**30 ОКТЯБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2018.10.30; ПУСТЫЕ ВАГОНЫ ПОПАЛИ ПОД ИНДЕКСАЦИЮ; БЕЛЫЙ ДОМ РЕШИЛ УВЕЛИЧИТЬ ТАРИФ ДЛЯ ПОРОЖНЕГО ПРОБЕГА

Правительство, отложив решение наиболее острого вопроса – о том, продлевать или нет экспортную надбавку к тарифу ОАО РЖД на семь лет,– согласилось на повышение платы за порожний пробег для всех полувагонов. Таким образом, инновационные вагоны пока сохраняют преимущественное положение (их тариф на 11–27% ниже), но и для них плату поднимут. Точный размер индексации должен быть определен до 1 декабря. Операторы и вагоностроители заняли противоположные позиции: первые просили премьера не вводить плоское повышение для всех, а вторые – воздержаться от отмены скидок для инновационных вагонов.

Правительство 29 октября не смогло одобрить долгосрочную программу развития (ДПР) ОАО РЖД до 2025 года – на совещании под руководством премьера Дмитрия Медведева было решено доработать документ к 1 декабря. Ключевой вопрос, решение по которому не принято,– сохранение экспортной надбавки к тарифу на перевозки в 8%, которую с 2019 года должны были обнулить (подробнее см. “Ъ” от 5 и 19 октября). Реализация этой меры, по подсчетам промышленников, обойдется им в 253 млрд руб. (см. “Ъ” от 25 октября). Против надбавки выступил глава Минэнерго Александр Новак (см. “Ъ” от 26 октября), тогда как **министр транспорта** Евгений **Дитрих** заявил 29 октября, что «мы дополнительно рассмотрим, как и было поручено, все эти параметры и, уверен, придем к согласованному решению».

Однако по одному спорному вопросу стороны к соглашению пришли.

Как сообщил глава ОАО РЖД Олег Белозеров, «признано целесообразным» повысить тариф на порожний пробег для всех типов полувагонов.

Евгений **Дитрих** уточнил, что решение поддержали все участники совещания. Конкретный размер повышения, пояснили министр и глава ОАО РЖД, будет определен до 1 декабря в рамках доработки проекта ДПР.

О возможном повышении тарифа на порожний пробег говорят давно, еще в 2017 году этим инструментом как альтернативой общему повышению тарифов планировала воспользоваться ФАС (см. “Ъ” от 20 и 25 декабря 2017 года). В этом году предлагались различные механизмы сбора дополнительной платы. Так, на рассмотрение Совета потребителей ОАО РЖД выносилось общее повышение тарифа на порожний пробег всех вагонов (что включает спецпарк типа цистерн или зерновозов, у которых нет обратной загрузки), а также отмена специальных тарифных схем для ряда моделей инновационных полувагонов, тариф на порожний пробег которых сегодня на 11–27% дешевле, чем для типовых. Совет потребителей не принял решение по этому вопросу (см. “Ъ” от 19 октября). Позднее источники “Ъ” сообщили, что ОАО РЖД планирует ограничиться в этой мере только полувагонами.

Операторы выступили против меры и предлагали премьеру взамен выровнять тарифные схемы для всех полувагонов, лишив инновационные вагоны их преимуществ (см. «Ъ-Онлайн» от 29 октября). Со своей стороны, Объединение вагоностроителей в письме от 23 октября просило сохранить сниженный тариф для инновационных вагонов. Вице-премьер Дмитрий Козак поручил профильным ведомствам представить согласованные предложения до 2 ноября.

Повышение платы за порожний пробег не приведет к снижению суточной стоимости вагона: операторы переложат нагрузку на грузовладельцев, полагает председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин. «Регулирование порожних пробегов должно осуществляться в зависимости от расстояния или полигона курсирования. При общесетевом повышении у операторов не возникнет желания заниматься вопросами снижения порожних пробегов и поиска попутной загрузки, это будет для них просто транзитным повышением, которое оплатит в конечном итоге грузовладелец»,– говорит он. Скидки были направлены на стимулирование приобретения инновационных вагонов, однако сегодня механизм уже не работает, считает господин Иванкин: приобретение парка сокращается.

Но глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает правильным решение по дополнительной индексации порожнего пробега, так как оно создает стимул к сокращению избыточных порожних пробегов. По мнению эксперта, индексация увеличит расходы в основном тех грузовладельцев, которые используют закольцованные схемы перемещения полувагонов без обратной загрузки и самостоятельно оплачивают порожний пробег. Большинство грузовладельцев, уточняет он, сами оплачивают только груженый пробег и поэтому разделят расходы на индексацию с операторами, маржинальность бизнеса которых близка к историческим максимумам.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/5733260>

<https://tass.ru/ekonomika/5733621>

<https://www.kommersant.ru/doc/3785582>

<https://rg.ru/2018/10/29/dmitrij-medvedev-ocenil-novyj-elektropoezd-i-perspektivy-zheleznyh-dorog.html>

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/10/29/785013-pravitelstvo-gotovo-uvelichit-na-probeg-pustih-vagonov>

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2018/10/29/785022-eksportnoi-nadbavki-rzhd?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.30; РЖД НАЧАЛИ ПРОПУСКАТЬ ГРУЗОВЫЕ СОСТАВЫ НА НАПРАВЛЕНИИ «ГОРЯЧИЙ КЛЮЧ - АДЛЕР»

Движение грузовых поездов с продукцией для нужд региона началось в понедельник на направлении «Горячий Ключ - Адлер», сообщила пресс-служба ОАО «РЖД».

«Первый грузовой состав с топливом для самолетов и автомобилей, мукой и продовольствием уже проследовал на станцию Адлер. Также сегодня на станцию Туапсе прибыло пять грузовых составов. В ближайшие сутки планируется ввести движение уже сформированных грузовых поездов в график», - говорится в сообщении.

Железнодорожное сообщение «Горячий Ключ - Адлер» было прервано 24 октября. В результате непогоды на перегоне «Греческий - Кривенковская» было размыто 230 метров пути.

Утром 26 октября РЖД восстановили железнодорожный мост на перегоне «Шепси - Водопадный», поврежденный в результате наводнения в Туапсинском районе, после чего было открыто движение поездов по одному пути.

Кроме этого, на поврежденном участке был выполнен большой объем работ по восстановлению устройств электроснабжения, связи, сигнализации и блокировки. Установлены опоры контактной сети, произведена укладка новой рельсошпальной решетки. Это позволило обеспечить движение поездов на участке «Адлер - Туапсе» и отправить поезда, задержанные в районе станции Туапсе, обратно в Сочи, где пассажиры могли воспользоваться альтернативными видами транспорта или разместиться в гостиницах до полного восстановления движения поездов.

Далее 27 октября было открыто движение поездов по одному пути между станциями «Туапсе» и «Горячий Ключ» Краснодарского региона СКЖД. В настоящее время поезда ходят по обычному графику.

### ТАСС; 2018.10.29; МЧС СООБЩИЛО, ЧТО ЗАДЕРЖЕК В ДВИЖЕНИИ ПОЕЗДОВ НА ВОКЗАЛАХ КУБАНИ НЕТ

Движение поездов, нарушенное на несколько дней из-за непогоды в Краснодарском крае, в данный момент функционирует по временной схеме без задержек, скопления пассажиров на вокзалах региона нет, сообщил исполняющий обязанности начальника ГУ МЧС России по Краснодарскому краю Иван Лунев в эфире телеканала «Россия-24» в понедельник.

«Сегодня никакой задержки в движении поездов, никакого сосредоточения пассажиров ни в Адлере, ни на других направлениях нет», - сказал глава управления.

По его данным, для поездов сейчас открыта однопутная железная дорога, движение по ней реверсивно.

Лунев отметил, что также практически восстановлено автомобильное сообщение. Работы на железных и автомобильных дорогах, которые позволят полностью восстановить транспортное сообщение, продолжаются.

<https://tass.ru/obschestvo/5732651>

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2018.10.29; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ ТИПОВЫЕ ПРАВИЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ МОНОРЕЛЬСОВОГО ТРАНСПОРТА

**Министерство транспорта** разработало типовые правила технической эксплуатации монорельсового транспорта. Соответствующий проект ведомственного приказа опубликован на портале проектов нормативных правовых актов.

Как указывается в пояснительной записке, данные правила устанавливают порядок движения подвижного состава и организации маневровой работы, а также функционирования объектов инфраструктуры такого транспорта, систему сигналов при движении, типы сигнальных приборов, при помощи которых подаются эти сигналы. Кроме того, правила определяют действия работников монорельсового транспорта при его технической эксплуатации.

Отмечается, что типовые правила обязательны для выполнения всеми организациями и индивидуальными предпринимателями, которые осуществляют перевозки пассажиров монорельсовым транспортом, а также работниками перевозчика.

Согласно положениям Федерального закона «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», власти субъектов РФ разрабатывают правила техэксплуатации монорельсового транспорта, которые могут учитывать региональные особенности его функционирования.

При этом такие правила должны разрабатываться в соответствии с типовыми правилами.

«Таким образом, до момента утверждения указанных типовых правил высшие исполнительные органы государственной власти субъектов РФ не могут утвердить правила технической эксплуатации монорельсового транспорта», – указывается в сводном отчёте.

<https://www.pnp.ru/social/mintrans-razrabotal-tipovye-pravila-ekspluatacii-monorelsovogo-transporta.html>

### ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ ИВАНОВ; 2018.10.29; ЗДОРОВЫЙ ВЕС ФУР; ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКИ ВЫДАЛИ ПАСПОРТ СИСТЕМЕ АВТОМАТИЧЕСКИХ ВЕСОВ НА ДОРОГАХ

На федеральных трассах до 2024 года заработают 387 автоматизированных пунктов весогабаритного контроля. При проезде через них без остановки и на скорости до 140 км/ч вес фуры определяется специальными датчиками, встроенными в дорожное полотно. Более 100 таких пунктов будут построены при доработке действующих рамок контроля госсистемы «Платон». Требования к государственной автоматизированной системе весогабаритного контроля (АСВГК) прописали сами грузоперевозчики и грузоотправители, которые поддерживают наведение порядка, рассказали «Известиям» представители крупнейших отраслевых ассоциаций. Перевозчики отмечают важность конструктивного подхода **Минтранса** России, который открыто обсуждает параметры работы АСВГК с рынком и на начальном этапе разработки паспорта проекта принял большинство требований предпринимателей.

«Складывается правильный диалог, очень важный для отрасли, ничего подобного в прошлом не происходило», – отметил председатель Межотраслевого экспертного совета по развитию автомобильной грузовой и дорожной отрасли (МОЭС) Борис Рыбак. «Решения о развитии такого масштабного проекта принимаются на основе требований и предложений бизнеса. Противники АСВГК – нарушители давно установленных законодательных норм. Всем честным предпринимателям понятно, что АСВГК нужна, но ее работа должна быть понятной и прозрачной. И дальше у нас есть два варианта. Первый – конструктивно предлагать жизнеспособные решения, чтобы наше мнение учитывалось, становилось частью проекта. Второй – устраивать бесконечные диспуты и вынуждать государство рубить с плеча, потому что проблему с перегрузом нужно решать, и как можно быстрее», – пояснил Борис Рыбак. По его словам, МОЭС в течение двух лет предпринимал усилия, чтобы консолидировать требования бизнеса и к разрабатываемому **Минтрансом** России паспорту АСВГК.

Учет целого ряда требований грузоперевозчиков и грузоотправителей при подготовке проекта АСВГК подтвердил заместитель директора департамента госполитики в области дорожного хозяйства **Минтранса** России Григорий Волков на прошедшей в октябре конференции «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности – 2018». Рабочая версия паспорта АСВГК есть в распоряжении «Известий». По словам Григория Волкова, бизнес-сообществом были выработаны обязательные критерии к системе. Они уже учтены в мартовском приказе **Минтранса** России об АСВГК, устанавливающем требования к организации весогабаритного контроля для всех владельцев автомобильных дорог, и станут техническими требованиями для проекта. В частности, погрешность измерения весогабаритных параметров учитывается в пользу перевозчика. Также владельцы большегрузов будут оперативно получать СМС или электронное письмо о превышении весогабаритных характеристик.

В план реализации проекта включены требования о тестовом периоде. Предполагается, что в течение трех месяцев с момента запуска пункта контроля перевозчиков не будут штрафовать, но они получат информацию о зафиксированном превышении параметров.

Ответственные перевозчики заинтересованы в развитии и сохранении дорожной инфраструктуры, а также в равной конкуренции, что должна обеспечить АСВГК, отметил президент группы компаний «ИТЕКО» Евгений Бабаев. «Наш опыт взаимодействия с региональными системами, например в Нижегородской области, показал необходимость установления единого регламента работы и поверки этих комплексов. Также добиться доверия к такой системе помогут установление ответственности грузоотправителей при автоматической фиксации и проработанная процедура оспаривания. До начала развертывания АСВГК необходимо решить эти вопросы, запустив ее в тестовом режиме с уведомлением о выявленных нарушениях. Было бы удобно получать их в личном онлайн-кабинете, интегрированным с «Платоном», – пояснил Евгений Бабаев.

Важным требованием грузоперевозчиков, которое также прорабатывается в проекте создания АСВГК, является разработка процедуры оспаривания штрафов. Для этого целесообразно дать право регистрировать в системе АСВГК коммерческие весы, установленные в распределительных центрах и складах, считает генеральный директор «Совтрансавто» Владимир Тян. «Для подтверждения данных предварительного взвешивания на коммерческих весах и исключения фактов догрузки или перезагрузки в пути можно было бы теоретически использовать сервис электронного пломбирования. Пломба навешивается сразу после погрузки, далее транспортное средство взвешивается на сертифицированных весах, и данные передаются в АСВГК. При возникновении спорной ситуации перевозчик сможет предоставить юридически значимые данные о предварительном взвешивании. Это дополнительная защита для перевозчиков от технических ошибок», – добавил Владимир Тян.

В феврале этого года «Магнит» начал устанавливать на распределительных центрах автоматические стационарные весы, которые оснащены видеонаблюдением и распознаванием номеров автомобилей, что позволяет автоматизировать сбор и обработку информации о грузопотоках, сократить время на устранение превышения веса, если оно есть, и оформление документации, рассказал заместитель директора компании «Сельта» (автотранспортного предприятия в составе розничной сети «Магнит») Роман Юников. Он добавил, что «Магнит» ответственно относится к соблюдению требований законодательства по весовому и габаритному контролю и регулярно инвестирует средства во внедрение актуальных решений. «В настоящий момент 28 центров оснащены пунктами весового контроля, которые прошли процедуру государственной поверки, гарантирующую метрологически точное измерение общей массы и нагрузки на каждую ось машины», – подчеркнул Юников.

В автоматическом контроле весогабаритных параметров нет ничего нового для рынка. За три года на федеральных трассах установлено 27 таких пунктов. Необходимость АСВГК продемонстрировал пилотный проект в Вологодской области, где выявляется более 150 тыс. нарушений в месяц. В среднем перегруз достигает 30%. За один год усиление контроля за счет применения автоматики позволило сократить число нарушителей с 40% до 4% от общего грузопотока. При этом на сайте ФКУ «Росдормониторинга» ежемесячно публикуются примеры нарушений. На трассе А-121 в Ленинградской области одна и та же машина 90 раз проезжала со средним перегрузом на 80%. При нормативе в 44 т вес фуры при фиксации нарушения 19 сентября достигал 88 т.

АСВГК стала частью национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Системный подход повысит безопасность движения и создаст равные условия для законопослушных предпринимателей, уверены эксперты. За семь месяцев этого года, по данным ГИБДД, произошло уже свыше 5,6 тыс. аварий с грузовиками. В них погибли 892 человека, 7 тыс. были ранены.

По словам заместителя генерального директора компании «ТРАСКО» Тараса Коваля, соблюдение весовых и габаритных параметров грузовых автомобилей необходимо для повышения безопасности дорожного движения и обеспечения равенства конкуренции между перевозчиками. «Классическая методика статического взвешивания позволяет выборочно контролировать не более 3–4% грузовиков из потока. Она имеет ряд минусов. Необходимы контролеры, которые выборочно, исходя из своего опыта, на глаз выявляют автомобили для контроля. Статическое взвешивание отнимает драгоценное рабочее время перевозчика. Многие страны уже имеют посты автоматического весогабаритного контроля, где параметры автомобиля снимаются на ходу, но единой системы пока нет ни у кого», – пояснил Коваль. Он отметил также, что соблюдение корректных нагрузок на ось является одним из главных факторов безопасности дорожного движения. «АСВГК может стать стимулом для профессионального роста перевозчиков и правильного подхода к распределению нагрузок и креплению груза. Смещение центра тяжести груза может стать, например, причиной «складывания» автопоезда, ухудшения управляемости и увеличения тормозного пути. Движение таких машин по дорогам общего пользования, особенно при плохих погодных и дорожных условиях, может привести к страшным авариям. Столкновение с фурой – одно из самых опасных ДТП», – добавил Коваль

Помимо федеральных трасс автоматические весы работают уже в 16 регионах, еще порядка 30 планируют их строительство. Перевозчики предлагают сделать едиными требования к разрозненным системам и обеспечить равный контроль за нарушителями.

Нормы законодательства в регионах понимаются по-разному, отмечает исполнительный директор Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ) Ольга Федоткина. «В результате таких действий нарушается принцип единства экономического пространства. Возникает 85 точек принятия решений. Они уже стали причиной рассмотрения дел в судах, которые, зачастую, истолковывают нормы права в пользу контролера. Мы считаем, что реализация расширения системы контроля должна осуществляться при непосредственном руководстве **Минтранса** России и строго в рамках единой государственной политики. Необходимо выровнять требования и обеспечить контроль за региональными АСВГК по образцу федеральной, которая разрабатывается с учетом мнения отраслевых ассоциаций и всех перевозчиков», – пояснила Ольга Федоткина.

Необходимость синхронизировать АСВГК, которая будет создана на федеральных трассах, с региональной сетью подтвердил первый замглавы **Минтранса** России Иннокентий Алафинов в кулуарах Международной специализированной выставки «Дорога 2018». «Как только появится система весового контроля на федеральном уровне, те, кто нарушает закон, не соблюдает нормативы по весу и габаритам грузовиков, убегут на региональную сеть. Поэтому вопрос весогабарита надо синхронизировать с регионами», – сказал Алафинов.

Для честных перевозчиков важно обеспечение равного контроля на территории всей страны, пояснил директор по взаимодействию с отраслевыми организациями группы компаний «Деловые линии» Александр Лашкевич. «В вопросе федеральной АСВГК мы предлагаем передать полномочия по выявлению нарушителей **Ространснадзор**у, как это было сделано в этом году по «Платону». Таким образом, контроль за участниками рынка грузоперевозок будет в ведении одного ведомства, что обеспечит единый подход и возможность для отрасли получать из одного источника полноценную статистику о нарушителях по всей стране. Это в корне отличается от ситуации, когда штрафы выписываются отдельными региональными центрами», – пояснил Александр Лашкевич.

Соблюдать требования к весогабаритным параметрам на наших дорогах должны в равной степени российские и иностранные перевозчики, отметил директор компании «Рустранс-спедишн» и руководитель департамента международных перевозок Ассоциации ведущих автотранспортных операторов (АВАТО) Кондратий Гайкевич. «Это будет особенно актуально после открытия российских границ для китайских автоперевозчиков в январе 2019 года. Если сейчас федеральный центр контроля **Ространснадзор**а обменивается информацией с ФТС, то нужно использовать этот опыт и для АСВГК. Без оплаты штрафов иностранного водителя не стоит пропускать через границу», – пояснил Гайкевич.

Актуальность темы весогабаритного контроля подтвердило обрушение двух мостов за один день, 9 октября. В городе Свободном Амурской области обрушился целый пролет путепровода, соединяющего две части города. Движение по Транссибирской магистрали было прервано почти на двое суток. Рухнул в тот же день железобетонный двухполосный мост в Дубенском районе Республики Мордовия. По обоим путепроводам в момент разрушения проезжали самосвалы, загруженные с горкой песком. Губернатор Амурской области Василий Орлов сообщил, что масса автомобиля, из-за которого обрушился виадук в городе Свободный, превысила 44 т.

Необходимость усиления весового контроля отметили в комитете Госдумы РФ по транспорту и строительству. «Мы сталкиваемся с тем, что не можем сохранить то, что построено. Из-за постоянного движения по дорогам сильно перегруженных фур дороги разбиваются, потраченные на строительство и ремонт деньги улетают в пропасть», – член комитета Владимир Синяговский.

Грузоперевозчики-нарушители должны понимать свою ответственность перед тысячами водителей и пассажиров, отметил координатор общества «Синие ведерки» Петр Шкуматов. По его словам, халатное отношение к допустимым весовым нагрузкам может стать причиной страшный аварий и делает бесполезными траты миллиардов рублей на постоянный ремонт разбитых перегруженными фурами дорог. «Стремление загрузить «до упора» просто не поддается разумному объяснению. Экономика грузоперевозок от соблюдения норм и контроля точно не пострадает, но еще и выиграет. Когда все возят «в белую», отказываются от перегруза, тогда в целом получается больше рейсов, больше работы. Да и в целом, это честно по отношению к своим коллегам, когда все перевозчики находятся в равных условиях. Нормальный, честный бизнесмен должен обеими руками поддерживать корректно работающую систему контроля весовых параметров», – заключил Шкуматов.

<https://iz.ru/805878/aleksei-ivanov/zdorovyi-ves-fur>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.10.30; СЧАСТЛИВЫЙ ЧАС; ТАРИФЫ НА ПРОЕЗД В ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ МОГУТ БЫТЬ ПОНИЖЕНЫ

**Минтранс** не выступал с инициативой повышать стоимость проезда в часы пик в общественном транспорте. Более того, тарифы могут быть понижены в непиковые часы. Об этом говорится в разъяснении на сайте ведомства.

В рамках проекта Стратегии развития автомобильного и городского наземного электрического транспорта до 2030 года («РГ» писала о ней в номере от 29.10.2018 г.) регионам предложены на выбор варианты управления спросом, чтобы привлечь пассажиров на общественный транспорт. Одним из вариантов является введение динамически регулируемых тарифов для управления пиками пассажиропотоков. Речь идет о скидках на проезд в общественном транспорте во «внепиковые» периоды времени, а не о повышении тарифов в «часы пик», отмечается в сообщении ведомства. Например, в Гамбурге стоимость месячного проездного билета, в который не включены поездки в будни с 6 до 9 часов утра более чем на четверть (на 27 процентов) ниже, чем цена полноценного проездного билета.

Введение тарифов, дифференцированных по времени суток, возможно при условии наличия электронных систем по оплате проезда и введении консолидированной системы сбора платы за проезд при перевозках с государственным (муниципальным) финансированием и оплаты выполненного пробега транспортных средств на маршруте, объяснили в ведомстве, особо отметив, что «использование динамически регулируемых тарифов для управления пиками пассажиропотоков является правом, а не обязанностью» регионов. Ранее некоторые СМИ сообщили, что **минтранс** обяжет регионы ввести повышенный тариф за проезд в часы пик.

<https://rg.ru/2018/10/29/mintrans-ne-predlagal-povyshat-stoimost-proezda-v-chasy-pik.html>

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/economics/mintrans-predlozhil-snizit-ceny-na-proezd-v-obshhestvennom-transporte-vo-vnepikovye-chasy.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

<https://iz.ru/806054/2018-10-29/mintrans-predlozhil-priviazat-skidki-na-proezd-ko-vremeni-sutok?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

<https://www.kommersant.ru/doc/3785514>

<https://ria.ru/economy/20181029/1531684531.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

<https://rns.online/transport/V-Mintranse-Rossii-prokommentirovali-ideyu-plavayuschih-tarifov-v-obschestvennom-transporte-2018-10-29/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

<https://www.m24.ru/news/transport/29102018/51828?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

<https://tass.ru/ekonomika/5732361?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

<https://www.mskagency.ru/materials/2830910?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

### ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ЛОРИЯ; 2018.10.30; СОЮЗНОЕ МОСКВУ И МИНСК СВЯЖЕТ СКОРОСТНАЯ МАГИСТРАЛЬ; ГОССЕКРЕТАРЬ СОЮЗНОГО ГОСУДАРСТВА ГРИГОРИЙ РАПОТА – ОБ ОТМЕНЕ РОУМИНГА МЕЖДУ РОССИЕЙ И БЕЛОРУССИЕЙ, ЕДИНОМ ТРАНСПОРТНОМ ПРОСТРАНСТВЕ И СРОКАХ ПОДПИСАНИЯ СОГЛАШЕНИЯ О ВЗАИМНОМ ПРИЗНАНИИ ВИЗ

Будет ли создан единый паспорт Союзного государства, почему дедолларизация российской экономики никак не скажется на торговых отношениях наших стран и можно ли будет добраться из Москвы в Минск за три часа на поезде? На эти и другие вопросы, касающиеся совместных проектов, в интервью «Известиям» в кулуарах XI Евразийского экономического форума в Вероне рассказал Государственный секретарь Союзного государства Григорий Рапота.

– Недавно посол России в Белоруссии Михаил Бабич заявил, что соглашение о взаимном признании виз будет подписано в ближайшее время. О каких сроках идет речь?

– Я хочу подтвердить информацию посла – соглашение подпишут в ближайшее время. Я надеюсь на это. Идет интенсивная проработка этого документа, она уже на финальной стадии. Хочется верить, что подписание будет в этом году.

– Как это скажется на бизнесе, на туристических потоках?

– Соглашение о взаимном признании виз несомненно оживит поток граждан третьих стран через российско-белорусскую границу, что, в свою очередь, положительно скажется на туристическом бизнесе и на бизнесе в целом.

– А планируется ли упростить для граждан Белоруссии процедуру получения российского гражданства? И наоборот, облегчить россиянам оформление белорусского паспорта?

– Этот вопрос у нас не стоит на повестке дня, поскольку он не востребован. У нас нет сложностей с Республикой Беларусь в силу одного простого обстоятельства: нет острой необходимости менять гражданство.

Если белорус приезжает в Россию, он обладает теми же правами, что и россиянин. И при поступлении на работу, и при обеспечении пенсией, и в решении социальных вопросов – например, медицинского обслуживания.

То же самое происходит и в Беларуси: россияне, приезжающие в Беларусь, пользуются теми же правами, что и белорусы, за редким исключением, касающимся некоторых специальностей, связанных, скажем, с режимом секретности.

– Обсуждается ли появление единого паспорта Союзного государства?

– В нем также нет необходимости, поэтому вопрос не ставится ни той, ни другой стороной. Мы не должны искусственно придумывать какие-то построения, мы работаем над тем, что востребовано обществом.

А обществом востребована, к примеру, тема поступления на работу в России, чтобы там всё шло по тем же правилам, по которым принимают на работу россиян. Тогда возникает потребность обсудить этот вопрос, найти какое-то решение и убрать препятствия. Вопрос гражданства не ставится.

– Россия взяла курс на дедолларизацию экономики. В Белоруссии обсуждается этот вопрос и готова ли она пойти по тому же пути?

– Всё зависит от того, какой смысл в это вкладывается. Мы уже забыли о времени, когда цены в Российской Федерации указывались в условных единицах. Россия отказалась от этого, немного позже Беларусь тоже пошла по этому пути. В торгово-экономических отношениях России и Беларуси больше 80% расчетов идут в российских рублях.

– Каков сейчас объем товарооборота России и Белоруссии?

– $32,4 млрд. Это данные прошлого года. В этом году посмотрим, что получится. Сейчас устойчивая тенденция роста. С начала года товарооборот вырос примерно на 20% по сравнению с тем же периодом прошлого года.

– В какой валюте торгует Белоруссия с другими странами?

– Смотря с какими. С Казахстаном и нашими партнерами по ЕАЭС – в том числе и рублевые расчеты. С западными странами где-то в долларах, где-то в евро. С Китаем и в юанях идут расчеты.

– С ноября до конца 2019 года Россия не будет поставлять в Белоруссию дизельное топливо. Как можно решить нефтяную проблему? Что происходит на данном этапе?

– Условия экспорта дизельного топлива – лишь один аспект российско-белорусских отношений в сфере поставок нефти и нефтепродуктов. Главное – установить четкие правила, которые работали бы на далекую перспективу. В этом суть ведущихся на уровне вице-премьеров переговоров.

– Как Россия и Белоруссия сотрудничают в сфере информационной безопасности? Будут ли выработаны единые правила поведения?

– Одно из проявлений интереса к этой теме – программа «Паритет», реализация которой начата в 2018 году. Также ведется работа по согласованию проекта концепции программы «Безопасность-СГ». Цели этих программ – определить правила игры: что входит в категорию информационной безопасности, какие меры должны приниматься, где мы должны сотрудничать, какие законодательные акты принять и какие изменения внутреннего законодательства должны у себя провести.

Каждая программа рассчитана на четыре года, это серьезные проекты. Помимо этого, постоянно проходят семинары и конференции по информационной безопасности. Эта тема является предметом взаимодействия наших специальных служб, правоохранительных органов. Любой вопрос российско-белорусского взаимодействия содержит элементы информационной безопасности. Например, взаимное признание виз или контроль за качеством поставляемых сельхозпродуктов. Для этого нужна сопоставимость информационных систем, их надежность и конечно же безопасность.

– На какой стадии находится соглашение об отмене роуминга? Когда это может произойти?

– Год назад были большие сомнения, можно ли вообще решить эту задачу, потому что затрагиваются экономические интересы бизнеса, и с этим надо считаться. Бизнес не должен нести потери, а если они неизбежны, он должен их компенсировать за счет чего-то другого.

Сейчас вопросом отмены роуминга занимаются министерства информации и связи. Вначале они сказали, что вопрос сложный, они его не готовы обсуждать. Но на российской территории роуминг был отменен. Это создало прецедент, на базе которого Россия может выстраивать отношения с партнерами. Сейчас идет интенсивный диалог и результат будет. Когда, не могу сказать.

– Стоит задача создания единого научно-техническоего пространства на территории России и Белоруссии. А в каких областях может произойти еще большее сближение?

– Я считаю крайне важной задачей достичь целей, которые поставлены в Союзном договоре и других документах: создание единой структурной промышленной политики, единого транспортного пространства. Создание единого энергетического пространства – тоже задача, здесь много нерешенных проблем, о части которых мы с вами говорили.

– Что будет означать для граждан единое транспортное пространство?

– Если ты находишься в Москве и хочешь уехать на поезде в Берлин через Беларусь, ты должен сесть на поезд, желательно высокоскоростной, и через шесть часов быть в Берлине. Попасть в Минск по железной дороге желательно за три часа. Автомобильная дорога, которая идет через Смоленск, неплохая – дает возможность через семь-восемь часов быть в точке назначения. Если там будет построена высокоскоростная железнодорожная ветка, дорога займет меньше трех часов при тех стандартах, которые существуют в мире. Или возьмем маршрут Минск–Санкт-Петербург. Дорога на поезде занимает 13–14 часов, даже в рекламе пишут: «Если хотите быстрее, садитесь на автобус».

Речь идет о создании хорошей, соответствующей уровню XXI века, инфраструктуры, соединяющей два государства, что даст дополнительные условия для развития туризма, бизнеса, экономики.

– «Дорожная карта» уже есть?

– Нет. Но, видимо, есть смысл такую карту создавать.

– Кто этим будет заниматься?

– Союзное государство. У нас есть **министерства транспорта**, Постоянный комитет СГ, послы. Техническая часть будет за министерствами транспорта обеих стран.

– Это будет чисто государственный проект или государственно-частное партнерство?

– Когда он будет, тогда поговорим. Это может быть что угодно. Я не хочу быть прожектером и призываю к одному: надо зажечь себе звезду и стремиться к ней. Давайте зажжем эту звезду, посмотрим, что бы мы хотели через 10, 20, 30 лет, давайте жить будущим. Всем будет интересно, когда увидим, к чему мы стремимся.

– В каких еще областях ждать прорывов?

– В сфере космического сотрудничества реализуется программа, которая устанавливает общие технические стандарты на изделия, используемые в космосе. Это серьезный вопрос. Отдельная тема – создание малогабаритных приборов, используемых в космосе, устойчивых, например, к радиационному излучению.

Есть союзные программы в области микроэлектроники. Космос – также одна из областей применения микроэлектроники. Программа по суперкомпьютерам, которую мы реализовывали, имеет непосредственное отношение к космосу и вообще к высокотехнологичной продукции. В свое время был создан и запущен совместный российско-белорусский спутник, сейчас же идет работа по созданию микроспутников связи.

– Белорусская православная церковь, которая является экзархатом Московской патриархии, поддержала РПЦ в конфликте с Константинополем, осудила действия патриарха Варфоломея. А что происходит внутри, какие настроения у прихожан? Нет ли опасности, что в Белоруссии может произойти то же, что и на Украине?

– Экзархат, говоря бытовым языком, некая часть РПЦ, ее представитель в Беларуси – экзарх Павел. Синод РПЦ, который был в Минске, принял те решения, о которых вы говорили. Это всё, что мне известно.

– Оправдало ли себя создание Союзного государства?

– Не мне судить, потому что я субъективен, поскольку занимаюсь этим. Нужно спрашивать общество, проводить опросы. Как мне видится, проект Союзного государства дал очень много хорошего: создана более комфортная среда обитания как для россиян, так и для белорусов. Это одно из достижений, которым мы вполне можем гордиться. В этой сфере действительно очень многое сделано.

<https://iz.ru/805130/elena-loriia/soiuznoe-gosudarstvo-moskvu-i-minsk-sviazhet-skorostnaia-magistral>

### ИЗВЕСТИЯ; ТАТЬЯНА БЕРСЕНЕВА; 2018.10.30; ШТРАФНАЯ МАТЕМАТИКА: НАКАЗАНИЕ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СРЕДНЕЙ СКОРОСТИ ЗАКОННО; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ УБЕЖДЕНЫ В ОБОСНОВАННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ КАМЕР НОВОГО ТИПА

Использование камер, фиксирующих среднюю скорость машин на отрезке дороги, обоснованно, считают в правительстве. Кабмин раскритиковал законопроект, запрещающий штрафовать водителей на основе расчетов этих комплексов. По утверждению разработчиков, раз понятия «средняя скорость» нет в ПДД, то и наказывать автомобилистов незаконно. В правительстве же считают, что допустимы различные доказательства нарушений, в том числе и этот.

Отказаться от практики штрафов за превышение средней скорости летом 2018 года предложила группа депутатов во главе с вице-спикером Госдумы Игорем Лебедевым и председателем комитета по труду Ярославом Ниловым (ЛДПР).

Такая система уже несколько лет работает в некоторых регионах, в том числе в Татарстане и Кировской области. Две камеры стоят в начале и в конце выбранного участка дороги (несколько километров) и фиксируют данные проезжающих машин. Информация поступает на специальный сервер, вычисляется средняя скорость автомобиля, с которой он преодолел расстояние между камерами. Если полученное значение больше установленного ограничения – автовладельцу придет «письмо счастья». То есть притормозить перед камерой и тут же набрать скорость безнаказанно не получится.

Такой подход неверный, сочли парламентарии. Ни в ПДД, ни в Кодексе об административных правонарушениях нет такого понятия, как средняя скорость, а потому наказывать за ее превышение некорректно. Депутаты предложили закрепить в КоАП норму, исключающую из списка доказательств нарушений расчет средней скорости движения на отрезке пути.

«Привлечение к административной ответственности на основе догадок, домыслов и расчетов недопустимо», – сказано в сопроводительных материалах к законопроекту. Нужно фиксировать нарушение в конкретном месте и в конкретное время, то есть мгновенную, а не расчетную скорость, чтобы наказать водителя за превышение, объясняли авторы инициативы.

Но в кабмине с этими аргументами не согласились. Там напомнили, что нарушать нельзя как в каждый конкретный момент времени, так и на протяжении всего периода движения.

Доказательствами могут служить «любые фактические данные, на основании которых судья, орган, должностное лицо… устанавливают наличие или отсутствие события административного правонарушения, виновность лица». Данные, полученные с применением сертифицированных технических средств, признаются доказательствами по делу, сказано в отрицательном отзыве правительства на проект.

Наказание за превышение так называемой средней скорости незаконно, считает первый зампред думского комитета по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков. Он согласен с аргументами разработчиков законопроекта. Но, по его мнению, поправки в этом случае бессмысленны, проблема в правоприменении – по сути, это как вписать в КоАП строку о том, что не нужно наказывать пешехода за переход улицы на зеленый свет. Порядок в этом вопросе должны навести ГИБДД и суды, уверен депутат.

В этой ситуации возможно достичь компромисса, считает координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. Устанавливать камеры, измеряющие среднюю скорость, можно, но только в тоннелях, на мостах, эстакадах, где длина участка четко определена. Сейчас же такие комплексы применяются бессистемно, полагает эксперт. Это неправильно, ведь непонятно, как уведомлять водителя, что на участке ведется замер средней скорости. Дорожные знаки предупреждают только об обычных камерах. Кроме того, на участке могут располагаться и простые комплексы фотовидеофиксации, в итоге есть риск, что водителя за одно нарушение накажут дважды.

По словам Петра Шкуматова, необходимо пересмотреть и расположение самих знаков ограничения скорости. Не везде они обоснованны, кроме того, знаки бывают расставлены хаотично.

По ст. 12.9 КоАП штраф за превышение скорости более 20 км/ч составляет 500 рублей, более 40 км/ч – до 1,5 тыс., более 60 км/ч – до 2,5 тыс., более 80 км/ч – 5 тыс. рублей. За превышение от 60 км/ч предусмотрено также лишение прав до полугода, но в этом случае поймать лихача должна не камера, а сотрудник ГИБДД, а решение примет суд.

<https://iz.ru/805257/tatiana-berseneva/shtrafnaia-matematika-nakazanie-za-prevyshenie-srednei-skorosti-zakonno>

### ИЗВЕСТИЯ; ПАВЕЛ ПАНОВ ИРИНА ЦЫРУЛЕВА ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ ПОЛИНА ГРИЦЕНКО; 2018.10.30; ВЗМАХ ПИСТОЛЕТОМ: КАБМИН И БИЗНЕС УРЕГУЛИРУЮТ РОСТ ЦЕН НА БЕНЗИН; В ПРОТИВНОМ СЛУЧАЕ ПРЕМЬЕР-МИНИСТР ВВЕДЕТ ЗАПРЕТИТЕЛЬНЫЕ ПОШЛИНЫ НА НЕФТЬ И НЕФТЕПРОДУКТЫ

В ближайшее время правительство может принять решение о введении заградительных экспортных пошлин на нефть и нефтепродукты. Такой мерой пригрозил премьер-министр Дмитрий Медведев в случае, если профильным ведомствам не удастся достичь соглашения с нефтяными компаниями по поддержанию сложившихся цен на нефтепродукты на внутреннем рынке. Об этом глава кабмина заявил на совещании по долгосрочной программе развития РЖД до 2025 года. Курирующий отрасль вице-премьер Дмитрий Козак уже провел консультации с предпринимателями. Сам бизнес пока либо не комментирует ситуацию, либо высказывается об ультиматуме критически.

Росстат зафиксировал повышение средних цен на бензин в России с 15 по 21 октября. По данным еженедельного мониторинга, который проводится на тысяче заправок в столицах субъектов РФ, в 45 регионах цены на бензин выросли в среднем на 0,1%, или на 5 копеек, цена дизельного топлива увеличилась на 0,3%, или на 14 копеек.

– Несмотря на принятые меры, всё равно в целом ряде случаев наблюдается рост цен на бензин. Я хотел бы, чтобы Министерство энергетики непосредственно, курирующий вице-премьер провели в ближайшие несколько дней консультации с нашими нефтяными компаниями, где вы бы договорились о том, что будут подготовлены и приняты план работы и режимное соглашение по поддержанию сложившихся цен на нефтепродукты на внутреннем рынке, – сказал Дмитрий Медведев. – Либо буквально в ближайшие дни мне придется подписать решение о том, чтобы ввести запретительные пошлины на нефть и нефтепродукты для того, чтобы ситуация на рынке была более стабильной.

В тот же день Дмитрий Козак провел совещание с нефтекомпаниями, обсудив механизмы сдерживания цен на топливо. Он признал «высокую» вероятность введения заградительных пошлин, решение может быть принято на следующей неделе.

– Моторное топливо в России, в нефтяной стране, должно расти в пределах инфляции, – заявил он. По его словам, уже сейчас ситуация цены на топливо «находятся на грани» того, что правительство может применить «экстренные меры».

Пресс-секретарь «Роснефти» Михаил Леонтьев сказал «Известиям», что правительство пытается переложить ответственность за принятые им решения, формирующие условия рынка, на бизнес. По его словам, постепенное обнуление экспортной пошлины на нефть в рамках налогового маневра приравнивает экономику российского рынка к мировой.

– Значит, у вас будут европейские цены. А какие цены – вот и считайте. Вы же переместили налоговую нагрузку нефтяных компаний с экспортных пошлин на обложение переработки и розницы. Это же ваш маневр, вы маневрируете. Вы маневрируете – вы и отвечайте, – отметил Михаил Леонтьев.

Для вертикально интегрированных компаний заградительные пошлины на бензин не страшны, сказал «Известиям» ведущий эксперт Союза нефтегазопромышленников России Рустам Танкаев. Экспорт бензина очень невелик, он составляет около 10% от производства. Но экспорт дает небольшую возможность получения прибыли – около 11 рублей с литра. Продавать же на внутреннем рынке сейчас убыточно.

В этой ситуации, по словам эксперта, есть два варианта: первый – поднять цены на 2–5 рублей, чтобы восстановить ликвидность рынка. Если оставить его в убытке, будут закрываться заправки, возникнет дефицит топлива и скачок цен будет большим. Второй вариант – уменьшить налоговую нагрузку.

С 2019 года увеличатся ставки НДС и НДПИ, экспортные пошлины будут постепенно обнуляться и появится демпфирующий механизм – всё это вместе принесет повышение цен еще на 5 рублей за литр, отметил эксперт. Выход – отказаться от акциза на нефтепродукты: бюджет и так получает значительные доходы из-за роста цен на нефть, добавил он.

В «Лукойле» отказались от комментариев, в «Газпромнефти» и Минэнерго на запрос «Известий» не ответили.

<https://iz.ru/806234/pavel-panov-irina-tcyruleva-dmitrii-grinkevich-polina-gritcenko/vzmakh-pistoletom-kabmin-i-biznes-ureguliruiut-rost-tcen-na-benzin>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3785399>

### ВЕДОМОСТИ; ПАВЕЛ КАНТЫШЕВ; 2018.10.30; КАК НАДЕЛИТЬ БЕСПИЛОТНЫЕ АВТО ВСЕГО МИРА ЕДИНОЙ МОРАЛЬЮ; ЖИТЕЛИ РАЗНЫХ СТРАН ПО-РАЗНОМУ ЦЕНЯТ ЖИЗНЬ ДРУГ ДРУГА

В скором времени беспилотным автомобилям придется делать критический выбор – тот самый, что стоит перед водителями: спасти пешехода и пожертвовать собой и пассажирами или сбить пешехода.

Как показало исследование Массачусетского технологического института (Massachusetts institute of Technology, MIT), опубликованное в журнале Nature, жители регионов мира разнятся во мнениях, чью жизнь должен спасать искусственный интеллект: пассажира беспилотника или человека на пешеходном переходе? А если пешеход нарушает правила дорожного движения – кого?

Ученый из MIT Эдмонд Авад предложил участникам исследования Moral Machine выбирать между мужчинами и женщинами, детьми, взрослыми и пожилыми, спортивными людьми и теми, кто склонен к полноте, людьми и животными. Выбор был тяжким: предлагалось оставить в живых либо пассажиров беспилотника, либо пешеходов. У беспилотника уже была задана траектория, можно было ее изменить, а можно – не менять.

В опросе MIT участвовало 2,3 млн человек 233 стран и территорий мира. Все вместе участники приняли 40 млн решений, которые удалось отчетливо разделить по культурным и географическим признакам на три части.

В одну группу вошли жители Северной Америки и большей части Европы (Россия в том числе), где доминирующая религия – христианство. Вторую исследователи составили из азиатских стран, в том числе Японии, Индонезии, Пакистана, Индии и Египта. В третью попали, в частности, южные страны Центральной и Южной Америки, а также Франция и ее колонии. Жители именно последней группы стран более других склонны ценить жизнь женщин, детей и людей, испытывающих тягу к спорту или с высоким социальным статусом, показало исследование. Прочие европейцы и американцы предпочитали не менять поведение беспилотника, что для «южных» респондентов почти немыслимо. А азиаты более других были склонны щадить пешеходов, а не пассажиров.

Жители стран с высоким уровнем госуправления (например, Финляндия и Япония) больше склонялись к тому, чтобы задавить пешехода, переходящего дорогу в неположенном месте. Жителей таких стран, как Пакистан или Нигерия, это волновало меньше.

На выбор влияло и экономическое неравенство. Жители Финляндии, где разрыв между богатыми и бедными невелик, затруднялись делать между ними выбор. Респондент из Колумбии (где неравенство существенно больше) уверенно «убивал» менее обеспеченного.

Большинство производителей беспилотников не комментировали итоги изысканий MIT, сетует Nature. Лишь Audi отметила, что исследование должно повлечь важную дискуссию.

Германия, где множество крупных автопроизводителей, уже определила отношение к этой проблеме. В 2017 г. специальная комиссия по этике беспилотного вождения **министерства транспорта** Германии представила отчет, в котором в случае неминуемой аварии признано недопустимым любое деление по полу, возрасту и физическим особенностям. Отчет отдает однозначный приоритет жизни и здоровью человека перед материальным ущербом. Комиссия руководствовалась идеей, что беспилотник становится причиной меньшего числа аварий, чем человек.

В Германии меньше всего желающих обзавестись собственным беспилотником – 24%, по данным Ipsos. Среднемировой показатель – 42%, в России желающих – 51%. 67% опрошенных россиян хотели бы использовать беспилотный автомобиль для ежедневных поездок из пригорода на работу, а также по шоссе. А вот возить пассажиров на беспилотнике россияне не спешат.

Суть беспилотной технологии как раз в том, чтобы у машин не возникало морального выбора, рассказывает представитель «Яндекс.Такси» (разрабатывает беспилотный автомобиль): они оборудованы огромным количеством электроники, сенсоров, камер и поэтому избегают ситуаций, свойственных водителю из-за его ограничений в восприятии и реакции.

Машина действует так, как ее запрограммировали, поэтому решение этических проблем зависит от заложенной системы ценностей, которые в разных странах различаются, рассуждает сооснователь израильской компании Foretellix (тестирование беспилотников) Гил Амид. Раз автопроизводители адаптировались к правостороннему или левостороннему движению, ничто не мешает сделать то же самое и с этикой, уверен он.

Сейчас искусственный интеллект носит национальный характер – он наследует мораль разработчиков и устройство стран, где его обучали, говорит президент компании Cognitive Technologies Ольга Ускова.

<https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2018/10/30/785060-bespilotnie-avto>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.30; В ФИНЛЯНДИИ ОДОБРИЛИ ПЛАН НОВОЙ ДОРОГИ ОТ ВЫБОРГА ДО ФИНСКОЙ ГРАНИЦЫ

**Министерство транспорта** Финляндии одобрило план строительства новой дороги от Выборга до финской границы, рассказал в понедельник РИА Новости представитель финского ведомства Юрки Кархула.

«Между Выборгом и Нуйямаа запланирована новая дорога. Только что завершена разработка плана маршрута от Выборга до пункта пересечения границы Брусничное. Дорога полностью идет по российской стороне. Когда строительство дороги будет завершено, она станет заменой дороги вдоль Сайменского канала, которая будет выполнять функцию технической дороги для обслуживания канала», – рассказали в министерстве.

На первых этапах сдачи дороги в эксплуатацию на магистрали запланировано две полосы движения, с проектом расширения до четырех полос. Проект оценивается в 9,6 миллиарда рублей на текущий момент. В **минтрансе** уточнили, что следующим этапам станет разработка плана реализации данного проекта.

Ранее сообщалось, что специалисты АНО «Дирекция по развитию транспортной̆ системы Санкт-Петербурга и Ленинградской̆ области» выбрали приоритетный̆ проект строительства в Ленинградской области нового автомобильного подхода от федеральной̆ автотрассы «Скандинавия» до международного пункта пропуска «Брусничное» на границе с Финляндией̆, стоимость строительства этого участка оценивается в 9,6 миллиарда рублей.

Существующая автомобильная дорога к МАПП «Брусничное», арендуемая Финляндией̆ у РФ до 2062 года, была построена в 1960-е годы как технологическая дорога для обслуживания Сайменского канала.

Отмечается, что сейчас ее технические характеристики не соответствуют интенсивности движения, что плохо влияет на пропускную способность и безопасность движения.

Отмечается, что проект обоснования выбора трассы нового автомобильного подхода от автотрассы А-181 «Скандинавия» до международного пункта пропуска «Брусничное» является составной частью международного проекта «Развитие дорожного сообщения между городом Выборгом и пунктом пересечения границы «Брусничное/Нуйямаа».

Разработчиком предпроектной документации стало ОА «Петербург – Дорсервис». В результате приоритетным был выбран вариант трассы протяженностью 18,95 километра. Проектируемая автодорога имеет две полосы и расчетную скорость движения до 120 километров в час.

<https://ria.ru/world/20181029/1531712228.html>

### RNS; 2018.10.29; ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ С МОМЕНТА ОТКРЫТИЯ ПРОЕХАЛО БОЛЕЕ 3 МЛН ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

С момента открытия движения по Крымскому мосту 16 мая 2018 года в обе стороны по нему проехали более 3,033 млн транспортных средств, сообщает инфоцентр «Крымский мост».

В сообщении отмечается, что среднесуточная интенсивность движения с начала октября составляет более 9,34 транспортных средств в сутки.

«Почти 18 % трафика на данный момент – грузовые транспортные средства. За 28 дней октября по Крымскому мосту в направлении Крыма проехали почти 24 тысячи грузовиков, в обратную сторону – около 22,5 тысяч. Среднесуточная интенсивность грузового движения – 1657 автомобилей», – говорится в сообщении.

Движение грузовых автомобилей по Крымскому мосту было открыто 1 октября, легковых – 16 мая. Строительство моста стартовало в феврале текущего года. Сейчас идет строительство железнодорожной части перехода. Мост, соединяющий берега Крыма и Тамани, стал самым протяженным в Европе – его длина составляет 19 км.

<https://rns.online/transport/Po-Krimskomu-mostu-s-momenta-otkritiya-proehalo-bolee-3-mln-transportnih-sredstv-2018-10-29/>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.29; БОЛЕЕ 580 МЛРД РУБ ЗАЛОЖЕНО В БЮДЖЕТЕ МОСКВЫ ДО 2021 Г НА СТРОИТЕЛЬСТВО МЕТРОПОЛИТЕНА

Развитие транспортной системы в Москве в проекте бюджета на 2019-2021 годы занимает более 23% расходной части, так, только на строительство метрополитена в ближайшие три года может быть выделено порядка 581 миллиарда рублей, сообщила руководитель столичного департамента финансов Елена Зяббарова.

«Более 23% расходной части бюджета направляется на реализацию государственной программы «Развитие транспортной системы». В трёхлетний период это 1 триллион 805 миллиардов рублей, из них на 2019 год приходится 608 миллиардов. За счёт этих средств продолжится выполнение работ по решению транспортных проблем в столичном мегаполисе», – сказала Зяббарова в понедельник на общем заседании комиссий Мосгордумы, посвящённом рассмотрению проекта бюджета.

По её словам, в частности, более 1 триллиона рублей до 2021 года планируется направить на создание дорожно-транспортной инфраструктуры.

«На строительство метрополитена в «трёхлетке» предусматривается 581 миллиард рублей. За счёт указанных ассигнований будет продолжено строительство новых участков и станций метрополитена, а также реализация уникального проекта по созданию Большой кольцевой линии (БКЛ). В итоге москвичи получат возможность пересадки на все радиальные линии метрополитена, поезда МЦК, пригородные электрички», – отметила руководитель департамента.

Помимо строительства новых линий и станций, бюджетом также предусматривается обновление действующей инфраструктуры метрополитена, на что ежегодно будет выделяться по 16,5 миллиарда рублей, добавила она. Кроме того, на строительство и реконструкцию дорог заложен 441 миллиард рублей, в том числе на 2019 год – 148 миллиардов рублей.

«На цели обновления подвижного состава в предстоящем периоде предлагается направить 175 миллиардов рублей, из них на 2019 год – 63,5 миллиарда рублей. Планируется приобретение более 2,5 тысячи единиц современного наземного транспорта, свыше 1 тысячи вагонов метро нового поколения. Важно отметить, что этот подвижной состав полностью адаптирован для пожилых и маломобильных людей, а также соответствует мировым экологическим требованиям», – добавила она.

Ранее президиум правительства Москвы одобрил проект бюджета на 2019 год и плановый период 2020 и 2021 годов. Как заявил мэр, бюджет будет вновь социально ориентированным, в частности, расходы социального характера в 2019 году составят более половины от всего бюджета или более 1,3 триллиона рублей.

### ТАСС; 2018.10.29; ВРИО ГЛАВЫ БАШКИРИИ ПОРУЧИЛ СНИЗИТЬ СМЕРТНОСТЬ НА ДОРОГАХ РЕСПУБЛИКИ

Врио главы Башкирии Радий Хабиров поручил снизить смертность на дорогах республики, рост которой за девять месяцев 2018 года составил 8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

«По дорожно-транспортной ситуации: за девять месяцев 2018 года по сравнении с аналогичным периодом увеличился очень сильно показатель [смертности на дорогах], количество погибших людей на дорогах выросло на 8%. Это очень тревожный фактор», - сказал Хабиров в понедельник на заседании правительства региона

Он уточнил, что за девять месяцев на дорогах республики погибли 389 человек. По мнению Хабирова, такие показатели связаны, в частности, с работой нелегальных перевозчиков. «Эта проблема [смертность на дорогах] носит межведомственный характер, поручаю предложить план мероприятий, как мы с этой бедой бороться будет», - обратился он к членам правительства региона.

Президент РФ Владимир Путин 11 октября принял досрочную отставку Рустэма Хамитова, занимавшего с 2010 года пост руководителя Башкирии, и назначил врио главы региона уроженца республики 54-летнего Радия Хабирова, который с 2017 года был главой подмосковного Красногорска.

<https://tass.ru/obschestvo/5731197>

### ТАСС; 2018.10.29; МУНИЦИПАЛИТЕТЫ ПРИМОРЬЯ ПОЛУЧАТ БОЛЕЕ 60 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ И БОРЬБУ С ГОЛОЛЕДОМ

Муниципалитеты Приморья в течение недели получат более 60 млн рублей на аварийный ремонт дорог и борьбу с гололедом. Об этом сообщает в понедельник пресс-служба краевой администрации по итогам совещания под руководством временно исполняющего обязанности главы региона Олега Кожемяко.

«Более 60 млн рублей получат дополнительно в течение недели муниципалитеты Приморья на аварийный ремонт дорог и борьбу с гололедом. Такое поручение дал врио губернатора Олег Кожемяко в понедельник, 29 октября. Олег Кожемяко поставил задачу: в оставшееся до устойчивых холодов время максимально привести в порядок городские дороги. <...> Особое внимание врио губернатора уделил Владивостоку - город может получить 50 млн рублей на аварийно-восстановительный ремонт дорожного полотна и закупку противогололедных реагентов», - говорится в сообщении.

Чтобы получить деньги, муниципалитеты должны вовремя подать соответствующую заявку, уточняет пресс-служба. Кроме того, по словам Кожемяко, в 2019 году из краевой казны добавят субсидии на содержание дорог в городах и районах края, в том числе для уборки дорог после снегопадов.

Первый крупный снегопад минувшей зимы прошел в Приморье 17 ноября 2017 года, тогда в результате выпадения снега и гололеда только во Владивостоке произошло 345 ДТП с участием более 1200 автомобилей, практически полностью на 10-12 часов было парализовано движение по основным автомагистралям города. Сильнейшим за всю прошедшую зиму стал снегопад, который начался 8 марта 2018 года и закончился только на следующий день. Всего за праздничные мартовские выходные в краевом центре выпало 36 мм осадков, или 1,3 месячных номы. Несмотря на круглосуточную работу снегоуборочной техники на протяжении всех выходных, утром в понедельник, 12 марта город сковали многокилометровые пробки.

<https://tass.ru/obschestvo/5731118>

### ТАСС; 2018.10.29; СТРОИТЕЛЬСТВО МЕТРО К АЭРОПОРТАМ ШЕРЕМЕТЬЕВО И ДОМОДЕДОВО ПОКА НЕ ПЛАНИРУЕТСЯ

Власти Москвы пока не планируют подводить метро к аэропортам Шереметьево и Домодедово по аналогии с продлением подземки в аэропорт Внуково, сообщил журналистам руководитель департамента строительства Москвы Андрей Бочкарев.

«У нас стоит задача <...> продление ветки от «Рассказовки» на аэропорт Внуково. Сложный узел, но он находится на территории Москвы. Организация движения в другие аэропорты остро на повестке не стоит, в планах ее пока нет», - сказал Бочкарев.

Летом этого года мэр Москвы Сергей Собянин сообщил, что метро в аэропорту Внуково появится через три года. По словам Собянина, аэропорт и поселение Внуково будут интегрированы в московскую транспортную систему, вся транспортная система в районе «Солнцева», «Переделкина», «Рассказовки» и «Внукова» будет изменена с учетом ввода новой линии метро.

<https://tass.ru/obschestvo/5733442>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.29; СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕШЕХОДНОГО ПЕРЕХОДА УСКОРЕНО ПОСЛЕ ДТП С 2 АВТОБУСАМИ ПОД ВОРОНЕЖЕМ

Прокуратура в ходе проверки по факту аварии двух автобусов под Воронежем обнаружила нарушения в работе местного филиала ГК «**Росавтодор**», после чего чиновники выдали разрешение на строительство пешеходного перехода, сообщает в понедельник надзорное ведомство.

Авария произошла вечером 18 сентября на 525-м километре трассы М-4 «Дон» в Новоусманском районе. Автобус Volvo, выполнявший рейс Москва – Ставрополь, стоял на обочине, водитель устранял техническую неисправность. В этот автобус врезался направлявшийся из Москвы в Карачаево-Черкесию Neoplan. Второй водитель автобуса Neoplan и три пассажира погибли на месте. В больницы были доставлены 14 человек, шестерым была оказана помощь на месте. Во время операции одна женщина скончалась в областной клинической больнице.

По факту ДТП полиция возбудила дело по статье «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц». СК возбудил уголовное дело по факту оказания услуг, не отвечающих требованиям безопасности. В свою очередь, прокуратура Воронежской области начала проверку соблюдения требований законодательства о безопасности дорожного движения на всем воронежском участке трассы М-4 «Дон».

«В деятельности воронежского филиала государственной компании «Российские автомобильные дороги» выявлены факты ненадлежащей организации безопасного дорожного движения федеральной автомобильной дороги М-4 «Дон», – говорится в сообщении.

Прокуратура выяснила, что, несмотря на наличие дорожно-транспортных происшествий в районе населенного пункта Лосево, связанных с наездом на пешеходов, были нарушены сроки строительства надземного перехода из-за несвоевременного получения разрешения на строительство.

«Установлены нарушения хозяйствующим субъектом требований по обеспечению безопасности дорожного движения при ремонте линии наружного освещения переходно-скоростной полосы», – информирует прокуратура.

Надзорное ведомство внесло представление в адрес воронежского филиала ГК «Российские автомобильные дороги», и в результате было получено разрешение на строительство надземного пешеходного перехода в районе населенного пункта Лосево.

«Помимо этого, в отношении одного из должностных лиц возбуждено дело об административном правонарушении, предусмотренном ч. 1 ст. 12.34 КоАП РФ (несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений)», – констатирует прокуратура.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.30; В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ МИКРОАВТОБУС ВРЕЗАЛСЯ В ДЕРЕВО, ПОСТРАДАЛИ ДЕВЯТЬ ЧЕЛОВЕК

Девять граждан Молдавии пострадали в результате аварии с микроавтобусом в Тверской области, сообщили «Интерфаксу» в Госавтоинспекции.

По информации ведомства, автоавария произошла в 00:10 на 196 км трассы М-9 «Балтия». Микроавтобус «Мерседес Спринтер», который вез из Москвы в Латвию 12 пассажиров, съехал с дороги и врезался в дерево.

Все пассажиры - граждане Молдавии. Девять из них получили при аварии травмы.

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2018.10.29; УБЫТКИ ЗА АВАРИИ СПИШУТ НА ВЛАДЕЛЬЦЕВ ПОЕЗДОВ

Ответственность за убытки, возникшие при авариях во время железнодорожных перевозок, отныне распространяется и на владельцев составов.

Такие новшества содержит Федеральный закон от 29 июля 2018 года № 253-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», вступающий в силу сегодня, 29 октября.

Документ разработан **Министерством транспорта** РФ для улучшения эксплуатационной обстановки на железных дорогах. В ведомстве ожидают, что поправки к Уставу поспособствуют увеличению скорости доставки грузов и порожних вагонов, ускорению их оборота. Меры также направлены на поддержку существующего железнодорожного парка в надлежащем техническом состоянии и стимулируют приобретение новых вагонов, обладающих улучшенными техническими и эксплуатационными характеристиками.

С этой целью **Минтранс** планирует в дальнейшем упорядочить вопросы отцепки или прицепки грузовых вагонов, не принадлежащих перевозчику, при следовании в ремонт, а также порядок определения компенсации перевозчику, если отцепка или прицепка производится по причине, не зависящей от перевозчика.

По данным ведомства, сейчас расходы на подобные операции с неисправными вагонами постоянно растут, при этом затраты не всегда обоснованно несет перевозчик.

<https://www.pnp.ru/economics/ubytki-za-avarii-spishut-na-vladelcev-poezdov.html>

### ИНТЕРФАКС - ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2018.10.30; ЮЖНАЯ КОРЕЯ ПЛАНИРУЕТ ЗАПУСТИТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ С КНДР ЧЕРЕЗ ТРИ-ЧЕТЫРЕ ГОДА

Южнокорейская провинция Канвондо планирует возобновить железнодорожное сообщение с северокорейским портовым городом Вонсан и Транссибом через Приморский край через три-четыре года.

«Если все получится мирно и хорошо как сейчас и денуклеаризация Северной Кореи тоже пойдет хорошо, то мы надеемся, что этот проект получит хорошее разрешение и может быть через три-четыре года получится так, что из Пусана поезд через Владивосток попадет в Сибирь и даже до Европы», - сообщил во вторник вице-губернатор южнокорейской провинции Кангвон Чон Ман Хо, отвечая на вопрос журналистов во Владивостоке на 23-м Саммите по международному обмену и сотрудничеству региональных администраций стран Северо-Восточной Азии.

Он добавил, что вопрос о возобновлении железнодорожного сообщения между Кореями обсуждался на встрече делегаций Северной и Южной Кореями.

«Надеемся, что в ближайшие несколько лет восстановится все это», - отметил вице-губернатор.

По его словам, также в планах провинции соединить железнодорожным сообщением Китай и Монголию.

«Можно также сделать железнодорожное сообщение до Монголии, Китая и других стран. Мы приблизительно так планируем», - добавил Чон Ман Хо.

Как сообщалось, в понедельник пресс-секретарь администрации южнокорейской провинции Канвондо Пак Чон Ван заявил о намерениях Южной Кореи восстановить железнодорожное сообщение с КНДР. Работы страна планирует начать в 2018 году.

Планируется, что линия свяжет провинции Канвондо, северокорейский город Вонсан и Приморский край, что даст возможность по Транссибирской магистрали достичь европейской части России.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.30; ЯПОНИЯ РЕШИЛА ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ В КАЧЕСТВЕ ЭКСПЕРИМЕНТА ТРАНССИБОМ

Япония намерена провести логистический эксперимент, использовав Транссибирскую железнодорожную магистраль и паромную линию между Россией, Японией и Южной Кореей.

Такое заявление сделал вице-губернатор префектуры Тоттори Ногава Сатоси на конференции губернаторов стран Северо-Восточной Азии, которая прошла во Владивостоке в рамках 23-го саммита по международному обмену и сотрудничеству региональных администраций стран Северо-Восточной Азии.

По его словам, главная задача – сформировать новый транспортный коридор на основе включения в паромную линию DBS, являющуюся важным «морским путем», китайской провинции Цзилинь, а в дальнейшем и других территорий.

«С этой целью в апреле этого года префектура Тоттори, взаимодействуя с представителями провинции Цзилинь, обеспечила заход парома DBS в порт Зарубино с последующей таможенной очисткой и перевозкой грузов из порта Зарубино в Китай в тестовом режиме. По сравнению с использованием порта Далянь была достигнута более высокая скорость перевозки, в то же время был выявлен ряд задач, требующих решения», – отметил Сатоси.

Ранее японская газета «Иомиури» сообщила, что Россия и Япония планируют задействовать Транссибирскую магистраль для развития так называемого «третьего канала поставок» товаров между двумя странами.

Сейчас грузы между Японией и Россией доставляются в основном либо по воздуху, либо по морю. Согласно данным японского **министерства транспорта**, сроки транспортировки по морю составляют от 53 до 62 дней. Доставка самолетом происходит в разы быстрее, но пока высокозатратна.

По мнению специалистов, перевозка грузов по Транссибирской магистрали позволит сократить расходы компаний до 40 процентов, а срок поставки составит около 20-27 дней.

<https://ria.ru/economy/20181030/1531736641.html?referrer_block=index_main_2>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.29; ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ ТРАНССИБА БУДЕТ УВЕЛИЧЕНА ЗА СЧЕТ РЕКОНСТРУКЦИИ СТАНЦИИ СКОВОРОДИНО В ПРИАМУРЬЕ

- Реконструкция железнодорожного полотна начата на станции Сковородино (Амурская область) в рамках развития Восточного полигона РЖД, что позволит увеличить скорость движения грузовых поездов по Транссибу.

Корпоративное издание «Гудок» сообщает, что после реконструкции станция сможет пропускать грузовые составы без учета длительных стоянок пассажирских поездов.

«Подрядчиком выступает Строительно-монтажный трест N15. Реконструкция затрагивает искусственные сооружения на станции, включая все пассажирские платформы. Для удобства пассажиров будут сделаны сходни с надземного пешеходного моста на пассажирскую платформу к пятому пути. Помимо этого, будет уложен путь под пожарный поезд», - приводятся в сообщении слова начальника станции Сковородино Максима Налетова.

После этого РЖД планируют вынести нечетный путь за пределы станции. Также намечен вынос стрелок из кривых участков, что позволит увеличить скорость движения грузовых поездов.

В 2019 году ОАО «Технолизинг» (входит в группу ЕСН) планирует войти в активную фазу строительства в Сковородино метанолового завода мощностью 1,2 млн тонн в год. Для размещения основной производственной площадки компания выбрала участок рядом с существующим нефтетерминалом.

«Один из главных аргументов выбора участка - возможность использовать пункт подготовки вагонов для отгрузки метанола в цистернах. Ежесуточная отгрузка этой продукции составит 3,3 тыс. тонн», - отметил М.Налетов.

За девять месяцев текущего года на станции Сковородино был погружено более 7 тыс. вагонов - более 456 тыс. тонн или 101,3% к плану. Основной объем грузов составила нефть - около 441 тыс. тонн.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.29; РЖД С 2019 Г. ЗАЛОЖИЛИ ТРИ «НИТКИ» ГРАФИКА В КНР ПО МОСТУ ЧЕРЕЗ АМУР В ЕАО

ОАО «РЖД» с 2019 года закладывает три «нитки» графика в КНР по мосту через Амур в Еврейской автономной области (ЕАО), пишет официальное издание Дальневосточной железной дороги (ДВЖД, филиал РЖД).

Движение по мостовому железнодорожному перехода Нижнеленинское (РФ) - Тунцзян (КНР) откроют в 2019 году.

«С 2019 года для работы будущего трансграничного перехода запланировано как минимум три «нитки» графика. Предполагается, что наши бригады будут заезжать в Китай и с оборота ехать обратно. Соответственно, необходим персонал для вождения этих поездов. Сейчас в Биробиджане у нас имеются три колонны, будем создавать четвертую», - цитирует издание начальника депо «Облучье» Александра Бейдикова.

Издание отмечает, что, согласно прогнозу Института экономики и развития транспорта, грузооборот нового пункта пропуска к 2025 году составит 6,2 млн тонн. На станции Биробиджан-2 предстоит построить цех для проведения ТО-2, обустроить ее для экипировки тепловозов водой, песком и маслом. Для работы нового погранперехода будет создана отдельная станция Ленинск-2, на которую ляжет работа по приему и отправке международных поездов.

«На территории ЕАО инвесторы планируют разместить распределительный узел по транзиту и перегрузке комплектующих и запчастей техники, производимой крупнейшей китайской компанией Yutong, а также завод по производству СИП-арматуры. Это грузовой поток для ООО «Кузбассавто». Он будет формироваться в огромном логистическом парке у станции Ленинск-2», - пишет издание.

Отмечается также, что чем ближе открытие движения, тем больше инвесторов и предприятий интересуются этим участком Дальневосточной железной дороги и заявляют о том, что готовы увеличить грузопоток.

Китайская сторона уже завершила строительство своей части железнодорожного моста Нижнеленинское-Тунцзян через реку Амур.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.29; «ЕВРОХИМ» ПОКУПАЕТ У ОВК 700 МИНЕРАЛОВОЗОВ ПОВЫШЕННОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ

МХК «ЕвроХим» закупит у «Объединенной вагонной компании» (ОВК) 700 вагонов хопперов-минераловозов повышенной грузоподъемности.

Как сообщает пресс-служба ОВК, согласно заключенному контракту поставка вагонов модели 19-9835-01 будет выполнена до конца I полугодия 2019 года.

Подвижной состав для перевозки минеральных удобрений будет использован для транспортировки продукции предприятий «ЕвроХима», в том числе Усольского калийного комбината, говорится в сообщении.

Приобретаемые вагоны-хопперы имеют тележку 25 тс и кузов объемом 101 куб. м, что обеспечивает рекордно-высокую грузоподъемность вагона - 76,7 тонны. Технические характеристики позволяют дополнительно загружать минераловоз до 6 тонн груза.

Межремонтный пробег вагонов-хопперов увеличен до 1 млн км (или 8 лет) против 110 тыс. км (или 2 года). Специальное внутреннее покрытие кузова на основе винилового сополимера защищает от агрессивного воздействия перевозимого едкого груза.

«Наращивание мощностей по добыче и реализации калия - одна из наших приоритетных задач. Контроль всей цепочки поставки благодаря наличию собственной логистической инфраструктуры (ж/д инфраструктура на предприятиях, подвижной состав, терминалы в портах РФ), а также использование передовых технологий, в том числе и для перевозки продукции, обеспечивают «ЕвроХиму» конкурентоспособность как на внутреннем, так и на внешних рынках. Таким образом, приобретение вагонов ОВК является закономерным шагом в реализации планов «ЕвроХима», - сообщил замглавы дивизиона логистики «ЕвроХима» Кирилл Холостов, процитированный в сообщении.

«Объединенная вагонная компания» (MOEX: UWGN) управляет вагоностроительными производствами в Тихвине, вагоноремонтным предприятием «Титран-Экспресс», инжиниринговым центром, оператором Unicon 1520, занимается выпуском компонентов для подвижного состава. Крупнейшим владельцем ОВК является ПАО «Банк «ФК Открытие» (находится под контролем Центрального банка РФ) с долей 24,3%.

УК «Север Эссет Менеджмент» (в том числе управляет средствами НПФ «Будущее») принадлежит 19,2%. Еще 9,5% акций - у структуры группы «ИСТ» - ICT Group Ltd. 7,9% акций владеет АО «Открытие Холдинг» (актив бывших владельцев ФК «Открытие» Вадима Беляева и его партнеров), 5,7% - ПАО «Сафмар Финансовые инвестиции» (MOEX: SFIN) (через подконтрольные НПФ). 5,4% акций - у «прочих стратегических инвесторов», 0,9% - у топ-менеджмента. Free float составляет 27%.

«ЕвроХим» - один из крупнейших в мире производителей минудобрений. 90% группы контролирует Андрей Мельниченко, 10% - у Д.Стрежнева.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.29; УРАЛХИМ РАССЧИТЫВАЕТ С 2022Г ПЕРЕВЕСТИ СУХИЕ ГРУЗЫ ИЗ ПРИБАЛТИКИ В УСТЬ-ЛУГУ

«УралХим» и ООО «Ультрамар» подписали меморандум о строительстве портовой инфраструктуры для перевалки сухих минудобрений в порту Усть-Луга, говорится в совместном пресс-релизе компаний.

Строительство новых мощностей позволит «УралХиму» полностью перевести сухие грузы из Прибалтики в Усть-Лугу, пояснил «Интерфаксу» генеральный директор компании Сергей Момцемлидзе. «Мы рассчитываем, что когда мощности будут запущены, они полностью закроют наши потребности по перевалке сухих грузов. В настоящее время мы поставляем через Прибалтику не более 2 млн тонн сухих удобрений в год», - сказал он.

Ввод терминала запланирован на 2022 год, уточнил С.Момцемлидзе. Инвестором объекта будет «Ультрамар», а «УралХим» обеспечит грузопотоки в объеме 2 млн тонн удобрений в год, добавил он.

Согласно сообщению, «Ультрамар» в перспективе планирует создать многофункциональный терминал с потенциальным объемом перевалки до 12 млн тонн в год.

«УралХим» в настоящее время переваливает сыпучие удобрения через терминал в Риге - Riga fertilizer terminal, который был введен в 2013 году. Мощность первой очереди составила 2 млн тонн в год, проектом было предусмотрено расширение до 3,5 млн тонн в год. «УралХиму» принадлежит 51% в терминале, 49% - у «Рижского торгового порта» (RTO).

Также «УралХим» владеет контрольным пакетом терминала Ventamonjaks (Вентспилс) - крупнейшего на Балтийском море терминала по перевалке жидкого аммиака годовой мощностью 1 млн тонн.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2018.10.30; «АЭРОФЛОТ» ХОЧЕТ К 2023 ГОДУ ВЫРАСТИ ВДВОЕ ПРИ РОСТЕ РЫНКА В ПОЛТОРА РАЗА; ЭТО ГРОЗИТ ЕМУ УБЫТКАМИ, А СТРАНЕ – СНИЖЕНИЕМ КОНКУРЕНЦИИ, ОПАСАЮТСЯ ЭКСПЕРТЫ

В 2023 г. группа «Аэрофлот» (головная компания и ее «дочки» – «Россия», лоукостер «Победа» и дальневосточная «Аврора») ставит задачу перевезти 90–100 млн человек, сообщил гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев президенту Владимиру Путину, стенограмма их встречи опубликована на сайте Кремля. В 2017 г. группа перевезла 50,1 млн человек. То есть оптимистический сценарий состоит в удвоении перевозок.

В 2017 г. с учетом иностранных авиакомпаний, летающих в Россию, перевезено 124 млн человек, из них российскими авиакомпаниями – 105 млн. По оценке экспертов, при годовом росте на 6,4% перевозки вырастут до 189 млн человек (или в 1,5 раза за шесть лет) – цифра реальная и «Аэрофлот» претендует хотя бы на половину рынка, заявил Савельев. В январе – сентябре российские авиакомпании, по данным **Росавиаци**и, перевезли 89 млн человек, на 10% больше, чем за тот же срок в 2017 г.

Предыдущая стратегия группы «Аэрофлот», принятая в 2014 г., предполагала, что к 2025 г. пассажиропоток группы превысит 70 млн человек в год. В июне на собрании акционеров Савельев заявил, что стратегия будет пересмотрена – показатели предстоит увеличить. В частности, потому что группа досрочно выполнила задачу войти в 20 крупнейших в мире: в 2017 г. стала 19-й.

Сам «Аэрофлот» планирует вырасти относительно 2017 г. всего в 1,6 раза – до 52 млн пассажиров. Лоукостер «Победа» – в 5–6 раз: 25–30 млн человек, рассказал Савельев. Дальневосточная «Аврора» – вдвое, примерно до 3 млн. Сильнее головную компанию нагружать не стоит, она работает в премиальном сегменте, считает Савельев, а вот «Победу» нужно нагружать, и существенно: она сложная, к ней много претензий, вопросов, но загрузка – 94%, и уже два года (в 2016 и 2017 гг. – «Ведомости») она дает чистой прибыли по 3,5 млрд руб.

«Рост рынка в этом году во многом обеспечен убыточностью большинства авиакомпаний и отрасли в целом из-за очень низких тарифов. Группа «Аэрофлот», судя по озвученным планам, намерена серьезно нарастить рыночную долю. На низкомаржинальном рынке существенный рост доли может быть достигнут прежде всего за счет собственной рентабельности», – рассуждает ведущий научный сотрудник Института экономики транспорта Федор Борисов.

«Прогнозировать динамику российского рынка на пять лет вперед невозможно – он слишком волатилен, растет и падает быстрее мирового», – говорит гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. У «Аэрофлота» два источника роста – за счет транзитных потоков между Европой и Юго-Восточной Азией (не зависят от состояния российской экономики и платежеспособности россиян) и за счет других российских авиакомпаний, констатирует он.

В 2017 г. весь международный транзит «Аэрофлота» составил 4,5 млн человек (13,6% пассажиров национального перевозчика), говорится в его годовом отчете. К 2023 г. транзит реально нарастить до 10–15 млн, заявил Савельев Путину. Капитализация компании вырастет в 2023 г. до 400 млрд руб. (с 147 млрд в 2017 г.), а выручка – до 1,3 трлн (с 533 млрд руб.), пообещал топ-менеджер президенту.

«Планы, действительно, очень оптимистические. Особенно шестикратный рост «Победы» – при всей востребованности лоукостера реальный спрос может не обеспечить таких показателей, тогда их можно будет достигнуть только снижением цен в ущерб рентабельности», – рассуждает топ-менеджер российской авиакомпании.

Президент Utair Павел Пермяков и представитель S7 согласны, что рынок в 2023 г. с учетом иностранных авиакомпаний может вырасти до 189 млн человек. Но расти эти перевозчики планируют одним темпом с рынком.

«В последние годы основным фактором роста была высокая конкуренция, она способствовала повышению эффективности авиакомпаний и снижению себестоимости перевозки, – комментирует представитель S7. – Реальный тариф – с учетом инфляции – практически не рос, а иногда даже снижался. Но в условиях резко растущей стоимости авиатоплива возможности оптимизации себестоимости ограничены, а конкуренция остается столь же высокой, поэтому этот фактор может начать работать на снижение рынка».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/10/29/785046-aeroflot>

На ту же тему:

<https://iz.ru/806113/egor-sozaev-gurev/polet-globalnyi-aeroflot-vdvoe-uvelichit-perevozki>

<https://rg.ru/2018/10/29/putin-poluchil-pismo-o-ploskih-tarifah-aeroflota.html>

### ИНТЕРФАКС - ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2018.10.30; АВИАКОМПАНИЯ «ЯКУТИЯ» ПРИСТУПИЛА К УСТРАНЕНИЮ НАРУШЕНИЙ ПОСЛЕ ПРОВЕРКИ РОСАВИАЦИИ

АО «Авиакомпания «Якутия» после запрета **Росавиаци**и на международные перевозки примет кадровые решения и займется обеспечением безопасности полетов, сообщает во вторник пресс-служба главы региона и правительства.

«Речь идет об устранении замечаний в срок до 90 дней. Авиакомпанией «Якутия» принят план по устранению несоответствий и недостатков по итогам проверки **Росавиаци**и. Работа уже идет. Для нас главное - обеспечить безопасность полетов», - приведены в сообщении слова первого вице-премьера правительства республики Алексея Колодезникова.

По его словам, основная причина ограничения заключается в проблемах поддержания летной годности судов авиакомпании. Состояние самолетов летом 2018 года стало главным фактором длительных и многочисленных задержек рейсов на международных и внутренних направлениях.

В ближайшие дни будут уволены заместитель генерального директора и специалисты, отвечающие за техническое состояние воздушных судов, отмечает пресс-служба.

«Авиакомпания «Якутия» сосредоточится на выполнении полетов внутри региона и на межрегиональных перевозках в дальневосточном регионе, а также на внутренних дальнемагистральных перевозках, связывающих центральную часть России с Якутией и некоторыми городами Дальневосточного федерального округа», - говорится в сообщении.

Как сообщалось, **Росавиаци**я после выявленных в деятельности авиакомпании «Якутия» нарушений запретила ей выполнять международные рейсы. Ограничение действует с 5 ноября и вплоть до устранения всех выявленных недостатков.

После выкатки самолета «Якутии» за пределы полосы в аэропорту Якутска 9 октября **Росавиаци**я сообщила о выявленных в работе компании нарушениях. В частности, речь шла о превышении продолжительности полетных смен летных экипажей, фальсификации производственно-технических документов. Тогда же ведомство пригрозило «Якутии» ограничением сертификата эксплуатанта.

В октябре в «Якутии» сменилось руководство: новым гендиректором назначен Владимир Горбунов, возглавлявший ранее несколько российских авиакомпаний.

Авиакомпания «Якутия» базируется в аэропорту Якутска. Парк состоит из 23 лайнеров: пяти SSJ-100, пяти Boeing-737NG, одного Boeing-757-200F, шести Ан-24 и такого же количества Bombardier Dash-8 Q300/400.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», министерство имущественных и земельных отношений Якутии является собственником 88,02% акций перевозчика, остальными акциями ведомство владеет через свои структуры - АО «Рик Плюс» (10,66%) и ГУП «Комитет по драгоценным металлам и драгоценным камням республики Саха (Якутия)» (1,32%).

### ТАСС; 2018.10.29; ВЛАСТИ ПОДМОСКОВЬЯ НАМЕРЕНЫ ИНИЦИИРОВАТЬ ИЗМЕНЕНИЯ В ВОЗДУШНЫЙ КОДЕКС РФ

Правительство Московской области планирует инициировать поправки в Воздушный кодекс РФ, чтобы появилась возможность устанавливать специальные нормы поведения в аэропортах Московского узла и ответственность за их исполнение. Об этом ТАСС сообщил заместитель председателя правительства Московской области Игорь Тресков.

«Мы сейчас инициируем внесение изменения в федеральное законодательство с той целью, чтобы эти правила могли действовать, может быть, в измененном виде. <...> Мы будем настойчиво работать с нашими федеральными коллегами с той целью, чтобы все-таки были специальные нормы. Общие нормы есть, нам нужны специальные нормы, которые позволят поддерживать порядок в аэропортах. <…> Скорее всего надо будет вносить изменения в Воздушный кодекс РФ», - сказал он.

Ранее сообщалось, что Московская областная дума в апреле 2018 года установила наказания за нарушение правил поведения в аэропортах Шереметьево, Домодедово и Жуковский. В частности, появились штрафы за лежание на полу на территории аэропорта, прослушивание музыки без наушников и передвижение верхом на животных и сигвеях. Дополнительно к этому были введены штрафы за приставание к посетителям с предложениями гостиничных, таксомоторных услуг, купли-продажи, обмена или приобретения вещей. Наказуемым стало и проведение несогласованных зрелищных мероприятий, в том числе концертов.

Однако в сентябре 2018 года заместитель Московского межрегионального транспортного прокурора Олег Опенышев внес в Московскую областную думу два протеста на статьи региональных законов, дающие полномочия правительству области определять правила пользования аэропортами и аэровокзальными комплексами и устанавливать за их нарушения штрафы. Он пояснил, что по федеральному законодательству органы государственной власти могут осуществлять соответствующие полномочия только в отношении аэропортов или аэродромов, находящихся в их собственности.

На заседании 25 октября 2018 года Мособлдума согласилась с прокурорским протестом и решила отменить штрафы за нарушения правил поведения в аэропортах.

<https://tass.ru/ekonomika/5731530>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.29; АВИАКОМПАНИЯ NORDWIND НАЧАЛА ЛЕТАТЬ ИЗ МОСКВЫ В КРАСНОЯРСК

Авиакомпания Nordwind Airlines (ООО «Северный ветер», дочерняя компания туроператора Pegas Touristik) в понедельник открыла рейс по маршруту Москва-Красноярск-Москва, сообщает пресс-служба аэропорта Красноярск (Емельяново).

Полеты будут осуществляться на воздушных судах Boeing-737-800 три раза в неделю: из Москвы - по понедельникам, четвергам и субботам ночью, из Красноярска - во вторник, пятницу и воскресенье следующим утром.

«Сегодня из Красноярска в Москву перелеты выполняют еще 6 авиаперевозчиков. Дополнительная конкуренция хорошо сказывается на цене», - сказал «Интерфаксу» гендиректор красноярского аэропорта Андрей Метцлер.

Nordwind Airlines входит в десятку крупнейших авиакомпаний России, базируется в московском аэропорту «Шереметьево». Воздушный парк состоит из 27 авиалайнеров Boeing (737 и 777) и Airbus (A330 и A321).

ООО «Северный ветер» зарегистрировано в марте 2008 года в г.Химки Московской области. По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», 96,05% долей компании находится в собственности ООО «Пегас» (Москва).

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.29; PEGAS FLY ПЕРЕВЕДЕТ В ШЕРЕМЕТЬЕВО ТОЛЬКО ПОЛОВИНУ РЕЙСОВ ИЗ ЖУКОВСКОГО

Авиакомпания Pegas Fly, анонсировавшая уход из «Жуковского» в «Шереметьево» этой зимой, сохранит половину маршрутной сети в подмосковном аэропорту.

Сейчас маршрутная сеть Pegas Fly из «Жуковского» состоит из нескольких городов Китая, компания является одной из крупнейших для аэропорта. Но в августе вице-президент туроператора Pegas Touristik (владелец Pegas Fly и базирующейся в «Шереметьево» Nordwind) Имран Назаров заявил, что с зимнего расписания все рейсы планируется перевести в «Шереметьево». «Нам нужно концентрировать свое внимание на чем-то одном, нежели между двумя аэропортами», - объяснял топ-менеджер. К решению подтолкнули и сложности с тем, что ряд государств так и не признали «Жуковский» аэропортом не Московского авиаузла, добавлял он.

С середины декабря Pegas Fly переведет из «Жуковского» в «Шереметьево» рейсы в четыре китайских города - Хайкоу, Нинбо, Наньнин, Гуанчжоу, сообщил «Интерфаксу» представитель авиакомпании в понедельник. Однако часть программы - в Цзинань, Фучжоу, Ханчжоу, Наньчан - будет по-прежнему выполняться из подмосковного аэропорта, добавил он. С чем это связано, собеседник агентства не уточнил.

В отличие от «Жуковского», «Шереметьево» относится к Московскому авиаузлу, полеты из него ограничены по числу перевозчиков и рейсов и требуют согласования авиавластей.

Ранее Pegas Fly планировала развивать маршрутную сеть из «Жуковского» не только в Китай, но и другие страны. У компании были допуски в Армению, Азербайджан, Таджикистан, Узбекистан, Израиль, Турцию, ряд европейских государств, но летом сообщалось, что от всех них она отказалась.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.29; ГСС И POWERJET ПРИВЛЕЧЕНЫ К СПОРУ ГТЛК С ИРАЭРО О ДОЛГАХ ЗА ЭКСПЛУАТАЦИЮ SSJ-100

Арбитражный суд Москвы привлек АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) и компанию PowerJet к судебному спору между «Государственной транспортной лизинговой компании» (ГТЛК) и региональной авиакомпанией «ИрАэро», следует из материалов суда.

ГСС и PowerJet (совместное предприятие, основанное на принципах равноправного партнерства Safran Aircraft Engines и «ОДК-Сатурн») привлечены к делу по ходатайству «ИрАэро» как лица, не «заявляющие самостоятельных требований».

Очередное судебное заседание по делу с участием всех сторон назначено на 25 апреля 2019 года.

Как сообщалось ранее, ГТЛК в мае подала в суд заявление о взыскании с «ИрАэро» 212,9 млн рублей в качестве задолженности и неустойки по договорам аренды воздушных судов - SSJ-100. В ответ на это «ИрАэро» в рамках этого же дела подала иск к ГТЛК о взыскании убытков на 80,77 млн рублей.

Ранее сообщалось, что в 2016-2017 годах авиакомпания взяла в лизинг у ГТЛК восемь SSJ-100, из них четыре новых (в максимальной комплектации), еще четыре ранее эксплуатировались Red Wings. В прошлом году «ИрАэро» сообщила, что ее парк пополнился девятым SSJ-100, который ранее эксплуатировала авиакомпания «Ямал». Лизингодателя этой машины компания не назвала. Специально для новых SSJ-100 «ИрАэро» разработала летную программу, включающую маршруты из Иркутска, Барнаула, Омска на юг России, а также в Москву и Санкт-Петербург.

В течение 2018 года ГТЛК подала к «ИрАэро» несколько исков о взыскании долга за пользование SSJ-100. Одно из этих дел в октябре закончилось мировым соглашением. «ИрАэро» взяла на себя обязательства погасить до конца 2019 года задолженность по арендным платежам в размере 19,435 млн рублей, а также задолженность по уплате технических резервов - $2,1 млн, неустойку за неисполнение обязательств по уплате арендных платежей - 6,796 млн рублей и неустойку за неисполнение обязательств по уплате техрезервов - $35,895 тыс.

В настоящее время суд также рассматривает иск ГТЛК о взыскании с «ИрАэро» 541,6 млн рублей.

В парке «ИрАэро», кроме SSJ-100, находятся три широкофюзеляжных самолета Boeing-777-200, которые ранее эксплуатировала ушедшая с рынка «ВИМ-Авиа», а также канадские CRJ-200, российские Ан-24 и Ан-26.

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2018.10.29; МИНТРУД ПРЕДЛАГАЕТ УВЕЛИЧИТЬ КВОТУ НА ИНОСТРАННЫХ РАБОТНИКОВ В 2019 ГОДУ

Квота для привлечения иностранных граждан для работы в РФ в 2019 году может составить более 144 тысяч человек. Соответствующий проект постановления Правительства России опубликован на официальном портале нормативных правовых актов.

Автор инициативы – Минтруд РФ.

Согласно документу, квота на привлечение иностранных работников, пребывающих в Россию на основании визы, в 2019 году составит 144 583 человека. В 2018 году такая потребность составляла 140 423 гражданина.

Среди основных причин привлечения иностранных работников в РФ – реализация инвестиционных проектов с участием иностранного капитала, применение импортного технического оборудования, использование современных технологий в строительстве, а также отсутствие кадров необходимой квалификации в регионах страны, говорится в пояснительной записке к документу.

Отмечается, что в комиссию по определению потребности привлечения в Россию иностранных специалистов входят представители Минтруда, МВД, Минпромторга, Минсельхоза, **Минтранса**, Минстроя, Минвостокразвития, Минэкономразвития, Минкавказа и Роструда.

<https://www.pnp.ru/politics/mintrud-predlagaet-uvelichit-kvotu-na-inostrannykh-rabotnikov-v-2019-godu.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>