**29 ОКТЯБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2018.10.29; МЕДВЕДЕВ ПРОВЕДЕТ СОВЕЩАНИЕ ПО ПРОГРАММЕ РАЗВИТИЯ РЖД ДО 2025 ГОДА

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев проведет совещание по долгосрочной программе развития Российских железных дорог (РЖД) до 2025 года. Об этом сообщили в пресс-службе правительства.

Мероприятие пройдет на станции Бекасово-Сортировочное, которая находится на юго-западе Москвы. В совещании примут участие первый вице-премьер - министр финансов Антон Силуанов, заместитель главы кабмина **Максим Акимов**, **министр транспорта** Евгений **Дитрих**, министр промышленности и торговли Денис Мантуров, министр энергетики Александр Новак, министр экономического развития Максим Орешкин.

Параметры программы

Первый заместитель генерального директора РЖД Вадим Михайлов сообщал ранее, что целевой сценарий долгосрочной программы развития компании до 2025 года предусматривает инвестиции в инфраструктуру от 8,8 до 10 трлн рублей. «По целевому сценарию инвестпрограмма у нас 10 трлн рублей, из них 6 трлн рублей - это средства РЖД, 4 трлн рублей - это средства сторонних инвесторов, - сказал он. - По консервативному сценарию она не 10 трлн, а 8,8 трлн рублей, соответственно средства РЖД 4,8, а не 6 трлн рублей, средства сторонних инвесторов - 4 трлн рублей». Михайлов напомнил, что магистральный план предусматривает 2,4 трлн рублей инвестиций в железнодорожную инфраструктуру с 2019 по 2024 год.

По его словам, в план включены инвестиционные проекты развития железнодорожной инфраструктуры, предусмотренные долгосрочной программой развития ОАО «РЖД» до 2025 года, в том числе создание Северного железнодорожного широтного хода, модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей, развитие подходов к портам Северо-Запада и Азово-Черноморского бассейна. Кроме того, в план включены мероприятия по увеличению пропускной и провозной способности инфраструктуры для увеличения транзитного контейнеропотока в четыре раза, в том числе сокращение времени перевозки контейнеров с Дальнего Востока до западной границы РФ до семи дней, а также развитие Московского транспортного узла и создание участка высокоскоростной магистрали Железнодорожная - Владимир - Гороховец.

Станция Бекасово-Сортировочное

Бекасово-Сортировочное - железнодорожная сортировочная станция на юго-западе Москвы, является крупнейшей в Европе как по числу путей сортировочного парка, так и по количеству пропускаемых вагонов. Она находится на Большом кольце Московской железной дороги, вблизи от главного хода Киевского направления МЖД. Станция располагается в поселении Киевский Троицкого административного округа Москвы.

Наряду со станцией Орехово-Зуево, Бекасово-Сортировочное является одной из главных сортировочных станций центральной России. Здесь переформируется весь грузопоток, входящий в Москву и Подмосковье по Рижскому, Смоленскому и Киевскому направлениям.

<https://tass.ru/ekonomika/5730704>

### RNS; 2018.10.26; ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ЗАВОДОВ СПГ МОГУТ ОСВОБОДИТЬ ОТ НАЛОГА НА ПРИБЫЛЬ

Правительство России поручило Минэнерго, Минпромторгу, Минфину и **Минтрансу** совместно с заинтересованными органами исполнительной власти до 11 декабря проработать вопрос о стимулировании отечественных производителей оборудования для производства сжиженного природного газа (СПГ) посредством установления нулевой ставки по налогу на имущество и прибыль сроком на 12 лет, сообщает пресс-служба правительства.

Поручение дано по итогам рассмотрения вопроса о развитии производства СПГ в России на заседании правительства.

«Минэнерго России (А.В.Новаку), Минпромторгу России (Д.В.Мантурову), Минфину России (А.Г.Силуанову), **Минтрансу** России (Е.И.**Дитрих**у) совместно с заинтересованными органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации проработать вопросы: стимулирования российских производителей оборудования для производства сжиженного природного газа путём установления нулевой ставки по налогу на прибыль и налогу на имущество на 12 лет», – говорится в сообщении.

Кроме того, ведомствам поручено проработать вопрос освобождения от обложения налогом на имущество объектов основных средств, которые используются для производства СПГ, а также перегрузочных комплексов СПГ.

Правительство также поручило **Минтрансу** и Минпромторгу совместно с заинтересованными федеральными органами власти и организациями до 20 ноября 2018 года проработать вопрос обеспечения морских перевозок сжиженного природного газа (СПГ) «Новатэка».

«**Минтрансу** России (Е.И.**Дитрих**у), Минпромторгу России (Д.В.Мантурову) совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и организациями проработать вопрос обеспечения морских перевозок сжиженного природного газа, производимого в рамках реализации инвестиционных проектов ПАО ”Новатэк”«, – говорится в сообщении.

Помимо этого, правительство поручило Минфину, Минпромторгу, Минэнерго и **Минтрансу** до 30 ноября представить в правительство «предложения по финансированию мероприятий плана («дорожной карты») реализации первоочередных мер по локализации критически важного оборудования для средне- и крупнотоннажного производства сжиженного природного газа и строительства осуществляющих транспортировку сжиженного природного газа судов-газовозов».

<https://rns.online/energy/-Proizvoditelyam-oborudovaniya-dlya-proizvodstva-SPG-mogut-predostavit-nalogovie-lgoti-2018-10-26/>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.29; СТРОИТЬ ЛИ МОСТ ИЛИ ТОННЕЛЬ С МАТЕРИКА НА САХАЛИН, РЕШИТСЯ В НОЯБРЕ 2019 Г - ВЛАСТИ

Решение о том, мостом или тоннелем станет железнодорожный переход с материка на Сахалин, планируется принять в ноябре 2019 года, сообщается в понедельник на сайте правительства Хабаровского края.

Ранее сообщалось, что железнодорожный переход планируется возвести через пролив Невельского между Хабаровским краем и Сахалином. Строительство перехода включено в комплексный план развития магистральной инфраструктуры РФ на период до 2024 года, но планируется при дополнительном финансовом обеспечении, подтверждении прогнозной грузовой базы и финансирования из внебюджетных источников.

Как сообщает правительство края, вопросы строительства линии «Селихин – Ныш» обсудили на общественном совете при министерстве промышленности и транспорта региона.

«На сегодняшний день продолжается анализ выбранного маршрута железнодорожной трассы, ведется детальная проработка территории, чтобы убедиться, что там нет неизученных коммуникаций, а интересы населения максимально учтены. Неясным остается также вопрос, каким будет переход: станет он мостом или тоннелем решится в ноябре 2019 года. Предварительная стоимость реализации проекта – 540 миллиардов, планируется, что строительство начнется в 2021 году», – говорится в сообщении.

Уточняется, что линия пройдет по территории населенных пунктов Хабаровского края и Сахалинской области: поселков Ягодный, Лазарев, Погиби, сел Цимермановка, Де-Кастри и Ныш. Общая протяженность трассы составит порядка 585 километров.

Сообщается также, что со строительством перехода возникнет потребность в корректировке второго этапа реконструкции Байкало-Амурской магистрали (БАМ), нагрузка на которую увеличится. Также необходимо обеспечить новую железнодорожную ветку электроснабжением. Возможно строительство высоковольтной ЛЭП с объединением изолированных энергосистем Сахалина и Николаевска-на-Амуре.

Вопрос о строительстве стационарной переправы на Сахалин неоднократно поднимался с середины XX века. Проект тоннеля между Сахалином и материком задумывался еще в 50-х годах прошлого столетия, но тогда реализовать его не получилось. В 2007 году вопрос о соединении берегов мостом или тоннелем подняли вновь. В июне 2018 года президент РФ Владимир Путин отметил важность перехода для жителей Сахалина, а в сентябре указал, что реализация проекта существенным образом раскроет потенциал портов острова, но нужно понять объем перевозок. Проектные решения по строительству перехода на Сахалин готовят специалисты «Дальгипротранса», летом они приступили к работам в Ульчском районе Хабаровского края.

### ТАСС; 2018.10.26; В МЫТИЩАХ ЗАПУСТЯТ ПУТЕПРОВОД СТОИМОСТЬЮ ПОЧТИ 2,4 МЛРД РУБЛЕЙ В 2021 ГОДУ

В Мытищах в 2021 планируется построить путепровод стоимостью практически 2,4 млрд рублей, который разгрузит действующие дороги и создаст дополнительный выезд на трассу М-8 «Холмогоры», сообщил **Минтранс** области.

«Дирекция дорожного строительства» заключила контракт с «ГорКапСтрой» на строительство путепровода через железную дорогу на ул. Фрунзе - ул. Мира в городе Мытищи. Стоимость работ составляет 2,367 млрд рублей, - говорится в сообщении. - Завершить работы планируется в 2021 году».

ГКУ «Дирекция дорожного строительства» подчиняется **Министерству транспорта** и дорожной инфраструктуры Московской области.

Дорога будет пересекать железнодорожные пути Ярославского направления Московской железной дороги в 350 метрах к северо-востоку от железнодорожной платформы «Тайнинская». Общая протяженность участка составит 2 км, планируемая интенсивность движения - 46 тыс. автомобилей в сутки.

Планируется, что на путепроводе будут четыре полосы движения по основному ходу по две в каждом направлении, расчетная скорость движения по трассе составит 80 км/ч, на съездах - 70 км/ч, говорится в сообщении. Новая дорога улучшит транспортную доступность западной и восточной частей Мытищ, снизит нагрузку на существующую инфраструктуру, сообщает ведомство. Строительство планируется начать до конца 2018 года.

**Минтранс** планирует установить на путепроводе систему видеонаблюдения, светофор и восьмиметровые шумозащитные экраны

Проект реализуется в рамках госпрограммы Московской области «Развитие и функционирование дорожно - транспортного комплекса на 2017-2021 годы» и финансируется из дорожного фонда Подмосковья.

<https://tass.ru/ekonomika/5723464>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.10.29; БИЛЕТЫ СТАНУТ УМНЕЕ; ЕДИНЫЙ ЭЛЕКТРОННЫЙ ПРОЕЗДНОЙ НА ВСЕ ВИДЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА ПОЯВИТСЯ В КАЖДОМ РЕГИОНЕ

Единый билет на все виды транспорта, уже используемый в ряде российских мегаполисов, будет внедрен в каждом регионе, говорится в проекте разработанной **минтрансом** стратегии развития общественного транспорта до 2030 года.

Идея состоит в развитии мультимодальных перевозок и тарифов - в идеале пересадка, например, с автобуса в метро должна происходить как можно более быстро и комфортно для пассажира, а для этого нужно, чтобы разные виды транспорта работали синхронно.

Кроме обычной электронной карты есть еще вариант виртуальных билетов, которые могут быть связаны, например, с телефонным номером или банковским счетом пассажира. Это позволит по одному билету ездить на всех видах общественного транспорта по мультимодальным тарифам, в том числе интегрированным с оплатой перехватывающих парковок. Речь идет о том, что система будет рассчитывать стоимость поездки по одному «умному» билету в зависимости от ее продолжительности или дальности, а для тех, кто воспользовался перехватывающей парковкой и поехал на общественном транспорте, сделает скидку за оплату этой парковки.

Все новые тарифные планы должны стимулировать отказ от использования личного автотранспорта. Например, это могут быть безлимитные билеты на 30 и более дней с существенной скидкой по сравнению с использованием разовых билетов. То есть ни о каких высоких тарифах для пассажиров в часы пик в общественном транспорте быть не может, цель - сделать поездку на общественном транспорте комфортной и доступной. Иначе города просто задохнутся от личных автомобилей.

Сейчас региональные власти определяют тарифы на проезд, и зачастую цена билета в городском автобусе или трамвае ниже себестоимости. Это делает муниципальный транспорт доступным, но не дает его развивать.

Коммерческие перевозчики стараются выходить на прибыльные маршруты, в ряде субъектов РФ нет системы планирования маршрутных сетей, происходит дублирование маршрутов. Все это привело к потере экономических преимуществ электротранспорта. По отношению к 2010 году количество вагонов трамвая и троллейбусов в 2016 году снизилось на 11 процентов (эксплуатировалось 7,8 тысячи трамвайных вагонов и 9,7 тысячи троллейбусов).

**Минтранс** предлагает ряд конкретных мер с применением современных технологий для эффективного построения маршрутов.

Стоимость проезда по «умному» билету будет зависеть от продолжительности или дальности поездки, о высоких тарифах в часы пик речи не идет

Субъектам РФ, учитывая все рекомендации в стратегии, надо будет в 2019 году разработать свои стратегии общественного транспорта, с учетом расположения населенных пунктов, потребностей пассажиров и финансовых возможностей. Учитывая, что общественный транспорт, по большей части является дотационным, **минтранс** предлагает целенаправленно направлять на его развитие средства, которые поступают в бюджет субъектов от штрафов за нарушение Правил дорожного движения. Возможно, субъекты предложат свои варианты финансирования перевозок пассажиров.

<https://rg.ru/2018/10/28/edinyj-elektronnyj-proezdnoj-poiavitsia-v-kazhdom-regione.html>

### ТАСС; 2018.10.26; АГРЕГАТОРЫ ТАКСИ ВЫСТУПИЛИ ПРОТИВ ЗАПРЕТА РЕГУЛИРОВАТЬ ЦЕНЫ НА ПОЕЗДКИ В МОСКВЕ

Крупнейшие агрегаторы такси в Москве выступили с совместным заявлением против внесения поправок в закон о такси, согласно которому им планируется запретить формировать цены на поездки. По мнению участников рынка, новые меры отбросят российский рынок такси в своем развитии на 15 лет назад и сделают услугу менее популярной.

Ранее замглавы департамента транспорта столицы Дмитрий Пронин сообщил ТАСС, что правительство Москвы направит в Госдуму предложения по регулированию рынка такси, в числе которых запрет агрегаторам устанавливать тарифы на поездки. Вместо них это должны будут делать сами перевозчики. Он объяснил, что индивидуальные таксисты и таксомоторные компании смогут отправлять агрегаторам свои тарифные меню, а те будут публиковать их в свободном доступе.

«Онлайн-сервисы выступают против этих поправок. Цена на поездки в онлайн-сервисах сейчас определяется рынком в интересах пассажиров и перевозчиков по соглашению с партнерами-таксопарками и индивидуальными предпринимателями. Единый максимальный тариф - основа работы онлайн-сервисов. Именно он позволяет передавать заказ ближайшему свободному водителю, сокращать время подачи машины - до 4-5 минут в любую точку города - и формировать понятную стоимость поездки, которая не меняется в пути» - говорится в совместном заявлении «Яндекс. Такси», «Такси Везет», «Maxim», «Ситимобил», имеющемся в распоряжении ТАСС.

Отмечается, что запрет на участие онлайн-сервисов в определении тарифов приведет к тому, что «о прозрачности цен и быстрой подаче машины можно будет забыть». Заказы будут получать те водители, которые предложат наименьшую цену, но при этом они могут находиться в нескольких десятках километров от пассажиров. Как следствие, значительно вырастет холостой пробег машин, увеличится средняя цена поездки.

«Такси станет недоступным для миллионов людей, которые пользуются им каждый день. Падение спроса оставит десятки тысяч водителей без работы, а таксопарки будут вынуждены отказаться от части флота и не смогут вывести машины на линию», - считают участники рынка.

По их мнению, принятие поправок «отбросит российский рынок такси в своем развитии на 15 лет назад, а все достижения последних лет - легальное такси, новые автомобили, прозрачные и невысокие цены, быстрая подача машины - будут перечеркнуты».

<https://tass.ru/ekonomika/5725502>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.26; БЕСПИЛОТНИКОВ НА ДОРОГАХ РФ ПОКА НЕ БУДЕТ, НО «УМНЫЕ» СИСТЕМЫ СКОРО ПРОТЕСТИРУЮТ - ГИБДД

В настоящее время разрабатываются подзаконные акты для допуска машин с «высокоинтеллектуальными системами» на российские дороги, но полностью самостоятельные машины без контроля человека в салоне в ближайшее время не появятся, сообщил журналистам глава ГИБДД РФ Михаил Черников.

«Чтобы можно было дальше проводить тестирование этих транспортных средств в условиях общего потока, мы сейчас отрабатываем нормативные акты, в первую очередь, по тем лицам, которые будут находиться в автомобиле. Некоторые разработчики предлагают каким-то образом не применять термин «водитель». Все-таки от этого термина мы не можем отойти, тот человек, который будет контролировать этот процесс, должен быть водителем и в любую секунду иметь возможность отключить это интеллектуальное движение и взять управление в свои руки», – пояснил Черников на Всероссийском семинаре-совещании с участием глав УГИБДД регионов России в Сочи.

Он добавил, что речь идет о дополнительной опции, которая минимизирует влияние человеческого фактора на ДТП. При этом полностью самостоятельных автомобилей, где отсутствует человек, в ближайшее время на российских дорогах не появится. Поэтому, по мнению Черникова, нужно говорить не о беспилотных авто, а о появлении высокоинтеллектуальных систем в транспорте.

«Многие заводы-изготовители уже дают функции, которые предупреждают водителя. Например, сплошная разметка, разделяющая транспортные потоки. Автомобиль «видит» это и не даёт возможность рулевому управлению выехать на полосу встречного движения. Это распознание пешехода, который выходит на проезжую часть, и уже срабатывает тормозная система. Это дистанция, интервалы», – подчеркнул глава Госавтоинспекции.

Ранее ГИБДД РФ обнародовала проекта плана реализации Стратегии безопасности дорожного движения на 2018-2024 годы. Согласно документу, Госавтоинспекция предлагает разработать правовую основу применения беспилотных технологий управления транспортными средствами на российских дорогах в ближайшие семь лет.

### ТАСС; 2018.10.26; БУРЯТИЯ ПОЛУЧИТ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ 350 МЛН РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ ДО СЕВЕРНЫХ РАЙОНОВ

Правительство РФ выделит Бурятии до конца года еще 350 млн рублей к ранее направленному в регион трансферту в 600 млн рублей на строительство дороги Улан-Удэ - Турунтаево - Курумкан - Новый Уоян, соединяющую столицу республики с северными районами. Об этом сообщили журналистам в пятницу в пресс-службе регионального правительства со ссылкой на главу Бурятии Алексея Цыденова.

Президент России Владимир Путин в 2017 году поручил правительству РФ и правительству Бурятии рассмотреть вопрос дальнейшей реконструкции автотрассы, которая проходит с юга на север региона и является основной региональной артерией, связывающей пять районов республики с административным центром - городом Улан-Удэ. Реконструкция магистрали протяженностью 726 км ведется с 2003 года. В начале 2018 года Бурятия получила на реализацию этого проекта из федеральной казны 600 млн рублей.

«Состоялось заседание правительства России, в рамках которого поддержано выделение из резервного фонда в этом году 350 млн рублей на дорогу от Турунтаево до Курумкана», - приводит слова Цыденова пресс-службе.

Средства будут направлены на работу на участках дороги с 271 по 291 км. Строительство дороги Улан-Удэ - Турунтаево - Курумкан - Новый Уоян ведется с 2003 года. Сейчас введено в эксплуатацию 235,9 км автодороги на участках с 13 по 230 км и с 251 по 271 км. «В 2013 году на 268 км построен мост через реку Баргузин стоимостью 2 млрд рублей», - уточнили в **минтрансе** Бурятии.

«Остается незавершенным участок с 230 по 251 км, который находится в крайне неудовлетворительном состоянии. В 2017 году республика получила из федерального бюджета на данный объект 350 млн рублей, в 2018 году еще 600 млн рублей. Для завершения работ и ввода объекта в эксплуатацию в 2019 году необходимо дополнительно 750 млн рублей», - сообщили в **минтрансе** Бурятии.

Трасса Улан-Удэ - Турунтаево - Курумкан - Новый Уоян проходит вдоль побережья озера Байкал и вблизи Баргузинского заповедника по местам курортного лечения и туризма, и имеет, кроме социального, большое туристическое значение.

<https://tass.ru/sibir-news/5722971>

### КОММЕРСАНТ; ДАРЬЯ МАКАРОВА; 2018.10.26; МИНТРАНС ПРЕДСТАВИЛ ПРОЕКТ ПЛАТНОЙ АВТОТРАССЫ МОСКВА–КАЗАНЬ КРУПНОМУ БИЗНЕСУ

**Минтранс** России в четверг представил проект строительства платной автотрассы Москва–Казань крупным компаниям из списка помощника президента РФ Андрея Белоусова для софинансирования из допдоходов от ослабления рубля. Об этом говорится в сообщении компании.

Предправления госкомпании «Автодор» Сергей Кельбах презентовал проект на заседании проектного комитета Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП). Также бизнесу предложили инвестировать в строительство автодороги М4 «Дон» в обход Краснодара, и участка федеральной трассы М1 «Беларусь».

Платная скоростная автодорога Москва–Казань должна стать продолжением строящейся трассы М11 Москва–Санкт-Петербург и Центральной кольцевой автодороги с выходом в сторону Казани. Далее магистрали планируют соединить с трассами в Казахстане и Китае и создать международный транспортный коридор Европа – Западный Китай (ЕЗК). Ранее помощник президента РФ Игорь Левитин сказал, что новую дорогу Москва–Казань проложат южнее существующей трассы М7 «Волга».

Возведение магистрали оценивается в 540–550 млрд руб., треть этой суммы могут составить частные инвестиции. Трассу планируют сдать в 2024 году, но в Счетной палате сомневаются в реалистичности этого срока из-за масштаба проекта.

На средства компаний из «списка Белоусова» может претендовать и проект железнодорожной ВСМ Москва–Казань стоимостью 1,7 трлн руб., сообщали РИА «Новости».

<https://www.kommersant.ru/doc/3780811>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.26; ВОДИТЕЛЬ АВТОБУСА ПОЙДЕТ ПОД СУД ЗА ГИБЕЛЬ ПЯТИ ЧЕЛОВЕК В ДТП С ТЕПЛОВОЗОМ ПОД ОРЛОМ

Водитель автобуса, столкнувшегося с тепловозом, в результате чего погибли пять человек, пойдет под суд в Орловской области, сообщается на сайте СК России.

ДТП произошло 10 июня, когда на регулируемом железнодорожном переезде на перегоне Лужки-Паньково в 20 километрах южнее Орла столкнулись автобус ПАЗ и грузовой поезд. В автобусе ехали артисты местного хора. В результате пять человек погибли, среди них один несовершеннолетний; здоровью еще пяти пассажиров причинен тяжкий вред.

Следователи установили, водитель автобуса проехал на запрещающий сигнал семафора, в результате чего автобус столкнулся с тепловозом, следовавшим в составе грузового поезда.

«Завершено расследование уголовного дела в отношении 52-летнего местного жителя, обвиняемого в совершении преступления … «нарушение лицом, управляющим транспортным средством, правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц»… Уголовное дело с утвержденным обвинительным заключением направлено в суд», – говорится в сообщении.

### ТАСС; 2018.10.27; АВТОМОБИЛЬНОЕ СООБЩЕНИЕ С СОЧИ ПОЛНОСТЬЮ ВОССТАНОВЛЕНО; ДВИЖЕНИЕ СНАЧАЛА ОТКРЫЛИ ДЛЯ ЛЕГКОВОГО ТРАНСПОРТА, ЗАТЕМ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ

Автомобильное сообщение с городом Сочи полностью восстановлено после обильных осадков, мост через реку Макопсе на федеральной трассе А-147 Джубга - Сочи, единственной автодорогой, соединяющей Сочи с остальной территорией России, открыт для всех типов транспорта. Об этом говорится в сообщении пресс-службы ФКУ Упрдор «Черноморье» (филиал **Росавтодор**а).

Мост через реку Макопсе был перекрыт из-за подтопления в 00:40 мск четверга. Была размыта насыпь на примыкании к опоре моста через реку, обвалилось земляное полотно, разрушены порядка 200 кв. м дороги, подводящей к мосту. В целях безопасности проезд по трассе Джубга - Сочи был временно закрыт, накануне вечером дорожные службы перешли на круглосуточный режим работы. «Мост через реку Макопсе вместе с подходами открыт для движения без ограничений для грузового, легкового и общественного транспорта. Автомобильное сообщение между городами Сочи и Туапсе возобновлено в полном объеме», - говорится в сообщении.

Ранее в пресс-служба ГУ МВД по региону сообщили о частичном восстановлении движения.

Как сообщили ТАСС в пресс-службе Упрдора, пуск был поэтапным - сначала движение открыли для легкового транспорта, затем для грузовиков. При этом при ремонте моста не применялись временные конструкции.

«Там не будет временных конструкций - используются постоянные решения, чтобы открыть движение сразу по двум полосам и иметь возможность пропускать тяжеловесный транспорт, такой как бензовоз и поезда продовольственные», - сказал собеседник агентства.

Как отметил губернатор края Вениамин Кондратьев в своем микроблоге Twitter, работы велись круглосуточно. «Мост был открыт за считанные часы, досрочно, - и теперь тысячи людей смогут попасть в Сочи. Благодарю дорожников за их нелегкий, самоотверженный труд», - написал глава региона.

В Краснодарском крае из-за ливней подтоплено около 30 населенных пунктов, повреждены автодороги и железнодорожные пути, задержаны поезда, разрушено несколько мостов и подходов к ним. Существуют перебои с электро- и газоснабжением, без воды остался Туапсе, в котором проживают более 60 тыс. человек. Подтоплено свыше 1,8 тыс. домовладений, в которых проживают более 5,3 тыс. человек. По данным местных властей, жертвами непогоды стали шесть человек, в регионе введен режим ЧС.

<https://tass.ru/proisshestviya/5727592>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА РЫБНИКОВА; 2018.10.29; РАБОТА С ОСТАНОВКАМИ; ЖДАТЬ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ В ПОДМОСКОВЬЕ ПАССАЖИРЫ БУДУТ С КОМФОРТОМ

Скрасить ожидание общественного транспорта жителям и гостям Подмосковья поможет бесплатный Wi-Fi. Он появится на остановках в 2019 году, сообщил журналистам на брифинге зампред правительства Московской области Игорь Тресков.

«И это будет завершающим этапом благоустройства остановок», - отметил Тресков. Он напомнил, что в этом году в области обновляют 3,6 тысячи остановочных павильонов - это примерно 18% от всех остановок общественного транспорта региона. Ставят три вида павильонов: стеклянные на центральных улицах, металл со стеклом в городской черте и выполненные из перфорированных металлических панелей с солнцезащитной крышей - вне города. Все остановки антивандальные, имеют освещение, скамейки и урны, теперь принято решение оснастить их и Wi-Fi-модулями. «А еще по программе «Безопасный город» мы должны установить на остановках видеокамеры», - добавил Тресков. Пока они появятся только в крупных городах области, но программа модернизации остановочных павильонов рассчитана на несколько лет - и современные технологии обязательно дойдут до всех подмосковных муниципалитетов.

Также Тресков рассказал о новых функциях, которые в ближайшее время добавятся в региональную навигационно-информационную систему (РНИС), контролирующую работу общественного транспорта в Подмосковье. В частности, она будет фиксировать автобусы, проезжающие мимо остановок. «Жители обратили внимание на эту проблему - автобусы не останавливаются на остановках. Мы ввели в РНИС новую функцию, чтобы предотвращать подобные случаи», - сказал зампред. По его словам, причин у того, что автобус едет мимо остановки, может быть две: переполненный в часы пик салон и нежелание водителя останавливаться, если на остановке стоят только льготные пассажиры, которые не платят за проезд. Но это в любом случае нарушение - водитель обязан останавливаться на каждой остановке своего маршрута.

О новых технологиях говорил и **министр транспорта** и дорожной инфраструктуры Подмосковья Алексей Гержик. По его словам, все новые автобусы официального областного переводчика ГУП «Мострансавто» оборудованы системой распознавания лиц. В будущем эта система обещает стать еще одним способом оплаты проезда в общественном транспорте, а пока служит охране порядка - в неё заведены фотографии людей, которые подозреваются в совершении правонарушений. «Программа распознает лица и сравнивает их с теми фотографиями, которые есть в базе данных правоохранительных органов», - уточнил Гержик. В этом году, напомним, для «Мострансавто» было приобретено более 1700 новых автобусов, в следующем обновление автопарка продолжится.

<https://rg.ru/2018/10/28/reg-cfo/zhdat-obshchestvennyj-transport-v-podmoskove-passazhiry-budut-s-komfortom.html>

### ИЗВЕСТИЯ; 2018.10.29; ЦЕНА АСФАЛЬТА: ДОРОЖНЫЙ НАЦПРОЕКТ ПОДОРОЖАЕТ ИЗ-ЗА НАЛОГОВОГО МАНЕВРА; РОСТ СТОИМОСТИ БИТУМА ПОВЛЕЧЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РАСХОДЫ НА 250–300 МЛРД РУБЛЕЙ

Основной материал для производства асфальта – битум – может резко подорожать в ближайшие годы из-за налогового маневра. Это станет одним из факторов риска для нацпроекта «Безопасные и качественные дороги» и увеличит расходы на дорожно-строительные работы на 250–300 млрд рублей до 2024 года, рассказал «Известиям» директор департамента по госполитике в области дорожного хозяйства **Минтранса** Игорь Костюченко. Источник «Известий» в правительстве отметил, что потребление битума может вырасти в разы, что также приведет к росту цен и скажется на достижении целей нацпроектов. Нивелировать риски может долгосрочное планирование и гарантии закупок сырья у компаний на 5–6 лет вперед.

Ценный битум

Налоговый маневр в нефтяной отрасли способен привести к росту цен на битум, который является продуктом нефтепереработки. «Отмена таможенной пошлины на нефть к 2024 году в связи с завершением «налогового маневра» в нефтегазовой отрасли может повлечь за собой увеличение стоимости битумных материалов», – сказал «Известиям» Игорь Костюченко. По словам главы департамента **Минтранса**, это потребует дополнительных затрат на дорожно-строительные работы в размере 250–300 млрд рублей до 2024 года при цене нефти около $73 за баррель (сейчас $78).

– Исходя из этого, протяженность строительства и ремонта автодорог, утвержденная проектом (нацпроект «Безопасные и качественные дороги». – «Известия»), может сократиться в пределах 10%. Чтобы нивелировать эти риски, **Минтранс** совместно с коллегами из других ведомств проработает меры, стимулирующие НПЗ к производству битума, – сказал Игорь Костюченко.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

В нацпроект «Безопасные и качественные дороги» входит четыре программы – «Дорожная сеть» (строительство, ремонт и модернизация дорог), «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» (оборудование для контроля за движением и его оплаты), «Безопасность дорожного движения» (совершенствование законодательства и повышение «дорожной грамотности») и «Автомобильные дороги необщего пользования Минобороны России» (ремонт дорог для нужд армии), следует из предварительного паспорта программы. Вице-премьер **Максим Акимов** ранее оценил общую стоимость проекта в 2,5 трлн рублей.

Налоговый маневр предполагает поэтапное обнуление экспортной пошлины на нефть и нефтепродукты до 2024 года. Одновременно будет повышаться ставка налога на добычу полезных ископаемых (НДПИ). Кроме этого, реформа должна простимулировать модернизацию НПЗ. Так, за нефть, используемую для производства светлых качественных нефтепродуктов, например бензина класса «Евро-5», заводы получат налоговый вычет (так называемый обратный акциз). Битум относится к категории темных нефтепродуктов.

Опасения **Минтранса** о росте стоимости битума в результате налогового маневра обоснованы, считают опрошенные «Известиями» эксперты. Поэтапное снижение пошлины на экспорт нефти в ближайшие шесть лет будет приводить цены на нефтепродукты российского производства на мировой уровень, отметил аналитик VYGON Consulting Евгений Тыртов. Он прогнозирует рост цен в 2019 году в диапазоне 10–15%.

В результате повышения НДПИ производство бензина при установленных правительством ценах не будет рентабельно, поэтому заводы попытаются отыграть потери за счет повышения стоимости других продуктов, в том числе битума, добавляет ведущий эксперт Союза нефтегазопромышленников России Рустам Танкаев.

В начале октября премьер-министр Дмитрий Медведев поручил снизить базовые цены на бензин и дизель с установленных на 2019 год соответственно 56 и 50 тыс. рублей за тонну до 50,4 тыс. и 45 тыс. рублей.

Закатать риски

Впрочем, в Минфине уверяют, что налоговый маневр в нефтяной отрасли не приведет к росту цен на нефтепродукты. Директор департамента налоговой и таможенной политики ведомства Алексей Сазанов ранее говорил, что цены не подскочат благодаря системным амортизирующим мерам правительства. Например, компенсации нефтяным компаниям разницы между установленной базовой стоимостью топлива и более высокой экспортной ценой.

В Минфине, ФАС и Минэкономразвития на момент публикации материала не ответили на запрос «Известий». В Минэнерго заявили, что в настоящий момент рисков значительного удорожания битума нет. Однако представитель ведомства отметил, что в случае прогнозирования дефицита мощностей для производства битума Минэнерго предложит правительству ряд мер.

– В первую очередь в целях минимизации рисков дефицита на дорожный битум в период высокого спроса и необоснованного роста цен, а также повышения эффективности использования производственных мощностей, по мнению Минэнерго России, необходимо проработать заказчиками дорог механизма исключения посредников при осуществлении закупок битума, а также уделить внимание формированию потребителями битума необходимых запасов в период низкого сезонного спроса, – отметили в пресс-службе Минэнерго.

Источник «Известий» в правительстве рассказал, что рост потребления битума в стране может вырасти в разы. И если его производители не сделают инвестиции в оборудование на стартовых этапах, последует серьезный рост цен. По его словам, это может поставить под вопрос достижение целей, поставленных в нацпроектах, в частности, по улучшению качества дорог.

Как пояснил Игорь Костюченко, чтобы снизить риск, связанный с сезонным спросом на битум, вместе с нефтяными компаниями планируется разработать краткосрочный (на 2019–2020 годы), среднесрочный (до 2024 года) и долгосрочный (до 2030 года) прогнозы спроса на битум для нужд дорожного хозяйства. В том числе предусмотреть многолетние ценовые условия. По его словам, это позволит создать программу фьючерсных контрактов и гарантировать производителям объемы закупок на 5–6 лет вперед.

Одним из способов решения проблемы может стать фиксация нормы прибыли за битум для его производителей, полагает гендиректор дорожной ассоциации РАДОР Игорь Старыгин. По его словам, ценообразование для строителей дорог жестко регламентировано (прибыль – не более 8%), поэтому имеет смысл аналогичным образом отрегулировать и доходность производства битума как ключевого для «дорожников» компонента.

<https://iz.ru/805144/dmitrii-grinkevich/tcena-asfalta-dorozhnyi-natcproekt-podorozhaet-iz-za-nalogovogo-manevra>

### ИЗВЕСТИЯ; АНЖЕЛИНА ГРИГОРЯН ДАНИИЛ КУЗИН ЭЛИНА ХЕТАГУРОВА; 2018.10.29; МИНУС БЛАГОУСТРОЙСТВО: ДЕНЬГИ ПАРКОВЩИКОВ ХОТЯТ ОТДАТЬ ТРАНСПОРТНИКАМ; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ПЕРЕРАСПРЕДЕЛИТЬ ДОХОДЫ ОТ ПЛАТНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ СТОЯНОК В КРУПНЫХ ГОРОДАХ

Деньги от платных парковок и дорожных штрафов **Минтранс** предлагает направить на развитие общественного транспорта. Сейчас таких норм на федеральном уровне нет, а на местах деньги за стоянку большей частью направляют на городское благоустройство: детские площадки, парки, скверы. Некоторые из опрошенных «Известиями» экспертов считают идею неоправданной, а **Минтранс** апеллирует к международному опыту.

Средства от платных парковок и штрафов, согласно идее **Минтранса**, можно собирать в целевых бюджетных фондах на уровне муниципалитетов и использовать «для финансирования развития перевозок автомобильным и городским транспортом и совершенствование организации движения». Речь о закупке автобусов, электробусов, трамваев, установке знаков дорожного движения.

По планам **Минтранса**, уже начиная 2020 года новшество может быть опробовано на практике.

Специализированные бюджетные фонды на нужды общественного транспорта есть в государствах Евросоюза и США, отметили в **Минтрансе**. Там «средства, собираемые в виде различных платежей, целевым образом расходуются в этом же секторе», подытожили в ведомстве.

В России же сложилась другая практика. Например, в столице средства от платных парковок направляются в управы городских районов, следует из постановления правительства Москвы «О стимулировании управ...». По согласованию с советами депутатов муниципальных округов эти деньги можно тратить на благоустройство парков, скверов, бульваров, дворов, субсидирование установки шлагбаумов во дворах или по усмотрению жителей.

Средства же от штрафов за нарушение ПДД направляются в бюджеты регионов, дальнейшее использование этих денег не регламентировано.

﻿Выходит, что деньги, которые раньше направлялись на благоустройство, хотят перенаправить на закупку нового транспорта и дорожную инфраструктуру, пояснил председатель межрегионального профсоюза работников общественного транспорта Юрий Дашков. По его мнению, инициатива **Минтранса** не обоснована. Развивать общественный транспорт можно из денег, уплаченных пассажирами за проезд, считает он.

Сейчас средства от штрафов и парковок распределяются региональными властями на различные нужды города, подтвердил лидер «Движения автомобилистов России» Виктор Похмелкин. Если появятся предложенные **Минтрансом** фонды, логичнее направить деньги на улучшение качества трасс. Почти треть ДТП происходит из-за плохого дорожного покрытия, отметил он. Виктор Похмелкин привел в пример опыт Лондона, где плату за въезд в центр направляют на транспортные нужды.

«Инициатива **Минтранса** правильная, – считает директор по транспортному планированию и прогнозированию центра экономики инфраструктуры Александр Морозов. – Когда человек платит государству, он должен четко понимать, что они идут на что-то одно, перемешивать нельзя».

Морозов добавил, что, если деньги от нарушений ПДД и платной парковки пойдут на улучшения общественного транспорта, население станет активнее им пользоваться, а значит, станет меньше загрязнений и аварийных рисков, это тоже фактор городского благоустройства.

Сейчас основная проблема – не недостаток средств в бюджете, а неправильное его администрирование, уверен член совета при председателе Совета Федерации по взаимодействию с институтами гражданского общества Евгений Корчаго. Создание новых фондов – очередная попытка наладить ситуацию, считает он. Но всё же логичнее предоставить властям региона или муниципалитета право самим распоряжаться деньгами.

Предложение **Минтранса** будет направлено в правительство после того, как пройдет процедуру общественного обсуждения. В аппарате вице-премьера **Максима Акимова** воздержались от комментариев, поскольку еще не ознакомились с инициативой.

В департаменте транспорта Москвы оперативно не ответили на запрос «Известий».

<https://iz.ru/804268/anzhelina-grigorian-daniil-kuzin-elina-khetagurova/minus-blagoustroistvo-dengi-parkovshchikov-khotiat-otdat-transportnikam>

### ТАСС; 2018.10.26; В РФ ЕЖЕГОДНО СВЫШЕ 1 ТЫС. ЧЕЛОВЕК ГИБНУТ ИЗ-ЗА ТЕХНИЧЕСКОЙ НЕИСПРАВНОСТИ АВТОТРАНСПОРТА

Более 1 тыс. человек ежегодно гибнут на дорогах в РФ по причине технической неисправности автобусов и автомобилей. Об этом журналистам сообщил в пятницу глава ГИБДД Михаил Черников на совещании руководителей ведомства, который проходит в Сочи.

«У нас более тысячи смертей в год связано с техническими неисправностями транспортного средства. Мы должны сделать все возможное, чтобы эти смерти минимизировать», - сказал он, отметив, что в общей сложности на дорогах ежегодно гибнут около 19 тыс. человек.

Черников высказал мнение, что техосмотры автобусов необходимо проводить два раза в год.

Ранее он сообщал, что ГИБДД намерена вернуть контроль над техосмотрами автобусов и грузовых автомобилей, в настоящее время данный контроль осуществляется Российским союзом автостраховщиков.

<https://tass.ru/proisshestviya/5725448>

### ТАСС; 2018.10.26; СПЕЦИАЛИСТЫ ЦППК ПОДГОТОВЯТ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА К ЗИМНЕМУ СЕЗОНУ И ПРОИНСТРУКТИРУЮТ МАШИНИСТОВ

Специалисты Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК) закончат подготовку к зимнему сезону к концу ноября, они проверят исправность систем торможения и климат-контроля в электропоездах. Об этом в пятницу сообщается на портале мэра и правительства Москвы.

«До конца ноября специалисты ЦППК проверят исправность систем торможения и климат-контроля в 135 электропоездах. Это весь собственный подвижной состав компании, а также арендованные поезда, которые базируются в депо «Апрелевка» и «Перерва», - говорится в сообщении. Остальные арендованные электропоезда осмотрят специалисты ОАО «РЖД»

Отмечается, что машинисты электропоездов пройдут плановое обучение по управлению составом в зимний период. «Их подготовят к работе в снегопады и сильные морозы. А на тренажерах можно будет отработать навыки управления тормозами», - отмечено в сообщении.

По информации пресс-службы ЦППК, обучение машинистов проводится весь год, но в октябре и ноябре специалистов готовят особенностям работы зимой. «Особое внимание мы уделяем подготовке машинистов-»первозимников», которые еще не имеют опыта работы в холодное время года. Продолжительность их обучения составляет не менее 40 часов», - цитирует портал пресс-службу.

В рамках подготовки к зиме в столичном метро отремонтировали фасады вестибюлей, переходы, лестницы, водосточные трубы, двери и площадки перед входами, в вестибюлях установили более 800 воздушно-тепловых завес. Автобусы, троллейбусы, трамваи, электробусы и спецтехника Мосгортранса - снегоуборочные машины и трамваи-снегоочистители - проходят техосмотры.

Машинисты Московского центрального кольца также проходят инструктаж по управлению поездами в условиях холодов и осадков. На девяти вокзалах столицы у входов устанавливают воздушно-тепловые завесы, приводят в порядок все платформы и привокзальные площади.

<https://tass.ru/moskva/5725182>

### ТАСС; 2018.10.26; ПРОЕКТНЫЕ РАБОТЫ ПО Ж/Д ЛИНИИ С ПЕРЕХОДОМ С САХАЛИНА НА МАТЕРИК ЗАВЕРШАТСЯ 2019 ГОДУ

Проектные работы по строительству железной дороги с переходом с Сахалина на материк завершатся в ноябре 2019 года. Об этом сообщил журналистам в пятницу начальник службы взаимодействия с заказчиком компании «Дальгипротранс» Владимир Крапивный.

«Дальгипротранс» выполняет задание РЖД по разработке основных проектных решений для строительства новой железнодорожной линии, связывающей материк и остров Сахалин, с мостовым или тоннельным переходом пролива Невельского от станции Селихин в Хабаровском крае до станции Ныш в Сахалинской области.

«Разработка основных проектных решений, на основе которых можно проанализировать выбранный вариант железнодорожной трассы с переходом через пролив Невельского и с выходом на Сахалин, проекта детальной планировки территории, <...> определение объемов финансирования, <...> сроков и этапов строительства - эти работы завершатся в срок до ноября 2019 года», - сказал Крапивный.

Он уточнил, что уже выполнены проектно-изыскательские работы от станции Селихин до мыса Лазарево, однако еще не приступали к инженерным изысканиям в проливе Невельского.

«Чтобы провести геологические, экологические, гидрологические и другие изыскания, требуется крепкое основание для постановки судов, с которых нужно провести бурение, погодные условия без волнения в Татарском проливе, ледовая обстановка. Это [запланировано на] первое полугодие следующего года», - сказал Крапивный, уточнив, что в проливе необходимо будет выполнить глубокое зондирование, изучить сейсмику, геологию грунтов, ледовую нагрузку на опоры моста, если будет принято решение о строительстве моста, а не тоннеля.

Крапивный также сообщил, что на территории Сахалина - от станции Ныш до мыса Погиби - инженерные изыскания выполнены пока только с применением спутника, «выход в поле» запланирован на ближайшее время.

О проекте

Проект строительства железнодорожной линии Селихин - Ныш с мостовым переходом пролива Невельского увязан с проектом развития Восточного полигона сети железных дорог.

Проект перехода с Сахалина на материк рассматривается в двух вариантах - мост или тоннель. Сейчас приоритетным является проект железнодорожного моста через пролив Невельского. Общая длина железнодорожной линии должна составить более 580 км. Стоимость всего проекта - 540,3 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/5723158>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.28; РЖД ОТПРАВЛЯЮТ 18 ПОЕЗДОВ ДЛЯ ВЫВОЗА ПАССАЖИРОВ, ЗАДЕРЖАННЫХ НА КУБАНИ ИЗ-ЗА ЛИВНЕЙ

Восемнадцать поездов дальнего следования доставляют пассажиров задержанных поездов в Краснодарском крае к местам назначения, сообщает в воскресенье пресс-служба РЖД.

Поезда в Краснодарском крае были задержаны и отменены из-за серьезного наводнения в регионе. В Краснодаре, по данным местных властей, начиная с утра 25 октября, было задержано несколько пассажирских поездов. РЖД в пятницу заявили о частичном восстановлении движения и временной схеме перевозок пассажиров «автобус плюс электричка». Впоследствии перевозчик сообщил, что задержанные пассажирские поезда постепенно вводятся в график.

«Сегодня, 28 октября, со станций Адлер, Роза Хутор и Имеретинский курорт отправятся 18 поездов дальнего следования. Пассажирам предложено более 10 тысяч мест», – говорится в сообщении.

Отмечается, что 27 октября из Адлера было отправлено 18 поездов дальнего следования. Пассажирам было предложено 8 900 мест, железнодорожным транспортом воспользовались свыше 3,5 тысячи пассажиров. Первый состав из района стихийного бедствия вышел вечером 26 октября.

«В настоящий момент железнодорожное сообщение Краснодарского края со всеми регионами страны восстановлено», – добавляется в сообщении.

В связи с дождями в Туапсинском и Апшеронском районах, а также в Сочи произошло наводнение. Введен режим ЧС, частично эвакуировано население, оперативные службы переведены на усиленный режим работы, идут подворовые обходы для оценки ущерба от стихии.

### ВЕДОМОСТИ; ПОЛИНА ТРИФОНОВА; 2018.10.29; ОМК УВЕЛИЧИТ ПРОИЗВОДСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОЛЕС К 2023 ГОДУ; КОМПАНИЯ ПРОГНОЗИРУЕТ НОВЫЙ СКАЧОК СПРОСА НА НИХ

В 2019–2022 гг. Объединенная металлургическая компания (ОМК) Анатолия Седых инвестирует 2,3 млрд руб. в модернизацию колесного производства Выксунского металлургического завода (ВМЗ, Нижегородская обл.), это позволит увеличить производство колес на 14% до 970 000 шт. в год по сравнению с 2018 г., рассказал «Ведомостям» представитель компании.

В 2018 г. общее потребление колес в странах Евразийского экономического союза (ЕАЭС), по данным ОМК, составит 1,545 млн шт. ОМК – крупнейший производитель колес, его доля на рынке – 55%. 29,7% производит Evraz Романа Абрамовича, Александра Абрамова и Александра Фролова. Чуть более 15% рынка совокупно занимают украинский «Интерпайп» и казахский «Проммашкомплект».

ОМК уверена, что спрос на ее продукцию после 2022 г. будет. Рынок колес в России цикличен: на 3–4 года высокого спроса приходится 2–3 года низкого, объясняет собеседник.

С 2012 г. инвестиции в развитие колесного дивизиона ОМК составили 2,8 млрд руб., значительная их часть была вложена в период низкого спроса в 2014–2016 гг., продолжает он. Тогда было списано 260 000 вагонов, вагоноремонтные предприятия осуществляли текущие ремонты бывшими в употреблении колесами, новые не закупали. В итоге мощности российских производителей были загружены всего на 39–55%, следует из данных компании. Потом спрос начал расти. В 2018 г. уже все мощности производителей оказались загружены на 100%. Закрытие мартена и переход на покупную заготовку позволит ОМК в 2019 г. увеличить производство колес еще на 50 000 шт., сообщил представитель компании. Но к концу 2019 г. рост спроса сменится спадом, а новый рост ОМК ожидает в 2023–2025 гг.

Сегодня производственные мощности производителей колес позволяют удовлетворять реальный потребительский спрос, говорит представитель ОМК. Проекты ВМЗ наряду с проектами повышения мощностей других производителей в ЕАЭС позволят удовлетворить пиковый спрос этого и следующего года, добавляет он.

В начале октября Evraz объявил о старте реализации проекта по расширению мощностей колесобандажного цеха на Нижнетагильском металлургическом комбинате на 78 000 колес в год, а также о рассмотрении вариантов строительства второго цеха мощностью 200 000 колес в год. «Проммашкомплект» в 2019 г. увеличит производство колес на 57% до 175 000 шт. в год, сообщала ранее компания.

Валовая рентабельность производства железнодорожных колес составляет около 25–30%, а с учетом действующей 34%-ной пошлины на украинские стальные колеса производство колес в России – бизнес перспективный, говорит директор группы корпоративных рейтингов АКРА Максим Худалов.

Пошлина – одна из причин роста цен на колеса в России, цены выросли в 2 раза по сравнению с уровнем 2017 г. до 40 000–45 000 руб. за колесо без НДС, приводит данные генеральный директор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. При этом сейчас железнодорожные колеса купить практически невозможно из-за острого дефицита, продолжает он. Это привело к тому, что вагоностроительные предприятия не успевают своевременно отгружать продукцию клиентам, так как не могут купить колеса для комплектации тележек, а у операторов в вагоноремонтных депо находится более 15 000 вагонов, говорит эксперт. По его прогнозам, в 2019 г. цена колеса может приблизиться к 60 000 руб. без НДС.

Текущий скачок спроса представитель ОМК связывает с отсутствием стратегического планирования при ремонте вагонов операторами и собственниками подвижного состава. Это не позволило вагоноремонтным предприятиям своевременно создать запасы колес. Если бы российские производители были загружены на 100% в период спада, это позволило бы создать резерв в 2 млн колес, приводит он данные. «Не допустить повторения такой ситуации на рынке позволит только планирование операторами и собственниками вагонов потребностей в колесах на перспективу 4–5 лет и создание запасов колес», – уверены в ОМК.

Представитель Объединенной вагонной компании от комментариев отказался. Представитель «Трансмашхолдинга» рассказал, что в период до 2022 г. компания ожидает увеличения спроса на колеса: «Холдинг позитивно оценивает решение ОМК». Собеседник «Ведомостей», близкий к одному из покупателей колес для грузовых вагонов, отметил, что, хотя производители колес заявляют о вводе новых мощностей, остальных проблем это не решит – роста цен на колеса, фактически дуополии в их производстве, навязывания продавцами своих условий.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/10/28/784907-proizvodstvo-zheleznodorozhnih-koles>

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК, АРТУР ТОПОРКОВ; 2018.10.29; «ГАЗПРОМ» И РЖД ВМЕСТЕ МОГУТ ПОСТРОИТЬ САМУЮ СЕВЕРНУЮ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ РОССИИ; «НОВАТЭК» ПОЛУЧИЛ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПРИСОЕДИНИТЬСЯ К ПРОЕКТУ

Президент Владимир Путин год назад говорил, что уже 10% ВВП России приносят предприятия, работающие в Арктике. Возможно, поэтому правительство думает перезапустить один из крупнейших транспортных проектов – самую северную в России железную дорогу к порту Сабетта.

Чтобы построить эту дорогу, ее передадут на федеральный уровень – федеральный бюджет подстрахует инвесторов, рассказали чиновник и три участника переговоров: концессионное соглашение подпишут с «Газпромом» (либо с его «дочкой» «Газпромтранс») и РЖД. Переговоры об участии в проектной компании идут и с «Новатэком», знают три участника обсуждений, но он согласия пока не дал. Представители РЖД и «Газпрома» отказались от комментариев, «Новатэк» не ответил на запрос.

Обсуждение проекта началось в августе на совещании у вице-премьера **Максима Акимова**, говорят три собеседника «Ведомостей», а представитель **Акимова** это подтверждает: инициативу проявил Ямало-Ненецкий автономный округ (ЯНАО). Теперь ЯНАО, РЖД и **Минтранс** должны представить технико-экономическое обоснование проекта, говорит представитель **Акимова**. Представитель **Минтранса** сообщил, что проект в проработке. «Вопрос, получит ли проект федеральные деньги, – даже если в план магистральной инфраструктуры он не включен, его могут добавить», – говорит человек, близкий к **Минтрансу**.

Дорога нужна, чтобы обеспечить доставку грузов к местам добычи – до 2035 г. инвестиции в освоение Ямала и соседнего полуострова Гыдан составят, по данным правительства ЯНАО, 7 трлн руб., – а также переместить грузы с Северного широтного хода, вдоль которого расположено два десятка нефтяных и газовых месторождений, к Северному морскому пути.

Официальную заявку в правительство – частную инициативу – консорциум инвесторов может подать в первой половине 2019 г., знает участник совещания.

Сейчас действует соглашение о государственно-частном партнерстве в строительстве этой дороги от 2015 г., инвестор – компания «ВИС «Трансстрой», закончить работу она должна была в 2019 г., но пока даже не начинала. Это нормально, соглашение продлено, достроить дорогу нужно к 2022 г., говорит представитель ВИС.

Это соглашение может быть расторгнуто, считает чиновник и подтверждает участник переговоров, по нему дорога осталась бы в собственности инвесторов, а по новому соглашению будет у государства.

Целью соглашения от 2015 г. была проработка проекта, анализ показал, что лучше всего федеральная концессия, говорит замгубернатора ЯНАО Александр Калинин. Новое соглашение разрабатывается, готово технико-экономическое обоснование, идут переговоры с участниками, сообщает представитель губернатора ЯНАО. С переходом проекта в статус федерального может потребоваться иная конфигурация участников, соглашается представитель группы ВИС: «Решения принимаются на государственном уровне и однозначно будут нами поддержаны».

Новое соглашение должно резко сократить расходы на строительство: прежде дорога стоила свыше 113 млрд руб. в ценах прошлых лет, рассказывает участник переговоров, сейчас это было бы 176 млрд, в ценах лет строительства хватит 115 млрд. Дорога обойдется в 113–115 млрд руб., подтверждает еще один человек, знакомый с ходом переговоров. Экономию дадут новые проектные решения, обещают два участника переговоров: дорога будет однопутной, без насыпи под второй путь. Пропускная способность составит 8–10 млн т в год, говорит представитель губернатора.

Участие «Газпрома» в концессии логично: компания уже строила участок Обская – Бованенково – Карская с применением технологий для вечной мерзлоты. Компания хотела продать дорогу РЖД, договориться о сделке в 2009 г. поручал тогдашний премьер-министр Путин. Но покупать тупиковую ветку за 130 млрд руб. – так ее оценил «Газпром» – РЖД отказалась. «Газпром» несет убытки: одна амортизация обходится в 4,5 млрд руб. в год, говорит гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров, операционные расходы – еще 1,3 млрд руб. в год. Рассматривается вариант, что ветку Обская – Бованенково – Карская выкупит у «Газпрома» концессионер, знают участники переговоров.

Фактически сценарий выкупа действующей линии для «Газпрома» оптимален: он позволяет продать проблемный актив по балансовой стоимости, но большую часть средств компания, вероятно, должна будет реинвестировать в строительство новых участков, предполагает Бурмистров. «Балансовая стоимость Обской – Бованенково такова, что может дать «Газпрому» контрольный пакет в концессии, возможность перераспределить с другими участниками соглашения расходы на содержание линии и переложить на государство риски, связанные с убытками», – предполагает Бурмистров. «Новатэк» же, продолжает он, будет стараться минимизировать свою долю в концессии, потому что пропорционально ее размеру может быть вынужден финансировать выкуп у «Газпрома» действующей ветки и нести расходы на содержание убыточной инфраструктуры.

 «Новатэку» нет необходимости отгружать продукцию в направлении Обской, напоминает эксперт: «Компания фактически будет вынуждена финансировать дорогу за 100 млрд руб., которую будет использовать «Газпром» для доставки строительных грузов на Ямал и газового конденсата в Сабетту».

Главным бенефициаром этого проекта мог бы стать «Газпром» – и расстающийся с убыточным активом, и получающий возможность использовать Северный морской путь, например, для вывоза конденсата, соглашается директор отдела корпораций Fitch Дмитрий Маринченко. «Логика «Газпрома» понятна – оптимизировать программу капитальных вложений, которая в 2018–2019 гг. достигнет пика. «Новатэку» проект, видимо, будет менее интересен – ему хватает его экспортных мощностей», – объясняет он. Но Северный морской путь – стратегический федеральный проект, от участия в котором, возможно, «Новатэку» не так просто отказаться, допускает Маринченко, так же как, видимо, не получится отказаться от заказа танкеров на Дальнем Востоке. «Но ведь и «Новатэк» немало получает от государства – «Ямал СПГ» вряд ли состоялся бы без помощи государства, инфраструктурной и лоббистской, на переговорах с иностранными партнерами», – заключает Маринченко.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/10/29/784911-zheleznuyu-dorogu>

### ВЕДОМОСТИ; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ, ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА; 2018.10.29; КОЗАК ПОРУЧИЛ ОЦЕНИТЬ НАЛОГОВУЮ НАГРУЗКУ МЕТАЛЛУРГОВ И УГОЛЬЩИКОВ; К МАРТУ 2019 ГОДА ЧИНОВНИКИ РЕШАТ, КТО ИЗ НИХ ПЛАТИТ МЕНЬШЕ НАЛОГОВ

По итогам совещания 24 октября у вице-премьера Дмитрия Козака с нефтяными компаниями правительство решило проверить налоговую нагрузку на все «предприятия отраслей промышленности России в зависимости от доли добавленной стоимости в создаваемой ими продукции», следует из протокола совещания. «Ведомости» ознакомились с документом. Представитель Козака подтвердил, что даны соответствующие поручения.

В протоколе говорится, что к концу ноября Минэкономразвития должно представить методику оценки фискальной нагрузки на отрасли. При этом оно должно будет не только учесть налоги на прибыль и налог на добычу полезных ископаемых (НДПИ), но и неналоговые обязательные платежи, тарифы на услуги естественных монополий («Газпром», «Транснефть» и РЖД). На основании новой методики Минфин, Минэнерго, Минпромторг и ФАС должны будут провести сопоставительный анализ фискальной нагрузки на предприятия добывающих отраслей до 1 марта 2019 г. Представитель Минэкономразвития в воскресенье не ответил на запрос «Ведомостей».

Нефтяники на совещании у Козака говорили, что они платят больше НДПИ, чем угольные или калийные компании, рассказывали «Ведомостям» участники этого совещания. Это не совсем справедливо, подчеркивал один из собеседников. На эти две отрасли нагрузка действительно может вырасти, но сначала нужно проанализировать ее, говорил чиновник финансово-экономического блока. «Перерабатывающие отрасли были поощрены больше, чем добывающие», – добавляет он.

Налоги и сборы

Для горнодобывающих компаний это может обернуться дополнительными платежами в бюджет

Налоговая нагрузка у нефтяников и «Газпрома» выше (13–50%), чем у металлургов (4–17%), писал президенту Владимиру Путину помощник президента Андрей Белоусов в начале августа. Так, например, «Роснефть» отдала в прошлом году 54% выручки на налоги, в том числе экспортную пошлину, акцизы, НДПИ и за транспортировку по системе РЖД и «Транснефти», а «Сургутнефтегаз» и «Газпром нефть» – 49 и 40% соответственно. Для сравнения: угледобывающая СУЭК на налоги, транспорт, энергию и НДПИ потратила в 2017 г. 35% своей выручки. Налоговая нагрузка НЛМК за прошлый год составила 22% от выручки, говорится в материалах компании. В структуре себестоимости энергетика у НЛМК и «Северстали» составляет 7 и 9%, налоговые выплаты – 4,4 и 6% от выручки соответственно.

Пока правительство разрабатывает методологию анализа оценки налоговой нагрузки, сверхприбыли металлургов и угольщиков могут закончиться, говорит руководитель аналитического отдела BCS Global Markets Кирилл Чуйко. Китайская экономика замедляется, нужно будет меньше стали и угля, поясняет он. Проверять налоговую нагрузку и пытаться увеличить ее для металлургов и угольщиков – процесс сложный и малоперспективный, считает Чуйко: «Добиться справедливости расчета налоговой нагрузки для угольщиков будет невозможно. Есть компании, которые добывают малорентабельные виды углей, повышение налогов обернется аннулированием любых стимулов создания инвестпрограмм».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/10/28/784928-kozak>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.29; ВОДИТЕЛЯ ФУРЫ, ОБРУШИВШЕЙ МОСТ В ПРИМОРЬЕ, АРЕСТОВАЛИ НА 2 МЕСЯЦА

Михайловский районный суд Приморья арестовал на 2 месяца водителя большегруза, который обрушил мост у села Осиновка в Приморье, сообщил РИА Новости представитель суда.

«В отношении водителя избрана мера пресечения в виде заключения под стражу сроком на 2 месяца», – сказал собеседник.

Автомобильный мост обрушился во время проезда по нему фуры 26 октября. Большегруз, который шел по мосту в момент его обрушения, придавил легковую машину, в ней погибли девушка и ребенок. МЧС сообщало, что фура, по предварительным данным, стала причиной обрушения моста. Ранее врио губернатора Приморья Олег Кожемяко заявил, что предварительной причиной ЧП стало превышение нагрузки проходящей по нему фурой в 1,5 раза. Следователи возбудили уголовное дело в отношении водителя.

Прокуратура края организовала проверку. Власти региона обещали оказать помощь семье погибших.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.26; КОМИТЕТ IMO УТВЕРДИЛ ЗАПРЕТ НА ПЕРЕВОЗКУ МОРСКОГО ТОПЛИВА С ВЫСОКИМ СОДЕРЖАНИЕМ СЕРЫ С 2020Г

Комитет Международной морской организации (IMO) по защите морской среды (MEPC) в пятницу официально утвердил запрет на перевозку морского топлива с содержанием серы более 0,5%, который вступит в силу с 1 марта 2020 года, сообщает агентство Bloomberg.

Ранее на этой неделе MEPC отказался отложить введение правил о перевозке морского топлива с высоким содержанием серы или вводить их поэтапно. Теперь для вступления запрета в силу требуется его официальное утверждение руководящим органом IMO. Вероятно, это произойдет в сентябре 2019 года.

В настоящее время предполагается, что норматив IMO о максимальном содержании серы в используемом морском топливе в 0,5% вступит в силу с 1 января 2020 года. Ожидается, что этот шаг существенно снизит загрязнение окружающей среды, однако компании предупреждают о чрезмерном росте расходов. Сейчас во многих регионах мира содержание серы в морском топливе доходит до 3,5%.

Запрет на перевозку топлива с более высоким содержанием серы закрывает очевидную лазейку, опасаясь, что судно, транспортирующее такое топливо, перейдет на него, как только окажется вдали от надзора.

Вместе с тем суда, на которых установлены очистные системы, позволяющие снизить содержание серы в выхлопах двигателей, смогут использовать высокосернистое топливо и после 2020 года, объявил MEPC.

Последствия IMO 2020 будут масштабными, поскольку топливо - главная статья расходов в судоходстве.

Международная морская организация (IMO или ИМО), начавшая функционировать в 1959 году, отвечает за повышение надежности и безопасности судоходства в области международной торговли и за предотвращение загрязнения моря с судов. IMO входит в систему ООН.

### ТАСС; 2018.10.26; ИНВЕСТОР ПОДГОТОВИЛ ДОКУМЕНТАЦИЮ ПО РЕКОНСТРУКЦИИ ЧУКОТСКОГО МОРСКОГО ПОРТА

Якорный резидент территории опережающего развития (ТОР) «Беринговский» - «Берингпромуголь», добывающий уголь на Чукотке, подготовил и согласовал с **Минтрансом** РФ декларацию о намерениях инвестировать в реконструкцию морского порта Беринговский. Об этом сообщили ТАСС в региональном управлении транспорта, связи и дорожного хозяйства.

«Декларация согласована с **Минтрансом** России и **Росморречфлот**ом. Она позволит определить перечень объектов инфраструктуры, на которых будет вестись реконструкция, сроки проведения работ и их стоимость. На сегодняшний день механизм и источники финансирования объектов портовой инфраструктуры, находящихся в федеральной собственности, не определены. В связи с этим мы считаем целесообразным в кратчайшие сроки их определить», - сказал собеседник агентства.

Ранее президент поручил правительству РФ проработать вопрос модернизации инфраструктуры морского порта Беринговский на Чукотке. Власти Чукотки отмечают, что вопрос с реконструкцией порта должен по-прежнему оставаться на контроле правительства РФ в целях ускоренного социально-экономического развития региона.

Ранее власти региона сообщали, что аварийное состояние причалов в морском порту Беринговский на Чукотке может сорвать реализацию крупного инвестиционного проекта по поставке угля в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Порт необходим, как для снабжения поселка, так и для реализации крупного инвестиционного проекта по освоению месторождения коксующегося угля «Фандюшкинское поле», являющегося основой Анадырской промышленной зоны. С 2016 года в порту началось обрушение причальных сооружений.

«Берингпромуголь» намерен увеличивать добычу угля на месторождении «Фандюшкинское поле». Планируется, что в 2018 году объем обработанного угля в морском порту Беринговский увеличится до 500 тыс. тонн. В перспективе освоения месторождения «Фандюшкинское поле» объем добычи угля к 2024 году достигнет до 2 млн тонн, с разработкой Амаамского месторождения к 2035 году планируется увеличение добычи до 5-10 млн тонн в год.

### ТАСС; 2018.10.26; КАЗАНЬ И БЕЛГОРОД СВЯЖЕТ ПРЯМОЙ АВИАРЕЙС

Татарстанская авиакомпания «Ювт Аэро» планирует начать в ноябре текущего года прямые перелеты из Казани в Белгород, сообщила пресс-служба авиаперевозчика в пятницу.

«В новом сезоне прямые рейсы Казань - Белгород будут осуществляться каждый понедельник и пятницу. Обслуживать направление будет реактивный CRJ-200 авиакомпании «Ювт Аэро», зарекомендовавший себя как экономичный пассажирский реактивный самолет. Время полета составит 1 час 40 минут. Компоновкой воздушного судна предусмотрено 50 кресел. Стоимость авиабилета Казань - Белгород для взрослого человека составляет около 5,8 тыс. рублей, говорится в сообщении авиакомпании.

В руководстве авиаперевозчика считают, что рейс из Казани в Белгород будет востребован. Ранее прямых авиарейсов между городами не было, добраться по маршруту можно было только с пересадкой. Запуск запланирован на 2 ноября текущего года. «Уверен, что данное направление будет пользоваться спросом, а привлекательная цена и возможность прибыть в место назначения без пересадок сделает полет более доступным и привлекательным», - цитирует заместителя генерального директора АО «Ювт Аэро» по коммерческим вопросам Станислава Козленко пресс-служба.

<https://tass.ru/v-strane/5723733>

### ТАСС; 2018.10.26; ЭКСПЕРТЫ ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗЫ ОДОБРИЛИ ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА СОЛОВКИ В АРХАНГЕЛЬСКЕ

Эксперты Главгосэкспертизы России одобрили проект реконструкции аэропортового комплекса «Соловки» в Архангельской области. Как сообщается в пятницу на сайте Минстроя России, реконструкция будет проводиться без прекращения полетов.

«Проект реконструкции аэропортового комплекса Соловки в Архангельской области одобрен экспертами Главгосэкспертизы России», - говорится в сообщении.

Проект реконструкции аэропорта предусматривает строительство служебно-пассажирского здания с привокзальной площадью, объектов метеорологического и орнитологического обеспечения полетов, контрольно-пропускного пункта, склада техники и оборудования, открытой стоянки для двух пожарных автомобилей, резервуаров противопожарного запаса воды, объектов электроснабжения, а также комплекса очистных сооружений поверхностных стоков с резервуар-накопителем бытового стока и насосной станцией.

Также будет проведена реконструкция взлетно-посадочной полосы, построена новая рулежная дорожка и перрон на четыре места для стоянки воздушных судов с площадкой для обработки противообледенительной жидкостью.

Аэропортовый комплекс Соловков расположен на Большом Соловецком острове на 165 км южнее линии Полярного круга. Его посадочная площадка расположена в охранной зоне Соловецкого государственного историко-архитектурного и природного музея-заповедника [Спасо-Преображенский Соловецкий ставропигиальный мужской монастырь].

<https://tass.ru/ekonomika/5724535>

### ТАСС; 2018.10.26; В КАРЕЛИИ К МАЮ 2020 ГОДА ПОЯВИТСЯ НОВЫЙ АЭРОВОКЗАЛ

Властям Карелии поручено построить к маю 2020 года современный аэровокзал в аэропорту Петрозаводска. Вопрос находится на контроле Госкомиссии по подготовке к празднованию 100-летия республики, сообщил в пятницу замсекретаря Совета безопасности РФ, член госкомиссии Рашид Нургалиев на совещании в карельском парламенте.

По его словам, 10 октября вопрос строительства терминала рассматривался на совещании в Москве.

«На строительство зданий аэровокзала и инженерных сетей предусмотрено на 2018-2019 годы из федерального бюджета 947,8 млн рублей. <…> По итогам совещания правительству Карелии были даны поручения активизировать работу по строительству здания аэровокзала, а также объектов его инфраструктуры и завершить работы до 1 мая 2020 года, - сказал Рашид Нургалиев. - Мы будем настаивать и будем добиваться, чтобы поставленная задача была выполнена в срок».

Замсекретаря Совета отметил, что объект включен в федеральную целевую программу «Развитие Республики Карелия на период до 2020 года». В настоящее время завершена разработка проектно-сметной документации, которая находится на рассмотрение в Главгосэкспертизе. Ожидается, что строительство начнется в феврале-марте 2019 года.

«Работы по строительству здания аэровокзала находится на контроле Госкомиссии по подготовке к празднованию 100-летия республики. Вчера в Петрозаводске мы провели совещание с участием представителей **Росавиаци**и, Министерства обороны РФ, правительства Карелии, в ходе которого мы рассмотрели ход выполнения ранее данных поручений», - отметил он.

В июле 2018 года пресс-служба карельского правительства сообщала, что в новом аэровокзале разместятся кафе, магазины, комфортабельный зал ожидания, комната матери и ребенка, зоны таможенного досмотра и контроля. Общая пропускная способность терминала составит до 300 пассажиров в час и примерно 1 млн человек в год. Летом текущего года проект аэровокзала представили председателю правительства России Дмитрию Медведеву. Карелия отметит 100-летие своего образования в 2020 году.

<https://tass.ru/ekonomika/5724736>

### ТАСС; 2018.10.26; АВИАКОМПАНИЯ «ИРАЭРО» НАЧАЛА ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА СУБСИДИРУЕМЫЕ РЕЙСЫ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Авиакомпания «ИрАэро», базирующаяся в аэропорту Иркутска, начала продажу льготных билетов на субсидируемые из федерального бюджета рейсы Москва - Владивосток. Льготные категории граждан могут приобрести билеты по специальному тарифу за 7400 рублей, сообщила в пятницу пресс-служба министерства РФ по развитию Дальнего Востока.

«Авиакомпания «ИрАэро» начала продажу льготных билетов из Москвы во Владивосток. Воспользоваться субсидируемыми авиаперевозками в экономическом классе могут граждане Российской Федерации 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 нем отмечается, что из-за специфики оформления льготных билетов продажа через интернет, в том числе через сайт авиакомпании, не осуществляется. Купить их можно только в авиакассах. Авиарейсы Москва - Владивосток - Москва «ИрАэро» выполняет из московского аэропорта «Домодедово» по понедельникам и пятницам на самолетах Boeing 777-200ER, в обратном направлении - по вторникам и субботам.

Программа субсидирования перелетов на Дальний Восток разработана по поручению президента РФ Владимира Путина с целью обеспечить авиационную доступностью региона. Ранее ТАСС сообщал, что в 2009 году в программу включили 26 маршрутов, в 2018 году - 73. В июне текущего года Владимир Путин в ходе «Прямой линии» призвал расширить программу субсидирования авиаперелетов на Дальний Восток.

Изначально объем программы на 2018 год составлял 3,8 млрд рублей. В октябре стало известно, что по распоряжению премьер-министра Дмитрия Медведева она будет дофинансирована на 400 млн рублей. Программа субсидирования перелетов на Дальний Восток в 2018 году действует с конца марта по 1 декабря. Перевозки в этом сезоне кроме «ИрАэро» выполняют «Аэрофлот», «Алроса», «Якутия», «Ютэйр», «Нордстар», «Уральские авиалинии», «Сибирь».

<https://tass.ru/ekonomika/5724809>

### ТАСС; 2018.10.28; «АЭРОФЛОТ» ПРИСТУПИЛ К ПОЛЕТАМ В ПЯТИ РЕГИОНАХ СЕВЕРНОГО КАВКАЗА; РЕЧЬ ИДЕТ О ПОЛЕТАХ ИЗ ВЛАДИКАВКАЗА, МАХАЧКАЛЫ, НАЛЬЧИКА, НАЗРАНИ И ГРОЗНОГО

Авиакомпания «Аэрофлот» приступила к полетам из Владикавказа, Махачкалы, Нальчика, Назрани и Грозного, сообщили в воскресенье ТАСС в аэропортах республик.

«Авиакомпания «Аэрофлот» сегодня, 28 октября, совершила первый рейс из Москвы (аэропорт Шереметьево) в Нальчик и обратно», - сообщил ТАСС менеджер по авиационному маркетингу аэропорта Ислам Шомахов.

Первый рейс авиакомпании «Аэрофлот» встретили и в аэропорту Махачкалы. «Самолеты старейшей и одной из самых больших авиакомпаний страны будут три раза в день совершать полеты из аэропорта Шереметьево в Дагестан на 158-местных бортах Airbus-320», - сообщила ТАСС помощник гендиректора аэропорта Махачкалы Камила Гамзатова.

По данным онлайн-табло аэропорта Магаса, самолет «Аэрофлота» прибыл в столицу Ингушетии из Москвы. «Сегодня «Аэрофлот» запустил первый рейс, который будет регулярным <...> Удобен именно этот рейс тем, что он вечерний - в такое время суток людям из республики приходилось улетать из соседних регионов. В регионе работают UTair и «Победа», они приземляются в аэропорту Внуково, а «Аэрофлот» будет приземляться в Шереметьево, договор с ним заключен до весны», - прокомментировал ТАСС директор аэропорта Магаса Ваха Евлоев.

В аэропорту Владикавказа ТАСС подтвердили, что в Северную Осетию сегодня также из московского аэропорта Шереметьево осуществлен первый рейс авиакомпанией «Аэрофлот». «Это регулярный рейс и будет осуществляться один раз в день, семь дней в неделю», - сказал представитель аэропорта. Из Шереметьево в аэропорт Грозного в воскресенье прилетел борт компании «Аэрофлот» и улетел обратно по расписанию, сообщил ТАСС представитель аэропорта, подчеркнув, что «была очень хорошая загрузка».

Ранее в авиакомпании сообщали, что «Аэрофлот» большую часть своих новых полетов будет осуществлять в города России. Так, по данным компании, из Магаса, Владикавказа, Нальчика и Грозного в Москву и обратно будут осуществляться по семь рейсов в неделю, а из Махачкалы 21 рейс.

<https://tass.ru/v-strane/5730554>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.29; СУД В ПОНЕДЕЛЬНИК РАССМОТРИТ ДЕЛО О КАТАСТРОФЕ FALCON, ГДЕ ПОГИБ ГЛАВА TOTAL

Солнцевский суд Москвы в понедельник приступит к рассмотрению по существу дела в отношении трех фигурантов процесса о катастрофе самолета Falcon в столичном аэропорту «Внуково», где погиб глава французской нефтегазовой компании Total Кристоф де Маржери, сообщили РИА Новости в суде.

Судебное заседание назначено на 11.00.

Солнцевский суд Москвы 2 марта 2017 года выделил в отдельное производство дело в отношении руководителя полетов Внуково Романа Дунаева и авиадиспетчеров Александра Круглова и Надежды Архиповой.

Тот же суд 7 июля 2017 года приговорил водителя снегоуборочной машины Владимира Мартыненко к четырем годам колонии, а старшего сменного инженера Владимира Леденева – к 3,5 годам, но в связи с объявлением амнистии в честь 70-летия Победы в Великой Отечественной войне освободил их от ответственности. Суд также не стал взыскивать с фигурантов дела компенсацию в пользу потерпевших, позднее Мосгорсуд подтвердил это решение.

В ночь на 21 октября 2014 года в аэропорту Внуково при взлете разбился, столкнувшись со снегоуборочной машиной, самолет Falcon 50EX авиакомпании Unijet. При крушении погибли четыре человека – де Маржери и три члена экипажа.

По версии следствия, снегоуборочная машина, за рулем которой сидел пьяный Мартыненко, нарушая правила, выехала на взлетно-посадочную полосу, что не проконтролировал Леденев. Дунаев, Круглов и Архипова, как полагает следствие, знали о потенциальной опасности для самолета, но не сообщили о ней пилотам. В результате произошло столкновение.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АНДРЕЙ КУЛИКОВ; 2018.10.29; НА ВЗЛЕТ; ВЯЧЕСЛАВ ВОЛОДИН ПРОВЕЛ В САРАТОВЕ СОВЕЩАНИЕ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ АЭРОПОРТА ГАГАРИН

Новый аэропорт «Гагарин» в Саратове приступит к работе в сентябре будущего года. Об этом сообщил глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** по итогам совещания, которое прошло на площадке строящегося аэропорта.

Совещание провел председатель Госдумы РФ Вячеслав Володин, который выступил с инициативой строительства международного аэропорта в Сабуровке еще в 2005 году. В обсуждении приняли участие представители **министерства транспорта** РФ, подрядных организаций, инвестора - АО УК «Аэропорты регионов».

Участники осмотрели здание пассажирского терминала, взлетную полосу и другие объекты строящегося аэропорта. Открывая совещание, Вячеслав Володин отметил, что инвестор и строители «вышли на финишную прямую», которая позволит сдать аэропорт в будущем году, и что финансирование работ обеспечено.

- 1 сентября это такой срок, от которого мы уже не отойдем. К этому времени должны быть завершены все строительные работы, получены все разрешения, персонал аэропорта должен пройти обучение, - пояснил Александр **Нерадько**.

Ранее в качестве времени сдачи нового аэропорта называлась весна 2019 года.

Глава **Росавиаци**и также сообщил, что все сотрудники старого аэропорта «Центральный» в Саратове на **Соколов**ой горе смогут трудоустроиться в новом аэропорту. Руководитель федерального ведомства, контролирующего воздушные перевозки, не исключил создания в новом аэропорту своей базовой авиакомпании.

Международный аэропорт «Гагарин» возводится в 20 километрах от Саратова в окрестностях села Сабуровки недалеко от берега Волги. Аэропорт рассчитан на перевозку в год миллиона пассажиров. Благодаря трехкилометровой взлетно-посадочной полосе он сможет принимать большинство типов среднемагистральных и дальнемагистральных воздушных судов.

В настоящее время готовность пассажирского терминала составляет 66 процентов, взлетно-посадочная полоса выполнена на 65 процентов. Почти завершено строительство перрона и рулежных дорожек.

- В настоящее время на взлетно-посадочной полосе ведется укладка марочного бетона, если погодные условия позволят, в течение двух недель эта работа будет завершена, - рассказал Александр **Нерадько**.

По словам руководителя **Росавиаци**и, на совещании было принято решение в целях обеспечения безопасности полетов улучшить в новой воздушной гавани свето-сигнальное оборудование до второй категории международной гражданской авиации, это позволит сделать аэропорт всепогодным.

<https://rg.ru/2018/10/26/reg-pfo/v-saratove-novyj-aeroport-nachnet-rabotat-v-sentiabre-budushchego-goda.html>

### КОММЕРСАНТ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2018.10.29; ЖУКОВСКИЙ ПОТЕРЯЛ ЛИТОВСКИЙ АКЦЕНТ; ASG ПРОДАЛ СВОЮ ДОЛЮ МЕНЕДЖМЕНТУ АЭРОПОРТА

Литовский авиационный холдинг Avia Solutions Group (ASG), когда-то крупнейший акционер оператора аэропорта Жуковский, вышел из капитала аэропорта, продав свою долю менеджменту оператора. По мнению экспертов, ASG заинтересован в экспансии на других рынках, и в нынешних условиях уход группы на развитии Жуковского не скажется. При этом акционеры ASG или близкие к ним структуры сохранили контрольный пакет в Жуковском, однако кто они сами по-прежнему не известно.

Литовский авиационный холдинг ASG вышел из капитала подмосковного аэропорта Жуковский, продав принадлежащие ему 22,5% в операторе аэропорта «Рампорт Аэро» его топ-менеджерам. Еще 25% в «Рампорт Аэро» принадлежат ТВК «Россия» (входит «Ростех»), а контрольный пакет – акционерам ASG. Причины продажи не сообщаются, но гендиректор ASG Йонас Янукенас заявил, что компания «достигла той стадии инвестпроекта, когда продает свою долю» и «проект не был интегрирован с другими сферами деятельности группы». Господин Янукенас говорил в сентябре, что ASG хочет сконцентрироваться на азиатском рынке.

Аэропорт на базе аэродрома Раменское в Жуковском заработал в конце мая 2016 года, его основными клиентами предполагались лоукостеры. «Ростех» развивал проект с 2013 года. Партнером госкорпорации стал ASG, он получил 75% минус 1 акцию «Рампорт Аэро». В 2015 году ASG продал эту долю голландской Avia Solutions Group B.V., в которой ему самому принадлежит только 30%. Владельцы контрольной доли (52,5%) «Рампорт Аэро» неизвестны, но в 2017 году крупнейший бенефициар и глава совета директоров ASG Гедиминас Жемялис говорил «Ведомостям», что эта доля принадлежит «структурам, аффилированным с акционерами ASG», не раскрывая, о ком именно идет речь.

«Литовский холдинг ASG не участвовал в операционном управлении компанией. Сделка акционеров не окажет влияния на планы развития аэропорта»,– заявил гендиректор «Рампорт Аэро» Томас Вайшвила. Оператор планировал в 2018 году принять в Жуковском 1,2 млн пассажиров, в 2019-м – 2,3 млн и «войти в число 15 крупнейших аэропортов в России». По итогам девяти месяцев трафик Жуковского составил 872 тыс. пассажиров, что «в два раза больше, чем за весь 2017 год», говорил господин Вайшвила. При этом изначально планировалось, что в 2017 году аэропорт примет 2,6–2,8 млн пассажиров.

Глава Infomost Борис Рыбак связывает продажу доли ASG в «Рампорт Аэро», в частности, с переориентацией деятельности литовской компании на другие рынки. Он также полагает, что большого влияния на развитие Жуковского выход ASG не окажет. «Опыт и успехи литовской компании в управлении региональными аэропортами не сыграли большую роль в развитии Жуковского из-за локальной специфики»,– говорит господин Рыбак. Он отмечает, что исходно «Ростех», вероятно, хотел иметь доступ к европейскому аэропортовому рынку за счет участия ASG, «но в нынешних условиях с учетом санкций этот доступ ничего не дает». В «Ростехе» “Ъ” заявили, что не видят необходимости в поиске новых партнеров по проекту или смене формата участия в нем на фоне роста количественных показателей аэропорта.

Дальнейшее развитие аэропорта будет зависеть от рынка авиаперевозок, рост которого замедляется, а также от действий авиационных властей в части принадлежности аэропорта Москве или области, полагает Борис Рыбак. Россия считает Жуковский (40 км от Москвы) региональным аэропортом, что снимает с него ограничения межправсоглашений по числу назначенных перевозчиков и международных рейсов, которые распространяются на Внуково, Шереметьево и Домодедово. Такая трактовка уже приводила к конфликтам с авиавластями Таджикистана, Грузии и Израиля.

<https://www.kommersant.ru/doc/3785009>

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; ГЕОРГИЙ ДВАЛИ; 2018.10.29; «ПОБЕДЕ» НЕ УДАЛОСЬ СРЕЗАТЬ УГОЛ; ГРУЗИЯ ЗАЩИЩАЕТСЯ ОТ ЛОУКОСТЕРА НА МАРШРУТАХ В ТБИЛИСИ

Лоукостер «Победа» предупредил об отмене рейсов в Тбилиси из российских регионов. Авиакомпания начала возвращать деньги за 17 тыс. проданных билетов, что, по оценкам экспертов, означает потерю около 40 млн руб. Перевозчик винит в отмене рейсов грузинские власти, которые отказались выдавать разрешение на полеты. Однако Агентство гражданской авиации Грузии и источники “Ъ” в РФ утверждают, что «Победа» сама нарушила соглашение между странами, которое запрещает выполнять полеты по схеме «треугольник» в Тбилиси или Москву.

Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») 26 октября сообщила, что отменяет рейсы в Тбилиси из Петербурга, Екатеринбурга, Казани и Перми до 1 ноября, поскольку власти Грузии отказались выдать ей разрешение на полеты. В авиакомпании подчеркнули, что «Победа» была назначена перевозчиком на эти рейсы по решению межведомственной комиссии. Теперь же авиакомпания вынуждена вернуть деньги за 17 тыс. билетов, которые продала с июля. «Вместе с тем грузинская Georgian Airways получила разрешение от российских авиационных властей на выполнение всех заявленных рейсов из Тбилиси в регионы РФ, к обслуживанию которых не была допущена «Победа»«,– подчеркивает перевозчик. Там начали оповещение клиентов об отмене рейсов и полный возврат денежных средств. Дополнительных комментариев в «Победе» не предоставили. В **Росавиаци**и и **Минтрансе** на запрос “Ъ” не ответили.

Глава административного департамента Агентства гражданской авиации Грузии (АГАГ) Верико Бахтадзе заявила “Ъ”, что, согласно договоренностям Грузии и РФ от 2016 года, полеты по так называемой схеме «треугольник», когда авиакомпания может делать промежуточную остановку на территории другой страны, перед тем как лететь в конечный пункт назначения, допустимы только в случаях, когда маршрут не проходит через Москву или Тбилиси. Поскольку в заявке «Победы» фигурирует именно Тбилиси, авиакомпании не были даны разрешения на полеты по маршрутам Петербург–Тбилиси–Пермь–Тбилиси–Петербург, Петербург–Тбилиси–Екатеринбург–Тбилиси–Петербург и Петербург–Тбилиси–Казань–Тбилиси–Петербург. При этом 24 октября, подчеркивают в АГАГ, «Победе» были даны разрешения на полеты по маршруту Ростов-на-Дону–Тбилиси–Ростов-на-Дону.

Российский источник “Ъ” подтверждает, что в данном случае «Победа», проложив маршруты через Тбилиси, нарушила двусторонние договоренности. Он отмечает, что Georgian Airways не летает по схеме «треугольник» и не запрашивала разрешение на такие полеты.

По оценкам «Infoline-Аналитики», «Победе» придется вернуть около 40 млн руб. за уже купленные билеты. Отмена рейсов «Победы» приведет к увеличению спроса на рейсы S7, Utair, «Уральских авиалиний» и Georgian Airways, причем расходы пассажиров с учетом более высокой стоимости рейсов вырастут от 1,5 тыс. до 7 тыс. руб. в одну сторону в зависимости от направлений, говорит глава компании Михаил Бурмистров. В пятницу в продаже «Победы» были доступны рейсы из Москвы в Тбилиси через Ростов-на-Дону стоимостью от 24,5 тыс. руб. в оба конца.

Эксперт по вопросам гражданской авиации Иасе Зауташвили, экс-гендиректор авиакомпании Airzena (с 1999 года слилась с Georgian Airways), напоминает, что все лоукостеры летают в Грузию через аэропорт в Кутаиси (236 км от Тбилиси). Господин Зауташвили отмечает, что по протоколу 2016 года российские авиакомпании и Georgian Airways осуществляют по 21 рейсу в неделю, то есть суммарно 42 рейса (по три рейса в сутки). «Российская сторона назначила на московское направление три авиакомпании: «Аэрофлот», «Сибирь» и «Уральские авиалинии»«,– напоминает эксперт, отмечая, что «Победа» также пыталась получить назначение на эти рейсы, ссылаясь на региональный статус аэропорта Жуковский. По мнению господина Зауташвили, «Победа» на маршруте в Тбилиси «устанавливала демпинговые цены» и тем самым отрицательно влияла на пассажиропоток Georgian Airways.

<https://www.kommersant.ru/doc/3785029>