**25 ОКТЯБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### КОММЕРСАНТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; 2018.10.24; АЛЕКСАНДР БЕГЛОВ ОБСУДИЛ С ГЛАВОЙ МИНТРАНСА СТРОИТЕЛЬСТВО ВОСТОЧНОГО СКОРОСТНОГО ДИАМЕТРА

Временно исполняющий обязанности губернатора Петербурга Александр Беглов и **министр транспорта** России Евгений **Дитрих** обсудили проект строительства в городе Восточного скоростного диаметра, который свяжет ЗСД и восточный участок КАД. Об этом сообщили в пресс-службе Смольного.

В ходе встречи, которая состоялась в Москве, в целом были подняты темы развития транспортной инфраструктуры Петербурга, а также необходимость дальнейшей разгрузки центра города и обеспечения транспортной доступности отдаленных районов. В ближайшее время для обсуждения конкретных вопросов в рамках реализации проекта ВСД решено провести дополнительное совещание.

Ранее “Ъ-СПб” писал, что Смольный намерен просить у федеральных властей дополнительного финансирования в размере около 310 млрд рублей по программе развития автомобильных дорог и улично-дорожной сети до 2024 года. Кроме этого, готовится обращение к правительству РФ о выделении 300 млрд руб. на объекты петербургского метро до 2031 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/3779543>

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.24; ПУТИН ПОРУЧИЛ СИНХРОНИЗИРОВАТЬ РАЗВИТИЕ УГОЛЬНЫХ ПОРТОВ ДФО СО ВТОРЫМ ЭТАПОМ БАМ-ТРАНССИБ

Президент РФ Владимир Путин поручил обеспечить синхронизацию проектов по развитию на территории Дальневосточного федерального округа (ДФО) портовой инфраструктуры по перевалке угля с реализацией второго этапа модернизации Байкало-Амурской (БАМа) и Транссибирской (Транссиб) магистралей, сообщается на сайте президента.

Президент дал такие поручения по итогам заседания президиума Государственного совета, состоявшегося 10 сентября 2018 года.

«… обеспечить совместно с органами государственной власти субъектов РФ синхронизацию проектов по развитию на территории Дальневосточного федерального округа портовой инфраструктуры по перевалке угля с реализацией второго этапа модернизации БАМа и Транссиба и контроль за сроками ввода в эксплуатацию портовой инфраструктуры», – говорится в опубликованном в среду поручении.

Кабмин должен представить доклад до 1 февраля 2019 года, далее – раз в полгода.

Модернизация БАМа и Транссиба – один из крупнейших инфраструктурных проектов в современной истории РФ. Проект модернизации БАМа и Транссиба разделен на две части: первый – до 2020 года, второй этап – это 2020-2025 годы. Стоимость первого этапа, который сейчас реализуют РЖД, оценивается в 562,4 миллиарда рублей. Гендиректор РЖД Олег Белозеров на одном из совещаний у Путина отмечал, что развитие инфраструктуры Восточного полигона (БАМ-Транссиб) является приоритетным направлением для компании.

Путин в послании Федеральному собранию говорил, что за шесть лет в полтора раза, до 180 миллионов тонн, должна вырасти пропускная способность БАМа и Транссиба. Эти же параметры закреплены в его майском указе. РЖД оценивали инвестиции во второй этап развития БАМа и Транссиба с такими параметрами в 492 миллиарда рублей. Белозеров позднее говорил, что инвестиции в модернизацию БАМа и Транссиба до 2025 года оцениваются в 696 миллиардов рублей.

### ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА МУХАМЕТШИНА; 2018.10.24; ГОСДУМА ХОЧЕТ ЭФФЕКТИВНЕЕ КОНТРОЛИРОВАТЬ РАБОТУ ПРАВИТЕЛЬСТВА; ДЕПУТАТЫ ОЦЕНЯТ ИСПОЛНЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ И ГОСУДАРСТВЕННЫХ ПРОГРАММ

Депутаты должны усилить контроль над реализацией нацпроектов и госпрограмм, заявил в среду в ходе обсуждения проекта федерального бюджета – 2019 председатель Госдумы Вячеслав Володин, призвав коллег «пересмотреть отношение к такому очень важному вопросу, как парламентский контроль за исполнением бюджета». Профильные комитеты в этих вопросах недорабатывают, добавил он и предложил возложить такие обязанности на комитет по контролю и регламенту, который должен будет при заслушивании в Думе министров и вице-премьеров «давать оценку реализации нацпроектов и госпрограмм в разрезе того или другого министерства». Присутствовавший на заседании первый вице-премьер – министр финансов Антон Силуанов заявил, что «безусловно» поддерживает предложенные меры.

С момента избрания первой Думы в 1993 г. комитет по регламенту занимался в основном техническими и организационными проблемами (график работы, полномочия депутатов, поправки в регламент). Но за последний год он получил ряд полномочий, находившихся ранее в компетенции ключевого думского комитета по госстроительству и законодательству, в частности касающихся вопросов избирательного законодательства, парламентского контроля и взаимодействия со Счетной палатой. Возглавляет комитет по регламенту близкая к Володину Ольга Савастьянова – член центрального штаба Общероссийского народного фронта.

В комитете новое расширение его полномочий горячо поддержали. Если в советское время депутаты встречались с народом, получали наказы, вносили законы и назначали исполнителей, которые делали то, что нужно людям, то сейчас для исполнительной власти народ не является тем, ради кого она живет, возмущается член комитета Владимир Поздняков (КПРФ): «Исполнительная власть готовит под себя депутатский корпус, который послушно жмет на кнопки. Но депутаты находятся близко к народу, который начинает выражать недовольство. Володин – тонкий политик, он это улавливает. И говорит, что Дума должна контролировать госпрограммы хотя бы таким образом, хотя бы популистски. Но это уже что-то». Комитету по регламенту добавляют полномочий и контроль за выполнением госпрограмм – следующий шаг, согласен коммунист: «Володин обеспокоен авторитетом Думы, которая, принимая законы, не имеет права контролировать ничего из того, что принимает, а все контролирует исполнительная власть. Хотя бы об этом заговорили».

Это просто пыль в глаза и имитация бурной деятельности, возражает коммунист Николай Коломейцев: «Когда вы что-то создаете и понимаете, зачем это делаете, – это один вопрос. А когда комитет создается под функцию и для исполнения какого-то [будущего] дела – это другое. Как можно контролировать то, чего еще нет? Они сначала рассказывали о программно-целевом планировании, потом говорят, что деньги не осваиваются». Есть профильные комитеты, для которых контроль над той или иной сферой их прямая обязанность, подчеркивает депутат: «Аграрный комитет должен контролировать свои вопросы, комитет по здравоохранению – свои. Вы не можете быть профессионалом во всем, а у семи нянек дитя без глазу».

Раз Дума заявляет приоритетом усиление контроля за реализацией госпрограмм, то вполне логично и более активное подключение к этому именно комитета по регламенту, который ведет темы парламентского контроля и взаимодействия со Счетной палатой, полагает руководитель близкого к Госдуме фонда ИСЭПИ Дмитрий Бадовский: «Сама же новая модель совместной работы парламента и правительства по реализации госпрограмм связана с тем, что в начале октября президент Путин поставил перед кабинетом министров задачу вместе с депутатами максимально увязать приоритеты бюджетной политики и эффективность расходов с достижением целевых ориентиров нацпроектов».

Комитет по регламенту всегда был процедурным и то, что ему пытаются придать содержательный смысл, выглядит странно – как надувание какой-то структуры и попытка оправдания собственного существования, говорит эксперт Московского центра Карнеги Андрей Колесников: «Все это внутреннее дело самой Госдумы – этакое суперминистерство внутри министерства по управлению депутатами. Должен же быть первый отдел, который занимается контролем». Сейчас контроль за бюджетными расходами стал самым важным направлением государственной деятельности, добавляет эксперт: «Есть [вице-премьер] Татьяна Голикова, есть Счетная палата, Минфин, и все контролируют расходование средств. Госдума включилась в эту гонку контролеров».

<https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2018/10/24/784631-gosduma-hochet-effektivnee-kontrolirovat-rabotu-pravitelstva>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.24; СТРОИТЕЛИ ПОДНЯЛИ СЪЕХАВШИЙ В ВОДУ ПРОЛЕТ КРЫМСКОГО МОСТА

Строители извлекли из воды один из пролетов строящейся железнодорожной части моста через Керченский пролив, который в начале октября накренился и упал в акваторию на мелководье, сообщил информационный центр «Крымский мост» в среду.

«Металлический элемент пролета на прошлой неделе был разрезан на пять частей, поднят плавкраном и вывезен на складскую площадку», - говорится в пресс-релизе.

Ожидается, что в ближайшее время завод-производитель поставит новую металлоконструкцию.

Как сообщалось, инцидент случился на морском участке строительства моста между Тузлинской косой и одноименным островом в процессе опускания пролета на опоры.

Предполагается, что это произошло в результате технической неисправности одной из домкратных систем. Никто из строителей не пострадал.

Нештатная ситуация не повлияет на сроки реализации проекта в целом. «По графику работы с надвижкой пролетов на морских участках планируется завершить в первом квартале 2019 года - к весне пролеты на участке между косой и островом Тузла будут выполнены в полном объеме. Ввод железнодорожного моста в эксплуатацию - декабрь 2019 года», - заявлял инфоцентр.

Крымский мост протяженностью 19 км стал самым длинным в России. Движение легковых автомобилей и автобусов по нему открыли 16 мая 2018 года, грузовики поехали с 1 октября.

Стоимость моста, генподрядчиком строительства которого является компания «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга, составляет порядка 228 млрд рублей.

### ИЗВЕСТИЯ; АНЖЕЛИНА ГРИГОРЯН; 2018.10.25; СЧАСТЛИВЫЕ ЧАСЫ: ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ ХОТЯТ УДЕШЕВИТЬ В ДНЕВНОЕ ВРЕМЯ; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ РАЗРЕШИТЬ РЕГИОНАМ ВАРЬИРОВАТЬ ТАРИФЫ НА ПРОЕЗД В ТЕЧЕНИЕ СУТОК

В метро, автобусах и другом общественном транспорте могут появиться динамические тарифы, при которых проезд станет дешевле днем и дороже в часы пик. Такое предложение выдвинул **Минтранс**, рассказали «Известиям» в самом ведомстве.

Конкретные параметры изменений тарифов пока не определены. Эксперты считают, что наибольший экономический эффект может принести снижение тарифов в дневные часы. Оно позволит пенсионерам, домохозяйкам и работникам с гибким графиком экономить, а городским властям – решить проблему полупустого дневного транспорта и частично «разгрузить» его утром и вечером.

Предложение об «использовании динамически регулируемых тарифов для управления пиками пассажиропотоков» будет направлено в правительство в числе мер по развитию городского транспорта. Если кабмин одобрит инициативу, ее воплощением в жизнь займутся региональные и муниципальные власти (именно они устанавливают тарифы на проезд в городских автобусах, троллейбусах, трамваях и на других видах транспорта) в 2019–2025 годах. В **Минтрансе** не смогли уточнить детали реализации идеи.

В дневные часы общественный транспорт в городах часто остается полупустым, и снижение на это время цен помогло бы изменить ситуацию. Это позволит многим гражданам перенести поездки с часов пик на более свободные, полагает председатель межрегионального профсоюза работников общественного транспорта Юрий Дашков. Это справедливо, например, для пенсионеров (после монетизации льгот им необходимо оплачивать проезд) и других социально незащищенных категорий.

Сейчас 70–80% всех пассажиров пользуются общественным транспортом именно в часы пик, отметил эксперт Национального экспертного совета по обучению и тестированию водителей Александр Лыткин. По его словам, если местные власти будут повышать тарифы на этот период, во избежание недовольства горожан им придется предложить более комфортные условия, например более плотный график движения автобусов и трамваев.

И всё же на повышение тарифов большинство губернаторов вряд ли пойдут, ведь это политически сложное решение, полагает эксперт. По его мнению, получив право на динамический тариф, власти на местах скорее будут склонны снижать цену проезда в дневные часы.

Использование динамических тарифов является мировой практикой, отметил член совета по взаимодействию с институтами гражданского общества при Совете Федерации Евгений Корчаго. Такая схема оплаты проезда работает, например, в общественном транспорте Лондона. В часы пик (с 6:30 до 9:30 и с 16:00 до 19:00 в будние дни) проезд стоит £8,40 (около 712 рублей), в остальное время – £7 (592 рубля), то есть на 17% дешевле. Если перевести это на наши реалии, то, например, в Волгограде при базовой цене проезда в 20 рублей дневная скидка могла бы составить 3–4 рубля.

В аппарате вице-премьера **Максима Акимова** воздержались от комментариев, поскольку еще не ознакомились с инициативой.

В департаменте транспорта Москвы, правительствах Санкт-Петербурга и Свердловской области также оперативно не ответили на запрос «Известий».

<https://iz.ru/803780/anzhelina-grigorian/schastlivye-chasy-gorodskoi-transport-khotiat-udeshevit-v-dnevnoe-vremia>

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2018.10.24; ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ НАЗЕМНЫМ ТРАНСПОРТОМ ПО ГОСКОНТРАКТУ ОСВОБОДЯТ ОТ НДС

В России будут освобождены от уплаты НДС услуги по перевозке пассажиров автомобильным и городским наземным транспортом по регулируемым тарифам на основании государственного или муниципального контракта. Соответствующие поправки 24 октября одобрил Совет Федерации.

Как напомнил заместитель председателя Комитета Совфеда по бюджету и финансовым рынкам Андрей Епишин, сейчас в законодательстве указано, что налогообложению не подлежат услуги по перевозке пассажиров городским и пригородным транспортом общего пользования по единым тарифам с предоставлением всех льгот на проезд. Для услуг по перевозке пассажиров и багажа на основании государственного или муниципального контракта освобождение от НДС не предусмотрено.

До принятия в 2015 году закона об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом эти перевозки по регулируемым тарифам осуществлялись с помощью размещения заказов и на условиях предоставления перевозчикам субсидий.

Такая правовая коллизия приводит к необоснованному завышению ежемесячных бюджетных расходов в размере НДС, который платят исполнители госконтрактов, который не был предусмотрен, а в настоящее время включается в цену госконтрактов.

<https://www.pnp.ru/politics/passazhirskie-perevozki-nazemnym-transportom-po-goskontraktu-osvobodyat-ot-nds.html>

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2018.10.24; ШТРАФ ЗА ЕЗДУ АВТОБУСА БЕЗ ЛИЦЕНЗИИ СОСТАВИТ 50 ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ

Скоро ни один автобус, масса которого превышает 3500 кг, не сможет выйти в рейс, если не обладает лицензией и не оборудован тахографом.

Такой закон был одобрен 24 октября на пленарном заседании Совета Федерации.

Представляя документ коллегам, член Комитета Совета Федерации по экономической политике Юрий Фёдоров объяснил, что тахографы будут отслеживать информацию о скорости и маршруте движения транспортных средств и о режиме труда и отдыха водителей. Проверять работу устройств и их показатели будут должностные лица органов государственного надзора.

При обязательном лицензировании заказных перевозок водители будут обязаны ежедневно проходить медицинское обследование и соблюдать график движения.

Теперь все юридические лица и индивидуальные предприниматели, занимающиеся перевозками пассажиров, обязаны получить лицензию в течение 120 дней с момента вступления закона в силу.

За отсутствие лицензии будут введены штрафы. Физлица, то есть водители, должны будут заплатить 2-2,5 тысячи рублей, их начальство будет вынуждено отдать 4-5 тысяч рублей, а юрлица – от 40 до 50 тысяч рублей.

<https://www.pnp.ru/politics/shtraf-za-ezdu-avtobusa-bez-licenzii-sostavit-50-tysyach-rubley.html>

### ТАСС; 2018.10.24; В ГИБДД УВЕРЕНЫ, ЧТО ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ АВТОБУСОВ ИЗМЕНИТ СИТУАЦИЮ НА РОССИЙСКИХ ДОРОГАХ

Госавтоинспекция России считает, что обязательное лицензирование автобусов вместимостью более семи мест приведет к снижению аварийности на дорогах. Об этом ТАСС сообщил замглавы ГИБДД Владимир Кузин.

«Совет Федерации в ближайшее время рассмотрит принятый Госдумой в третьем чтении законопроект по лицензированию. То есть вся перевозочная деятельность автобусов вместимостью более семи мест будет подлежать лицензированию. И значит, что все «серые» перевозчики, которые стремятся заработать на перевозках и не относятся должным образом к техническому состоянию, к медицинскому состоянию водительского состава, будут четко выверять свои действия. Мы долго боролись за этот закон, прошло очень много времени, будем надеяться, что он серьезно изменит ситуацию на дорогах», - сказал он.

9 октября Госдума приняла в третьем окончательном чтении законопроект по лицензированию автобусов. Эта мера не коснется лишь перевозок, выполняемых автобусами пожарной охраны, скорой медицинской помощи, полиции, аварийно- спасательных служб, военной автомобильной инспекции, ФСБ, ФСО, Вооруженных Сил, Росгвардии, Следственного комитета, а также в отношении перевозок, выполняемых автобусами без использования автомобильных дорог общего пользования.

В России за последнее время участились ДТП с участием автобусов, в которых гибнут люди. Только в текущем месяце произошло две крупные аварии. 5 октября на 24-м км автодороги Тверь - Ржев неподалеку от деревни Некрасово водитель микроавтобуса «Форд Транзит» столкнулся с автобусом «Лиаз»; в результате аварии погибли 13 человек, трое госпитализированы. 11 октября на 647-м км трассы М7 в Чувашии столкнулись микроавтобус и самосвал, погибли 11 человек, госпитализированы шесть пассажиров микроавтобуса, травмы получили также водители микроавтобуса и самосвала.

<https://tass.ru/obschestvo/5712040>

### RNS; 2018.10.24; ДЕПТРАНС МОСКВЫ ПРЕДЛОЖИЛ ЗАПРЕТИТЬ АГРЕГАТОРАМ ТАКСИ РЕГУЛИРОВАТЬ ТАРИФЫ

Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы предложил определить правовой статус агрегаторов такси и запретить им регулировать тарифы, сообщил заместитель руководителя департамента транспорта города Дмитрий Пронин.

«Предлагается определить и правовой статус агрегаторов и ввести их правовое регулирование в рамках транспортного законодательства. Например, законодательно запретить агрегаторам регулировать тарифы за проезд пассажиров. Таксомоторные компании и ИП должны направлять свое тарифное меню агрегаторам, а те, в свою очередь, размещать их в свободном доступе», – говорится в сообщении Дептранса.

По мнению Пронина, пассажир должен иметь выбор тарифа такси.

«У пассажира должна быть возможность выбора из общего меню агрегатора тарифа на перевозку или компании», – сказал Пронин. Его слова приводит Дептранс.

Также ведомстве поддержали идею работы таксистов исключительно с российскими правами.

«Мы выступаем за то, чтобы все водители такси в городе работали, используя наши национальные права. Если человек хочет работать на дорогах Москвы, он должен сдать экзамены, чтобы знать детали, особенности российского законодательства в области дорожного движения», – отметил Пронин.

Кроме того, он предложил жестче контролировать график работы и здоровье тех, кто отвечает за безопасную перевозку пассажиров, и не допускать переработок.

<https://rns.online/transport/Deptrans-Moskvi-predlozhil-zapretit-agregatoram-taksi-regulirovat-tarifi-2018-10-24/>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3779610>

### ТАСС; 2018.10.24; МОСКВА ПРИОБРЕТЕТ 6 ТЫС. ЕДИНИЦ ГОРОДСКОГО НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА ЗА 5 ЛЕТ

Автопарк Мосгортранса в ближайшие 5 лет пополнится 6 тысячами единиц подвижного состава. Об этом сообщил журналистам заммэра Москвы Максим Ликсутов.

«С 2010 года мы купили 9,6 тыс. автобусов, трамваев и электробусов. В ближайшие пять лет купим еще около 6 тысяч», - сказал он, выступая в рамках Международного автобусного салона Busworld.

Новый транспорт будет соответствовать всем самым современным требованиям комфорта, безопасности и надежности. Он будет оборудован двигателем экологического класса «Евро-5», системами видеонаблюдения и климат-контроля. Новые машины также будут полностью приспособлены для проезда маломобильных граждан, оснащены аппарелями и креплениями для инвалидных кресел.

Международный автобусный салон Busworld проходит с 23 по 25 октября в МВЦ «Крокус Экспо». В 2018 году мероприятие разместилось на общей площади свыше 4,3 тыс. кв. м, в салоне принимают участие более 100 отечественных и зарубежных компаний - производителей автобусов, комплектующих и запасных частей, шин, смазочных материалов, инструментов и ремонтного оборудования. Выставка проводится с 1971 года.

<https://tass.ru/obschestvo/5714460>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.10.24; К 2020 ГОДУ ЧИСЛО «КАМЕР СКОРОСТИ» НА ТРАССАХ ВЫРАСТЕТ ПОЧТИ ДО 2 ТЫСЯЧ

К 2020 году на трассах общего пользования будет около двух тысяч комплексов фото-видеофиксации и предупреждающих водителей знаков о том, что на участке трассы работает камера, которая измеряет скорость. Об этом сообщили в **Росавтодор**е. Сейчас на федеральный автодорогах установлен 851 комплекс видеофиксации. Еще тысяча появится на дорогах федерального и регионального значения к 2020 году.

Обустройство сети автомобильных дорог комплексами фото-видеофиксации нарушений правил дорожного движения - одна из мер при решении приоритетной задачи по обеспечению безопасности движения. Их устанавливают на аварийно-опасных участках за счет федеральных средств. Одна из главных целей данных мер - предупреждение нарушений правил дорожного движения и контроль скоростного режима.

Наряду с обустройством дорог камерами фото-видеофиксации в целях повышения безопасности движения федеральные дорожники продолжают работу по возведению надземных пешеходных переходов, установке разделительного барьерного и пешеходного ограждения, светофорных объектов, а также метеостанций и пунктов учета интенсивности движения.

<https://rg.ru/2018/10/24/k-2020-godu-chislo-kamer-skorosti-na-trassah-vyrastet-do-tysiachi.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЯН ГРИНЕВИЧ; 2018.10.24; ПОТЕРПИТЕ ЕЩЕ НЕМНОГО; ОТКРЫТИЕ ТРЕХ НОВЫХ СТАНЦИЙ ФРУНЗЕНСКОГО РАДИУСА МЕТРО ОТКЛАДЫВАЕТСЯ

Как стало известно, финансирование строительства трех новых станций метрополитена «Проспект Славы», «Дунайская» и «Шушары» перенесено на 2019 год.

- По информации комитета по развитию транспортной инфраструктуры, сроки строительства трех новых станций метрополитена и депо «Южного» пока не сдвигаются. Но в то же время, как считают наши коллеги, будет очень сложно в течение нескольких дней завершить приемку всех работ. Ждем переноса на следующий год, - заявил председатель комитета финансов Алексей Корабельников на заседании бюджетно-финансового комитета Заксобрания.

Тем временем именно бюджетно-финансовый комитет Законодательного собрания утвердил поправки врио губернатора Петербурга в городской бюджет. Согласно им подрядчик получит дополнительное финансирование на строительство станций метро «Проспект Славы», «Дунайская» и «Южная» в размере 4,2 миллиарда рублей, из которых 3,2 миллиарда выделят только в 2019 году.

Напомним, что по контракту строительство перечисленных станций Фрунзенского радиуса должно быть завершено до 20 декабря 2018 года. Сейчас договор продлен до 31 мая 2019 года, как утверждают эксперты, «в связи с необходимостью завершения в полном объеме финансовых взаиморасчетов между заказчиком и подрядной организацией».

Фрунзенский радиус - южный участок Фрунзенско-Приморской пятой линии метрополитена, который проходит вдоль улицы Бухарестской в Купчино. Продолжением Фрунзенского радиуса должны стать три новые станции метро, а также электродепо «Южное». Пропускная способность участка линии будет составлять сорок пар поездов в час, суточный объем перевозок на первый период эксплуатации составит 997 тысяч пассажиров. Также новые станции Фрунзенского радиуса помогут разгрузить вторую Московско-Петроградскую линию метрополитена. Наиболее актуальна эта ветка для жителей стремительно растущего поселка Шушары, в котором живет порядка 70 тысяч человек.

Сегодня на выезде из поселка в час пик жители нередко стоят в пробках. Правда, проектировщики метро при выборе места расположения станции больше рассчитывали не на жителей поселка, а на работников автозаводов, расположенных неподалеку, - жилая часть поселка останется отрезанной от метрополитена огромной промышленной зоной и автомагистралью. Однако даже неудачное расположение станции стало бы большим подспорьем жителям Шушар, которым уже предлагали «немного потерпеть», как и в этот раз. Более удачным, полагают эксперты, может стать проект строительства линии скоростного трамвая от Купчино через Шушары до Славянки. Его предстоит возвести самое большое за 4 года. Дотянуть линию непосредственно до Славянки предстоит максимум за 5 лет. Конечно, если деньги будут. .

Тем временем

На новых станциях Фрунзенского радиуса упростили художественное оформление. Это позволило сэкономить при завершении строительства объектов ветки 64 миллиона рублей. На станции метро «Шушары» вместо витражей будет остекление, на «Дунайской» площадь художественного обрамления будет меньше, чем изначально планировалось. В настоящее время на новых станциях фиолетовой ветки ведутся отделочные работы.

<https://rg.ru/2018/10/24/reg-szfo/v-peterburge-opiat-perenesli-sroki-sdachi-frunzenskogo-radiusa-metro.html>

### ТАСС; 2018.10.24; «Ъ»: ТРАССУ «САРАТОВ-ТАМБОВ» ПЕРЕДАДУТ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ

Саратовская область смогла добиться передачи трассы «Саратов-Ртищево-Тамбов» в федеральную собственность, сообщает газета «Коммерсантъ».

По словам губернатора Саратовской области Валерия Радаева, передача дороги в федеральную собственность позволит привести ее в нормативное состояние за счет федеральных средств, в то время как деньги областного бюджета пойдут на направления, имеющие «огромное значение» для местных жителей.

По данным **министерства транспорта** и дорожного хозяйства Саратовской области, на содержание трассы «Саратов-Ртищево-Тамбов» необходимо около 400 млн рублей в год, а стоимость приведения ее в нормативное состояние оценивается в порядка 4 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/5712511>

### ТАСС; 2018.10.24; ДУБЛЕР КАЛУЖСКОГО ШОССЕ МОЖЕТ СТАТЬ ПЛАТНЫМ

Власти Москвы рассматривают вариант ввода платного проезда по дублеру Калужского шоссе, по которому без светофоров можно будет доехать от МКАДа до ЦКАДа. Об этом сообщил журналистам в среду руководитель департамента развития новых территорий города Москвы Владимир Жидкин.

«Согласно генплану, планируется строительство дублера Калужского шоссе, который вообще будет без светофоров, и по нему можно добраться прямо до ЦКАДа. Пока мы не знаем будет ли он платный, это покажет моделирование. Если на том этапе нам будет целесообразно сделать его платным, тем более если рядом Калужское шоссе, то почему бы не построить его платным, при наличии такой качественной дороги, которая уже есть?» - сказал Жидкин.

Ранее заммэра столицы Марат Хуснуллин сообщал, что реконструкция участка Калужского шоссе в Москве до Центральной автомобильной дороги (ЦКАД) завершится до конца 2018 года.

Реконструкция Калужского шоссе ведется на участке от МКАДа до границ Москвы (с 20 по 49 км). Работы предполагают расширение трассы до четырех-пяти полос в каждом направлении и организацию безопасного бессветофорного движения личного и общественного транспорта. Планируется, что пропускная способность трассы вырастет на 20-25%.

В сентябре 2016 года была завершена реконструкция первого участка Калужского шоссе от МКАДа до поворота на Коммунарку длиной 3,7 км. Был построен мост через реку Сосенка и эстакада съезда с шоссе в районе деревни Сосенки. В рамках второго этапа был введен в эксплуатацию участок Калужского шоссе в обход деревни Сосенки. Его длина составляет 4,5 км, ширина - по четыре полосы в каждом направлении, включая выделенную полосу для общественного транспорта.

<https://tass.ru/moskva/5713015>

### ТАСС; 2018.10.24; ВЛАСТИ УФЫ СООБЩИЛИ ОБ ОТСУТСТВИИ ПЕРЕБОЕВ В ДВИЖЕНИИ ПОСЛЕ ТРАНСПОРТНОГО КОЛЛАПСА

Перебоев в движении общественного транспорта в Уфе, где накануне отказ некоторых перевозчиков выйти на маршруты создал неудобства для жителей, уже не наблюдается. Об этом говорится в распространенном в среду сообщении пресс-службы мэрии города.

Некоторые автоперевозчики, которые не имеют договоров с уфимской администрацией на осуществление пассажирских перевозок, 23 октября не вышли в рейсы из-за участившихся проверок сотрудниками ГИБДД и арестов транспортных средств. Исполняющий обязанности мэра Уфы Салават Хусаинов сообщил, что в результате в городе наблюдался «транспортный коллапс». Меры борьбы с нелегальными коммерческими перевозчиками усилены по поручению врио главы Башкирии Радия Хабирова.

«Ситуация, сложившаяся 23 октября в Уфе с общественным транспортом, стабилизируется. В настоящее время ведется постоянный мониторинг ситуации за состоянием пассажирских перевозок. 24 октября с 5:00 организовано дежурство глав районных администраций города и их первых заместителей. Они проинспектировали наиболее загруженные остановочные пункты, перебоев с транспортом не наблюдалось», - отметили в пресс-службе.

В мэрии Уфы рассказали ТАСС, что одной из причин оперативного решения проблемы стало эффективное «взаимодействие с официальными перевозчиками, в том числе крупнейшего транспортного предприятия в Башкирии «Башавтотранс». «Мониторинг ситуации с перевозками пассажиров будет идти в течение всего дня, эта тема на особом контроле», - добавил собеседник агентства.

Врио главы Башкирии Радий Хабиров 22 октября на заседании правительства региона поручил решить в Уфе проблему нелегальных перевозок, назвав сложившуюся в Уфе ситуацию «критической», а также призвал поработать над обновлением автопарка.

Ранее глава госкомитета Башкирии по транспорту и дорожному хозяйству Тимур Мухаметьянов сообщал, что из 3232 единиц подвижного состава в Уфе 2682 автобусов - малого класса, в том числе 1300 - нелегальных перевозчиков. По его словам, до 31 декабря 2019 года будут реализованы мероприятия дорожной карты, которые включают приобретение 150 автобусов большей вместимости, внедрение единой транспортной карты и безналичного расчета, единого стиля оформления подвижного состава, определение оператора по закупке услуг транспортного обслуживания населения, корректировку маршрутов.

<https://tass.ru/v-strane/5711837>

### ТАСС; 2018.10.24; ЧЕТЫРЕ ЧЕЛОВЕКА ПОСТРАДАЛИ В ДТП С АВТОБУСОМ В АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ

Четыре человека, по предварительным данным, пострадали в среду в ДТП с рейсовым автобусом в Амурской области, сообщили ТАСС в пресс-службе регионального управления МВД.

Ранее сообщалось, что пострадали два пассажира. При этом всего в автобусе находились семь человек.

«Предварительно, причиной ДТП стала внезапно возникшая неисправность рулевой колонки автобуса. По предварительным данным, травмы получили четыре пассажира», - сказали в пресс-службе.

<https://tass.ru/proisshestviya/5711496>

### ТАСС; 2018.10.24; АВТОБУС И «ГАЗЕЛЬ» СТОЛКНУЛИСЬ НА ТРАССЕ ВО ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ

Автобус с пассажирами и «Газель» столкнулись на трассе М-7 «Волга» в Судогодском районе Владимирской области, в результате аварии пострадали два человека, один из них госпитализирован. Об этом сообщили в среду ТАСС в пресс-службе УМВД по Владимирской области.

«По предварительным данным, в 01:35 мск на 183-м км трассы М-7 «Волга» в Судогодском районе произошло столкновение автобуса, который занимается частным извозом, с «Газелью». По предварительной информации, водитель «Газели» не выбрал безопасное расстояние до впереди идущего автобуса и въехал в него. В результате пострадал водитель «Газели» 1980 года рождения и один пассажир автобуса, которому помощь была оказана на месте», - уточнили в полиции.

В пресс-службе также отметили, что в момент ДТП в автобусе находились 24 человека.

По данным ГУ МЧС по Владимирской области, в ликвидации последствий ДТП принимали участие 14 человек, пять единиц техники.

В пресс-службе Поволжского государственного технического технологического университета (Йошкар-Ола), студенты и преподаватели которого находились в автобусе, ТАСС сообщили, что учащиеся и представители вуза ехали в Москву на экскурсию на международную выставку «Лесдревмаш-2018». «В автобусе ехали наши - 26 человек, то есть 15 студентов и девять преподавателей, плюс два водителя», - уточнили в пресс-службе вуза, добавив, что учащиеся и преподаватели не пострадали, после ДТП они добираются до Москвы на попутном транспорте.

<https://tass.ru/proisshestviya/5711810>

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2018.10.25; РАСХОДЫ РАЗЛОЖИЛИ ПО ВАГОНАМ; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ХОТЯТ ОТ КЛИЕНТОВ ВСЕ БОЛЬШЕ

Дискуссия вокруг сохранения на семь лет экспортной надбавки к тарифу ОАО РЖД, которая может стоить клиентам монополии 250 млрд руб., выходит на правительственный уровень. Долгосрочную программу ОАО РЖД до 2025 года, на которую и нужны средства, 25 октября будут обсуждать у вице-премьера **Максима Акимова**, а на следующей неделе – у премьера Дмитрия Медведева. Но это не единственные дополнительные расходы, грозящие грузоотправителям. По данным “Ъ”, обсуждается рост тарифа на порожний пробег всех видов вагонов на 6%, что принесет ОАО РЖД еще 60–70 млрд руб.

Источник “Ъ” в правительстве рассказал, что на 25 октября намечено обсуждение у вице-премьера **Максима Акимова** долгосрочной программы развития (ДПР) ОАО РЖД до 2025 года. Участники рынка полагают, что будет поднят вопрос сохранения экспортной надбавки к тарифу в 8% для всех грузов, кроме нефтепродуктов и алюминия, до 2025 года. Окончательное решение, говорят два собеседника “Ъ”, может быть принято на совещании у премьера Дмитрия Медведева, которое стоит в графике на 29 октября. В аппарате вице-премьера ситуацию не комментируют.

ОАО РЖД объявило о наличии в ДПР серьезного дефицита в начале октября (см. “Ъ” от 5 октября). Монополия заявила, что часть дыры хочет закрыть за счет сохранения экспортной надбавки в 8%, которую исходно планировалось отменить с 2019 года. Сначала речь шла о продлении только на 2019 год, потом на 2019–2021 годы, а в финале – до 2025 года (см. “Ъ” от 19 октября). В опубликованном проекте тарифного приказа ФАС надбавку планируется закрепить, обнулив лишь для алюминия и нефтепродуктов и снизив до 5,4% для экспорта автомобилей. По расчетам потребителей, рассказал источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, общие потери основных промышленных холдингов от закрепления экспортной надбавки до 2025 года могут составить 253 млрд руб.

Более половины суммы придется на угольную отрасль – 130 млрд руб. Но пострадают и экспортеры черных металлов (37 млрд руб.), производители удобрений (24 млрд руб.), экспортеры леса (19 млрд руб.), химикатов (более 12 млрд руб.) и зерна (10 млрд руб.), производители руд черных и цветных металлов (4 млрд и 1 млрд руб. соответственно), кокса (более 2 млрд руб.), компании цветной металлургии (1 млрд руб.). По крупнейшим холдингам затраты распределятся так: СУЭК – 27 млрд руб., «Кузбассразрезуголь» – 20 млрд руб., СДС – 17 млрд руб., Evraz – 16 млрд руб., «Сибантрацит» и «Уралхим» – по 8 млрд. руб., «Мечел» – 7 млрд руб., КТК и ММК – по 6 млрд руб.

Но этим расходы грузоотправителей не ограничатся. Один из источников “Ъ” говорит, что еще около 67 млрд руб. монополия планирует получить за счет повышения на 6% тарифа на порожний пробег. Ранее как альтернатива предлагалась отмена специальных тарифных схем на порожний пробег инновационных вагонов. Ее поддержала ФАС, а совет потребителей ОАО РЖД не пришел к консенсусу. В монополии “Ъ” пояснили, что с ФАС «обсуждалось изменение уровня тарифа на порожний пробег в целях оптимизации последнего и повышения эффективности работы железнодорожного транспорта». В ФАС от комментариев отказались.

Источник в одном из промышленных холдингов отмечает, что финансовый результат ОАО РЖД улучшается год от года: чистая прибыль в январе–июне выросла на 21%, до 64,8 млрд руб., рентабельность по EBITDA достигла 25%. Рост целевой рентабельности в ДПР (до 32,7%) также свидетельствует об устойчивом финансовом положении компании. Это исключает необходимость продления экспортной надбавки, считает собеседник “Ъ”. Он добавляет, что в ДПР указаны крупные дополнительные резервы – 880 млрд руб., которые ОАО РЖД планирует сэкономить при смягчении требований законодательства о транспортной безопасности, но финансовая модель их не учитывает.

Другой источник “Ъ” подчеркивает, что Совет потребителей уже согласовал сохранение экспортной надбавки, но этим стоит ограничиться: 60–70 млрд руб. в семилетней перспективе на фоне 2 трлн финансовой бреши, о которой говорит ОАО РЖД, и годовой выручке холдинга в 1,8 трлн «выглядит не очень существенно». Собеседник “Ъ” добавляет, что от повышения тарифа проиграют в первую очередь угольщики, а учитывая, что и экспортная надбавка в основном падает на них, обременение отрасли выглядит избыточным. Возмущение экспортеров понятно, отмечает другой источник “Ъ”, однако на плечи ОАО РЖД легли майские указы президента с высокими требованиями к развитию инфраструктуры без источников финансирования проектов.

<https://www.kommersant.ru/doc/3779720>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.24; ФАС ГОТОВА НА ПЕРЕСЧЕТ ТАРИФОВ ПО ЗАКУПАЕМЫМ РЖД ГРУЗАМ ПРИ РОСТЕ ЦЕН НА НИХ ВЫШЕ ПРОГНОЗА

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ включила в проект приказа об индексации грузовых железнодорожных тарифов (в 2019-2025 гг.) положение о том, что размер повышения может пересчитываться по отдельным видам грузов, закупаемых РЖД, если их рыночная стоимость превышает параметры инфляции, учтенные при расчете роста ставок.

Проект соответствующего приказа регулятора опубликован на официальном сайте для размещения информации о подготовке нормативных правовых актов regulation.gov.ru.

ПРОМЫШЛЕННЫЕ МАСШТАБЫ

Действующий порядок индексации по принципу «инфляция минус» был утвержден правительством в конце 2017 г. Уровень повышения представляет собой среднее арифметическое фактического роста потребительских цен за предшествующие два года и прогнозных - на следующие два года - минус 0,1 процентного пункта. В прогнозе министерства экономического развития РФ до 2024 г., утвержденном в сентябре, говорится, что рассчитанная по формуле индексация ставок в 2019 г. составит 3,5%.

Однако «Российские железные дороги» предлагали рассчитывать индексацию грузовых тарифов по формуле «инфляция минус», ориентируясь на рост цен в промышленности, а не в потребительском секторе, считая, что так будет более справедливо. «Сейчас формула сделана по потребительской инфляции. У нас же основными (объектами потребления - ИФ) являются энергетика, топливо и металлы. Если посмотреть прогноз Минэкономразвития по этим позициям и рост по факту в этом году, можно увидеть разницу. Более справедливо мерять той продукцией, которую ты потребляешь», - заявлял первый замглавы РЖД Вадим Михайлов.

В проекте своей долгосрочной программы развития (ДПР) до 2025 г. монополия приводит параметры только базового сценария прогноза социально-экономического развития РФ, которые на несколько процентных пунктов выше индексации потребительской инфляции. Расчет «инфляции минус» на их основе дает индексацию грузовых тарифов в 2019 г. примерно на 6,375%. По консервативному варианту расчетная индексация чуть ниже - 5,875%. Между тем, «по факту» разница между потребительской и промышленной инфляцией составляет 5 процентных пункта, отмечал В.Михайлов.

ПОДОТЧЕТНАЯ ИНДЕКСАЦИЯ

В нынешней версии проекта приказа ФАС также сохранила условие о том, что индексация тарифов с 1 января каждого года в период 2019-2025 гг. производится, только если «Российские железные дороги» предоставляет регулятору определенный набор информации. В частности, речь идет об инвестиционной программе и финансовом плане компании, включая корректировки, сведениях о состоянии и перспективах изменения пропускных мощностей на ж/д сети. Также ведомство хочет получать данные о состоянии и прогнозах по изменению грузооборота, о снижении затрат, повышении эффективности закупочных процедур и сокращении непроизводительных расходов.

Ждет антимонопольная служба и информацию о ходе выполнения президентского поручения по сокращению до семи дней времени железнодорожных перевозок контейнеров, в частности с Дальнего Востока до западных границ РФ, и увеличению контейнерного транзита в 4 раза. Все эти данные должны предоставляться дважды в год - до 1 апреля и 1 октября. При этом по сравнению с сентябрьским вариантом проекта объем запрашиваемых данных сократился.

Также ФАС планирует установить в прейскуранте параметры для транспортировки твердых коммунальных отходов (ТКО). Классифицируются они по II (базовому) тарифному классу, то есть стоимость перевозки ТКО - выше, чем у массовых грузов (I класс). До настоящего времени минимальная весовая норма (часть формулы тарифа) была установлена только для сортированного пакетированного мусора. Сейчас же ее предполагается установить и для несортированного.

«Минимальная весовая норма - это тоннаж, за который с вагона взимается тариф РЖД, если загрузка ниже нормы. Если выше - плата взимается в зависимости от реального веса. Она установлена как 36 тонн для сортированного и 40 тонн для несортированного мусора в полувагонах и крытых вагонах», - писал в этой связи «Коммерсантъ»

В то же время, в новой версии из документа исчезло условие о том, что, если в течение долгосрочного периода регулирования грузооборот снижается относительно параметров, включенных в ДПР РЖД, то при верстке финансового плана на следующий год компания должна «принимать меры» по сокращению физических и стоимостных объемов инвестиционной программы за счет «мероприятий, имеющих более низкий приоритет», а также дополнительному привлечению кредитов, займов и «иных нетарифных источников».

Если же грузооборот увеличивается относительно прогнозного, то, как считала ФАС, «Российские железные дороги» должны увеличивать capex за счет «окупаемых мероприятий, направленных на обоснованное увеличение пропускных мощностей», дополнительно снижать тарифы на грузовые перевозки, «если такое снижение тарифов обеспечивает прирост грузооборота в интересах экономического развития», а также возвращать ранее привлеченные кредиты и займы. Вопрос должен был обсуждаться на заседании правления ФАС 4 октября, сообщал «Интерфаксу» источник, знакомый с деятельностью ведомства. Однако, согласно сайту регулятора, оно было отменено.

НАДБАВКИ В ПРЕЙСКУРАНТ

Правление антимонопольной службы планирует обсудить проект приказа об индексации грузовых тарифов на перевозку грузов на 2019-2025 г. по формуле «инфляция минус» на заседании 25 октября. При этом, как заявлял «Интерфаксу» представитель ФАС, в базу расчета тарифов с 2019 г. предполагается перенести надбавки, аналогичные экспортным, - в размере, который «Российские железные дороги» уставили в 2018 г. в рамках «тарифного коридора».

В своей тарифной заявке монополия предложила сохранить их на уровне 8%, хотя ранее планировалось опустить до 0% (наценки сейчас действуют в отношении всех экспортных перевозок грузов). «Поскольку в рамках «тарифного коридора» экспортная надбавка не действует с 1 января 2019 г., в прейскурант вносятся симметричные поправки на экспортные грузы, выравнивающие тарифные условия 2019 и 2018 гг.», - говорил собеседник агентства.

Проект приказа дополняет прейскурант положениями о повышающих коэффициентах к тарифам на перевозки грузов на экспорт - коэффициентом 1,08 (равноценен 8%-ной надбавке). Исключение сделано только для нефти и нефтепродуктов, а также алюминия и его сплавов. Для экспортируемых автомобилей будет применяться надбавка в 5,4% (коэффициент 1,054).

Также из «тарифного коридора» в прейскурант предполагается перенести наценку (+8%) на импортные перевозки грузов с Украины через сухопутные пограничные переходы на Юго-Восточной и Московской железных дорогах (кроме станций Рудня, Красное, Сураж и Злынка) на станции курского, рязанского и смоленского регионов МЖД, а также столичного региона Октябрьской железной дороги.

Предлагая продлить действие надбавок, РЖД ссылалось на волатильность валюты и курсовые разницы. «Мы бы хотели предложить (их - ИФ) компенсировать, чтобы не отменять 8%-ную надбавку на экспортные перевозки. Мы бы хотели на следующий год предложить ее оставить. Все, что едет на экспорт, «едет» в валюте. Доллар стоил 58 (руб. - ИФ), а сейчас стоит 65. Как-то постараться это компенсировать. Пока заложили на следующий год, там смотрим - год или трехлетка, в зависимости от того, как будет приниматься наша программа», - говорил генеральный директор РЖД Олег Белозеров.

Против сохранения экспортных надбавок выступила ассоциация «Русская сталь», объединяющая крупнейшие компании этой отрасли. Ее президент, основной владелец группы НЛМК (MOEX: NLMK) Владимир Лисин, написал письмо вице-премьеру РФ **Максиму Акимову**, в котором отметил, что, выступая с подобной инициативой, монополия нарушает ранее принятые обязательства обнулить верхнюю границу «ценового коридора». При этом металлурги отмечали, что «не ясно, о каких потерях от волатильности рубля говорят РЖД»: «этот риск не отражен в долгосрочной программе развития, затраты и доходы монополии рассчитываются в рублях, а валютные риски хеджируются поступлениями от транзитных перевозок, номинированных в швейцарских франках».

**М.Акимов** на это заявил, что правительство РФ будет искать баланс интересов «Российских железных дорог» и грузоотправителей. «С одной стороны, понятно, что в условиях ослабления рубля и довольно стабильных и, прямо скажем, благоприятных цен на глобальных рынках существуют предложения (сохранения - ИФ) экспортной надбавки. С другой стороны, мы понимаем производителя», - отмечал он. Вместе с тем, Совет потребителей РЖД на заседании 17 октября согласился на продление экспортной надбавки к грузовым тарифам в размере до 8% на период до 2025 г., хотя ранее в ДПР фигурировали 2019-2021 гг., писал «Коммерсантъ» со ссылкой на свои источники.

### ТАСС; 2018.10.24; МЖД ОПРОВЕРГЛА ИНФОРМАЦИЮ О «РАЗРЫВЕ» ПОЕЗДА НА МОСКОВСКОМ ЦЕНТРАЛЬНОМ КОЛЬЦЕ 17 ОКТЯБРЯ

Московская железная дорога (МЖД) опровергла информацию некоторых СМИ о том, что 17 октября на ходу разрушилась сцепка между вагонами электропоезда «Ласточка» Московского центрального кольца (МЦК). Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе железной дороги.

Ранее некоторые СМИ сообщили о том, что 17 октября в Москве, находясь в движении, якобы «разорвался» поезд «Ласточка», между вагонами разрушилась сцепка. Электропоезд «Ласточка» имеет сквозной проход через все вагоны.

«Распространяемая в СМИ информация о якобы оторвавшемся вагоне электропоезда «Ласточка» на Московском центральном кольце не соответствует действительности», - сказал собеседник агентства.

В действительности 17 октября один из поездов «Ласточка» был остановлен из-за неисправности одного из элементов автосцепки, при этом во время движения поезда с пассажирами целостность состава не нарушалась. Пассажиры остановившейся «Ласточки» были высажены на платформе «Лужники», после чего, в процессе буксировки, электропоезда были разъединены.

<https://tass.ru/obschestvo/5712669>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.24; IRC ПРОДОЛЖАЕТ ИСКАТЬ ВОЗМОЖНОСТИ ПЕРЕЗАПУСТИТЬ КУРАНАХ, ПРОСИТ СКИДКУ НА Ж/Д ПЕРЕВОЗКИ

Компания IRC продолжает искать возможности перезапустить проект Куранах (Амурская область), запросила максимально возможную скидку на железнодорожные перевозки для разрабатывающего это месторождение «Олекминского рудника».

«Вопрос нами поднимается в рамках ведущегося анализа возможностей запуска предприятия. От возможности предоставления тарифа по нижней границе коридора в том числе зависит, является ли «Олекминский рудник» потенциально жизнеспособным. Пока процедура не стала необратимой (например, распродажа имущества конкурсным управляющим), эта работа велась и ведется», - заявили «Интерфаксу» в IRC.

**Минтранс** рассмотрит вопрос о предоставлении «Олекминскому руднику» скидки на уровне нижней границы тарифного коридора в размере 25%, сообщила пресс-служба вице-премьера - полпреда президента в ДФО Юрия Трутнева по итогам его визита в Амурскую область.

Арбитражный суд Амурской области в июле ввел конкурсное производство на «Олекминском руднике» по заявлению налоговой службы. Товарная продукция на Куранахе не производится с весны 2016 года (месторождение находится в режиме поддержания работоспособности).

До приостановки IRC производила на Куранахе около 1,1 млн тонн железорудного и 200 тыс. тонн ильменитового концентрата в год.

Сейчас IRC производит продукцию только на другом активе - Кимкано-Сутарском ГОКе (Еврейская автономная область).

IRC - единственный производитель железной руды на Дальнем Востоке РФ. Крупнейшим акционером IRC остается золотодобывающий альянс Petropavlovsk с долей 31,1%.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.24; ПУТИН ПОРУЧИЛ ОБЕСПЕЧИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ГРУЗОПАССАЖИРСКИХ СУДОВ ДЛЯ ПОРТОВ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

- Правительство РФ должно обеспечить строительство грузопассажирских судов для сообщения портов в Дальневосточном федеральном округе.

Соответствующее поручение президент РФ Владимир Путин сделал по итогам заседания президиума Госсовета, состоявшегося 10 сентября. Оно размещено на сайте Кремля.

Для обеспечения организации регулярного сообщения между полуостровом Камчатка, портами Сахалина, Магаданской области, Приморского края и портопунктами Курильских островов правительству также поручено предусмотреть, в случае необходимости, увеличение стоимости соответствующего мероприятия.

Доклад о выполнении этого поручения должен быть подготовлен до 30 декабря 2018 года, далее - раз в полгода.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.24; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОДГОТОВИТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ ПОРТА БЕРИНГОВСКИЙ НА ЧУКОТКЕ

Правительство РФ совместно с правительством Чукотского автономного округа должно представить предложения по созданию подъездной транспортной инфраструктуры к морскому порту Беринговский, сообщается на сайте Кремля.

Соответствующее поручение президент РФ Владимир Путин сделал по итогам заседания президиума Госсовета, состоявшегося 10 сентября.

С учетом планов частных инвесторов по развитию грузовой базы и объектов портовой инфраструктуры порта Беринговский предложения должны быть подготовлены к 1 июня.

Специализированный угольный терминал в порту Беринговский в лагуне Аринай намерено построить ООО «Берингтрансуголь» - «дочка» австралийской Tigers Realm Coal Ltd, TIG, которая занимается разработкой Беринговского каменноугольного бассейна на Чукотке. Как сообщалось, терминал мощностью 10 млн тонн оценивается в 22,9 млрд рублей.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.24; МАХАЧКАЛИНСКИЙ МОРПОРТ МОЖЕТ БЫТЬ ВКЛЮЧЕН В ПЛАН ПРИВАТИЗАЦИИ 2017-2019 ГГ

АО «Махачкалинский морской торговый порт» (ММТП) может быть включен в план приватизации федерального имущества на 2017-2019 гг., сообщил «Интерфаксу» источник в финансово-экономическом блоке правительства.

Минэкономразвития подготовило и разослало на согласование ведомствам проект распоряжения правительства о включении Махачкалинский морпорта в план прогнозный приватизации федерального имущества на 2017-2019 гг., рассказал собеседник агентства. Минфин РФ соответствующий проект постановления согласовал, добавил источник.

**Минтранс** планировал провести приватизацию ММТП в 2017 году, сообщал бывший замглавы ведомства Виктор **Олерский**. По словам В.**Олерск**ого, приватизация ММТП станет следующим этапом после акционирования. «Если не будет принято других решений, то это будет конкурс», - отмечал он. Как сообщалось ранее, в декабре 2016 года ФГУП «Махачкалинский морской торговый порт» было преобразовано в акционерное общество.

Махачкалинский морской порт включает в себя комплексы по перевалке сухих грузов мощностью 3 млн тонн в год, светлых и темных нефтепродуктов мощностью 7,9 млн тонн, причалы для генеральных, навалочных грузов и контейнеров мощностью до 1,2 млн тонн в год, железнодорожный и автопаромный терминалы мощностью 1,3 млн тонн, зерновой терминал мощностью 0,5 млн тонн в год.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.24; ПОРТ UCL В ТАГАНРОГЕ СНИЗИЛ ПЕРЕВАЛКУ НА ФОНЕ ПАДЕНИЯ ДЕЛОВОЙ АКТИВНОСТИ НА ВНЕШНИХ РЫНКАХ

АО «Таганрогский морской торговый порт» (MOEX: TGMP) (ТагМТП, Ростовская область) в январе-сентябре 2018 года сократило перевалку грузов на 17% по сравнению с показателем аналогичного периода прошлого года - до 925 тыс. тонн, сообщает пресс-служба предприятия.

«Снижение показателя обусловлено падением деловой активности на внешнеторговых рынках основной номенклатуры грузов порта - угля и металлов, а также сезонной переориентацией перевалки нефтеналивных грузов через речные порты», - говорится в пресс-релизе.

Перевалка насыпных и навалочных грузов снизилась на 10% - до 756 тыс. тонн, в том числе угля - на 26%, до 414,5 тыс. тонн, зерновых грузов - выросла на 16%, до 270 тыс. тонн, руды - на 35%, до 60,5 тыс. тонн.

Объем обработки генеральных грузов уменьшился на 35% - до 116 тыс. тонн, в том числе черных металлов - на 42%, до 59 тыс. тонн. Перевалка грузов в биг-бэгах и ящиках составила 57 тыс. тонн, что на 26% меньше, чем в январе-сентябре прошлого года.

Перевалка наливных грузов снизилась на 42% - до 49,5 тыс. тонн.

В отчетный период контейнерооборот порта сократился на 27% - до 1,4 тыс. TEU (3,1 тыс. тонн).

По данным пресс-службы, за 9 месяцев текущего года ТагМТП обработал 750 тыс. тонн экспортных, 75 тыс. тонн импортных и 100 тыс. тонн каботажных грузов. Ранее сообщалось, что январе-сентябре прошлого года порт перевалил 896 тыс. тонн экспортных, 68 тыс. тонн импортных и 144 тыс. тонн каботажных грузов.

Всего в январе-сентябре на причалах порта обработано 10,346 тыс. железнодорожных вагонов (за 9 месяцев 2017 года - 12,641 тыс.) и 231 судно (271).

АО «Таганрогский морской торговый порт» - основная стивидорная компания, работающая на территории порта Таганрога. Крупнейший акционер - UCL Port (владеет 91,63% уставного капитала), входящий в состав транспортной группы UCL Holding.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.24; ФАС РФ ОТКАЗАЛ «ДОЧКЕ» НМТП В ПРИНЯТИИ МЕР ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПО СПОРУ С ФАС О ТАРИФАХ В ПОРТУ ПРИМОРСК

Верховный суд (ВС) РФ отказал ООО «Приморский торговый порт» (ПТП, Ленинградская область, входит в группу НМТП) в принятии мер обеспечения в рамках спора с Федеральной антимонопольной службой (ФАС) РФ о тарифообразовании в порту Приморск, сообщается в картотеке арбитражных дел.

ПТП просил ВС РФ приостановить действие предписания ФАС России от 21 ноября 2016 года в связи с «возможным причинением ему существенного ущерба».

В определении ВС РФ, размещенном на сайте, указывается, что «заявителем не приведено убедительных доводов..., подтверждающих наличие оснований для удовлетворения ходатайства о принятии обеспечительных мер, его направленности на сохранение баланса интересов участвующих в деле лиц».

Ранее сообщалось, что ПТП 15 октября обратился в президиум Верховного суда РФ с жалобой на решение суда по спору с ФАС РФ о тарифообразовании в порту Приморск. Данных о принятии ее к производству на сайте пока нет.

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 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.

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 ВС 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.

### RNS; 2018.10.24; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРЕДСТАВИТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО КОМПЕНСАЦИЯМ АВИАКОМПАНИЯМ ИЗ-ЗА ПОДОРОЖАНИЯ ТОПЛИВА

Президент России Владимир Путин поручил правительству представить предложения по компенсациям расходов авиакомпаниям из-за роста стоимости авиационного топлива. Поручения опубликованы пресс-службой Кремля.

«Представить, в случае необходимости, предложения с соответствующими обоснованиями по размеру единовременной компенсации расходов авиакомпаний в связи с ростом стоимости авиационного топлива с целью сдерживания цен на пассажирские авиационные перевозки», – говорится в поручении.

Кроме того, глава государства поручил правительству предусмотреть дополнительное финансирование на обеспечение доступности воздушных перевозок населения по маршрутам с Дальнего Востока и в обратном направлении с учетом отнесения многодетных родителей к лицам, обладающим правом на воздушную перевозку по специальному тарифу, и установления круглогодичного периода действия таких специальных тарифов.

Поручения даны по итогам заседания президиума Государственного совета, состоявшегося 10 сентября 2018 года.

<https://rns.online/transport/Putin-poruchil-predstavit-predlozheniya-po-kompensatsiyam-aviakompaniyam-iz-za-podorozhaniya-topliva--2018-10-24/>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА БОНДАРЕНКО; 2018.10.24; НАШЛИ КРЫЛЬЯ; ЛЬГОТНИКИ ПРИМОРЬЯ С БУДУЩЕГО ГОДА СМОГУТ ЛЕТАТЬ ПО РЕГИОНУ ЗА ПОЛЦЕНЫ

Депутаты Заксобрания Приморья приняли поправки в краевой закон «О социальной поддержке льготных категорий граждан, проживающих на территории Приморского края», предусматривающие 50-процентую компенсацию стоимости билета за проезд на воздушном транспорте на местных авиалиниях.

Получить выплату смогут ветераны труда, труженики тыла, реабилитированные, признанные пострадавшими от политических репрессий, инвалиды войны, участники Великой Отечественной войны, ветераны боевых действий и другие льготники.

Один из инициаторов законопроекта, депутат приморского парламента Игорь Чемерис пояснил «РГ», что пожилым людям, выезжающим, например, на лечение из отдаленных районов Приморья во Владивосток, приходится ехать в автобусах 5-7, а то и 12 часов.

- Внутренние воздушные перевозки являются альтернативой. Распространяя льготу на региональные авиалинии, мы обеспечиваем социальную защищенность и возможность для льготных категорий жителей отдаленных районов передвигаться любым удобным видом транспорта, - сказал он.

Есть в законе ограничение: в год инвалиды могут получить не более 40 тысяч рублей транспортных выплат, а остальные категории льготников - не более 20 тысяч. Но при этом надо учитывать, чтобы «налетать» на такую сумму, нужно сделать не один или два рейса - стоимость билетов и так относительно невысока. Например, улететь в Терней, одну из самых дальних точек на карте авиамаршрутов Приморья, можно меньше чем за 2500 рублей. Время в пути - два часа, а на рейсовом автобусе нужно трястись все 14, заплатив почти 2700 рублей.

Уже несколько лет стоимость авиабилетов субсидируется из региональной казны, и социальные тарифы, по которым могут купить билеты все желающие, ниже реальных - на самолетах в два раза, на вертолетах - в 10 раз. В этом году на эти цели перевозчики получили 216 миллионов рублей. Практика будет продолжена, обещают в администрации Приморья.

Тридцать лет назад сеть авиамаршрутов накрывала почти все Приморье, но после развала СССР выстроенная система перестала существовать. Без ремонта разрушились неэксплуатируемые здания аэровокзалов, пришли в негодность взлетно-посадочные полосы. Новая эра приморской малой авиации началась в 2014-м, когда власти купили для местных маршрутов 19-местный DHC-6, потом еще два, параллельно приступив к реконструкции аэровокзалов и взлетных полос. Сейчас в Приморье передвигаться по воздуху можно по 13 маршрутам: 11 из них выполняются самолетами, два - вертолетами.

<https://rg.ru/2018/10/24/reg-dfo/primorskie-lgotniki-smogut-letat-po-regionu-za-polceny.html>

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2018.10.24; ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ МЕЖДУ МОСКВОЙ И ОСТРОВОМ БАЛИ ВОЗОБНОВЯТСЯ С 25 ОКТЯБРЯ

Российских сенаторов пригласили на остров Бали, чтобы отметить «новую эру» в отношениях РФ и Индонезии. В рамках пленарного заседания Совета Федерации об этом заявил глава Совета представителей регионов Народного консультативного конгресса Республики Индонезия Усман Сапта, который находится в Москве с официальным визитом.

Он отметил, что отношения между двумя странами характеризуются «искренним уважением, и крепкой уверенностью, что Россия является добрым другом Индонезии». «Мы представляем чаяния 200 миллионов жителей Индонезии – самой большой стране в Юго-Восточной Азии», – отметил Усман Сапта.

25 октября возобновятся прямые рейсы из Москвы на остров Бали, которые будут осуществляться три раза в неделю. «Надеюсь, что вы сможете посетить остров, чтобы отметить начало новой эры в наших отношениях», – отметил индонезийский спикер.

Говоря о развитии экономических отношений, он отметил договоренности между странами об уменьшении тарифов на ввоз пальмового масла в РФ, а также строительства российской железной дороги на острове Калимантан. «Индонезия состоит из 17 тысяч островов и инфраструктура крайне важна для экономики нашей страны», – сказал он и добавил, что Джакарта рассчитывает на участие российских компаний в совместных инфраструктурных проектах.

Усман Сапта также отметил, что Индонезия заинтересована в сотрудничестве с евразийскими партнёрами. По его словам, Россия может «открыть ворота» в ЕАЭС для Джакарты – также, как Индонезия может открыть ворота для Москвы в страны Юго-Восточной Азии, которые охватывают 650 миллионов жителей.

Говоря о сотрудничестве в ОПК, Усман Сапта заявил, что оно развивается «невероятными темпами», отметив успешные закупки Индонезией российских военных самолётов.

<https://www.pnp.ru/politics/pryamye-reysy-mezhdu-moskvoy-i-ostrovom-bali-vozobnovyatsya-s-25-oktyabrya.html>

### RNS; 2018.10.24; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВИТ ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ ПО СУБСИДИРУЕМЫМ БИЛЕТАМ В ДФО И В КАЛИНИНГРАД

Авиакомпания «Аэрофлот» 24 октября возобновляет продажу авиабилетов по субсидируемым тарифам на рейсы в города Дальнего Востока и в Калининград, сообщил авиаперевозчик.

Период окончания перевозок – 1 декабря 2018 года.

Например, стоимость перелета по субсидируемым тарифам составляет из Владивостока в Москву 7,4 тыс. рублей, из Магадана в Москву – 7,2 тыс. руб., из Калининграда в Москву – 3,8 тыс. руб.

«Воспользоваться субсидируемыми авиаперевозками в экономическом классе могут граждане России в возрасте до 23 лет и свыше 60 лет (для женщин – свыше 55 лет), инвалиды I группы, инвалиды с детства II и III группы, сопровождающие инвалида I группы или ребенка-инвалида», - говорится в сообщении.

В середине октября «Аэрофлот» предупредил о прекращении продаж билетов по субсидируемым тарифам с 16 октября на Дальний Восток, в Калининград и Симферополь из-за освоения выделенных из госбюджета средств.

<https://rns.online/transport/aeroflot-vozobnovit-prodazhi-biletov-po-subsidiruemim-biletam-v-DFO-i-v-Kaliningrad-2018-10-24/>

### RNS; 2018.10.24; СБЕРБАНК НЕ ПЛАНИРУЕТ СТАНОВИТЬСЯ АКЦИОНЕРОМ РЕГИОНАЛЬНОЙ АВИАКОМПАНИИ

Сбербанк не планирует становиться акционером авиакомпании, которую планирует создать совместно с ВТБ для региональных перевозок, сообщил журналистам первый зампред Сбербанка Лев Хасис.

«Сбербанк не предполагает акционерного участия в такой авиакомпании, и наше участие будет сводиться к консультационной помощи и в помощи в обеспечении такой компании, если она будет создана, парком воздушных судов на условиях лизинга», – сообщил Хасис.

Ранее «Ведомости» сообщили о планах Сбербанка и ВТБ по созданию новой региональной авиакомпании.

При этом в **Росавиаци**и уточняли, что не получали заявку на создание нового перевозчика, но готовы предоставить субсидии новой авиакомпании, которую создают банки. Также глава «Аэрофлота» Виталий Савельев уточнял, что авиакомпания не будет участвовать в создании новой авиакомпании.

«Они (ВТБ и Сбербанк) как раз собираются заниматься малой авиацией. Мы в этом проекте не участвуем. Это не наша ниша», – говорил Савельев, комментируя вопрос о создании банками нового перевозчика.

<https://rns.online/transport/Sberbank-ne-planiruet-stanovitsya-aktsionerom-regionalnoi-aviakompanii-2018-10-24/>

### РБК; АЛЁНА ПЯТРАУСКАЙТЕ; 2018.10.24; «ПОБЕДА» НАЧАЛА ПОЛЕТЫ ИЗ КАЛИНИНГРАДА В РИМ

В среду, 24 октября лоукостер «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») запустил международные рейсы из аэропорта Храброво в Рим (аэропорт Фьюмичино). Об этом РБК Калининград сообщили в пресс-службе авиакомпании.

Планируется, что рейс в столицу Италии будет выполняться три раза в неделю – по понедельникам, средам и пятницам. Авиаперевозчик предполагает, что бюджетные рейсы из Калининграда будут востребованы у жителей Москвы и Санкт-Петербурга.

«Для клиентов стыковочных рейсов разработана специальная технология трансферного обслуживания, которая предусматривает быстрое прохождение таможенного и паспортного контролей. Время стыковки составляет всего около одного часа», – пояснили в компании.

Как сообщил РБК Калининград авиаперевозчик, загрузка первого борта в обе стороны была практически полной. 153 человека вылетели в Рим, 188 – приобрели билеты в обратном направлении. Чисто пассажирских мест в самолетах Boeing 737-800, на которых выполняет полеты «Победа», варьируется от 162 до 189 пассажиров.

Лоукостер получил разрешение на перевозки в Италию весной 2018 года. Продажи билетов стартовали в июле 2018 года. Стоимость полета в одну сторону в Рим составляла от 3 тысяч 650 рублей. На момент написания новости самый недорогой билет на прямой рейс из Варшавы в Рим у компании Ryanair стоил 5 тысяч 192 рубля. Из Гданьска прямые вылеты в столицу Италии не совершаются.

Также «Победа» анонсировала прямые вылеты из Калининграда в Лондон (аэропорт Станстед). Эти рейсы были отменены в сентябре 2018 года. Причиной стала техническая невозможность выполнить требования погранслужбы британского аэропорта Станстед по передаче персональных данных пассажиров, пояснил авиаперевозчик.

Во время визита в Калининград премьер-министра РФ Дмитрия Медведева 23 октября 2018 года руководство Храброво анонсировало прямые рейсы из Калининграда в Париж. Предполагается, что их будет выполнять «Победа». В будущем году лоукостер намерен запустить еще шесть новых направлений. По словам **министра транспорта** РФ Евгения **Дитрих**а, эти полеты «востребованы с экономической точки зрения».

<https://kaliningrad.rbc.ru/kaliningrad/24/10/2018/5bd05f449a794753a8aa9e1d>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.24; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С КОНЦА ДЕКАБРЯ НАЧНУТ ЛЕТАТЬ ИЗ «ЖУКОВСКОГО» В ПРАГУ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) с 26 декабря открывает новый рейс из международного аэропорта «Жуковский» в Прагу, говорится в сообщении подмосковного аэропорта.

Рейсы будут выполняться четыре раза в неделю - по средам, четвергам, субботам и воскресеньям. Время в пути составит три часа.

В настоящее время «Уральские авиалинии» летают из «Жуковского» по десяти направлениям: в три города Таджикистана (Куляб, Душанбе и Худжанд), в Тбилиси, Бишкек, Ош, Тель-Авив, Рим, Калининград и Симферополь.

Кроме того, как сообщалось, с 24 декабря авиакомпания планирует запустить рейсы из «Жуковского» в Алма-Ату.

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

Аэропорт «Жуковский» находится в 40 км от Москвы, открылся в середине 2016 года, обслуживает рейсы российских авиакомпаний «Уральские авиалинии» и Pegas Fly, киргизских Avia Traffic Company и Air Manas, белорусской «Белавиа», турецких Onur Air и SunExpress. Полеты выполняются в основном в страны СНГ.

Управляющей компанией аэропорта является АО «Рампорт аэро», 75% минус 1 акция которого принадлежат литовскому авиахолдингу Avia Solutions Group (напрямую и через аффилированные структуры), 25% - «Ростеху» (через дочернее ОАО «ТВК «Россия»).

### ТАСС; 2018.10.24; «Ъ»: ПОД СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА КРАСНОДАРСКОГО АЭРОПОРТА ОТВЕЛИ 187 ГА

**Росавиаци**я изъяла в федеральную собственность земельный участок площадью 187 га под строительство нового терминала краснодарского аэропорта, сообщает газета «Коммерсантъ» со ссылкой на подписанный руководителем **Росавиаци**и Александром **Нерадько** соответствующий приказ.

Предполагается, что инвестиции в проект составят 11 млрд рублей, а ввод его в эксплуатацию состоится в 2022 году.

Согласно планам проекта, «Базэл Аэро» построит новый аэровокзал, привокзальную площадь, грузовой и VIP-терминалы, пешеходную галерею, парковки, реконструирует нынешнюю инженерную инфраструктуру.

Базовый элемент» формируют компании, которые контролируются или входят в сферу бизнес интересов Олега Дерипаски. Структуры группы «Базэл» участвуют в управлении активами и непосредственно являются владельцами значительных долей в уставных капиталах компаний, работающих во многих секторах экономики: энергетическом, машиностроительном, финансовом, строительном, авиационном, сельскохозяйственном и других.

<https://tass.ru/ekonomika/5712494>

### ТАСС; 2018.10.24; ВЛАСТИ ЧУКОТКИ СОКРАТЯТ ЧИСЛО НЕЭФФЕКТИВНЫХ ВНУТРИРЕГИОНАЛЬНЫХ РЕЙСОВ

Правительство Чукотского автономного округа сократит число неэффективных внутрирегиональных рейсов. Речь идет о тех рейсах, которые не полностью загружены пассажирами, и рейсах, перенесенных на время отпускного сезона, сообщил журналистам вице-губернатор Леонид Николаев.

«Нам необходимо оптимально осуществить загрузку имеющихся маршрутов и действовать в интересах пассажиров. У нас часто происходит так, что на рейс записывается больше человек, чем потом летит, и в итоге в большом самолете иногда заполнена всего половина салона, поэтому такие рейсы необходимо сокращать. Также решено перенести часть рейсов на наиболее востребованный отпускной период, сократив часть зимних», - сказал Николаев.

Сейчас предварительное бронирование билетов на сайте регионального перевозчика «Чукотавиа» отменено, чтобы исключить ситуацию, когда пассажиры не планируют воспользоваться бронью, но есть возможность приобретения электронных билетов. Также отменена бронь, которую авиакомпания держала для определенных категорий пассажиров, чтобы увеличить количество билетов в свободной продаже. Новое предварительное расписание готово, сейчас власти региона прорабатывают этот вопрос совместно с муниципалитетами, чтобы уточнить параметры загрузки рейсов.

«Мы хотим добиться более-менее прогнозируемого понятия спроса и предложения. Надо, чтобы мы знали заранее, что в этот период нужно либо частоту рейсов увеличить, либо заменить тип воздушного судна, чтобы люди вовремя попали к месту назначения», - добавил Николаев.

Как сообщили ТАСС в управлении транспорта, связи и дорожного хозяйства Чукотского автономного округа, в 2019 году планируется снижение количества внутрирегиональных рейсов на 23% - с 2850 до 2197.

Авиасообщение является практически безальтернативным способом передвижения внутри региона. Все внутрирегиональные маршруты субсидируются правительством Чукотки.

<https://tass.ru/ekonomika/5711801>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.24; ТРАНСФЕРНЫЙ ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА КОЛЬЦОВО ЗА 9 МЕСЯЦЕВ ВЫРОС БОЛЕЕ ЧЕМ НА ТРЕТЬ

ПАО «Аэропорт Кольцово» (MOEX: AKLC) (Екатеринбург, входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова») за январь-сентябрь 2018 года обслужило 364,5 тыс. трансферных и транзитных пассажиров, что на 37% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сообщает пресс-служба аэропорта.

Лидерами по перевозке трансферных пассажиров стали авиакомпании «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL), «ЮТэйр» (MOEX: UTAR) и «Победа»: на этих трех перевозчиков пришлось более 90% пассажиров, воспользовавшихся аэропортом Екатеринбурга в качестве пересадочного узла.

Основной трансферный пассажиропоток в аэропорту «Кольцово» сформирован за счет программы перевозки пассажиров внутри страны из восточных регионов России в Москву и Санкт-Петербург и в южные регионы (Краснодарский край и Крым), а также путешествий из Китая в европейские столицы (Прага, Париж, Рим).

Самым популярными трансферными маршрутами стали направления Благовещенск - Екатеринбург - Москва, Пекин - Екатеринбург - Прага и Пекин - Екатеринбург - Санкт-Петербург.

Исполнительный директор «Кольцово» Алексей Пискунов в интервью агентству «Интерфакс-Урал» ранее сообщал, что драйвером роста пассажиропотока аэропорта являются трансферные, а также межрегиональные перевозки.

Сообщалось также, что общий пассажиропоток екатеринбургского аэропорта за 9 месяцев текущего года вырос по сравнению с аналогичным периодом 2017 года на 14,3%, до 4,713 млн пассажиров.

Международный аэропорт «Кольцово» сотрудничает с порядка 60 зарубежными и российскими авиакомпаниями, которые выполняют полеты более чем по 120 направлениям.

### ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2018.10.24; АНТИТЕРРОРИСТИЧЕСКАЯ ЗАЩИТА ОМСКОГО АЭРОПОРТА НАХОДИТСЯ НА ДОСТАТОЧНОМ УРОВНЕ - РУКОВОДСТВО АЭРОПОРТА

Обеспечение антитеррористической защищенности аэропорта «Омск-Центральный» подтверждено многочисленными проверками надзорных и контролирующих органов, заявил генеральный директор ОАО «Омский аэропорт» Сергей Зезюля.

В среду секретарь Совбеза РФ Николай Патрушев заявил о недостаточной антитеррористической защите аэропорта Омска и железнодорожных вокзалов крупных городов Сибири. Он отметил, что для обеспечения транспортной безопасности применялось несертифицированное оборудование (видеокамеры, рентгено-телевизионные установки, интроскопы).

Между тем, по словам С.Зезюли, сложность обеспечения сертифицированным оборудованием заключалась в отсутствии до последнего времени предложений на рынке.

Несмотря на то, что закон о транспортной безопасности работает с 2007 года, а постановление правительства РФ, где говорится о сертификации оборудования, вступило в силу в марте 2016 года, в реальности предложения сертифицированного оборудования стали появляться на рынке «только со второго квартала текущего года».

«Мы в прошлом году пробовали закупать досмотровое оборудование и написали в техзадании: приложить сертификат согласно 969 постановлению. Ни один поставщик к нам не обратился с предложениями. Мы провели одну, вторую, третью закупку, и когда увидели, что ничего нет, решили из техзадания убирать требование сертификата. И тогда к нам поставщики обратились. В этом году стало появляться российское сертифицированное оборудование, и мы уже начали его закупать», - сообщил С.Зезюля.

Так, в 2018 году приобретено два сертифицированных газоанализатора - сигнализатор взрывчатых паров - и до конца года планируется закупить еще два. Кроме того, в планах закупка 12 сертифицированных ручных металлодетекторов.

«Дальше будем продолжать приобретать сертифицированное оборудование, как того требует закон», - подчеркнул С.Зезюля.

Также он отметил, что на текущий ремонт производственных фондов предприятие ежегодно выделяет 15-20 млн рублей, объем инвестиционной программы составляет около 90 млн рублей.

В 2018 году обновлен парк спецмашин, техники для зимнего содержания аэродрома, закуплен новый автолифт для бортпитания. Кроме того, произведена замена на сертифицированные почти половины камер видеонаблюдения.

Аэропорт «Омск-Центральный» находится в черте города и является единственным авиаузлом в регионе. По итогам 2017 года аэропорт обслужил 963,6 тыс. пассажиров.

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/5711546>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.24; АЭРОПОРТ ОМСКА ОЖИДАЕТ РОСТА ПАССАЖИРОПОТОКА В 2018Г НА 12%, ДО 1 МЛН ЧЕЛОВЕК

Аэропорт «Омск-Центральный» планирует в 2018 году обслужить 1,08 млн пассажиров, сообщил генеральный директор ОАО «Омский аэропорт» (MOEX: ARPO) (владеет аэропортом) Сергей Зезюля на пресс-конференции в среду.

Как сообщалось, пассажиропоток аэропорта в 2017 году составил 963,6 тыс. человек. Таким образом, по итогам текущего года показатель может возрасти на 12%.

«За счет увеличения числа направлений зимнего расписания и успешного выполнения летней программы мы планируем в текущем году обслужить более 1 млн пассажиров и даже прогнозируем превысить количество пассажиров, которое обслужили в 2014 году. Это был самый высокий наш год - 1,044 млн пассажиров. В этом году планируем больше (1,08 млн человек - ИФ)», - сказал С.Зезюля.

Комментируя результаты работы аэропорта в январе-сентябре 2018 года, гендиректор отметил, что за этот период аэропорт обслужил 843,497 тыс. пассажиров.

«В сравнении с аналогичным периодом прошлого года наблюдается улучшение основных показателей работы аэропорта. Количество обслуженных воздушных судов увеличилось на 16%, количество обслуженных пассажиров - на 14%», - отметил он.

Рост показателей обеспечило расширение географии полетов из Омска, увеличение количества рейсов на южных направлениях (Симферополь, Сочи), а также на направлениях в Санкт-Петербург, Москву, города Турции и Казахстана.

В настоящее время авиакомпании уже направляют заявки на выполнение рейсов весенне-летнем сезоне 2019 года.

«Мы ведем работу по возобновлению рейсов в Германию, Китай, города Дальнего Востока, ведутся переговоры по открытию рейсов в Армению, Азербайджан, Южную Корею», - добавил С.Зезюля.

В 2018 году в Омской области впервые заработала госпрограмма по субсидированию региональных маршрутов. Благодаря софинансированию областного правительства, пассажиры омского аэропорта получают возможность прямым рейсом добраться в Красноярск и Екатеринбург. Этот маршрут вошел в число субсидируемых также и на федеральном уровне.

«В дальнейшем работа по субсидированию региональных рейсов будет продолжена», - сказал С.Зезюля.

В зимнем расписании, которое вступает в силу с 28 октября появятся регулярные рейсы в Нижневартовск, Самару, Ижевск, Тюмень. Из зарубежных направлений появятся чартеры в ОАЭ.

Аэропорт «Омск-Центральный» находится в черте города и является единственным авиаузлом в регионе.

Согласно данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», основным акционером ОАО «Омский аэропорт» является Минимущество Омской области (85,27% акций).

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.24; «ИЖАВИА» КУПИЛА У «КОМОС ГРУПП» ТЗК В АЭРОПОРТУ ИЖЕВСКА

АО «Ижавиа» приобрело топливозаправочный комплекс (ТЗК) у «Комос Групп», говорится в пресс-релизе авиакомпании.

«Комос Групп» продает, «Ижавиа» покупает. Мы наконец-то подписали комплект договоров о приобретении имущества топливозаправочного комплекса в аэропорту Ижевска. Для формирования успешной бизнес-модели развития регионального авиаузла ТЗК является ключевым», - написал гендиректор «Ижавиа» Александр Синельников на своей странице в соцсетях, отметив, что сделку планируется завершить в ноябре.

Совладелец «Комос Групп» Андрей Шутов, слова которого приводятся в пресс-релизе, в свою очередь сообщил, что ТЗК являлся непрофильным активом для группы.

«ТЗК был нашим непрофильным активом, реликтом эпохи «Удмуртнефтепродукта» (MOEX: UDMN), и мы передали его в хорошие руки. Надеемся, что эффективная работа нового руководства компании, реализация их грандиозных планов позволит Ижевску стать центром не только внутренних, но и международных авиаперевозок», - прокомментировал продажу имущества ТЗК А.Шутов.

Сумма сделки в сообщении не уточняется.

АО «Ижавиа» находится в собственности Удмуртии, осуществляет регулярные пассажирские и грузовые рейсы по России и в страны СНГ. «Ижавиа» также владеет аэропортом Ижевска.

«Комос Групп» управляет сельхозактивами в Удмуртии, Татарстане, Башкирии и Пермском крае - предприятиями в сфере птицеводства, свиноводства, переработки мяса, молока, производства комбикормов, замороженной продукции. Агрохолдинг принадлежит ООО «Хайперфудс Холдинг», которое в равных долях контролируют А.Шутов и предприниматель Андрей Осколков.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.24; ОАК ПЕРЕДАЛИ В СОСТАВ «РОСТЕХА»

Президент РФ Владимир Путин подписал указ о передаче госкорпорации «Ростех» 92,31% акций ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК).

Документ опубликован на официальном портале правовой информации.

В указе президента говорится, что передача должна произойти в течение 18 месяцев.

«Настоящий указ вступает в силу со дня его подписания», - говорится в документе.

В феврале 2018 года «Ъ» сообщал, что предложенный Минпромторгом механизм вхождения ОАК в состав госкорпорации «Ростех» поддержан руководством страны. Издание отмечало, что «Ростех» вложит в капитал ОАК примерно 30 млрд руб. на программу создания среднемагистрального самолета МС-21. «Но реорганизация может показаться затратной для «Ростеха»: кроме финансирования МС-21 ему придется найти еще десятки миллиардов рублей на другие проекты ОАК. Для авиастроителей же схема может обернуться проблемами из-за западных санкций, которые пока их коснулись не в полной мере», - писала газета.

В статье говорилось, что «только включением ОАК в «Ростех» реформа не ограничится: несколько собеседников «Ъ» рассказали, что в проекте указа президента появится пункт об объединении ОАК с холдингом «Вертолеты России» (входит в «Ростех»)».

В августе глава Минпромторга РФ Денис Мантуров сообщил о принятии решения о вхождении ОАК в Ростех и подготовке необходимых документов.

«Мы сделали оценку развития отрасли с точки зрения повышения эффективности управления, достижения «синергетического» эффекта от взаимодействия компании с предприятиями госкорпорации и их ключевыми поставщиками. Эффекты от консолидации, в том числе, базируются на схожести применяемых технологий, взаимодополняемости конструкторского потенциала и мощностей, аналогичности рынков сбыта», - сказал Мантуров 20 августа в интервью «Интерфаксу»

25 мая глава ОАК Юрий Слюсарь сообщал о подготовке решения о переходе авиастроительной корпорации в «Ростех». «Всё находится в стадии подготовки решения», - заявил «Интерфаксу» Слюсарь, отвечая на соответствующий вопрос.

Ранее глава Ростеха Сергей Чемезов заявлял, что ОАК в будущем целесообразно передать в госкорпорацию Ростех. «Что касается ОАК - ну, может быть, это и было бы целесообразно. Но - не сегодня», - сказал Чемезов в марте 2017 года.

«Для ОАК практически процентов 60, а то и больше, 70, наверное, комплектующих в самолете, делаются нашими предприятиями. Это и двигатели, это и авионика, это и средства радиоэлектронной борьбы, вооружения, ракеты - масса всего того, что к самолету имеет отношение. В основном ОАК только сборку осуществляет», - сказал тогда Чемезов.

Трудности передачи

В июле «Ъ» отмечал, что одобренный Путиным план передать ОАК в «Ростех» столкнулся со сложностями.

Собеседники издания, близкие к аппарату правительства и администрации президента, сообщали, что разногласия, в частности, связаны с формулировкой в проекте указа, в котором речь идет об объединении ОАК с «Вертолетами России» в единую компанию, «имея в виду их последующую производственную и организационную интеграцию в рамках корпоративных процедур «Ростеха». По данным одного из источников, такая формулировка была использована в одном из докладов главы Минпромторга Дениса Мантурова Путину. Президент поставил на документе визу: «Согласен», уточнив, что проводить преобразования целесообразно именно при фактическом объединении ОАК и «Вертолетов России».

Как заявил в беседе с «Ъ» топ-менеджер одного из предприятий авиапрома, первоначально речь шла об объединении производственных компетенций под началом единой управляющей компании, но не о слиянии их в одно юрлицо. По словам источника издания в аппарате правительства, изменения проекта могли возникнуть из-за того, что доклад Мантурова был написан весьма «сложно и витиевато».

Объединенная авиастроительная корпорация была создана в соответствии с указом президента РФ от 20 ноября 2006 года. На сегодняшний день ОАК включает в себя около 30 предприятий, в том числе, разработчиков и производителей самолётов марки «Су», «МиГ», «Ил», «Ту», «Як», а также новых - SSJ, МС-21. На сегодняшний день наибольший удельный вес в структуре производства занимает продукция военного назначения, как для министерства обороны РФ, так и для иностранных заказчиков.

Госкорпорация Ростех создана в 2007 году для содействия разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции гражданского и военного назначения. В ее состав входят более 700 организаций, из которых в настоящее время сформировано 11 холдинговых компаний в оборонно-промышленном комплексе и 3 - в гражданских отраслях промышленности, а также более 80 организаций прямого управления. Организации Ростеха поставляют продукцию на рынки более 70 стран. В госкорпорацию входит «Рособоронэкспорт» - единственный российский спецэкспортер вооружений.

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3779633>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.24; ОБНАРОДОВАН ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ О КРУШЕНИИ В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ ВЕРТОЛЕТА МИ-8, В РЕЗУЛЬТАТЕ КОТОРОГО ПОГИБЛО 18 ЧЕЛОВЕК

Межгосударственный авиационный комитет опубликовал предварительный отчет по августовской авиакатастрофе Ми-8 на севере Красноярского края, унесшей жизни 18 человек.

«При выполнении набора высоты вертолет Ми-8АМТ RA-25640 столкнулся с грузом на внешней подвеске вертолета Ми-8АМТ RA-22427. При столкновении вертолет Ми-8АМТ RA-25640 разрушился, фюзеляж вертолета упал на землю и сгорел. Экипаж и пассажиры погибли», - говорится в отчете, размещенном на сайте МАК.

Хвостовая балка вертолета с грузом и внешней подвеской вертолета Ми-8АМТ RA-22427 упала на землю в 118 м от фюзеляжа воздушного судна. Экипаж вертолета Ми-8АМТ RA-22427 прекратил выполнение задания и произвел посадку на посадочной площадке Ванкор.

Отмечается, что выводы комиссии носят предварительный характер и могут быть скорректированы.

Также МАК дает рекомендации по повышению безопасности полетов, в частности, летному составу вертолетов рекомендуется дополнительно изучить порядок ведения радио- и визуальной осмотрительности на всех этапах полета.

Авиакомпании «ЮТэйр-Вертолетные услуги» рекомендовано внести в руководство по производству полетов справочные данные о площадке Ванкор, поскольку на момент расследования эти данные отсутствовали.

Также отмечается, что авиакатастрофа на связана с работоспособностью двигателей и других агрегатов вертолета.

Вертолет Ми-8 авиакомпании «ЮТэйр» потерпел крушение утром 4 августа на севере Красноярского края. Три члена экипажа и 15 пассажиров, находившиеся на борту воздушного судна, погибли. Пассажирами вертолета были работники ООО «РН-Ванкорнефть» (дочерняя компания «Роснефти») и подрядных организаций. Среди них - жители Красноярского края и других регионов.

Как сообщалось, Западно-Сибирская транспортная прокуратура в рамках прокурорской проверки оценивает ряд моментов, касающихся организации полетов в районе Ванкорского месторождения в том, что касается состояния посадочной площадки, квалификации пилотов и состояния воздушного судна, а также организации воздушного движения на этой площадке в целом.

Западно-Сибирское СУ на транспорте СКР возбудило по факту авиакатастрофы уголовное дело, которое затем было передано для расследования в центральный аппарат СКР.