского транспортного узла подразумевает строительство круглогодично действующего глубоководного морского центра по переработке наливных (нефть и нефтепродукты, сжиженный газ) и навалочных (уголь, удобрения, железорудные и другие концентраты) грузов, крупнотоннажных контейнеров, строительных грузов. Также через Мурманск должны пойти грузы снабжения арктических месторождений и промышленных центров, расположенных вдоль трассы Северного морского пути. Предполагается, что строительство МТУ должно быть завершено до 2024 года. Его стоимость составляет 139,3 миллиарда рублей. МТУ включен в федеральный комплексный план модернизации и расширения магистральной транспортной и энергетической инфраструктуры до 2024 года, на который предполагается потратить 6,8 триллиона рублей.

<https://rg.ru/2018/10/16/reg-szfo/murmanskij-transportnyj-uzel-postroiat-za-schet-koncessii.html>

### RNS; 2018.10.16; РАБОТЫ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ В ПОДМОСКОВЬЕ ВЫПОЛНЕНЫ НА 98%

На сегодняшний день работы по ремонту дорог в Подмосковье выполнены на 98% и будут полностью завершены 30 октября, доложил губернатору Московской области Андрею Воробьеву **министр транспорта** и дорожной инфраструктуры региона Алексей Гержик, сообщает пресс-служба губернатора и правительства Подмосковья.

«Большая работа проделана в 2018 году, изменения, которые происходят на региональных, муниципальных дорогах заметны жителям. 3375 км дорог отремонтировано - это рекордное количество. Мы выделили большие деньги, эта масштабная работа будет продолжена и в следующем году. Еще одна важная особенность 2018 года – это наша совместная программа с Москвой по приведению в порядок дорог к СНТ. В 2019 году предполагаем в своей дорожной программе строительство большого количества тротуаров – около 200 км», – отметил Воробьев.

В пресс-службе добавили, что в этом году запланировано построить около 100 дорог к СНТ, что обеспечит комфортный подъезд к садовым участкам для 258 тыс. дачников. Будет построено 333 км линий наружного освещения и заменено более 3,5 тыс. остановочных павильонов. К зимнему периоду подготовлено 1 350 единиц дорожной техники.

<https://rns.online/regions/Raboti-po-remontu-dorog-v-Podmoskove-vipolneni-na-98-2018-10-16/>

### ТАСС; 2018.10.16; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН О ВЫЧЕТАХ ПО НДС ДЛЯ КОНЦЕССИЙ В АВТОДОРОЖНОЙ СФЕРЕ

Госдума приняла в третьем, окончательном, чтении закон, возвращающий концессионерам в сфере строительства автомобильных дорог право на вычет сумм НДС по приобретенным товарам до 1 января 2023 года. Закон был инициирован Госсобранием Башкирии, а также членом Совета Федерации Виктором Озеровым и депутатом Госдумы Ильдаром Бикбаевым.

В Башкирии реализуется концессионный проект выезда из Уфы на дорогу М5 «Урал» - так называемый Восточный выезд. Общий объем финансирования составляет 34 млрд рублей, в проект была заложена выплата капитального гранта в виде бюджетных инвестиций. Такая форма финансирования позволяла концессионеру предъявлять к вычету входящий НДС на сумму товаров, работ и услуг, оплаченных в том числе за счет средств капитального гранта, согласно редакции Налогового кодекса РФ, которая действовала на момент подписания концессионного соглашения. Сумма возмещаемого НДС учитывалась как один из источников финансирования проекта, отмечается в пояснительной записке к документу.

В 2017 году в Налоговый кодекс были внесены изменения, которые запрещали вычет НДС на товары и услуги, оплаченные за счет субсидий или бюджетных инвестиций. В связи с невозможностью возмещения НДС у концессионера образуется дефицит средств на финансирование затрат на реализацию проекта в размере 3,75 млрд руб., говорится в пояснительной записке. В законе прописан возврат нормы о вычете НДС только в отношении концессионеров, которые работают на проектах дорожного строительства и дорожных сооружений. Норма будет действовать до 1 января 2023 года.

Предполагается, что закон вступит в силу через месяц после опубликования, но не раньше первого числа нового налогового периода. Поправки будут распространяться на обязательства по НДС, которые появились с 1 января 2018 года.

<https://tass.ru/ekonomika/5678647>

### ТАСС; 2018.10.16; ГОСДУМA ПРИНЯЛА ЗАКОН ОБ ОТМЕНЕ НДС НА АВТОПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ПО ГОСКОНТРАКТАМ

Госдума приняла в третьем, окончательном, чтении закон, освобождающий от НДС услуги по перевозке пассажиров автомобильным и городским наземным транспортом по регулируемым тарифам на основании государственного или муниципального контракта. Документ был инициирован правительством РФ.

До принятия в 2015 году закона об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в России эти перевозки по регулируемым тарифам осуществлялись как посредством размещения заказов, так и на условиях предоставления перевозчикам субсидий, отмечается в сопроводительных материалах к документу.

Законом установлено, что такие перевозки осуществляются только на основании государственного или муниципального контракта. К перевозкам по регулируемым тарифам относятся регулярные перевозки по тарифам, установленным органами госвласти субъектов РФ или органами местного самоуправления, и с предоставлением всех льгот на проезд. При этом налогами не облагаются услуги по перевозке пассажиров городским и пригородным транспортом общего пользования (за исключением такси, в том числе маршрутного) по единым тарифам, а освобождение от налогообложения услуг по перевозке пассажиров и багажа на основании государственного или муниципального контракта не предусмотрено.

«Эта правовая коллизия приводит к необоснованному завышению ежемесячных бюджетных расходов в размере уплачиваемого исполнителями госконтрактов НДС, который до принятия этого закона не был предусмотрен, а в настоящее время включаются в цену госконтрактов», - отмечается в сопроводительных материалах к документу.

Документ дополняет Налоговый кодекс положением, предусматривающим освобождение от НДС регулярных пассажирских перевозок на основании государственного или муниципального контракта.

Закон вступает в силу по истечении одного месяца со дня его официального опубликования, но не ранее первого числа очередного налогового периода по НДС.

<https://tass.ru/ekonomika/5678628>

### ИНТЕРФАКС-МОСКВА; 2018.10.16; ЭКСКУРСИОННЫЕ АВТОБУСЫ-АМФИБИИ ЗАПУСТЯТ В МОСКВЕ

Столичные власти намерены закупить туристические автобусы-амфибии, которые могут передвигаться не только по улицам, но и по воде.

В соответствии с проектом бюджета Москвы на 2019 и плановый период 2020-2021 годов, в следующем году на закупку автобусов-амфибий и их сервисное обслуживание планируется потратить 325 млн рублей, в 2020 и 2021 годах - по 50 млн рублей.

Подобные экскурсионные «ихтиандры» перевозят туристов во многих городах мира, в том числе в Амстердаме, Торонто, Гамбурге, Сан-Франциско, Будапеште и многих других.

Помимо этого, проектом бюджета также предусмотрена закупка десяти судов и их транспортное обслуживание на новом регулярном речном маршруте, который запустят между Нижними Мневниками и Киевским вокзалом, на что в 2019 году направят 820 млн рублей, в 2020-2021 годах - по 515 млн рублей ежегодно.

Ранее заммэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов сообщил журналистам, что это регулярный пассажирский маршрут планируется запустить в 2020-2021 годах. Он отметил, что речные трамваи ледокольного класса будут работать всесезонно, интервалы движения составят 4-6 минут.

### ТАСС; 2018.10.16; «ЯНДЕКС» ЗАПУСКАЕТ БЕСПИЛОТНОЕ ТАКСИ НА ТЕРРИТОРИИ «СКОЛКОВО»

«Яндекс» и «Сколково» заключили соглашение, в рамках которого на территории инновационного центра будет запущено беспилотное такси. Соответствующее соглашение в рамках форума «Открытые инновации» подписали гендиректор «Яндекса» Елена Бунина и председатель правления фонда Игорь Дроздов.

На первом этапе функция вызова беспилотного автомобиля будет доступна только для резидентов инновационного центра, которые дадут согласие на участие в тестировании беспилотника. Заказ беспилотника возможен через приложение «Яндекс.Такси». В пресс-службе «Яндекс.Такси» указали, что проезд в рамках тестирования на таком виде транспорта будет бесплатным.

«Это первый шаг к тому, чтобы сделать беспилотные автомобили массовым городским транспортом, будничным явлением повседневной жизни», - считают в компании.

В «Яндекс.Такси» отметили, что технологии позволяют беспилотному автомобилю соблюдать правила дорожного движения, а также следить за обстановкой на дорогах.

Работа над технологией для беспилотного автомобиля ведется с 2016 года, в ней используются наработки «Яндекса» из области машинного обучения, компьютерного зрения и навигации. В июне 2017 года «Яндекс.Такси» провело закрытое испытание беспилотного автомобиля. В испытании участвовали два прототипа - машины с установленными датчиками (собирают информацию о самом автомобиле и окружающей обстановке), а также со специальным программным обеспечением (обрабатывает данные с датчиков и определяет, как именно должна двигаться машина). Благодаря такому программно-аппаратному комплексу машины могут самостоятельно ехать по заданному маршруту, а также определять и объезжать препятствия (в том числе другие автомобили и людей). В случае, если препятствие объехать нельзя, машина останавливается.

В феврале 2018 года беспилотный автомобиль «Яндекса» впервые проехал по улицам Москвы после снегопада, а в июне беспилотник проехал 789 км от Москвы до Казани.

<https://tass.ru/ekonomika/5678388>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2018.10.16; МОСКВИЧУ С КРУПНОЙ КУПЮРОЙ НЕ ПРОДАЛИ БИЛЕТ НА АВТОБУС

Надо срочно купить коробок спичек, а в кармане - одна крупная купюра... Дадут ли сдачу? А если нет, то что делать? На этот вопрос неожиданно ответил простой житель Москвы Андрей Поняев, которой пытался оплатить проезд в автобусе 1000-рублевой банкнотой. У водителя не было сдачи, и билет он не продал. А пассажир вышел - и «отомстил».

Девять из десяти проезжающих, наверное, просто закинули бы эту тысячу на «Тройку» и спокойно поехали дальше. Но пассажир пошел до конца и обратился в столичное управление Роспотребнадзора. Как сообщили в пресс-службе ведомства, по заявлению москвича на ГУП «Мосгортранс» завели административное дело. Специалисты считают, что Закон «О защите прав потребителей» разрешает платить за товары и услуги и карточками, и наличными. А в 49-м пункте федеральных «Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» сказано, что на остановках продавать билеты должны водители и кондукторы. В Москве, как известно, кондукторов нет - только контролеры. А раз так, посчитали в Роспотребнадзоре, водитель был обязан продать билет во что бы то ни стало. Во всяком случае, тот же закон о правах потребителей ясно говорит: «Продавец обязан обеспечить возможность оплаты товаров». А уж как платить: «Тройкой», пластиковой картой, тысячной купюрой - это выбор потребителя.

На практике у водителей действительно часто не оказывается сдачи - это из личного опыта. «Единые» в автобусе продаются только на 1 или 2 поездки, цена вопроса от 55 до 110 рублей. А поскольку большинство пассажиров, по данным столичного департамента транспорта, пользуются «Тройкой» или банковской картой, наличных у водителя-продавца не так уж и много. Я и сам пару раз оказывался в автобусе с тысячей, но без проездного. Тогда были еще турникеты. И водитель просто говорил: «Повезло тебе парень, бесплатно едешь, пролезай!». Но с другой стороны, а если зашли бы контролеры?

«Билет на автобус - это не просто кусок картона, а подтверждение договора о перевозке пассажира в соответствии со статьей 786 Гражданского кодекса, - рассказал «РГ» столичный адвокат Владимир Постанюк. - Перевозчик обязан провезти пассажира по маршруту, а пассажир должен оплатить. Отсутствие сдачи - не забота потребителя». Кондуктор или, как в данном случае, водитель обязан иметь сдачу, считает он. Перевозчик должен обеспечить сотрудника разменными деньгами. А если их нет, и пассажир не отказывается от оплаты, высадить его никто не имеет права. Точно так же посчитали и в Роспотребнадзоре и наложили на «Мосгортранс» штраф в 40 тысяч рублей по статье 14.8 КоАП - «Нарушение иных прав потребителей». Предприятие обжаловало постановление в Арбитражном суде Москвы. Но им удалось лишь снизить сумму взыскания на 10 тыс. руб. Впоследствии штраф пытались обжаловать еще и в Девятом арбитражном апелляционном суде, но там прежнее решение о штрафе на 30 тысяч рублей оставили в силе.

«Суд в данном случае абсолютно прав, - считает управляющий партнер коллегии адвокатов «Старинский, Корчаго и партнеры» Владимир Старинский. - Такие же нормы, как для перевозчиков, действуют и для магазинов. В кассах должно быть достаточно купюр и монет». По мнению экспертов, пассажирам стоит в любой конфликтной ситуации вести себя спокойно и записать все на видео. Потом можно обращаться к перевозчику, в Роспотребнадзор или суд.

<https://rg.ru/2018/10/16/reg-cfo/moskvichu-s-krupnoj-kupiuroj-ne-prodali-bilet-na-avtobus.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.10.16; ПУТЬ К ЦЕНТРУ; ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ СТАЛО БОЛЬШЕ НА 727 КИЛОМЕТРОВ

В этом году на ремонт и реконструкцию дорог выделено из Федерального дорожного фонда 289,6 миллиарда рублей. Это на 38 миллиардов рублей больше, чем в прошлом году. На работы по поддержанию сети - 117,2 миллиарда рублей (почти на пять миллиардов больше, чем в 2017 году). Общий объем Федерального дорожного фонда составил на 1 сентября 2018 года 564,9 миллиарда рублей, с учетом перевода средств с прошлого года и дополнительных средств.

Такие цифры озвучил в рамках Международной специализированной выставки в Казани «Дорога 2018» замглавы **Росавтодор**а Игорь Астахов.

За счет этих средств идет, в том числе ремонт дорог, которые были переданы с баланса субъектов РФ (регионального и муниципального баланса) и получили статус федеральных. Всего в этом году за счет этого дорожная федеральная сеть стала длиннее на 727,8 километра. Процесс передачи дорог продолжится и в 2019 году. Намечено принять на федеральный баланс 1603,2 километра муниципального и регионального значения.

<https://rg.ru/2018/10/16/v-etom-godu-727-kilometrov-dorog-stanut-federalnymi.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2018.10.16; С ЛИЦЕНЗИЕЙ В ДОРОГУ; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН О БЕЗОПАСНОСТИ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Лицензирование ранее было отменено в сфере заказных перевозок, а также для собственных нужд компаний. «Это виделось как определенная либерализация в сфере перевозок автотранспортом, но на практике это дало негативный результат, - признал в ходе общения с депутатами зам**министра транспорта** Сергей **Аристов**. - Достаточно быстро бизнес сориентировался, и собственники автобусов стали переходить в частную форму».

Вопрос о возвращении лицензий был поднят в правительстве в июне прошлого года после ДТП с автобусом в Забайкальском крае, в котором погибли 14 человек и пострадали 34.

Да и в целом число автобусных аварий возросло, отметил в июле прошлого года президент России Владимир Путин на совещании с кабмином. Дело в том, что заказные перевозки зачастую осуществляются без должного контроля: не проводятся предрейсовые медосмотры, автобусы не проходят ТО, а водители не имеют соответствующей подготовки. В **минтрансе** по поручению российского лидера инициировали подготовку указанного законопроекта, который исключает возможность автобусных перевозок без лицензии. Кроме того, вводится обязательное оснащение транспортных средств тахографами с последующей возможностью доступа органов госконтроля к их показаниям.

Езда без лицензии влечет административный штраф для граждан от 2 тыс. до 2,5 тыс. рублей, должностным лицам грозит штраф от 4 тыс. до 5 тыс. рублей, а юридическим лицам - от 40 тыс. до 50 тыс. рублей. Для всех этих категорий, по действующему закону, возможна конфискация оборудования (в данном случае - автобусов).

Мера о лицензировании не коснется ряда перевозок, а именно выполняемых автобусами пожарной охраны, скорой медицинской помощи, полиции, аварийно-спасательных служб, Вооруженных сил и т.п.

Положение вступит в силу через 120 дней после официального опубликования закона, а на получение лицензий отводится 4 месяца со дня его вступления в силу. Что касается тахографов, то их обяжут устанавливать на транспорт с разрешенной максимальной массой более 3,5 т и числом сидячих мест более восьми. Данная норма начнет действовать через год после опубликования.

<https://rg.ru/2018/10/16/avtobusy-ne-smogut-rabotat-bez-licenzii.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ЖУРМАН; 2018.10.17; РЕМОНТ УПАВШЕГО ВО ВЛАДИВОСТОКЕ ПЕРЕХОДА ОПЛАТИТ ВЛАДЕЛЕЦ ГРУЗОВИКА

Ущерб и восстановление обрушенного пешеходного виадука во Владивостоке возместит компания «Трансстроймеханизация», которой принадлежит грузовик, ставший причиной ЧП. Об этом сообщает ТАСС со ссылкой на информацию пресс-службы городской администрации.

Какую сумму составит компенсация пока неясно.

Виадук упал на проезжую часть рано утром во вторник, 16 октября, после того, как его задел кузов проезжавшего под ним грузовика. В результате на несколько часов было перекрыто движение по всем полосам трассы в обоих направлениях. Компания участвовала в ликвидации последствий аварии.

На водителя грузовой машины составлен протокол о нарушении правил дорожного движения. Ему грозит административный штраф до 300 тысяч рублей.

<https://rg.ru/2018/10/17/reg-dfo/remont-upavshego-vo-vladivostoke-perehoda-oplatit-vladelec-gruzovika.html>

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2018.10.17; ЗАКОНОПРОЕКТ О ТАКСИ ВЫСАЖИВАЕТ ПАССАЖИРОВ; В КОМИТЕТЕ ГОСДУМЫ ПО ТРАНСПОРТУ ПОДДЕРЖАЛИ ДОКУМЕНТ ПРИ УСЛОВИИ, ЧТО ПЕРЕПИШУТ ЕГО ПОЧТИ ЦЕЛИКОМ

Госдума в ближайшее время рассмотрит новую редакцию закона, регулирующего работу такси: думский комитет по транспорту рекомендовал принять документ в первом чтении. Законопроект, который разрабатывался несколько лет, введет жесткую ответственность для агрегаторов заказов, а также усилит требования к водителям. При этом, судя по заявлениям депутатов, ко второму чтению документ кардинально перепишут, причем не исключено, что в интересах столичных властей.

Комитет Госдумы по транспорту рекомендовал парламенту принять в первом чтении проект закона «О государственном регулировании отношений в области организации и осуществления деятельности по перевозке легковым такси и деятельности служб заказа легкового такси». Авторами выступают депутаты Вячеслав Лысаков, Евгений Москвичев, Виталий Ефимов и другие парламентарии.

Напомним, с 2011 года работу такси регулирует закон №69: таксисты обязаны получать разрешения и несут ответственность за нарушение правил. Спустя несколько лет эксперты и депутаты признали, что закон нуждается в доработке. Был подготовлен новый закон, который прошел первое чтение в 2014 году, но до второго не дошел из-за разногласий между экспертами и чиновниками. В июне 2018 года доработанный законопроект внесли в Госдуму заново.

Господин Лысаков вчера рассказал об основных нововведениях: впервые вводятся требования к агрегаторам интернет-заказов такси, которые будут включены в специальный реестр. Им запретят передавать заказы таксистам, не имеющим разрешений, кроме того, появится особый порядок расчетов между агрегаторами и перевозчиками. По словам депутата, сейчас на рынке работают крупные компании, которые получают на свои машины разрешения и сдают их в аренду. «В такой порочной схеме практически невозможно установить, кто несет ответственность при инцидентах. Вводится запрет на передачу разрешений»,– пояснил депутат. Отменяются обязательная цветовая гамма для такси (в Москве это желтый цвет, в Подмосковье – белый) и ограничение числа машин такси в регионе.

Вчера выяснилось, что у депутатов к законопроекту много вопросов: депутат Антон Жарков, к примеру, выступил против отмены цвета и квот, депутат Александр **Старовойт**ов предложил подумать о том, чтобы привязать разрешение к водителю, а не к машине, как сейчас. Глава комитета Евгений Москвичев пояснил: в первом чтении документ примут в нынешнем виде, потом доработают.

Проект перепишут на 40–50%, этим займется специальная рабочая группа экспертов, «поправок будет много, проект сложный и тяжелый», сказал первый зампред комитета по транспорту Виталий Ефимов.

Предполагается ввести дополнительные требования к агрегаторам заказов и ужесточить условия допуска водителей к перевозкам, пояснил “Ъ” господин Ефимов, но подробностей не раскрыл. «Москва и Московская область с нами активно сотрудничают по этому поводу, очень много разумных вещей предлагают,– говорит депутат.– Все мы, конечно, учесть не можем, тогда это будет закон по Москве». Ранее заместитель главы департамента транспорта Москвы Дмитрий Пронин заявлял, что текущая версия законопроекта «не отображает современную реальность» и теперь, судя по заявлению господина Ефимова, пожелания столичных властей будут учтены. Вячеслав Лысаков (давнишний оппонент мэрии Москвы) заявил “Ъ”: «Пусть дорабатывают, как хотят».

В законопроекте нужно зафиксировать нормы, связанные с безопасностью пассажиров, говорит правозащитник общества «Синие ведерки» в сфере легкового такси Елена Гращенкова. «Должно быть закреплено право на получение безопасной услуги перевозки, на получение достоверной информации об услуге, на возмещение ущерба в случае инцидента,– говорит она.– В текущей версии законопроекта ничего этого нет». Госпожа Гращенкова также обратила внимание на то, что сейчас водителю такси достаточно иметь стаж не менее трех лет, чтобы перевозить пассажиров. «Этого мало, именно по этой причине и происходит большинство аварий. Нужно вводить лицензирование водителей и обязанность заключения трудового договора между таксистом и работодателем»,– считает она.

<https://www.kommersant.ru/doc/3772398>

### КОММЕРСАНТ; АННА ВАСИЛЬЕВА; МАРИНА ЦАРЕВА, ОЛЬГА КУДРИНА, АЛЕКСАНДРА ВИКУЛОВА, АНДРЕЙ ИВАНОВ, ВОРОНЕЖ; ОЛЬГА КУРАЕВА; 2018.10.17; «ГРИНПИС» НА ОБОЧИНЕ; ЭКОЛОГИ ИЗМЕРИЛИ КАЧЕСТВО ВОЗДУХА ВОЗЛЕ АВТОДОРОГ В ВОСЬМИ РОССИЙСКИХ ГОРОДАХ

В российских городах-миллионниках воздух вблизи автодорог с интенсивным движением загрязнен диоксидом азота, говорится в исследовании «Гринпис России». В Москве 21 из 78 проб показали существенное превышение предельно допустимой концентрации этого вещества, в Санкт-Петербурге – 14 из 46, а в Воронеже – семь из 34. В свою очередь, чиновники подвергают сомнению результаты исследования экологов из-за недостаточной точности использованного метода.

«Гринпис России» провел исследование локального загрязнения воздуха в восьми городах: Москве, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, Казани, Екатеринбурге, Самаре, Воронеже и Ростове-на-Дону. В качестве инструмента были выбраны диффузионные трубки Палмса, которые используются для определения концентрации загрязняющих веществ пассивным методом отбора проб. В каждом городе они были установлены вблизи автодорог на высоте от полутора до трех метров и измеряли концентрации диоксида азота на протяжении трех недель. Согласно российским нормативам, предельно допустимая среднесуточная концентрация (ПДК) этого загрязнителя в населенных пунктах составляет 40 мкг/м3. Основные источники поступления диоксида азота в атмосферу – автотранспорт, теплоэнергетика, а также предприятия нефтехимической отрасли. Токсичный газ в основном воздействует на дыхательные пути и легкие.

Согласно результатам исследования, в Москве 21 из 78 трубок показали концентрацию диоксида азота выше ПДК.

11 из них находились на расстоянии менее 20 м от автодорог. Впрочем, аналогичное превышение показали четыре трубки, расположенные на расстоянии более 100 м от крупных автомагистралей. Максимальные концентрации загрязнителя были зафиксированы на Ленинградском шоссе (58,83 мкг/м3), ул. Радужной (61 мкг/м3), ул. Нижняя Масловка (78,71 мкг/м3) и на ул. Бакинская (101,39 мкг/м3).

В пресс-службе департамента природопользования Москвы “Ъ” сообщили, что «Мосэкомониторинг» принял участие в исследовании «Гринпис России», чтобы сопоставить результаты трубок Палмса с данными автоматических станций контроля загрязнения атмосферы. В департаменте отметили, что результаты анализа проб в полтора раза выше значений, которые показали автоматические станции. «По мнению экспертов, расхождение объясняется тем, что при работе с использованием пассивного пробоотбора объем воздуха, прошедшего через диффузионную трубку, не измеряется, а определяется расчетным путем и потому может сильно отличаться от фактических значений за счет влияния изменчивости силы ветра и турбулентных потоков воздушных масс»,– считают в департаменте. Там уверены, что измерения диоксида азота с помощью пассивных поглотителей недостаточно точны. Также в департаменте отмечают, что результаты исследования экологов «не являются уникальными»,– автоматические станции периодически фиксируют превышение нормативов, в частности при неблагоприятных метеоусловиях. По итогам проведения природоохранных мероприятий среднегодовые концентрации диоксида азота вблизи автотрасс снизились на 13%, а в целом по городу – на 12%, добавили в департаменте.

В Санкт-Петербурге из 46 проб 14 показали превышение ПДК. Согласно результатам исследования, максимальные концентрации диоксида азота зафиксированы вблизи проспектов Большой Сампсониевский (57,51 мкг/м3) и Просвещения (53,24 мкг/м3). В Воронеже семь из 34 трубок показали превышение концентрации загрязнителя, причем шесть из них были установлены на расстоянии менее 20 м от автодорог. В Екатеринбурге превышение нормативов зафиксировала одна трубка из 28, в Нижнем Новгороде – две из 39, а в Казани – три из 41. В Ростове-на-Дону и Самаре трубки, размещенные возле крупных трасс, были отбракованы и утеряны, в связи с этим «Гринпис России» не смог предоставить данные по концентрации диоксида азота вблизи дорог.

Что думают об исследовании власти регионов

«Известно, что самый высокий уровень загрязнения будет зафиксирован при пробках, поэтому проведенное исследование может быть необъективно,– заявил “Ъ” зампредседателя комитета по природопользованию правительства Санкт-Петербурга.– В целом в Петербурге качество воздуха значительно лучше, чем во многих других городах, это объясняется и географическим расположением, и спецификой застройки». В министерстве экологии Татарстана тоже с сомнением относятся к выводам «Гринписа»: там считают «крайне малой эффективность используемого способа оценки загрязненности атмосферного воздуха» и отмечают, что «определение уровня загрязнения атмосферного воздуха по одному компоненту не является показательным».

По мнению чиновников, «установка трубок Палмса осуществляется участниками-волонтерами, не имеющими навыков и опыта по установке пробоотборных устройств данного типа».

В министерстве не исключают возможность искажения результатов из-за «мешающих факторов», в числе которых называют «сильные порывы ветра, воздействие третьих лиц». Чиновники отмечают также «высокую погрешность лабораторного анализа данных проб, так как при определении концентрации диоксида азота используется пероксиацетилнитрат, который при некорректном анализе приводит к завышению получаемых результатов».

В комитете охраны окружающей среды и природных ресурсов города Нижнего Новгорода “Ъ” сообщили, что мэрия реализует ряд проектов, которые в том числе направлены на улучшение экологической обстановки. В частности, закупаются автобусы, работающие на экологически чистом газомоторном топливе. Также в Нижнем Новгороде планируется запуск пилотного проекта по установке энергосберегающих фонарей с дополнительными функциями – камерами видеонаблюдения, датчиками температуры, влажности. Предполагается также, что «умные» фонари будут оснащены и оборудованием по измерению атмосферного воздуха, которое позволит нижегородцам в режиме реального времени отслеживать данные о его загрязнении.

«На сегодняшний день основной выброс идет от автотранспорта, он превышает все другие объемы выбросов. По стране идентичная ситуация»,– соглашается начальник управления экологии Воронежа Наталья Ветер. Она заявила “Ъ”, что мэрия по мере сил уделяет внимание проблеме загрязнения воздуха в районе автомобильных дорог. «Мы проводим регулярную посадку и уход за зелеными насаждениями на магистральных улицах города. Высаживаем деревья с закрытой корневой системой, которые лучше приживаются»,– уточнила госпожа Ветер.

«По данным госдокладов, в 2017 году фиксировалось превышение диоксида азота в атмосферном воздухе, связанное с большой интенсивностью потоков автотранспорта»,– пояснили “Ъ” в пресс-службе администрации Екатеринбуга. Чтобы сократить выбросы от транспорта, власти Екатеринбурга закупают муниципальный транспорт, работающий на газомоторном топливе или соответствующий европейским экологическим стандартам. Кроме того, в городе организуют новые группы светофоров, чтобы увеличить пропускную способность дорог и, следовательно, уменьшить загазованность.

Власти Самары и Ростова-на-Дону не смогли оперативно ответить за запрос “Ъ”.

<https://www.kommersant.ru/doc/3772271>

### КОММЕРСАНТ; НИКОЛАЙ СЕРГЕЕВ; СЕРГЕЙ КАЛАШНИКОВ; 2018.10.16; ЧИНОВНИКАМ НАШЛИ ДЕЛО НА НЕПОСТРОЕННОЙ ДОРОГЕ; В МОСКВЕ ЗА ВЗЯТКИ АРЕСТОВАЛИ РУКОВОДИТЕЛЕЙ УПРАВЛЕНИЯ ИМУЩЕСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ

Как стало известно “Ъ”, неожиданное продолжение получила история с липецкими чиновниками, совершавшими махинации с земельными участками под будущей автомагистралью «Меридиан», которая должна связать Казахстан с Белоруссией. Обвиняемых, находящихся под домашним арестом в Липецке, неожиданно доставили в Москву, отправив в СИЗО уже за получение взяток. В региональном МВД рассчитывают, что «дорожное» дело не отправится вместе с ними в столицу.

Сотрудники ФСБ доставили в Москву из Липецка руководителя регионального управления имущественных и земельных отношений Ольгу Крючкову и ее бывшего заместителя Михаила Бакланова, а также адвоката Владимира Писаренко. Следователи главного следственного управления (ГСУ) Следственного комитета России (СКР) обвинили Ольгу Крючкову в получении взяток в особо крупном размере (ч. 6 ст. 290 УК РФ), а ее подельникам инкриминировали посредничество в этом (ч. 4 ст. 291.1 УК РФ).

Вчера всех троих по ходатайству следствия Басманный райсуд определил в СИЗО до 8 декабря. Основанием послужила не только тяжесть обвинения, по которому фигурантам грозит до 15 лет заключения, но и отсутствие места жительства в столичном регионе, в котором они могли бы отбывать домашний арест.

По данным источников “Ъ”, взяточные эпизоды с участием Ольги Крючковой и Михаила Бакланова были выявлены в рамках другого расследования, которое в их отношении ведет следственное управление УМВД по Липецкой области. Полицейские с помощью прокуратуры и УФСБ установили, что Ольга Крючкова и Михаил Бакланов, узнав, где именно в Липецкой области планируется проложить участок трассы «Меридиан», через знакомых коммерсантов организовали скупку земли и ее продажу по повышенным ценам инвесторам проекта. Полиция инкриминировала чиновникам совершение преступлений, предусмотренных ч. 2 ст. 173.1 (незаконное образование юрлица группой лиц по предварительному сговору с использованием служебного положения) и ст. 289 (незаконное участие в предпринимательской деятельности) УК РФ. В конце августа Советский райсуд Липецка определил обоих под домашний арест, запретив им в том числе использование любых средств связи. Чиновников такой расклад не устроил, но Липецкий облсуд их жалобы отклонил.

Пока региональные полицейские разбирались в дорожной афере, один из предпринимателей дал сотрудникам центрального аппарата ФСБ показания, что передал десятки миллионов рублей Ольге Крючковой через посредников, назвав при этом имя ее зама и адвоката Писаренко. Незаконные вознаграждения якобы выплачивались за решение вопросов по земельным участкам.

Руководитель пресс-службы УМВД Наталья Маслакова сказала “Ъ”, что полицейские следователи в Липецке «по-прежнему ведут это расследование (по земле.– “Ъ”)». «Возможно, есть часть эпизодов, которые не связаны с нашим регионом, поэтому суд идет в Москве. Но и мы продолжаем заниматься этим делом. Более подробную информацию об эпизодах в интересах расследования следователи пока не раскрывают»,– также сообщила она.

Впрочем, по данным “Ъ”, ГСУ СКР уже обратилось в Генпрокуратуру, чтобы та забрала из липецкой полиции уголовное дело по ст. 173.1 и 289 УК РФ и передала его в производство подчиненных Александра Бастрыкина. Адвокаты фигурантов от комментариев воздержались, сославшись на подписки о неразглашении.

Правительственная комиссия по транспорту под председательством тогда вице-премьера Аркадия **Дворкович**а в 2016 году признала трассу «Меридиан» частью глобального маршрута Западная Европа–Западный Китай, призванного соединить Шанхай и Гамбург. На территории России дорога должна быть проложена на расстояние около 2 тыс. км сразу через несколько регионов, в частности Оренбургскую, Саратовскую, Самарскую, Тамбовскую, Липецкую, Брянскую и Смоленскую области. Дорога должна начинаться на границе с Казахстаном у КПП «Сагарчин» под Оренбургом и заканчиваться выходом в Белоруссию. Реализацией проекта, оцениваемого в 500 млрд руб., занимаются ООО «Меридиан» и ЗАО «Русская холдинговая компания», во главе которой стоит бывший президент «Газпром нефти» Александр Рязанов.

<https://www.kommersant.ru/doc/3772422>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.16; В САРАТОВЕ СТОЛКНУЛИСЬ ТРОЛЛЕЙБУС И ЧЕТЫРЕ АВТОМОБИЛЯ

Троллейбус врезался в четыре легковых автомобиля во вторник в Саратове, в результате пострадала девочка-подросток, сообщили РИА Новости в пресс-службе городской ГИБДД.

ДТП произошло около 9.30 по местному времени (8.30 мск) в районе дома №141 по улице Чернышевского.

«Произошло столкновение троллейбуса и автомобилей Nissan, Renault, Chevrolet Niva и «Лада-Приора», в результате пострадала 17-летняя пассажирка одного из автомобилей. По предварительным данным, 43-летний водитель троллейбуса не справился с управлением», – сказала собеседница агентства.

По факту аварии проводится проверка, на месте работают сотрудники ГИБДД, добавила она.

<https://ria.ru/incidents/20181016/1530739659.html>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.16; В ПЕРМИ ТАКСИ СТОЛКНУЛОСЬ С ТЕПЛОВОЗОМ

Пассажирка такси в Перми получила травмы в результате ДТП, случившегося по вине водителя автомобиля, который выехал на пути на запрещающий сигнал светофора и столкнулся с тепловозом, сообщили РИА Новости в отделе пропаганды управления ГИББД ГУ МВД России по Перми.

По предварительной информации, поздним вечером в понедельник на улице Докучаева в Перми произошло ДТП. Двигавшийся по направлению к улице Спешилова автомобиль такси Renault Logan под управлением водителя 1964 года рождения в районе дома №33, корпус 1 выехал на запрещающий сигнал светофора и допустил столкновение с тепловозом. Тепловоз двигался справа налево по ходу движения автомобиля на разрешающий сигнал светофора.

«В результате ДТП пассажиру автомобиля – женщине 1985 года рождения – оказана разовая медицинская помощь», – рассказали в полиции.

По данным ведомства, пострадавшая от госпитализации отказалась. По факту ДТП проводится проверка, и устанавливаются все обстоятельства произошедшего.

<https://ria.ru/incidents/20181016/1530735662.html>

### ТАСС; 2018.10.16; СООБЩЕНИЯ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПОРЯДКА БУДУТ ЗВУЧАТЬ В ПОДМОСКОВНЫХ ЭЛЕКТРИЧКАХ

Центральная пригородная пассажирская компания (ЦППК) будет транслировать в пригородных поездах из Москвы аудиоинформацию об ответственности за нарушение правопорядка, сообщили в пресс-службе компании.

«Сломанные кресла в салонах, разбитые окна и разрисованные стены - результат действий безответственных граждан, которые не думают об окружающих. Это, как и любое другое повреждение электропоезда, влияет на безопасность и комфорт перевозок. В связи с участившимися случаями вандализма ЦППК примет дополнительные меры для их предотвращения. В электропоездах будут транслироваться аудиоролики об ответственности пассажиров за противоправные действия», - говорится в сообщении.

Кроме того, в октябре совместно с полицией планируется проведение профилактических мероприятий, направленных на борьбу с вандализмом. В частности, будут проведены совместные рейды в электропоездах.

В компании напомнили, что по каждому факту вандализма информация сообщается в полицию для установления виновных и привлечения к ответственности. Гражданину, признанному виновным по статье 214 УК РФ «Вандализм», грозят штраф или арест в зависимости от тяжести преступления.

<https://tass.ru/obschestvo/5679405>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.16; ИНВЕСТИЦИИ В «ЕНИСЕЙСКУЮ СИБИРЬ» В БЛИЖАЙШИЕ 10 ЛЕТ СОСТАВЯТ 2 ТРЛН РУБ - ВЛАСТИ

Портфель инвестиций в проект «Енисейская Сибирь» на ближайшие десять лет составят около 2 триллионов рублей, сообщает пресс-служба правительства Красноярского края со ссылкой на главу региона Александра Усса.

«Президент нашей страны во время пребывания в Красноярске поддержал комплексный инвестиционный проект «Енисейская Сибирь». Сегодня мы имеем на ближайшие 10 лет портфель инвестиций около 2 триллионов рублей в разных территориях края, а также в Тыве и Хакасии. Это частные инвестиции и частные намерения, но со стороны государства есть желание и готовность снять инфраструктурные ограничения за счет бюджетной поддержки», – цитирует пресс-служба Усса.

Предполагается, что в рамках проекта «Енисейская Сибирь» будет построен автомобильный мост через Енисей в районе поселка Высокогорский, а также решены вопросы, затрудняющие железнодорожное сообщение в Лесосибирске и Новоенисейске.

В декабре Усс заявлял о возможности создания Енисейской экономической зоны на территории Красноярского края и соседних Тувы и Хакасии, руководство которых поддержало эту идею. При этом речь идет не об административном объединении, а о налаживании межрегионального экономического взаимодействия.

В феврале после визита президента РФ Владимира Путина в Красноярск Усс сообщил, что глава государства поддержал планы создания Енисейской экономической зоны. Суммарные инвестиции в проект тогда оценивались в 500 миллиардов рублей.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.16; РЖД ХОТЯТ ВВЕСТИ НА ГРУЗОВОЙ ЭЛЕКТРОННОЙ ПЛОЩАДКЕ СТРАХОВАНИЕ, КРЕДИТОВАНИЕ, АВТОПЕРЕВОЗКИ

РЖД планируют внедрить на своей электронной площадке по грузовым перевозкам услуги страхования, специфичного кредитования и перевозки другими видами транспорта, следует из слов генерального директора компании Олега Белозерова.

Он напомнил, что РЖД запустили электронную платформу, где через интернет можно заказать услугу перевозки и найти пустой вагон.

«На сегодняшний момент нашего клиента не очень интересует, пойдёт ли он (груз – ред.) по железной дороге. Ему нужно, чтобы товар из точки А оказался в точке Б. На сегодняшний момент к нашей электронной платформе мы подключаем другие сервисы. Это и автоперевозки, мы планируем подключить и другие и морские, и речные. С этим сейчас активно экспериментируем», – сообщил Белозеров, выступая на форуме «Открытые инновации».

Он добавил, что туда могут быть добавлены и другие услуги. «При этом нужны услуги не только по транспорту, услуга транспортировки это, в том числе, услуга по страхованию, специфичное кредитование может быть доступно. Все это должно включаться в платформу», – добавил Белозеров.

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.16; ЗАСЕДАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СОВЕТА СНГ ПЕРЕНЕСЕНО ИЗ АРМЕНИИ В РОССИЮ

Заседание шестьдесят девятого совета по железнодорожному транспорту СНГ перенесено из Еревана в Москву, что РЖД объясняют решением приурочить мероприятие к 15-летию со дня основания компании, следует из информации на сайте организации и слов представителя компании.

Заседания совета, в который в том числе входят железные дороги Белоруссии, Казахстана, России, Украины и другие, проходят два раза в год. Место проведения следующего заседания утверждается на проходящем. Армения для октябрьского заседания была определена местом проведения на совете в мае. Ереван был указан на сайте совета, однако затем был изменён на Москву.

«Предстоящие совещания: 18-19 октября 2018 года (город Москва) состоится шестьдесят девятое заседание совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества», – говорится в опубликованном на сайте организации сообщении.

«Проведение 69-го заседания совета по железнодорожному транспорту государств – участников СНГ решено приурочить к 15-летию со дня основания ОАО «Российские железные дороги». В связи с этим мероприятие пройдёт в Москве 18-19 октября 2018 года», – пояснили РИА Новости в РЖД.

Там добавили, что в заседании примут участие руководители железнодорожных администраций государств – участников СНГ, а также железнодорожных администраций Грузии, Латвии и Финляндии.

Совет по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества учрежден в 1992 году для координации работы железнодорожного транспорта на межгосударственном уровне и выработки согласованных принципов его деятельности.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.16; РЖД РАССКАЗАЛИ, ПОЧЕМУ ПОКА НЕ МОГУТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ БУМАЖНЫХ БИЛЕТОВ

РЖД технологически могут отказаться от бумажных билетов, но не все пассажиры ещё готовы к этому, поэтому компания их пока сохраняет, но будет мониторить потребности клиентов и, исходя из них, принимать решения по переходу только на электронные билеты, сообщил РИА Новости директор по информационным технологиям компании Евгений Чаркин.

«Технологически сейчас ничего не мешает пассажиру не брать бумажный билет. Он не нужен для посадки в поезд. Но надо понимать, что, помимо готовности РЖД, которые имеют высокую готовность (отказаться от бумажных билетов – ред.), есть нюансы культуры наших клиентов. Пока ещё не все клиенты готовы пользоваться мобильным приложением, не все клиенты молодые люди, у которых есть гаджеты», – рассказал Чаркин во вторник в кулуарах форума «Открытые инновации».

Он отметил, что аудитория, которая покупает билеты без бумажных носителей, расширяется. «Но мы должны дать возможность любому нашему гражданину купить билет», – отметил Чаркин. Он утвердительно ответил на вопрос, есть в перспективе в планах РЖД вообще отойти от бумажных билетов.

«Не смогу назвать точно срок. Это во многом зависит от того, насколько будет готово общество к этому. Для многих по-прежнему важно, это мы сейчас говорим о старших возрастных группах, прийти к кассе и получить в руки этот билет. Но с реализацией проекта «инновационная мобильность» будем менять наши кассовые аппараты и постепенно переходить сначала просто на обычные печатные, чтобы была бумага, потом постепенно уходить полностью на продажу электронных билетов», – пояснил директор РЖД по IT.

Он отметил, уже в настоящее время больше 50% билетов на поезда продаётся в электронном виде. В частности, на поезда «Сапсан» от общего числа проданных билетов в электронном виде больше 80%. «Мы мониторим поведение наших клиентов. Мы мотивируем людей, создавая мобильное приложение, покупать билеты онлайн, развивая сайт. Мы смотрим на динамику потока людей, которые будут приходить в кассы», – добавил Чаркин.

Исходя из этого, продолжил он, РЖД будут в том числе оптимизировать свою внутреннюю деятельность, сокращая количество касс и переводя все в цифру, но пока бумажные билеты остаются. «Мы не можем лишить людей возможности приобрести билет. Пока не все наши граждане готовы полностью отказаться от бумажных билетов», – заключил он.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАТОЛИЙ ДЖУМАЙЛО, ДЕНИС СКОРОБОГАТЬКО; 2018.10.17; ЦИСТЕРН ГРОМАДЬЕ; АЛЕКСАНДР КАРМАНОВ ПЛАНИРУЕТ СОЗДАТЬ КРУПНОГО ОПЕРАТОРА

Как стало известно “Ъ”, владелец Трубной грузовой компании (ТГК) Александр Карманов, известный на рынке масштабными, но несостоявшимися консолидационными проектами, теперь хочет создать с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК) оператора нефтеналивных цистерн. Инвестиции в проект могут превысить 55 млрд руб., с парком в 33,5 тыс. цистерн новая компания будет сопоставима с «Нефтетранссервисом» и «Трансойлом». Впрочем, собеседники “Ъ” отмечают, что найти грузовую базу под такой парк будет проблематично.

Трубная грузовая компания Александра Карманова и ГТЛК обдумывают создание оператора нефтеналивных цистерн с рабочим названием «Евротранзитойл» (ЕТО), он должен консолидировать свыше 33,5 тыс. цистерн, рассказал “Ъ” источник, знакомый с планами сторон. Инвестиции в проект могут составить 55,3 млрд руб., свыше $800 млн планируется занять у ЕАБР как на ГТЛК, так и на ЕТО для приобретения в РФ цистерн по 1,65 млн руб. за штуку. ЕТО планируется зарегистрировать в Казахстане, в РФ будет работать филиал. Зампред правления ЕАБР Андрей Крайний сообщил “Ъ”, что банк «не комментирует неподписанные соглашения». В ГТЛК не комментируют «нереализованные проекты», в ТГК на запрос “Ъ” не ответили.

Как поясняет источник “Ъ”, по плану ГТЛК передаст ЕТО цистерны в лизинг, оператор будет, в частности, обеспечивать поставку в Китай на базе DAP от 10 млн тонн дизельного и судового топлива в год по контракту с China Petroleum Technology & Development Corporation (CPTDC, дочерняя структура нефтегазовой CNPC). Базовый уровень доходности (WACC) проекта должен составить 13%, дисконтированный денежный поток (DCF) – порядка 14 млрд руб.

В компаниях, говорит собеседник “Ъ”, признают тенденцию ухода нефтепродуктов в трубопроводный транспорт.

С 2014 по 2017 год объем перевозок нефтегрузов в цистернах сократился на 30 млн тонн, или на 11,5%. После ввода новых трубопроводов железная дорога потеряет свыше 10 млн тонн грузов в 2018 году, следовало из весенней презентации «Нефтетранссервиса». Но эти потери ОАО РЖД отчасти компенсирует переводом нефтегрузов во второй тарифный класс, скидками и так далее. Как говорил в августе директор монополии по коммерческой деятельности Алексей Шило, за счет скидок в первом полугодии удалось привлечь 4,5 млн тонн нефтегрузов.

Но ЕТО, рассказывает собеседник “Ъ”, делает ставку как на меры ОАО РЖД, так и на увеличение первичной переработки нефти за счет изменения госполитики, в результате чего выпуск нефтепродуктов должен вырасти на 5 млн тонн в год. Списание цистерн и рост производства ГСМ, по его мнению, должны привести к 2020 году к достижению баланса парка, исчезновению профицита цистерн и росту ставок. Если же ставка не поднимется с 900 руб. до 1,1 тыс. руб. за вагон в сутки, дельту берется покрыть ТГК за счет 2,3 млрд руб. своих средств, рассказал источник “Ъ”. Но по проекту долгосрочной программы развития ОАО РЖД после 2025 года перевозка нефтегрузов вырастет на 10,3–28,3 млн тонн к уровню 2018 года. Глава «Трансойла» Игорь Ромашов в июне говорил «Ведомостям», что количество цистерн падает медленнее, чем грузовая база, и нет смысла покупать цистерну, не обеспеченную контрактом.

Это не первый консолидационный проект ТГК и ГТЛК. В 2016 году у компаний была концепция консолидации профицитного на тот момент парка полувагонов лизинговых компаний (порядка 200 тыс. единиц) на базе ГТЛК с передачей их в управление крупным игрокам и списанием части парка – так называемый план «Ураган». Реализован он не был (см. “Ъ” от 24 февраля, 17 марта, 20 апреля 2016 года). А в 2017 году Александр Карманов просил президента РФ Владимира Путина поддержать проект погашения долгов принадлежавшей Уралвагонзаводу «УВЗ-Логистик» (УВЗЛ), парк которой тогда был в аренде у Федеральной грузовой компании (ФГК) ОАО РЖД. Для этого ГТЛК предлагалось перенанять парк УВЗЛ за 49 млрд руб. и сдать его в сублизинг Третьей грузовой компании, учрежденной на базе ТГК, а УВЗЛ дать компенсацию в размере 25 млрд руб. (см. “Ъ” от 30 мая). Но в ноябре 2017 года парк УВЗЛ забрал у ФГК без неустойки «Ростех», что лишило схему ТГК смысла (см. “Ъ” от 18 октября 2017 года).

Источник на рынке задается вопросом о том, у кого новая компания купит цистерны: «Собственники известны, и у них парк под контрактами. Уверен, что такой объем не купят». Также он не уверен в способности найти под этот парк грузовую базу, так как «объемы законтрактованы с существующими операторами». Другой собеседник “Ъ” говорит, что выход в этот сегмент без подтвержденной грузовой базы – довольно сомнительная затея: органический рост грузовой базы в текущих условиях невозможен, а основные отправители нефтепродуктов распределяют свои ресурсы с перспективой на пять лет и более.

В сегменте нефтеналивных цистерн в 2017–2018 годах постепенно растут арендные ставки, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров: в третьем квартале ставка по крупным партиям достигла 850 руб. за вагон в сутки, в четвертом, скорее всего, превысит 900 руб., а к концу года в период сезонного пика может приблизиться к 1000 руб. Профицит цистерн есть, говорит эксперт, но он уменьшился и фактически сосредоточен у «Трансойла», «Нефтетранссервиса» и ФГК. 1,65 млн руб. за цистерну, отмечает Михаил Бурмистров, это закупка подержанного парка, по такой цене «Транссинергия» (Rail Garant) в третьем квартале продала более 2,2 тыс. цистерн «ИСР-Трансу». Эксперт резюмирует, что потенциал для консолидации вторичного парка существует, но масштаб проекта и расчет на быстрый рост ставок чреваты серьезными финансовыми рисками.

<https://www.kommersant.ru/doc/3772351>

### ВЕДОМОСТИ; ПОЛИНА ТРИФОНОВА, ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2018.10.16; ФАС НАКАЖЕТ ПОСТАВЩИКОВ РЖД ЗА НЕОБОСНОВАННОЕ ПОВЫШЕНИЕ ЦЕН; ТАК ЧИНОВНИКИ ПЫТАЮТСЯ УДЕРЖАТЬ РОСТ ТАРИФОВ МОНОПОЛИИ В ПРЕДЕЛАХ ИНФЛЯЦИИ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) объявила о возбуждении дела против двух единственных в России производителей железнодорожных колес – Выксунского металлургического завода (входит в ОМК Анатолия Седых) и «Евраз НТМК» (Evraz Романа Абрамовича и его партнеров). Чиновники подозревают их в установлении монопольно высоких цен на свою продукцию. ОМК занимала в 2017 г. 54% российского рынка колес, Evraz – 28%.

ФАС указывает на существенный рост цен на колеса со второго полугодия 2017 г. Причем он был не пропорционален изменению себестоимости производства. Цены росли на фоне дефицита и после увеличения антидемпинговой пошлины на украинские колеса с 4,75 до 34,22%. Столь «агрессивное» ценообразование «может иметь серьезные последствия для рынка железнодорожных перевозок», который в том числе из-за «существенного роста цен» на транспортировку «находится в непростом положении».

Замруководителя ФАС Александр Редько передал через представителя, что при установлении долгосрочных тарифов РЖД служба анализирует информацию «об увеличении затрат компании по отдельным позициям: топливо, продукция из металлов, электроэнергия». При этом рост тарифов должен быть меньше инфляции. «ФАС будет наказывать поставщиков РЖД в том случае, если их цены будут необоснованно расти выше инфляции и раскачивать долгосрочную тарифную формулу на железнодорожные перевозки «инфляция минус», – грозит Редько. Впрочем, может быть и объективное увеличение расходов, вызванное «изменением рыночных котировок, в том числе из-за мировой конъюнктуры цен», признает чиновник. Этот рост может быть компенсирован продлением срока действия «экспортной надбавки», отменой или сокращением скидок на экспортные перевозки ряда грузов на дальние расстояния.

ФАС, по всей видимости, решила провести ревизию поставщиков РЖД, чтобы понять, насколько обоснованны жалобы на агрессивный рост цен, а полученные данные использовать для аргументации в полемике по индексации долгосрочного тарифообразования, отмечает гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. РЖД недавно предложила учитывать при индексации тарифов на грузовые перевозки не потребительскую, а промышленную инфляцию – она выше, напоминает эксперт.

Производителей колес в России всего два, они наверняка занимают доминирующее положение, говорит старший юрист Антимонопольного бюро Михаил Воронин. «Если злоупотребление доминирующим положением будет доказано, то компаниям грозит штраф, а также будет выдано предписание об устранении правонарушения, – говорит Воронин. – Их обяжут снизить цены».

«Поставщики РЖД – частные компании, и они действуют в условиях рынка, где происходят колебания спроса и предложения и меняются цены на сырье, – указывает директор исследовательского агентства Infranews Алексей Безбородов. – На этот процесс ни ФАС, ни РЖД влиять не могут». Если говорить конкретно о колесах, то цены за год выросли в 2 раза: с 45 000–50 000 до 70 000–100 000 руб. за пару. Это связано с возникшим по объективным причинам дефицитом: с рынка ушли украинские производители, выросли цены на стальную заготовку и необходимость ремонтов вагонного состава, говорит Безбородов.

ОМК, по словам ее представителя, документы из ФАС не получала и не располагает информацией по существу претензий. Но законодательства компания не нарушала, добавляет собеседник «Ведомостей». Представители Evraz, Объединенной вагонной компании, Федеральной грузовой компании и Федеральной пассажирской компании от комментариев отказались. Представители «Трансмашхолдинга» и «Уралвагонзавода» подтверждают: дефицит колес есть. Представитель Первой грузовой компании добавляет, что дефицит острейший – нет ни дешевых, ни дорогих: «Вопрос не в стоимости, а в текущих объемах производства, которых явно не хватает, чтобы обеспечить потребности операторов, вагоноремонтных предприятий и вагоностроителей». Компания рассчитывает на увеличение предложения и стабилизацию цен, подчеркнул представитель «Трансмашхолдинга». Его коллега из «Уралвагонзавода» отметил, что компания работает по многолетним контрактам, поэтому не так остро испытывает дефицит.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/10/16/783855-fas-rzhd>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3772339>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.16; В ГД РАБОТАЮТ НАД ПРОЕКТОМ ОБ УПРОЩЕННОМ ЗАХОДЕ ИНОСТРАННЫХ ТУРИСТИЧЕСКИХ СУДОВ В ПОРТЫ РФ

Комитет Госдумы по физической культуре, спорту, туризму и делам молодежи работает над законопроектом об упрощении процедуры захода иностранных туристических судов в российские порты, в частности на Дальнем Востоке, заявил глава комитета Михаил Дегтярев.

«Ежегодно мимо границ Дальневосточного федерального округа проходит около двух миллионов круизных туристов со своими долларами, иенами и другими валютами. Их нужно привлекать в Россию. Упрощенный визовый режим, в соответствии с которым выдаются электронные визы на срок до 30 дней, в Приморье уже работает», – приводит слова Дегтярева его пресс-служба.

Глава думского комитета также поделился планами рассмотреть в осеннюю сессию законопроект об аттестации экскурсоводов, гидов-переводчиков и инструкторов-проводников, разработанный министерством культуры РФ.

«По разным оценкам, в России насчитывается до 100 тысяч представителей этих профессий. И государство хотело бы вывести сотрудников этой сферы из тени, узнать, что они рассказывают гостям нашей страны о России, знают ли они историю и иностранные языки. Вопрос этот больше идеологический, нежели финансовый», – отметил Дегтярев.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.16; «ДОЧКА» НМТП ПОДАЛА В ВС РФ НАДЗОРНУЮ ЖАЛОБУ ПО СПОРУ С ФАС О ТАРИФАХ В ПОРТУ ПРИМОРСК

ООО «Приморский торговый порт» (ПТП, Ленинградская область, входит в группу НМТП) обратилось в президиум Верховного суда (ВС) РФ с жалобой на решение суда по спору с Федеральной антимонопольной службой (ФАС) РФ о тарифообразовании в порту Приморск, сообщается в материалах картотеки арбитражных дел.

Надзорная жалоба подана 15 октября, дата предварительного рассмотрения пока не определена.

Первая инстанция Верховного суда РФ 3 октября поддержала ФАС в споре с НМТП по делу о тарифах в Новороссийске и Приморске. На заседании суд рассматривал две кассационных жалобы ФАС на решения нижестоящих судебных инстанций.

Как сообщалось, суды трех нижестоящих инстанций ранее признали недействительным решение ФАС в отношении ПТП. В ноябре 2016 года ФАС выдала ПТП предписание о снижении тарифов на перевалку нефти и о переводе ставок стивидора в рубли, при неисполнении которого грозила порту оборотным штрафом за нарушение антимонопольного законодательства. Порт оспорил предписание ведомства, в феврале 2018 года кассация подтвердила незаконность решения ФАС в отношении «Приморского торгового порта».

Согласно резолютивному определению первой инстанции Верховного суда, решение нижестоящих судов в отношении ООО «Приморский торговый порт» было отменено, в удовлетворении заявленных требований ООО «ПТП» было отказано, у компании сохранялось право на подачу надзорной жалобы в Верховный суд, но другого пересмотра дела в нижестоящих судах не будет. Решение по тарифам ПАО «Новороссийский морской торговый порт» (MOEX: NMTP) (НМТП)в порту Новороссийск было также отменено, дело отправлено на новое рассмотрение в Арбитражный суд Москвы.

ФАС после того, как Верховный суд РФ поддержал ведомство, высоко оценила свои шансы в дальнейших судебных спорах с НМТП. «Раз отменили решение о незаконности, значит, у нас очень неплохие шансы доказать свою правоту», - заявлял замглавы ФАС Сергей Пузыревский.

В порту в свою очередь заявляли, что НМТП продолжит отстаивать позицию по тарифообразованию. «По итогам заседаний Верховного суда позиция группы НМТП не изменилась. Мы считаем претензии ФАС к НМТП и ПТП необоснованными. И продолжим отстаивать эту позицию во всех инстанциях»,- сообщали «Интерфаксу» в пресс-службе порта.

После завершения сделки по выкупу у группы «Сумма» доли в Novoport Holding (владеет 50,1% НМТП), «Транснефть» (MOEX: TRNF) в настоящее время контролирует 62% ПАО «Новороссийский морской торговый порт». Государство владеет 20% акций НМТП, «Сумме» напрямую принадлежит 2,75%, у структур РЖД 5,3% акций. Free float НМТП составляет менее 10%. Активы «Новороссийского морского торгового порта» расположены в Новороссийске, Приморске и Балтийске.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.16; ВЛАДЕЛЕЦ «СИНАРЫ» ВИДИТ ПЕРСПЕКТИВЫ У ГАЗОВОГО ТОПЛИВА НА РЕЧНОМ ТРАНСПОРТЕ

- Перспективным видом топлива для речного транспорта может стать природный газ, который способен заменить низкоэкологичный мазут и частично - дизельное топливо, считает председатель советов директоров ПАО «Трубная металлургическая компания» (MOEX: TRMK) (ТМК) и группы «Синара» Дмитрий Пумпянский.

«При соответствующей государственной поддержке судовладельцам будет выгодно устанавливать двигатели, работающие на природном газе, причем как на новые суда, так и на уже находящиеся в эксплуатации. Я думаю, в течение 10 лет, до 2030 года, можно будет отказаться от мазута», - приводит центр общественных связей «Синары» слова Д.Пумпянского во время выступления на Международном форуме «Российская энергетическая неделя» (РЭН) в Москве в своем сообщении.

Председатель совета директоров отметил, что «Синара» уже разрабатывает двигатель нового поколения на базе линейки ДМ-185, способный работать на газовом топливе. На данный момент группа также успешно реализует проект по созданию локомотивов, работающих на газовом топливе. Так, в конце мая холдинг «Синара-Транспортные Машины» (СТМ, входит в «Синару») заключил контракт на поставку 24 маневровых газотепловозов «Газпромтрансу». Кроме того, компания видит высокий потенциал в магистральных газотурбовозах.

По мнению Д.Пумпянского, меры правительства должны быть направлены на то, чтобы сформировать спрос на газ как моторное топливо на всех видах транспорта, и тогда бизнес получит реальный стимул для инвестирования. «Нам всем вместе надо создавать рынок», - подытожил он.

Группа «Синара» основана в 2001 году, является диверсифицированной компанией, объединяющей предприятия различных отраслей. Приоритетные бизнес-направления группы - транспортное машиностроение, финансовые услуги, девелопмент.

Д.Пумпянский также является основным владельцем ТМК, которая контролирует машиностроительный холдинг.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.16; ЧЕЛЯБИНСКАЯ ОБЛАСТЬ ЖДЕТ НАЗНАЧЕНИЯ ИСПОЛНИТЕЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА

Власти Челябинской области ожидают решения правительства РФ о назначении единственного исполнителя реконструкции аэропорта Челябинска в преддверии проведения саммитов ШОС и БРИКС в 2020 году, сообщила во вторник пресс-служба губернатора региона.

«Недавно Главгосэкспертизой выдано положительное заключение на документацию по первому этапу реконструкции, появилась возможность двигаться дальше. Мы детально проработали вопрос с федеральными органами исполнительной власти. Итогом этой деятельности стало поручение президента России Владимира Путина, результатом выполнения которого станет распоряжение правительства Российской Федерации о назначении единственного исполнителя», – цитирует пресс-служба губернатора Бориса Дубровского.

Он напомнил, что Челябинск готовится к проведению саммитов ШОС и БРИКС в 2020 году, и очень важно, чтобы аэропорт по уровню своей инфраструктуры отвечал международным стандартам и предъявляемым требованиям.

Кроме того, по данным Дубровского, правительство региона в настоящее время совместно с министерством природных ресурсов Российской Федерации прорабатывает аналогичное решение по выбору единственного исполнителя рекультивации свалки в городской черте Челябинска, закрытой в сентябре текущего года.

Как сообщала пресс-служба, губернатор обратился к представителям федеральной власти с просьбой ускорить финансирование строительства аэродрома челябинского аэропорта. **Минтрансу**, Минфину и Минэкономразвития РФ было поручено проработать вопрос, в итоге председатель правительства РФ Дмитрий Медведев распорядился выделить около 1 миллиарда рублей на реконструкцию объекта уже в 2018-2019 годах.

По данным пресс-службы губернатора, общая сумма вложений в рамках подготовки к мероприятиям ШОС и БРИКС составит от 40 до 50 миллиардов рублей. В преддверии саммита в Челябинске пройдет масштабное обновление городской инфраструктуры.

<https://ria.ru/society/20181016/1530754527.html>

### ТАСС; 2018.10.16; АВИАБИЛЕТЫ В КРЫМ МОГУТ ПОДЕШЕВЕТЬ ПОСЛЕ ЗАПУСКА ПОЕЗДОВ ЧЕРЕЗ КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ

Запуск железнодорожной части Крымского моста может привести к тому, что цены на авиабилеты в Крым снизятся, считает заместитель руководителя Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России Анатолий Голомолзин.

«Считаем, что [снижение цен], конечно, возможно. Потому что существует конкуренция <...> Дополнительные условия для железнодорожного транспорта, конечно, окажут влияние и на авиасообщение», - сказал он во вторник журналистам на Всероссийском семинаре-совещании по тарифному регулированию в Ялте.

По его данным, конкуренция между железнодорожными, автомобильными и авиаперевозками уже есть в значительной части России. Открытие железнодорожного сообщения с Крымским полуостровом окажет серьезное влияние на работу авиакомпаний.

«Если еще железнодорожники будут продолжать совершенствовать свою тарифную политику, запускать перевозки в режимах, близких к лоукостерам, то это окажет стимулирующее влияние на поведение авиакомпаний», - отметил замглавы ФАС.

Он добавил, что сейчас существует конкуренция и между авиаперевозчиками: в Крым летают практически все российские компании.

Ранее сообщалось, что завершить строительство железнодорожной части Крымского моста, обеспечивающего сообщение Крыма с другими регионами России, планируется к 2020 году.

<https://tass.ru/ekonomika/5679418>

### ТАСС; 2018.10.16; ВЕЧЕРНИЕ АВИАРЕЙСЫ ИЗ КЕМЕРОВА В МОСКВУ НАЧНУТ ВЫПОЛНЯТЬ С 28 ОКТЯБРЯ

Авиакомпании «Аэрофлот» и «Северный ветер» начнут выполнять вечерние рейсы из Кемерова в Москву с 28 октября. Об этом сообщается на сайте администрации Кемеровской области во вторник.

В настоящее время из кемеровского аэропорта на регулярной основе авиакомпании «Аэрофлот», «Победа» и S7 осуществляют три утренних рейса в Москву. «С 28 октября 2018 года начнут действовать два вечерних рейса из Кемерова в Москву», - говорится в сообщении.

Осуществлять ежедневные вылеты будут авиакомпании «Аэрофлот» и «Северный ветер» (Nordwind), пассажиры будут прибывать в московский аэропорт Шереметьево. «Открытие вечерних рейсов в Москву значительно упростит жизнь всем, кому нужно быть в столице рано утром - и деловым людям, и туристам. Раньше для этого приходилось вылетать из Новосибирска, что создавало дополнительные сложности», - приводятся в сообщении слова замгубернатора по промышленности, транспорту и экологии Андрея Панова.

Также, по данным администрации, по поручению губернатора Сергея Цивилева прорабатывается вопрос об открытии вечернего рейса из Новокузнецка в Москву. В настоящее время из аэропорта города можно улететь в столицу только двумя утренними рейсами, их выполняют «Аэрофлот» и S7.

О необходимости запуска вечерних рейсов в Москву Цивилев сообщал при подготовке стратегии социально- экономического развития Кемеровской области. Также власти рассчитывают на открытие новых направлений вылета из аэропортов Кемерова и Новокузнецка, где планируют провести масштабную реконструкцию. В стратегии отмечается, что за счет этого пассажиропоток планируется увеличить до 1,5 млн человек в год к 2024 году. По итогам 2017 года суммарно по двум аэропортам он составил 632 тыс. пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/5679683>

### RNS; 2018.10.16; «АЭРОФЛОТ» ПРЕКРАТИЛ ПРОДАЖИ ЛЬГОТНЫХ БИЛЕТОВ В КРЫМ И НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Авиакомпания «Аэрофлот» с 16 октября закрыла бронирование мест для перевозок по субсидируемым тарифам в рамках программ «Дальний Восток», «Симферополь» и «Калининград». Об этом говорится в письме, направленном агентам, представительствам и филиалам авиакомпании на территории России (имеется в распоряжении RNS).

В письме отмечается, что решение принято в связи «с полным освоением выделенных из госбюджета средств на выплату субсидий».

В письме также указывается, что по созданным до 16 октября бронированиям оформление билетов возможно в пределах срока, установленного правилами тарифов.

В апреле 2018 года «Аэрофлот» заявил о прекращении продаж билетов по льготным тарифам на Дальний Восток в связи с полным освоением выделенных из федерального бюджета средств на выплату субсидий. В августе авиакомпания возобновила продажу авиабилетов на собственные рейсы и на рейсы дочерних компаний «Россия» и «Аврора» с Дальнего Востока в Москву и обратно, а также между городами Дальнего Востока.

«Аэрофлот» также реализует программу «плоских» тарифов в пункты Дальнего Востока, Симферополь и Калининград. Так, стоимость билета на рейс «Аэрофлота» по «плоскому» в пункты Дальнего Востока составляет 25 тыс. рублей, на рейс авиакомпании «Россия» – 22 тыс. рублей.

<https://rns.online/transport/aeroflot-prekratil-prodazhi-biletov-po-lgotnim-tarifam-v-Krim-i-na-Dalnii-Vostok-2018-10-16/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.16; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С КОНЦА ОКТЯБРЯ НАЧНУТ ЛЕТАТЬ ИЗ КИРГИЗСКОГО ОША В КАЗАНЬ И КРАСНОДАР

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) ввела в зимнее расписание рейсы из Оша (Киргизия) в Казань и Краснодар, сообщила пресс-служба авиакомпании.

Полеты по маршруту Ош-Казань-Ош начнутся с 28 октября, они будут выполняться раз в неделю по воскресеньям. Полеты по маршруту Ош-Краснодар-Ош откроются с 30 октября, осуществлять их планируется раз в неделю по средам.

Согласно информации аэропорта Ош, в настоящее время из этого города в Казань и Краснодар авиакомпании не летают.

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

Крупнейшим акционером компании является ее гендиректор Сергей Скуратов.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.16; ГРУППА S7 ДОГОВОРИЛАСЬ О ПОСТАВКЕ БОЛЕЕ 30 НОВЫХ САМОЛЕТОВ BOEING И AIRBUS

Группа S7, объединяющая авиакомпании «Сибирь» и «Глобус», договорилась о поставках самолетов Boeing и Airbus общим числом более 30 машин, сообщил «Интерфаксу» заместитель гендиректора по стратегии S7 Group Григорий Давыдов.

«У нас суммарно одиннадцать MAX (Boeing-737MAX - ИФ) заказано, включая этот, который уже появился (16 октября в Новосибирском аэропорту «Толмачево» - ИФ). Они все поначалу будут базироваться в Новосибирске, в «Толмачево», уже дальше по мере обновления парка, в том числе, будут в Москве, конечно. И по Airbus у нас (. . .) еще три ожидается к поставке 321NEO и большое количество 320NEO. Они постепенно будут приходить», - сказал он.

Г.Давыдов затруднился уточнить, сколько именно самолетов A320NEO будут поставлены компании и в какой срок, но сообщил, что общее число ожидаемых новых самолетов - «около 33».

«Переговоры ведутся перманентно. Понятно, что нам для полного обновления флота нужно больше контрактов, но мы смотрим на рыночную ситуацию и действуем по мере того, как развиваются события», - добавил Г.Давыдов.

Ранее сообщалось, что S7 во вторник получила первый в РФ Boeing-737MAX.

В конце сентября старший вице-президент группы Татьяна Филева говорила, что авиапарк группы S7 в 2018 году пополнится двумя A320NEO. По ее словам, парк группы на конец сентября насчитывал 88 самолетов, в течение двух недель ожидалось поступление еще двух машин.

S7 - вторая крупнейшая авиационная группа в РФ. Принадлежит супругам Владиславу и Наталии Филевым.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.16; СУД ПОДТВЕРДИЛ НЕЗАКОННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ «ПОБЕДЫ», ВЗЯВШЕЙ 2 ТЫС РУБ ЗА ПРОНОС КОФЕ В САМОЛЕТ

Девятый арбитражный апелляционный суд оставил без изменения решение нижестоящей инстанции, подтвердившей законность предписания **Ространснадзор**а в адрес авиакомпании «Победа», которая заставила пассажирку заплатить 2 тысячи рублей за пронос на борт самолета стаканчика кофе, купленного в аэропорту.

Как следует из информации на сайте суда, апелляционный суд во вторник отклонил жалобу «Победы» на решение арбитражного суда Москвы, которое после этого вступило в законную силу. Суд первой инстанции в июне оставил без удовлетворения требование перевозчика признать недействительным предписание ведомства от 29 января 2018 года. Этим предписанием **Ространснадзор** обязал авиакомпанию привести свои внутренние правила перевозки в соответствие требованиями воздушного законодательства.

Представители сторон пояснили в суде, что в октябре 2017 года пассажирка в аэропорту «Внуково» прошла регистрацию на рейс в Сочи, замер ручной клади, досмотр, а уже в нейтральной зоне купила стаканчик кофе и булочку. При посадке на рейс ручную кладь снова положили в калибратор, и пакет с едой в него не поместился. Представители авиакомпании предложили доплатить за превышение нормы ручной клади или оставить ее в аэропорту.

**Ространснадзор** посчитал это нарушением, поскольку минимально допустимый вес ручной клади не был превышен, а дамская сумочка, которую также поместили в калибратор, должна идти сверх нормы бесплатно.

Представитель «Победы» в свою очередь пояснила в суде первой инстанции, что сотрудники авиакомпании взяли плату в размере 2 тысяч рублей именно за превышение нормы ручной клади. По словам юриста авиакомпании, «пассажирка устроила скандал, начала ругаться, ее чуть не отстранили от рейса», но в итоге она заплатила 2 тысячи рублей, а затем обратилась в **Ространснадзор** и прокуратуру.

Арбитраж Москвы в своем решении указал, что «Победа» незаконно взыскала с пассажира денежные средства. Как отметил суд, было нарушено право пассажира на провоз в качестве ручной клади сверх нормы, установленной перевозчиком, и без взимания дополнительной платы дамской сумки, как это предусмотрено нормами Федеральных авиационных правил.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.16; ПЕРВЫЙ ЧАРТЕР С РОССИЙСКИМИ ТУРИСТАМИ ПРИБЫЛ В КУРОРТ САЛАЛА В ОМАНЕ

Аэропорт города-курорта Салала на юге Омана принял первый чартерный рейс авиакомпании Nordwind с российскими туристами, сообщает во вторник оманское издание Times of Oman.

Пассажиры российского чартера получили в Салале торжественный прием в присутствии оманских официальных лиц и представителей СМИ, сообщает издание.

В текущем сезоне власти провинции Дофар, в которой находится второй крупнейший город Омана – Салала, рассчитывают принять 5400 туристов из России.

Ранен авиакомпания Nordwind получила у **Росавиаци**и разрешение на полеты в Салалу в количестве до двух рейсов в неделю.

Начиная с марта текущего года, россияне могут получить туристическую оманскую визу по прилету в страну или заблаговременно в режиме онлайн. С 28 октября ежедневные рейсы между Москвой и Оманом запускает авиакомпания Oman Air.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.16; ПОРШНЕВЫЕ ДВИГАТЕЛИ ДЛЯ БЕСПИЛОТНИКОВ И МАЛОЙ АВИАЦИИ ПОЯВЯТСЯ В РФ ЧЕРЕЗ 2-3 ГОДА – ЦИАМ

Отечественные поршневые двигатели для беспилотников и самолетов малой авиации появятся в России через два – три года, сообщил в интервью РИА Новости генеральный директор Центрального института авиационного моторостроения (ЦИАМ) им. П.И. Баранова Михаил Гордин.

В сентябре в рамках выставки «Гидроавиасалон-2018» между ЦИАМ и АО «УЗГА» (Уральский завод гражданской авиации) было подписано соглашение о возрождении производства отечественных поршневых двигателей для малой и учебно-тренировочной авиации.

«Думаю, что через два – три года. Это точно не десятилетие… Есть задел, по которому можно проводить опытно-конструкторские работы (ОКР). На все это нужно как раз до трех лет. Если говорить о каких-то новых научно-исследовательских работах, то это четыре – пять лет», – сказал Гордин.

По его словам, в настоящее время формируются технические задания на разработку конкретных типов двигателей, которые необходимо создавать. «У нас сейчас есть демонстратор двигателя небольшой мощности, и на его базе УЗГА планирует запускать ОКР, чтобы сделать сначала опытный, а потом уже серийный двигатель для воздушных судов малой авиации, прежде всего, для беспилотников», – уточнил гендиректор ЦИАМ.

Он добавил, что рассматриваются различные варианты – это будут как новые двигатели, так и модернизация существующих за счет применения новых конструкционных материалов и технологий, а также использования современных систем, обеспечивающих работу поршневого двигателя. Гордин также сообщил, что через два года может быть открыта в ОКР по созданию роторного поршневого двигателя мощностью порядка 200 л.с.

Поршневые двигатели отличаются малым удельным расходом топлива, что является преимуществом для беспилотников массой до тонны, которые, к примеру, осуществляют аэрофотосъемку и мониторинг. Еще одним большим преимуществом такой силовой установки является то, что час эксплуатации поршневого двигателя обходится дешевле, чем эксплуатационный час газотурбинного.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.16; СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОЙ ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЫ В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ ЗАВЕРШИТСЯ В 2021 ГОДУ

Строительство новой взлетно-посадочной полосы в аэропорту Благовещенска по плану должно завершиться в 2021 году, на этой неделе будет объявлен конкурс на определение подрядчика, сообщает правительство Амурской области.

Во вторник в правительстве области на совещании под председательством губернатора Василия Орлова обсудили пути развития авиационных перевозок в регионе, в том числе реконструкцию аэродромного комплекса «Игнатьево».

«Ею предусмотрено строительство взлетно-посадочной полосы – 2 с искусственным покрытием, комплексом зданий и сооружений в аэропорту Благовещенск с финансированием из федерального бюджета: 2019 год – 1,3 миллиарда рублей; 2020 год – 2,4 миллиарда рублей; 2021 год – 949,2 миллиона рублей, всего – 4,67 миллиарда рублей. Срок реализации 2019-2021 годы. Конкурс на определение подрядной организации должен быть объявлен уже на этой неделе», – говорится в сообщении.

Также на совещании присутствовали представители авиакомпании «Аврора», которая осуществляет 85% пассажирских авиаперевозок по Дальнему Востоку. Компания представила властям области свои предложения по развитию региональной авиации, в том числе по примеру Приморского края, где сеть региональных аэропортов находится в ведении местной администрации. Кроме того, авиакомпания предлагает внести предложения по изменению федерального законодательства, предусматривающего развитие и субсидирование авиации в регионах с труднодоступными населенными пунктами.

«Мы готовы рассмотреть эти предложения и вынести их на рассмотрение заместителя председателя правительства Российской Федерации Юрия Трутнева», – отметил Орлов.

Ранее Орлов сообщал, что область получит 4,67 миллиарда рублей по ФЦП «Развитие транспортной системы России» на строительство новой взлетно-посадочной линии аэропорта.

### КОММЕРСАНТ; ОЛЕГ РУБНИКОВИЧ; 2018.10.17; УПРАВЛЯЮЩЕГО «ТРАНСАЭРО» ЗАВЕЛИ НА ПОСАДКУ; В СКР СЧИТАЮТ, ЧТО ОН ПОМОГ ВЫВЕСТИ АКТИВЫ АВИАПЕРЕВОЗЧИКА И УНИЧТОЖИЛ ДОКУМЕНТЫ

Как считает Следственный комитет России (СКР), бывший арбитражный управляющий компании «Трансаэро» Михаил Котов мог быть причастен не только к выводу активов авиаперевозчика, но и к уничтожению его документов. Ущерб от действий господина Котова и его подельника – экс-гендиректора «Трансаэро» Александра Бурдина, скрывшегося за границу, следствие оценивает в 1,7 млрд руб. Если документы уничтожены, то как можно доказать вину, недоумевают защитники арестанта.

Ходатайствуя об аресте бывшего арбитражного управляющего «Трансаэро» Михаила Котова, следователь Московского межрегионального следственного управления на транспорте (ММСУТ) СКР привел в Мещанском райсуде стандартные основания: может скрыться, оказать давление на свидетелей, уничтожить доказательства по делу или иным образом воспрепятствовать расследованию. Также представитель СКР обратил внимание на то, что в течение нескольких месяцев фигурант находился в розыске. Защите убедить суд в необоснованности таких подозрений не удалось. Не помог и тот факт, что из-за границы их клиент вернулся, зная о том, что находится в розыске. Под стражей господин Котов пробудет как минимум до 15 декабря.

По данным “Ъ”, фигурантом уголовного дела по ч. 4 ст. 160 УК РФ (растрата в особо крупном размере) и ч. 2 ст. 201 УК РФ (злоупотребление полномочиями в коммерческой организации) господин Котов стал еще зимой 2018 года одновременно с бывшим гендиректором «Трансаэро» Александром Бурдиным.

Впрочем, вплоть до лета нынешнего года оба имели статус свидетелей. При этом экс-гендиректор, побывав в последний раз на допросе в феврале 2018 года, уехал на лечение за границу, где сейчас и находится. В итоге господина Бурдина объявили в международный розыск, и в августе того же года суд заочно его арестовал.

Ситуация с Михаилом Котовым, являвшимся в «Трансаэро» арбитражным управляющим с декабря 2015 по сентябрь 2017 года, по словам его представителей, выглядела как минимум странной. «Обвинение ему предъявили заочно 6 августа 2018 года, хотя он ни от кого не скрывался, находился в Москве, ходил на работу. А уже на следующий день объявили в розыск. Но обо всем этом господин Котов узнал, уже будучи в Италии, куда отправился 28 августа на отдых и лечение. Вернулся он в Москву в минувшую субботу и 15 октября пришел на допрос к следователю, где ему и объявили о задержании»,– рассказал собеседник “Ъ”. Он отметил, что с собой господин Котов принес две коробки документов, якобы доказывающих его непричастность к хищениям. По словам его адвоката, до предъявления заочного обвинения господина Котова к следователю ни разу не вызывали и не допрашивали даже в качестве свидетеля.

Отметим, что Михаил Котов хорошо известен среди арбитражных управляющих. С 1999 года участвовал более чем в 30 процедурах банкротства в отношении 20 предприятий. Среди них ОАО «АНК «Югранефть»«, ООО «НПО «Мостовик»«, ОАО «ИжАвто» и ОАО «Авиакомпания «Омскавиа»«.

Как считает следствие, Александр Бурдин и Михаил Котов, вступив в преступный сговор, в период с октября 2015 года по сентябрь 2017 года, злоупотребляя своими полномочиями, совершили ряд финансово-экономических сделок с целью хищения имущества «Трансаэро». В частности, в деле речь идет о продаже по заниженной стоимости 113 принадлежащих авиакомпании автомобилей, в том числе обслуживавших территории аэропортов, и иномарок, использовавшихся руководителями «Трансаэро». Кроме того, следствие полагает, что господа Бурдин и Котов слишком дорого арендовали склады, на которых хранилось авиаоборудование, запчасти, а также те самые 113 автомобилей. Например, считают в ММСУТ, 8 млн руб. из выплаченных «Трансаэро» за хранение своего имущества компании «Олимп», оказались на счетах, подконтрольных обвиняемым.

Также, по данным “Ъ”, Александру Бурдину и Михаилу Котову якобы вменяется уничтожение юридической базы документов «Трансаэро». Эту информацию “Ъ” подтвердил один из участвующих в деле защитников. «Как следствие намерено доказывать этот эпизод, я не понимаю, поскольку все документы были переданы конкурсному управляющему»,– отметил адвокат.

Защищающая господина Бурдина Елена Каменская заявила “Ъ”, что исключает какой-либо сговор своего клиента с Михаилом Котовым: «Его не было и быть не могло, тем более что следствие это никак и не конкретизирует. Насколько я знаю, Котов никоим образом не мог повлиять на принятое Бурдиным решение по той или иной сделке».

<https://www.kommersant.ru/doc/3772435>