**31 ОКТЯБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.30; ПРАВКОМИССИЯ ОДОБРИЛА ПРОЕКТ ДЛЯ ЗАВЕРШЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА Ж/Д ЧАСТИ МОСТА В КРЫМ В СРОК

Комиссия правительства РФ по законопроектной деятельности одобрила законопроект о продлении действия законодательных норм для завершения строительства железнодорожной части транспортного перехода через Керченский пролив, сообщается на сайте кабмина.

Отмечается, что федеральным законом от 13 июля 2015 года №221 определяется особый порядок разработки, согласования и утверждения документации по планировке территории для размещения объектов инфраструктуры, которые предназначены для обеспечения транспортного сообщения между Таманским и Керченским полуостровами. Срок его действия истекает 31 декабря 2018 года.

Решениями правительства России, принятыми после вступления в силу данного закона, сроки окончания строительства отдельных объектов транспортной инфраструктуры установлены до 1 декабря 2019 года. В связи с этим предлагается продлить срок действия закона №221 до 31 декабря 2019 года.

«Принятие законопроекта позволит завершить строительство железнодорожной части транспортного перехода через Керченский пролив в установленные сроки. Законопроект будет рассмотрен на заседании правительства», – говорится в сообщении.

Мост в Крым из Краснодарского края – самый протяженный в России, его длина составляет 19 километров. Начало движения автомобилей изначально планировали на декабрь 2018 года, но работы завершили с опережением. Президент России Владимир Путин открыл автомобильную часть моста через Керченский пролив 15 мая, движение автотранспорта было запущено 16 мая. Открытие движения поездов по железнодорожной части моста запланировано на декабрь 2019 года.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2018.10.31; ВКЛАД В ПРОЕКТЫ; ВНЕШЭКОНОМБАНК ПОЛУЧИТ ФИНАНСОВУЮ ПОМОЩЬ И НОВОЕ НАЗВАНИЕ

В течение ближайших пяти лет Внешэкономбанк сможет принять участие в национальных проектах развития на сумму в 3 триллиона рублей. Правительство поможет институту развития финансово и поменяет название соответственно отведенной роли.

ВЭБ должен сыграть свою роль в достижении национальных целей развития, решили в руководстве страны и определили институту развития новую, более эффективную модель работы всех его структур. «Важно, чтобы в нынешней конфигурации они работали в единой связке, занимались сопровождением инвестиционных проектов, которые имеют приоритетное значение для развития страны», - отметил премьер-министр Дмитрий Медведев во вторник на заседании наблюдательного совета ВЭБ.

Государство со своей стороны окажет ВЭБу необходимую финансовую поддержку. В частности, поправками в бюджет страны на текущий год определены дополнительные средства на компенсацию части затрат по обслуживанию внешних займов. Внешняя задолженность банка требует и долгосрочного урегулирования. «На эти цели предполагается направить до 2024 года 600 миллиардов рублей субсидий», - заявил глава кабмина. Также проработан подход по докапитализации ВЭБа на 300 миллиардов рублей за счет так называемого утвержденного капитала. Это часть уставного капитала, которая может быть предоставлена, когда возникает потребность в инвестиционных ресурсах. Механизм для России новый, поэтому минфину предстоит подготовить соответствующие изменения в законодательство.

В духе времени и новой роли ВЭБу сменят название. Комиссия по законопроектной деятельности одобрила законопроекты о создании механизма координации деятельности институтов развития. Для этого ВЭБ будет участвовать в управлении институтами развития, формировать процедуры совместной работы над проектами, обеспечивающие использование инструментов поддержки проектов, включая государственную, обеспечивать информационное взаимодействие институтов развития с органами власти и подготовку предложений о совершенствовании мер их поддержки.

В связи с тем, что ВЭБ будет заниматься не только кредитованием, но и комплексным сопровождением проектов, предлагается изменить наименование госкорпорации на «Государственная корпорация «Национальный институт развития «ВЭБ.РФ». «Это не просто смена названия. Это, на мой взгляд, отражение той роли, которая отводится ВЭБу, а на самом деле ВЭБ прежде всего является институтом развития, а не банком», - считает Медведев. Вклад обновленной госкорпорации в развитие страны измеряется триллионами рублей. «В течение пяти лет ВЭБ сможет принять участие в проектах развития на сумму в 3 триллиона рублей, а с учетом партнерства с коммерческими банками в экономику страны могут быть инвестированы еще более значительные средства - в три-четыре раза больше», - озвучил он инвестиционные ожидания.

ВЭБ не «первопроходец» в таком ребрендинге. Ранее Агентство по ипотечному жилищному кредитованию превратилось в «ДОМ.РФ». Глава ВЭБ Игорь Шувалов заверил, что никакой кампании по поводу смены названия проводить не намерен, деньги платить не собирается. «Это очень быстро уживется и установится на рынке без каких-либо наших усилий», - уверен он. Шувалов рассчитывает, что по такому же пути пойдут и другие отечественные институты развития: «Это правильно, потому что институты развития будут показывать объединенность в достижении определенной цели».

<https://rg.ru/2018/10/30/kabmin-vydelit-vneshekonombanku-600-mlrd-rublej-subsidij-do-2024-goda.html>

### ИЗВЕСТИЯ; ЕГОР СОЗАЕВ-ГУРЬЕВ, НАТАЛИЯ ПОРТЯКОВА, ПОЛИНА ГРИЦЕНКО, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА, ЕЛЕНА ЛАДИЛОВА; 2018.10.31; ОТВЕТСТВЕННЫЙ МОСТ: ИДЕЮ СТРОИТЕЛЬСТВА ПЕРЕПРАВЫ НА САХАЛИН РЕАНИМИРУЮТ; ПО ДАННЫМ ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРА ВИТАЛИЯ МУТКО, ЭТОТ ПРОЕКТ УЧТУТ В СТРАТЕГИИ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ

В Стратегию пространственного развития России до 2025 года может вернуться проект строительства перехода, который соединит Сахалин с материком. Об этом «Известиям» рассказал вице-премьер Виталий Мутко. По его словам, в правительстве идет серьезная работа, связанная с этим масштабным проектом. «Известия» выяснили у экспертов, во сколько обойдется возведение моста или тоннеля, кто может стать исполнителем этого сложного проекта и какие дивиденды его реализация принесет экономике региона.

Пока окончательного решения о возведении моста на остров Сахалин нет, сообщил «Известиям» заместитель председателя правительства Виталий Мутко, но «изучается эта тема очень серьезно».

– Стратегия пространственного развития (до 2025 года. – «Известия») будет подписана, там эта дискуссия идет (о возведении сахалинского моста. – «Известия»), – рассказал Виталий Мутко.

Кроме того, правительство готовит доклад для президента Владимира Путина по комплексному плану модернизации и расширению магистральной инфраструктуры России до 2024 года, сообщил вице-премьер. По его словам, проект возведения моста на Сахалин в этот программный документ пока что не включен.

– Он [план] основные вехи включает, но там есть еще то, что нам надо доработать. И там вопросы высокоскоростного движения и как раз этого моста, – пояснил Виталий Мутко.

Между тем один из разработчиков Стратегии пространственного развития России Павел Чистяков рассказал «Известиям», что проект моста на Сахалин включен в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры России до 2024 года. Но, по его словам, включен без денег, с припиской «Проект будет реализован в случае подтверждения грузовой базы и наличия доступных финансовых ресурсов».

– Первый вопрос – это подтверждение грузовой базы. Для начала нужно решить его. Это необходимо, чтобы сложить финансовую модель проекта, понять, какой там должен быть капгрант. А для этого нужно понимать спрос: сколько грузов там поедет и сколько смогут заплатить за этот проезд грузоотправители. Пока это не выяснено, хотя предварительная проработка была сделана летом, но с ней не все согласны, – рассказал «Известиям» эксперт.

Предварительный вариант комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры уже обсуждался с главой государства, пояснил «Известиям» вице-премьер. По его словам, Владимир Путин сделал некоторые замечания.

Один из факторов, сдерживающих реализацию масштабного сахалинского проекта, это ограниченность в средствах, уточнил зампред правительства.

– Есть вещи, в которые мы должны пока уложиться, – сказал Виталий Мутко. – Ресурс ограничен.

Напомним, что летом этого года президент Владимир Путин в ходе встречи с Олегом Кожемяко, занимавшим тогда пост губернатора Сахалинской области, сообщил, что поручил правительству проработать вопрос строительства моста на Сахалин. Глава государства отметил, что не хотелось бы отказываться от этого транспортного проекта.

За счет каких средств будет реализован проект, если примут решение о строительстве моста на Сахалин, пока не определено. Его общая стоимость оценивается в 540,3 млрд рублей. Ранее сообщалось, что основной объем инвестиций ожидается от частных инвесторов, а РЖД может принять участие в подготовке технико-экономического обоснования.

В октябре первый замгендиректора госкорпорации Вадим Михайлов заявлял, что вопрос о финансировании перехода РЖД остается открытым и решить его должны в правительстве после выполнения предпроектных работ.

Скорее всего, строить переход будут на средства федерального бюджета – так же, как и Крымский мост, предположил директор группы корпоративных рейтингов АКРА Максим Худалов. Тот мост обошелся бюджету в 228 млрд рублей – более чем в два раза дешевле, чем плановая стоимость линии Селихин–Ныш.

– Такие мощные проекты не по зубам большинству игроков российского бизнеса. Скорее всего, реализовывать проект будут строители Крымского моста. Самостоятельно или в составе группы компаний. Угольные компании привлечь к инвестированию на этапе строительства вряд ли удастся, и, вероятно, они будут нести повышенную тарифную нагрузку в ходе эксплуатации, – заявил эксперт «Известиям».

Подрядные работы по Крымскому мосту выполнял «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга. Его представитель сообщил «Известиям», что компания определится с участием в стройке после того, как будет готов проект.

В одной из крупнейших российских угольных компаний СУЭК не ответили на запрос «Известий», в РЖД от комментариев отказались.

Сейчас рассматривается вопрос строительства железнодорожного моста или тоннеля на Сахалин. На каком именно варианте остановятся – пока не определено. В **Минтрансе** этот вопрос не комментируют. А в комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры России до 2024 года фигурирует лишь термин «переход».

Его строительство позволит обеспечить железнодорожную инфраструктуру для перевозки до 36,9 млн т грузов, говорится в документе. Окупить строительство перехода можно будет не менее чем за 20 лет, подсчитал глава группы АКРА Максим Худалов. Столь долгий период окупаемости связан с недорогими классами грузов, которые могли бы перевозить по новой железнодорожной линии.

– Возникает потенциал по перевозке угля. Но можно возить и более интересные грузы: нефтепродукты, зерно или контейнеры трансфером из Японии в Европу, – отметил эксперт.

На заседании комиссии по вопросам стратегии развития топливно-энергетического комплекса и экологической безопасности в августе этого года министр энергетики Александр Новак сообщал, что объем экспорта угля в восточном направлении может вырасти до 207 млн т к 2025 году, из них по направлению железнодорожных перевозок – до 195 млн т.

– Развитие этого направления сейчас ограничивается пропускной мощностью существующих портов, на востоке суммарная их мощность – около 110 млн т, мост в Еврейской автономной области поможет экспорту еще 10 млн т в год, небольшая нагрузка приходится на расширенные сухопутные коридоры под Забайкальском и Гродеково. Но этого недостаточно для достижения заявленных объемов экспорта, а переход на Сахалин мог бы этому способствовать, – считает Максим Худалов.

Год назад на Восточном экономическом форуме президент Владимир Путин выступил с инициативой соединения Сахалина и Хоккайдо с помощью автомобильно-железнодорожного перехода. А Игорь Шувалов, будучи тогда первым вице-премьером, заявил в сентябре 2017 года: «Сооружений будет два. Мост от материка на Сахалин, а оттуда – на Хоккайдо. Этот проект даже амбициозным назвать сложно. И грандиозный – слабо сказано. Да, в хорошую погоду сахалинцы и японцы могут видеть друг друга».

– Если будет принято политическое решение о строительстве моста на Хоккайдо с Сахалина, то это поменяет всё, – считает Павел Чистяков. – Япония перестанет быть островным государством и может перенаправить свои грузы с моря. Это откроет значительные возможности для перевозки грузов в контейнерах.

Эксперт напомнил, что у подобных мегапроектов обычно долгий предпроектный цикл, который может продлиться до 2–3 лет.

– Сейчас проект в низкой стадии разработки, и это нормально, он только недавно появился в публичном пространстве, – пояснил один из разработчиков документа Стратегии пространственного развития России.

Точкой отсчета в активизации отношений Токио и Москвы стал май 2016 года, когда премьер Японии Синдзо Абэ и российский лидер Владимир Путин представили общественности план сотрудничества из восьми пунктов (в них были прописаны восемь сфер сотрудничества), а также договорились о совместной хозяйственной деятельности на южных Курилах, которые Токио, как известно, считает своими «северными территориями». К настоящему моменту в стадии имплементации находятся порядка 60 из 150 согласованных тогда проектов.

30 октября на встрече с японскими бизнесменами зампредседателя правительства России, полпред президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев отметил, что в последнее время двусторонняя торговля России и Японии росла. Так, за неполный 2018 год ее объем увеличился на 18%, до $14 млрд (в 2017 году, по данным ФТС, товарооборот России с Японией составил $18 млрд). При этом прирост объемов торговли Японии с регионами Дальнего Востока, на который приходится треть от всего товарооборота двух стран, был еще существенней – сразу на 23%.

Впрочем, многое в российско-японских экономических отношениях является, по сути, хорошей миной при плохой игре. Проекты как на южных Курилах, так и на Дальнем Востоке не сулят японскому бизнесу большой выгоды, а, скорее, рассматриваются в Токио как шаг на пути к заветной японской цели – возвращению всех четырех островов за счет экономического закрепления там.

Идея строительства моста от Сахалина к Хоккайдо в Японии воспринимается с изрядной долей скепсиса, заявил «Известиям» эксперт Центра японских исследований Института Дальнего Востока РАН Виктор Кузьминков.

– Россия предлагает японцам гораздо менее масштабные проекты, они их отклоняют. А этот проект японская сторона не потянет как финансово, так и в силу того, что крайне сложно будет договориться с рыбаками (а в Японии сильны позиции рыбных профсоюзов), – сказал эксперт. – Хотя японцы скажут, что они этот проект обязательно рассмотрят.

К слову, именно в этом духе об идее проекта отозвался Синдзо Абэ на Восточном экономическом форуме во Владивостоке. Соединение мостом Сахалина и Хоккайдо нужно изучить в экспертной среде с точки зрения рентабельности и технических возможностей, отметил в сентябре премьер-министр Японии.

<https://iz.ru/806452/egor-sozaev-gurev-nataliia-portiakova-polina-gritcenko-irina-tcyruleva-elena-ladilova/otvetstvennyi-most-ideiu-stroitelstva-perepravy-na>

### ТАСС; 2018.10.30; СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ВЗАМЕН УПАВШЕГО НА ТРАНССИБ В ПРИАМУРЬЕ НАЧНЕТСЯ В 2019 ГОДУ

Строительство нового автомобильного моста в городе Свободный Амурской области взамен рухнувшего 9 октября на участок Транссиба начнется в 2019 году. Об этом во вторник сообщила пресс-служба регионального правительства.

«Строительство нового путепровода в Свободном начнется уже в 2019 году. <...> Определен механизм финансирования, рассматривается коммерческое предложение по разработке обоснования инвестиций с прохождением технологического и ценового аудита. **Минтранс** области намерен подготовить его в течение этой недели. Затем возможно привлечение инвестиций из федерального бюджета на проектирование и строительство нового путепровода», - говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих** поручил департаменту государственной политики в области дорожного хозяйства предусмотреть предоставление бюджету Амурской области средств на строительство путепровода.

Ранее сообщалось, что предварительная стоимость строительства нового моста в Свободном - около 2 млрд рублей. Его могут построить примерно за два года.

9 октября на участок Транссиба в Свободном упали пролеты автомобильного моста, связывающего две части города - залинейную, в которой проживают около 15 тыс. человек, и центральную. При обрушении были повреждены два пустых полувагона товарного состава, движение по станции было приостановлено. Возбуждено уголовное дело по статье «Халатность».

Для обеспечения транспортной доступности залинейной части Свободного оборудованы три объездных пути. На организацию транспортного сообщения выделено 34,7 млн рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/5736752>

### ТАСС; 2018.10.30; ГЕНПРОКУРАТУРА ОРГАНИЗОВАЛА ПРОВЕРКУ ПРИ ЗАКЛЮЧЕНИИ ГОСКОНТРАКТОВ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЦКАД

Генеральная прокуратура по поручению президента РФ начала проверку соблюдения законов при заключении контрактов на строительство Центральной кольцевой автодороги. Об этом сообщил во вторник официальный представитель надзорного ведомства Александр Куренной.

«По поручению президента Генпрокуратура организовала проверку соблюдения интересов государства при заключении контрактов на строительство кольцевой автодороги. Проверочные мероприятия проводятся вместе со Счетной палатой», - сказал он на интернет-канале Генпрокуратуры «Эфир». По словам Куренного, проверка будет вестись в том числе в отношении компании «Российские автомобильные дороги».

Прокуратурам Москвы и Московской области дано поручение оценить работу подрядных организаций. «По результатам проверочных мероприятий будет подготовлен доклад главе государства», - отметил Куренной. Он не назвал конкретные сроки, в которые может быть проведена проверка. «Проверка - вещь не быстрая, думаю, что в месячный срок проинформируем президента», - добавил представитель Генпрокуратуры.

15 октября президент России Владимир Путин поручил правительству РФ принять меры по недопущению увеличения стоимости реализации проекта Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) в Московской области. Генеральной прокуратуре РФ, Следственному комитету и Счетной палате поручено провести проверку соблюдения интересов РФ при заключении и выполнении государственных контрактов и обоснованности увеличения стоимости строительства.

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

<https://tass.ru/ekonomika/5736720>

### ТАСС; 2018.10.30; «Ъ»: ЛЕНОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ 3,3 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ РЕГИОНАЛЬНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ

Ленинградская область получит 3,3 млрд рублей в дорожный фонд в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», сообщает «Коммерсантъ».

По данным «Ъ», деньги будут перечисляться до 2024 года, в ближайшие три года в регион поступят 1,333 млрд рублей.

Как отмечает издание со ссылкой на заявление главы дорожного комитета Ленобласти Юрия Запалатского, федеральные средства будут ежегодно направляться на ремонт региональных дорог Всеволожского, Ломоносовского, Выборгского и Кингисеппского районов, которые испытывают сверхнагрузку из-за растущей интенсивности движения транспорта.

Деньги также будут выделены на ликвидацию аварийно-опасных участков этих магистралей.

По оценкам экспертов, при стоимости ремонта 1 км региональной трассы 12-13 млн рублей полученные средства позволят в среднем дополнительно ремонтировать 25 км ежегодно. Это лишь небольшая часть от существующей потребности, отмечают собеседники «Ъ».

<https://tass.ru/ekonomika/5736381>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.30; ДОЛЬШЕ ВСЕГО ПОСЛЕ ПОДТОПЛЕНИЙ ПРИДЁТСЯ ВОССТАНАВЛИВАТЬ ДОРОГИ И МОСТЫ – ВЛАСТИ ТУАПСЕ

. Большего всего времени после подтоплений потребуется для восстановления дорог и мостов, движение транспорта по которым уже открыто, но ремонтные работы ещё предстоят, сообщил РИА Новости глава Туапсинского района Анатолий Русин.

«Долго предстоит восстанавливать это дороги, где частично подмывы опорной стенки, мосты… Движение есть, но… вода подмыла, нужно закрепить», – сказал Русин. По его словам, дефекты на объектах уже выявлены.

«Где можно подлатать, подправить, уже делается… Мост – это вообще опасный объект. Там обрушение может стоить жизни людей. Поэтому все обошли мосты специалисты. Готовятся технические решения, по финансированию понимание есть, по подрядчикам понимание есть. Только будем получать технические решения – приступим к работам», – заключил глава подтопленного района.

Из-за сильных дождей в Туапсинском и Апшеронском районах, а также в Сочи произошло наводнение. Введен режим ЧС, частично эвакуировано население, оперативные службы переведены на усиленный режим работы. Погибли шесть человек, пострадали 60, неизвестна судьба двух человек. В настоящий момент в пострадавших от стихии территориях Краснодарского края идут выплаты компенсаций подтопленцам.

### RNS; 2018.10.30; НА ТРАССЕ М-11 ЕЩЕ ДВА УЧАСТКА СТАЛИ ПЛАТНЫМИ ДО 2110 ГОДА

Проезд по скоростной автомобильной дороге М-11 «Москва – Санкт-Петербург» на двух участках стал платным до 2110 года, следует из распоряжения правительства.

«Использование скоростной автомобильной дороги М-11 «Москва – Санкт-Петербург» на участках км 543 – км 646, км 646 – км 684... осуществляется на платной основе до 7 июля 2110 года», – говорится в документе.

В сентябре в госкомпании «Автодор» сообщили RNS, что открытие движения на участке трассы М-11 с 543 км по 684 км перенесено на 2019 год вместо ранее заявленного 2018 года. В начале сентября движение открылось на участке трассы с 58 км по 97 км на обходе Солнечногорска и Клина в Московской области.

Новая скоростная платная автомобильная дорога М-11 «Москва – Санкт-Петербург» пройдет от МКАД до КАД. Общая протяженность автомагистрали составляет 669 км.

Ранее RNS сообщало, что стоимость проезда по трассе М-11 из Москвы в Санкт-Петербург составит около 2 тыс. руб. для легковых автомобилей, а время в пути составит около 6 часов.

<https://rns.online/transport/Na-trasse-M-11-esche-neskolko-uchastkov-sdelali-platnimi-do-2110-goda-2018-10-30/>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЛАРИСА ИОНОВА; 2018.10.30; ДОРОГА, АВТОБУС, ГИБДД; ПОЧТИ КАЖДЫЙ ВТОРОЙ ЖИТЕЛЬ НА ЮГЕ РОССИИ НЕ ДОВОЛЕН СОСТОЯНИЕМ ДОРОЖНОЙ СЕТИ

Ни один из городов юга России, по данным исследования Финансового университета при правительстве РФ, не попал в десятку лучших по состоянию дорожной сети. Замыкает рейтинг регионов с убитыми автотрассами Астраханская область.

В рамках исследования качества жизни Финансовый университет при правительстве РФ оценил состояние дорог в городах с населением более 250 тысяч человек. В основу оценки легли данные социологических опросов. Респондентов просили оценить состояние дорожного полотна, разметку, размещение светофоров и знаков. Лидерами оказались Грозный, Казань, Череповец, Тюмень и Нижневартовск.

Как отметил руководитель исследования проректор университета Алексей Зубец, если в целом в последние годы в России постоянно увеличивается доля тех, кто оценивает состояние дорог в своем городе как хорошее и удовлетворительное - сегодня такого мнения придерживаются 63 процента против 40 процентов в 2011 году, то на юге страны ситуация иная.

Сочи едва смог дотянуть до 20-й позиции рейтинга, а вот остальные регионы пришлось искать во второй половине списка.

Доля тех, кто оценивает состояние автомобильных дорог в своем городе как хорошее и удовлетворительное, в Астрахани едва превышает половину. Соответственное отношение и к работе общественного транспорта. Такая же картина и в Волгограде: только 53 процента респондентов высказались положительно. Правда, работу общественного транспорта оценили на «хорошо» и «удовлетворительно» гораздо больше горожан - 76 процентов. Возможно, повлияло и то, что в городе работает метротрам и обновляется подвижной состав.

В Краснодаре 66 процентов опрошенных положительно отозвались о качестве дорог и 80 процентов не находят больших недостатков в работе автобусов и троллейбусов. В Ростове -на-Дону жители настроены более критично: только 59 процентов респондентов отозвались о дорогах хорошо. 74 процента поставили хорошие отметки городскому транспорту, который также, как в Волгограде, был кардинально обновлен к ЧМ-2018. .

<https://rg.ru/2018/10/30/reg-ufo/v-iufo-pochti-kazhdyj-vtoroj-zhitel-ne-dovolen-sostoianiem-dorog.html>

### ТАСС; 2018.10.30; МЕТРО В ПРИМОРСКОМ РАЙОНЕ ПЕТЕРБУРГА ОТКРОЕТСЯ ДО 2025 ГОДА

Метро в Приморском районе Петербурга откроют до 2025 года. Так, станцию «Туристская», а также участок от «Беговой» до станции «Шуваловский Проспект» на Невско-Василеостровской линии откроют к 2023 году, а участок от «Обводного Канала» до «Казаковской» с электродепо на Красносельско-Калининской линии и линию от «Театральной» до «Морского Фасада» планируется ввести в эксплуатацию в 2025 году, сообщил глава городского комитета по развитию транспортной инфраструктуры Сергей Харлашкин.

«Участок Невско-Василеостровской линии метрополитена от станции «Беговая» до станции «Шуваловский Проспект», включая станцию «Туристская», мы должны ввести в эксплуатацию в 2023 году. Строительство участка Красносельско-Калининской линии от станции «Обводный Канал» до станции «Казаковская» с электродепо - в 2025 году», - сказал Харлашкин на заседании городского правительства, отвечая на вопрос врио губернатора Санкт-Петербурга Александра Беглова о развитии метрополитена.

В частности, по словам Харлашкина, к 2025 году ожидается запуск перегона от «Театральной» до «Морского Фасада».

В марте Смольный внес изменения в схему развития петербургского метрополитена, расширив горизонт планирования до 2030 года. В частности, по данным городского комитета по развитию транспортной инфраструктуры, к этой дате в Петербурге планируется открыть 20 станций, в частности «Проспект Славы», «Дунайскую», «Южную», «Беговую» и «Новокрестовскую» должны открыться в 2018 году. Однако на минувшей неделе правительство Петербурга продлило контракт с «Метростроем» на строительство «Проспект Славы», «Дунайская» и «Южная» с 25 декабря 2018 года до 31 мая 2019 года. Открытие станций «Театральная» и «Горный Институт» запланировано на 2019 год.

<https://tass.ru/ekonomika/5738021>

### ТАСС; 2018.10.30; В ПРИМОРЬЕ ПОСЛЕ ОБРУШЕНИЯ ВИАДУКА НАЧАЛИСЬ ПРОВЕРКИ ПОДОБНЫХ ПЕРЕХОДОВ

Специалисты предприятия «Примавтодор» и Дальневосточной железной дороги (ДВЖД) начали проверять состояние пешеходных виадуков в Приморском крае после обрушения перехода во Владивостоке, которое произошло в середине октября. Об этом ТАСС сообщили во вторник в пресс-службе администрации региона.

Пешеходный виадук обрушился во Владивостоке утром 16 октября. Никто не пострадал, но было перекрыто движение по одной из основных магистралей города - автодороге Седанка - Патрокл. К вечеру движение по ней было восстановлено. Компания, которая владеет задевшим конструкцию грузовиком, обязалась возместить ущерб и восстановить переход, водителя привлекли к административной ответственности.

«По информации департамента транспорта и дорожного хозяйства, в настоящий момент специалисты КГКУ «Примуправтодор» совместно с представителями ДВЖД проводят проверку состояния виадуков в Приморском крае», - сказал представитель пресс-службы.

Автодорога Седанка - Патрокл является для Владивостока объездной и связывает жилые микрорайоны Первомайского района, где живут около 155 тысяч человек, и остров Русский с пригородом, в том числе аэропортом. Это уже не первое подобное ДТП во Владивостоке. Дважды, в 2010 и 2011 годах, надземные переходы обрушивались на главную магистраль Приморья Владивосток - Хабаровск. В обоих случаях виноваты были водители грузовых автомобилей.

<https://tass.ru/v-strane/5735528>

### ТАСС; 2018.10.30; ПОЛИЦИЯ ВОЗБУДИЛА УГОЛОВНОЕ ДЕЛО ПОСЛЕ ДТП С УЧАСТИЕМ АВТОБУСА В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

Полиция возбудила уголовное дело о нарушении правил дорожного движения после аварии с участием пассажирского автобуса в Богородицком районе Тульской области, в которой один человек погиб и двое пострадали. Об этом ТАСС рассказали в пресс-службе регионального управления МВД.

«Межмуниципальный отдел МВД «Богородицкий» по факту аварии с участием пассажирского автобуса, в которой погиб один человек, возбудил уголовное дело по статье «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть человека» (ч. 3 ст. 264 УК РФ)», - сказали в пресс-службе.

ДТП произошло утром 30 октября в районе деревни Ломовка. Автобус выполнял внутрирайонный маршрут, ехал из города Богородицка в деревню Щеглы. По предварительным данным, водитель совершал поворот и не справился с управлением, автобус, в котором находились 10 человек, опрокинулся на бок. В результате один человек погиб, трое получили травмы, один из них госпитализирован.

Проверку также проводит следственное управление СК РФ по Тульской области.

<https://tass.ru/proisshestviya/5737424>

### ТАСС; 2018.10.30; ВОСЕМЬ ЧЕЛОВЕК ПОСТРАДАЛИ В РЕЗУЛЬТАТЕ СТОЛКНОВЕНИЯ МАРШРУТКИ И АВТОМОБИЛЯ В КАЛУГЕ

Восемь человек пострадали в результате столкновения маршрутного автобуса и легкового автомобиля ВАЗ в Калуге. Об этом ТАСС сообщил дежурный городской управы Калуги.

«Пока там находятся сотрудники ГИБДД, скорая - выясняют, сколько людей пострадало, кого-то после ДТП увезли попутным транспортом, остальных пострадавших в областную больницу. Пока восемь человек [пострадавших]», - сказал собеседник агентства.

Маршрутка и легковой автомобиль столкнулись в Калуге во вторник, сообщили в пресс-службе ГУ МЧС по Калужской области. «Произошло столкновение двух транспортных средств: маршрутного такси «Газель» и автомобиля «ВАЗ-2114», с последующим наездом маршрутного такси на препятствие», - говорится в сообщении.

<https://tass.ru/proisshestviya/5737942>

### ТАСС; 2018.10.30; ВОДИТЕЛЬ ПОПАВШЕГО В ДТП ПОД ТВЕРЬЮ МИКРОАВТОБУСА ПЕРЕВОЗИЛ ПАССАЖИРОВ НЕЗАКОННО

Перевозка пассажиров на микроавтобусе Mercedes, который ночью во вторник съехал в кювет и врезался в дерево в Тверской области, производилась нелегально. Об этом ТАСС сообщил начальник пресс-службы регионального управления МВД России Вадим Левшин.

Минувшей ночью в Зубцовском районе Тверской области на трассе «Балтия» произошло ДТП с участием микроавтобуса, в результате аварии пострадали девять пассажиров, всего в салоне находились 13 человек. Все пострадавшие - граждане Молдавии. «По предварительной информации, водитель микроавтобуса занимался незаконными перевозками, набирал пассажиров через интернет и возил их на границу с Россией. Пассажиров водитель подбирал в основном у метро «Аннино» в Москве», - сказал Левшин.

По его словам, это не единственное нарушение водителя. «Он имеет права категории «В», однако автомобиль, на котором он перевозил пассажиров, не соответствует законодательству, так как в нем установлены дополнительные сидения. Переоборудование не согласовано, кто его производил пока неизвестно. Автомобиль зарегистрирован в Брянске, водитель - 21-летний гражданин России, он имеет порядка 60 штрафов», - уточнил Левшин.

Решается вопрос о возбуждении уголовного дела, проводится проверка.

В пресс-службе также сообщили, что число пострадавших увеличилось до девяти.

«Всего в микроавтобусе находились 13 человек, из них девять пострадали. Серьезных травм нет», - сказали в пресс-службе.

В министерстве здравоохранения региона сообщили, что три человека получили травмы средней степени тяжести.

«Семь человек госпитализированы в Ржевскую районную больницу. Из них трое находятся в состоянии средней степени тяжести. Оказывается вся необходимая помощь», - уточнили в тверском минздраве.

<https://tass.ru/proisshestviya/5735713>

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2018.10.31; ЕДИНСТВО В ПЕРЕВОЗКАХ СУГ; СИБУР И «СГ-ТРАНС» СЛИВАЮТ ПАРКИ ЦИСТЕРН

СИБУР и «СГ-Транс» консолидировали свои парки цистерн для сжиженных углеводородных газов (СУГ) и других продуктов газопереработки, создав паритетное СП «Нефтехимическая транспортная компания» (НХТК). Основным клиентом СП будет СИБУР, однако оно будет обслуживать и третьи стороны. По мнению участников рынка и экспертов, для СИБУРа это правильный ход, обусловленный желанием вывести за баланс холдинга транспортные активы при гарантии вывоза продукции.

«СГ-Транс» и СИБУР закончили оформление паритетного СП «Нефтехимическая транспортная компания» по перевозке СУГ. ООО НХТК было создано СИБУРом в апреле, в сентябре «СГ-транс» выкупил 51% долей в ООО, а 12 октября, следует из данных ЕГРЮЛ в kartoteka.ru, доли уравнялись. В СИБУРе и «СГ-трансе» от комментариев по сделке отказались.

48,5% СИБУРа принадлежит Леониду Михельсону, 17% – у Геннадия Тимченко, у бывшего и нынешнего менеджмента – 14,5%, по 10% – у китайских Sinopec и Фонда Шелкового пути. «СГ-транс» на 50% принадлежит «Вектор рейлу» Алексея Тайчера, Тимура и Руслана Бабаевых, на 50% – структурам депутата Александра Бабакова.

Как пояснил “Ъ” источник, знакомый с условиями сделки, в СП передано свыше 4,2 тыс. цистерн для СУГ и других продуктов газопереработки, также в СП на условиях аренды войдет часть парка «СГ-транса». НХТК будет распоряжаться парком на условиях лизинга и аренды. По словам собеседника “Ъ”, необходимости согласовывать сделку с ФАС не было, но «консультации проводились, и возражений не поступало». Основная доля парка НХТК будет заниматься перевозкой грузов СИБУРа, сообщил он, заключены долгосрочные контракты. Планов по существенному расширению в сегменте СУГ у СП нет, заверил источник.

Сумма сделки составила порядка 10 млрд руб., рассказывает источник “Ъ”. За эту сумму вагоны СИБУРа были проданы структурам ВТБ, у которых, как сообщал в сентябре «Интерфакс», НХТК позже взяла их в лизинг. СИБУР собирался продать этот парк, о чем в августе сообщал в отчетности по МСФО. СИБУР направляет ресурсы на создание новых нефтехимических производств, поэтому о его желании выйти из непрофильного актива и найти партнера по вывозу продукции было известно давно, сделка была ожидаема рынком, говорит собеседник “Ъ”, знакомый с условиями сделки. «Стоит отметить, что компания монетизировала этот выход, одновременно сохранив гарантии перевозок»,– добавляет он.

Два источника “Ъ” на рынке говорят, что для СИБУРа принципиально вывести лизинговые расходы за баланс, чтобы очистить отчетность. Негативное влияние собственного кэптивного оператора «СИБУР-транса» на отчетность будет нарастать, поясняют собеседники “Ъ”, в том числе из-за изменения с 2019 года стандартов МСФО, которые предпишут отражать в составе долга обязательства по операционной аренде. В первом полугодии транспортные расходы СИБУРа выросли на 9,4%, до 35,3 млрд руб., главным образом из-за роста экспорта СУГ. Выручка от продажи СУГ за полугодие выросла на 51,5%, до 67,8 млрд руб., 76,2% приходится на экспорт. Средняя отпускная цена СУГ за период выросла на 27,9%, сообщается в отчетности компании.

По словам главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, в первом полугодии на рынке цистерн для СУГ сформировался локальный профицит, однако ухудшение обстановки на сети ОАО РЖД в сочетании с высоким уровнем консолидации парка обусловили сохранение арендных ставок на уровне 1,5–1,6 тыс. руб. в сутки. Как отмечает эксперт, «СГ-Транс» в 2017 году купил 1200 цистерн для СУГ у Brunswick и получил контроль более чем над 2100 цистернами, которые были в лизинге у «Рэйлтрансхолдинга». Таким образом оператор значительно усилил свое влияние на уровень ставок и стал практически единственным арендодателем на рынке крупных лотов цистерн, поясняет Михаил Бурмистров. Резкий рост стоимости новых цистерн для СУГ (до 3,6–3,8 млн руб. за вагон) ограничил возможности закупок и привел к повышению цен на бывшие в эксплуатации цистерны, продолжает он, а это позволило СИБУРу получить очень высокую оценку парка – почти 2,4 млн руб. за вагон, что всего на 10–15% меньше, чем стоили новые цистерны в 2016 году. После запуска «Запсибнефтехима» потребность СИБУРа в цистернах для СУГ сократится, поэтому передача парка в СП выглядит взвешенным и экономически эффективным решением, добавляет эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/3786370>

### ТАСС; 2018.10.30; СОЖТ ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ ПОВЫШЕНИЯ ТАРИФА НА ПОРОЖНИЙ ПРОБЕГ ОБЫЧНЫХ ПОЛУВАГОНОВ

«Союз операторов железнодорожного транспорта» (СОЖТ) выступил против повышения тарифа на порожний пробег обычных полувагонов, а также приоритизации заявок на доступ к узким местам инфраструктуры. Об этом говорится в письмах председателя Президиума союза Игоря Ромашова от 26 октября, направленных председателю Правительства РФ Дмитрию Медведеву и зампреду Правительства РФ **Максиму Акимову**.

В союзе обращают внимание на то, что «инновационные» полувагоны стали узкоспециализированными вследствие особых тарифных решений. Сейчас они обеспечивают, в основном, перевозку угля. В связи с узкой ориентированностью парка ухудшилась общесетевая логистика, что привело к недообеспечению полувагонами потребителей внутреннего рынка, подчеркивают в союзе. Особенно это отражается на грузах для нужд ЖКХ, а также на социально-значимых грузах.

«Как следствие, происходит тарифная дискриминация перевозок грузов в типовых полувагонах внутри страны, а равно недополучение ОАО «РЖД» выручки от недовывоза подобных грузов», - говорится в письме Ромашова.

Помимо прочего, в союзе отмечают, что доходная ставка РЖД от перевозок угля является не только самой низкой, но и не меняется в динамике.

«При индексации тарифа на 21,8% с 2016 года доходная ставка по углю на экспорт выросла всего на 7,7%», - подсчитали в СОЖТ.

В случае наращивания парка «инновационных» вагонов, тарифный разрыв будет увеличиваться. Недополученная выручка РЖД в случае прироста парка составит 15-18 млрд рублей в год.

Таким образом, указывая на дискриминационное положение типовых вагонов на рынке, СОЖТ попросил правительство одобрить принятие решения по выравниванию тарифных схем для всех моделей полувагонов. Предложенная мера, по расчетам союза, может увеличить выручку РЖД на сумму от 56 млрд рублей за период до 2025 года.

Также СОЖТ просит правительство поддержать целесообразность сохранения текущих принципов равнодоступности к грузовым перевозкам и услугам инфраструктуры.

<https://tass.ru/ekonomika/5736310>

### ТАСС 2018.10.30; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ ПУТЕЙ У СТАНЦИИ «МЫТИЩИ»

Главгосэкспертиза России одобрила проект реконструкции железнодорожных путей на станции «Мытищи» Ярославского направления Московской железной дороги (МЖД) в Московской области, сообщила пресс-служба ведомства.

«Главгосэкспертиза России <...> рассмотрела проектную документацию и результаты инженерных изысканий на реконструкцию станции «Мытищи» и строительство нового III главного пути. По итогам экспертизы выдано положительное заключение», - говорится в сообщении.

В пресс-службе МЖД ТАСС уточнили, что будет проведена реконструкция железнодорожных развязок и путей на участке протяженностью несколько километров. Подготовительные ремонтные работы уже начались.

В Главгосэкспертизе отметили, что реконструкция будет проводиться в рамках масштабного проекта развития Ярославского направления МЖД. В ходе этой работы специалисты переоборудуют мост через реку Яузу, уложат новые стрелочные переводы, построят путепроводную развязку для примыкания нового пути и оборудуют съезды и тупик. Также планируется строительство пешеходного тоннеля и локальных сооружений для очистки ливневых сточных вод.

В Главгосэспертизе добавили, что этот проект будет финансироваться с привлечением средств «Российских железных дорог» (РЖД).

<https://tass.ru/obschestvo/5737899>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2018.10.31; «ИВОЛГИ» ПОЛЕТЕЛИ; В ГОРОДЕ ЗАПУСТИЛИ ТАКТОВОЕ ДВИЖЕНИЕ ЭЛЕКТРИЧЕК

На ответвлении на Усово Белорусского направления железной дороги запущено тактовое движение пригородных электричек - они теперь идут через равные промежутки времени. Пассажиров возят поезда «Иволги», а все станции и пути отремонтировали. Примерно так же, только с меньшими интервалами, будут работать Московские центральные диаметры, движение на первых двух из которых планируют открыть в конце 2019 - начале 2020 года.

До прошлой недели электрички на Усово ходили с интервалом в два часа, а то и больше. На Белорусском направлении продолжается большая реконструкция - кладут новый путь, ремонтируют станции и строят дополнительные платформы. И «окна» в расписании для работ часто делали за счет усовских электричек, но сейчас ситуация в корне изменилась. «Теперь количество рейсов в будни увеличилось с 22 до 32, а в выходные с 24 до 36», - рассказали «РГ» в пресс-службе Московской железной дороги.

Для этого на участке от Кунцево-2 до Усово реконструировали около 15 километров путей, а в Филях проложили новые рельсы. На самой станции появился подземный пешеходный переход, три новые платформы и современная система регулировки - она позволила увеличить скорость поездов. Для пассажиров от Кунцева до Усова построили шесть новых платформ с навесами во всю длину, в Усово - новый вокзал с теплым залом ожидания, туалетами и парковками.

Теперь каждый час, начиная с 6.20 от Белорусского вокзала идут «Иволги» - новые городские электрички, их модернизированные версии будут курсировать на МЦД. В них есть туалеты, климат-контроль, тепловая завеса и сквозной проход через весь поезд. МЦД будут работать по такому же принципу, только интервал движения сократится до 5-6 минут. «Развитие Белорусского направления позволит в будущем реализовать один из первых проектов МЦД «Одинцово - Лобня», - говорят в столичном департаменте транспорта. Следующим этапом станет запуск диаметра «Нахабино - Подольск».

В придачу к обычным электричкам, на Усово запустили и экспрессы - они делают всего три остановки, в Филях, Кунцеве и Барвихе. Дорога занимает на 10 минут меньше, чем раньше - всего 34 минуты. Экспрессы и обычные поезда идут поочередно, проезд стоит одинаково - 88 рублей.

Но изменилось не только количество поездов и расписание - составы пустили по новой ветке, проложенной в обход двух станций, где можно было пересесть на метро - Тестовской и Беговой. Чтобы на них попасть, при движении из Усово теперь надо выходить и пересаживаться на одинцовские электрички на Рабочем Поселке или в Кунцево-1.

<https://rg.ru/2018/10/31/reg-cfo/v-gorode-zapustili-taktovoe-dvizhenie-elektrichek.html>

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2018.10.31; ВЕРФЬ ЗА ВЕРФЬ; ОСК ОБМЕНЯЕТ ARCTECH НА НЕВСКИЙ ССЗ С ДОПЛАТОЙ

Как стало известно “Ъ”, Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) определилась с основным претендентом на покупку финской Arctech Helsinki Shipyard. Ее владельцами могут стать экс-зам**министра транспорта**, бывший глава **Росморречфлот**а Виктор **Олерский** и его партнер совладелец «Водохода» и «Пола Групп» Ришат Багаутдинов. Сделка может быть закрыта до конца года, ее сумма не раскрывается, но помимо финансовой составляющей ОСК получит Невский судостроительно-судоремонтный завод. Основным проблемным вопросом остается долговая нагрузка Arctech.

Виктор **Олерский**, в июне покинувший посты зам**министра транспорта** и руководителя **Росморречфлот**а, вместе с совладельцем «Водохода» и «Пола Групп» Ришатом Багаутдиновым и «другими партнерами» ведет переговоры о покупке у ОСК финской верфи Arctech Helsinki Shipyard, рассказали “Ъ” источники в отрасли. Сделка может быть закрыта до конца года, сумма не раскрывается. Кроме денег ОСК получит Невский судостроительно-судоремонтный завод (Невский ССЗ) в Шлиссельбурге, бенефициары которого – Ришат Багаутдинов и Владимир Касьяненко. О том, что сделка «на финальной стадии», заявил 30 октября на заседании российско-финляндской межправкомиссии по экономическому сотрудничеству глава ОСК Алексей Рахманов. Господин **Олерский** и ОСК отказались от комментариев, Ришат Багаутдинов не ответил на звонки “Ъ”.

В Минпромторге “Ъ” сообщили, что вопрос продажи Arctech находится «на особом контроле». Там уточнили, что ОСК с августа вела переговоры с российскими инвесторами «для сохранения и использования данного актива в интересах РФ».

Источник “Ъ”, знакомый с деталями сделки, говорит, что основным вопросом остаются долги финской верфи:

«По двум из трех историй платежей стороны договорились, но идут переговоры о формате капитального займа, который ОСК списать не может». По словам собеседника “Ъ”, возврат средств планируется привязать к исполнению бизнес-плана Arctech на 10–15 лет, а «процентная история останется за ОСК». Он считает, что Невский ССЗ может быть интересен корпорации, поскольку загружен заказами, а в перспективе готов строить суда «река-море». Другие источники “Ъ” на рынке называют и Arctech, и Невский ССЗ «проблемными активами», в первую очередь из-за долговой нагрузки.

ОСК выкупила Arctech в 2011–2014 годах у корейской STX Corporation. Верфь специализируется на судах ледового класса, выручка в 2017 году – 15,8 млрд руб., чистый убыток – 2,7 млрд руб. В портфолио Невского ССЗ указаны сухогрузы и теплоходы, буксиры, морские танкеры, суда ледового класса Arc4, а в июне верфь выиграла конкурс на строительство паромов на СПГ Усть-Луга – Балтийск (см. “Ъ” от 23 апреля).

Проблемы Arctech начались в 2014 году, когда ОСК попала под санкции США и верфи стало сложно привлекать средства в зарубежных банках, мешала и девальвация рубля. В итоге Arctech получила убытки от строительства ледокола «Мурманск» для **Росморпорт**а и была оштрафована на $50 млн «Совкомфлотом» за задержку сдачи четырех судов для проекта «Сахалин-2» (см. «Ъ-СПб» от 5 февраля), не смогла получить заказ на круизный лайнер для японской Peace Boat (см. “Ъ” от 2 июня 2017 года). Затем ОСК безуспешно искала иностранных партнеров. На прошлой неделе Алексей Рахманов сообщил, что у ОСК три предложения от претендентов на Arctech, пообещав сделать выбор «самое позднее на следующей неделе». Он отмечал, что одно из условий ОСК – после продажи сохранить доступ к интеллектуальной собственности и работу в кооперации.

Arctech считается возможным участником проектов строительства ледоколов на СПГ, которые планируют заказывать НОВАТЭК и «Атомфлот». По словам источников “Ъ”, будущие собственники верфи уже ведут переговоры и поиск контрактов (речь может идти о круизных судах ледового класса, ледоколах и др.).

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что для ОСК сделка была бы выгодна даже в виде обмена активами без выплат: «Стало понятно, что придать новый импульс развитию Arctech и вывести ее на прибыль в течение 7–10 лет не удалось бы даже без учета наложенных штрафов». Со сменой владельца верфь выйдет из-под санкций, отмечает эксперт. Оценить активы он не берется из-за их долгов, но отмечает, что Невский ССЗ усилит гражданский дивизион ОСК и «создаст синергию по строительству малых и средних судов».

<https://www.kommersant.ru/doc/3786232>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ЛЕДЯЕВА; 2018.10.30; БОЛЬШЕ ГРУЗОВ; ПЕРЕВОЗКИ ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ ЗА ПЯТЬ ЛЕТ ВЫРОСЛИ В ЧЕТЫРЕ РАЗА

Экономическое будущее Арктики тесно связывают с развитием судоходства на Северном морском пути, который своей западной частью охватывает регионы СЗФО. Причем как раз в этом районе с трафиком и сейчас полный порядок. А сам Севморпуть, несмотря на богатую историю, можно сказать, сегодня только начинает жить. Эта новая жизнь транспортной артерии вызывает ожидания, вопросы, а порой даже споры у всех участников рынка. Самые бурные дискуссии разворачиваются вокруг будущего объема грузопотока: поставлена задача - к 2024 году довести его до 80 миллионов тонн. А в самом удачном 1987-м по этому морскому коридору перевезли всего-то семь миллионов. Получится ли увеличить советский рекорд более чем в десять раз? И если да, за счет каких грузов?

Главный аргумент оптимистов - за последнюю пятилетку грузопоток в акватории Севморпути уже вырос почти в четыре раза.

- На 1 октября этого года перевезено около 13 миллионов тонн, - сообщил представитель ФГУП «Администрация Севморпути» Александр Калашников на недавнем форуме арктических проектов в Архангельске. - По итогам года рассчитываем на 16-17 миллионов. Мы радуемся и не можем в это поверить. Ведь еще в 2013 году было всего три миллиона тонн.

Сегодня по Севморпути везут нефтепродукты, сжиженный природный газ, рудоконцентрат, уголь, металлы. Свою стабильную нишу в грузопотоке занимает северный завоз. Но главный драйвер всех процессов в Арктике, включая транспортные, - это, конечно, масштабные проекты по добыче сырья.

К примеру, из Архангельска активно доставлялись грузы к месту строительства порта Сабетта в Обской губе Карского моря, где производят СПГ. В стройке участвовали более ста компаний Поморья. На очереди - возведение центра строительства крупнотоннажных морских сооружений в Мурманской области, которое также станет «артельным» делом нескольких регионов.

По прогнозам, основную часть грузопотока и впредь будут составлять природные богатства, добытые в Арктической зоне. Даже на Новой Земле, которая до недавних пор ассоциировалась с атомным полигоном, начинается разработка Павловского месторождения свинцово-цинковых руд. Подобных действующих и перспективных проектов в Арктике сейчас пятнадцать. Но чтобы набрать 80 миллионов тонн, нужно перевозить не только сырье.

Пока другие грузы вносят лишь небольшой вклад в общую копилку. Так, российская группа компаний возобновила регулярные перевозки рыбы с Дальнего Востока в Центральную Россию через архангельский порт. А минувшим летом произошло событие, которое специалисты считают знаковым для арктической магистрали: крупнейший мировой перевозчик впервые отправил контейнеровоз с дальневосточной красной рыбой для Санкт-Петербурга по Севморпути.

- Если наши рефрижераторы провозили всего пять-шесть тысяч тонн рыбы в год, то контейнеровоз за один раз доставил 17 тысяч тонн, - подчеркнул представитель ФГУП «Атомфлот» Владимир Арутюнян. - Причем рыбу, выловленную российскими судами, компании пришлось забирать со складских помещений в Южной Корее. Порой нам говорят, что вся западная часть страны ждет не дождется рыбы с востока, но тарифы на ледокольную проводку мешают ее доставке. Так вот, причина не в нас, а в отсутствии рефрижераторных складских помещений на Дальнем Востоке. Наша ледокольная проводка в килограмме рыбы составляет всего один рубль 60 копеек.

Правда, мировой перевозчик по итогам успешного рейса заявил, что пока не рассматривает Севморпуть в качестве коммерческой альтернативы постоянным маршрутам. Тем временем неподдельный интерес к северной артерии проявляют китайцы: они сделали в этом году немало судопроходов, вовсю укрепляют суда до высокого ледового класса и строят большие планы на летнюю навигацию.

Примерно треть из 723 разрешений на проход по северному коридору в этом году получили суда под иностранным флагом. И это тоже предмет дискуссий: Севморпуть в перспективе - это мировая транспортная артерия или прежде всего национальная? Он короче трассы через Суэц, но зарубежные перевозчики осторожничают, потому что кратчайший путь - не всегда лучший. Полярное судоходство вообще считается самым сложным.

Примечательно, что многие российские эксперты склоняются к тому, что надо не тягаться с Суэцким каналом, а развивать Севморпуть как внутреннюю артерию. Этому способствуют и последние нормативно-правовые решения. Так, с 2019 года суда под флагом РФ получат исключительное право на морские перевозки нефти, газа и угля в российской Арктике. Иностранные суда допустят к ним только в том случае, если использовать наши невозможно.

- Дело не только в количестве, но и в том, какое социально-экономическое наполнение будет иметь грузопоток в акватории Севморпути, - отмечает директор информационно-аналитического центра государственной комиссии по вопросам развития Арктики Михаил Ремизов. - Надо, чтобы по большей части грузы по Севморпути перевозились под российским флагом судами, построенными на наших верфях. Чтобы в создании этих грузов участвовали наши компании. Чтобы по максимуму учитывались транспортно-логистические возможности и потенциал развития прилегающих территорий. Арктика должна работать на всю Россию.

Важным для развития Севморпути стало принятие решения о его едином операторе. Соответствующий законопроект находится в Госдуме. Участники рынка задаются вопросом: стоит ли ждать снижения ставок в условиях монополизма? Ведь ценовая политика - это будущий грузопоток.

- Конкуренция в Арктике дает только отрицательный эффект, - отвечает на это представитель будущего оператора Владимир Арутюнян. - Состязательность хороша на обычных морских путях, во льдах конкурировать невозможно.

Развитие береговой инфраструктуры - еще один залог успеха перевозок по Севморпути. Потенциал есть. К примеру, мощность будущего глубоководного района порта Архангельск в Двинском заливе Белого моря - 38 миллионов тонн грузов в год. .

Тем временем

В разных частях мира строятся 25 круизных судов ледового класса, в том числе с прицелом на российскую Арктику. Туристы - не грузы, но о них тоже нельзя забывать, а оборудованных портов для таких лайнеров на всей трассе Севморпути практически нет. При этом на некоторые еще не построенные суда уже проданы все билеты.

<https://rg.ru/2018/10/30/reg-szfo/perevozki-po-severnomu-morskomu-puti-za-5-let-vyrosli-v-4-raza.html>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.30; ЭКИПАЖ РОССИЙСКОГО «НОРДА» ОБМЕНЯЛИ НА УКРАИНСКИХ МОРЯКОВ - ПРЕСС-СЛУЖБА МОСКАЛЬКОВОЙ

Задержанный на Украине экипаж российского судна «Норд» обменяли на семерых украинских моряков, сообщил пресс-секретарь российского омбудсмена Татьяны Москальковой Алексей Зловедов.

«Сегодня совершился этот долгожданный обмен. Семеро украинских моряков вернулись на родину, и семеро наших моряков сейнера «Норд» наконец-то вернулись домой в российский Крым», – сообщил пресс-секретарь Москальковой.

Он добавил, что моряки сохранили флаг своего сейнера и привезли его с собой.

«Моряки уже на родине, в родном российском Крыму. Вот сейчас они едут на родину» , – отметил Зловедов.

Украинские пограничники 25 марта задержали крымское судно «Норд» под флагом России в Азовском море с 10 членами экипажа. Все они граждане России, но Киев считает их украинскими гражданами. Два члена экипажа сумели вернуться в Крым через Белоруссию, семь сняли с рейса в Минск. Судовладелец заявил, что судно задержано противоправно, а действия пограничников опасны для жизни членов экипажа. Управление ФСБ Крыма возбудило дело по статье 211 УК РФ «Угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава».

Украинское рыболовецкое судно ЯМК-0041 было задержано 4 мая у берегов Крыма, оно нарушило запрет на вылов камбалы на шельфе. В отношении капитана судна, гражданина Украины, возбуждено уголовное дело о браконьерстве, он находится в СИЗО Симферополя. На судно наложен арест.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.30; ПОРЯДКА 1,8 МЛРД РУБЛЕЙ ВЫДЕЛЯТ В МОСКВЕ НА ОРГАНИЗАЦИЮ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА В 2019-2021 ГГ

. Порядка 1,8 миллиарда рублей выделят в Москве на организацию речного транспорта в 2019–2021 годах, согласно проекту бюджета столицы на этот период, сообщила замруководителя столичного департамента финансов Светлана Губанова.

«Начиная с 2019 года в бюджете предусматриваются ассигнования на организацию транспортного обслуживания населения речным транспортом в размере 1,8 миллиарда рублей в трехлетний период. В рамках данных мероприятий планируется открытие регулярного маршрута Нижние Мневники – Киевский вокзал, по которому будут курсировать 10 речных судов», – сказала Губанова в ходе заседания комиссии Мосгордумы по городскому хозяйству и жилищной политике во вторник.

Она также отметила, что 0,3 миллиарда рублей планируется направить на закупку и обслуживание туристических автобусов-амфибий в Москве.

Ранее заммэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов сообщил, что первый регулярный маршрут речного трамвая могут запустить в Москве в 2021 году в пилотном режиме. Планируется, что пилотный маршрут от Нижних Мневников до Киевского вокзала свяжет три округа – деловой квартал Сити, городские парки и Киевский вокзал. Позже в пресс-службе департамента транспорта сообщили, что первый маршрут водного транспорта в Москве запустят в 2020 году, на данный момент начался сбор отзывов горожан по его развитию.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2018.10.31; ЧАРТЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ ОТКРЫВАЮТ ПРЯМЫЕ ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ НА ЭКЗОТИЧЕСКИЕ КУРОРТЫ; ПОЛЕТЫ ПО ЭТИМ НАПРАВЛЕНИЯМ РАНЕЕ БЫЛИ ДОСТУПНЫ ТОЛЬКО В СОСТАВЕ ТУРОВ

Аффилированная с туроператором Pegas Touristik авиакомпания Nordwind на прошлой неделе начала продажи билетов на регулярные рейсы из Москвы на курорты Иордании (Амман), Таиланда (Бангкок), Саудовской Аравии (Джидда) и Кубы (Кайо-Коко, Ольгин и Санта-Клара), рассказал представитель авиакомпании Александр Сухоруков. Летом регулярные рейсы уже были запущены в Варадеро (Куба) и Акабу (Иордания). Во все эти пункты возможны перелеты регулярными рейсами со стыковками в «Шереметьево» из 45 российских городов, входящих в маршрутную сеть Nordwind, добавил он.

Ранее в эти города (кроме Бангкока) прямых регулярных рейсов не было, купить билет в них было можно только в составе пакетных туров, отмечает вице-президент Ассоциации туроператоров России Дмитрий Горин. Напрямую в Гавану также летает «Аэрофлот».

После нового года в статус регулярных также будут переведены и выставлены в прямую продажу рейсы из Москвы в Канкун (Мексика) и Кингстон (столица Ямайки), продолжает Сухоруков. Компания хочет перевести все чартерные рейсы в регулярные, это зависит от получения назначений, объясняет он: зимняя программа Pegas Touristik также включает рейсы в Танзанию, ОАЭ, Доминикану, Оман и Турцию.

В России растет доля туристов, которые самостоятельно покупают авиабилеты и формируют туры. Чтобы удовлетворить этот спрос, надо присутствовать в регулярном сегменте, в системах бронирования, развивать бренд, объяснял ранее коммерческий директор Nordwind Имран Назаров.

Перевод рейсов в статус регулярных увеличивает количество каналов дистрибуции и расширяет аудиторию, согласен Горин. Другие чартерные авиакомпании тоже к этому придут, просто Nordwind уже несколько лет развивает российскую сеть маршрутов, которая дает возможность стыковочных рейсов, имеет под нее среднемагистральный флот.

Доля пассажиров, купивших на эти рейсы только авиабилет, пока не превышает 10%, а доминируют по-прежнему продажи в составе турпакетов. Но количество туристов, самостоятельно формирующих свой отдых, с развитием электронной коммерции и интернет-технологий будет постоянно расти, говорит Сухоруков.

Nordwind – крупнейшая авиакомпания, связанная с туроператором, в январе – сентябре 2018 г. перевезла 3,6 млн человек, из них 51% – регулярными рейсами. На долю последних пришлось 63% от общего количества рейсов.

Другие крупные чартерные перевозчики тоже открывают прямые продажи билетов на курорты. Azur Air перевела из чартерных в регулярные шесть из имеющихся 29 туристических направлений – в Варадеро, Дубай, Санью (Китай), Пунта-Кану (Доминикана) и Камрань (Вьетнам) вылетом из Москвы, а также в некоторые – из Санкт-Петербурга и Екатеринбурга. Правда, доля прямых продаж пока составляет 5–10%, говорит представитель авиакомпании Анастасия Матюшина. Часть рейсов из Москвы и Санкт-Петербурга в Китай уже являются регулярными, планируется увеличивать их количество, сказал представитель I Fly Александр Коровка. «Роял флайт» прямых продаж билетов не ведет, следует из информации на его сайте.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/10/31/785207-charternie-perevozchiki>

**Вернуться в оглавление**

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.10.31 РУКИ ПРОЧЬ ОТ ШТУРВАЛА; РОСАВИАЦИЯ ПРОТИВ НАДЕЛЕНИЯ ЧАСТНЫХ ПИЛОТОВ ПРАВОМ РАБОТАТЬ В АЭРОТАКСИ

**Росавиаци**я выступила против изменений трактовки термина авиации общего назначения и наделения правом коммерческих перевозок пилотов-любителей, например, в аэротакси. Такую позицию высказал глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько**.

Уже были проекты по изменению регулирования деятельности авиации общего назначения, но в ведомстве считают, что не нужно менять Воздушный кодекс, а лучше внести изменения в федеральные авиационные правила для гармонизации с международными стандартами ИКАО.

Авиация общего назначения (АОН) предназначена для частных полетов, удовлетворения собственных нужд, а не для коммерческих перевозок. В других странах для работы в виде аэротакси нужно иметь удостоверение коммерческого пилота, сказал **Нерадько**.

В России для получения удостоверения частного пилота нужно отлетать всего 42 часа. Это очень мало для того, чтобы брать на борт пассажиров. Это показывает и статистика. С 2006 по 2017 год с самолетами АОН произошло 229 авиапроисшествий, более половины из которых (55 процентов) закончились катастрофами, в которых погибло 248 человек. Сейчас авиапроисшествия с воздушными судами АОН происходят в среднем раз в две недели. В каждой катастрофе гибнет, как правило, два человека. Доля авиапроисшествий в АОН от общего числа авиапроисшествий в российской гражданской авиации ежегодно составляет 60-70 процентов. И это при жестком запрете на перевозку пассажиров АОН. Частных пилотов не пугают штрафы, так как они не очень большие. За нарушение правил полетов - 2-5 тысяч рублей, а за полеты с просроченными летными свидетельствами - 1,5-3 тысячи. Все это можно отнести к умышленным нарушениям, так же как и пилотирование в состоянии опьянения. Показателен случай с пилотом, который попросил своего пассажира перегнать автомобиль, так как был пьян и боялся лишиться водительских прав на машину, но сел за штурвал воздушного судна.

При этом много добросовестных пилотов АОН, которые соблюдают правила, признал **Нерадько**. Отрасль продолжает развиваться. За 2017 год **Росавиаци**ей и ее территориальными органами выдано 339 свидетельств частных пилотов, в 2018 году - уже 695. Общее количество выданных свидетельств пилота сверхлегкого воздушного судна достигло 1555, на руках у частников еще 472 свидетельства пилота свободного аэростата и пилота планера.

<https://rg.ru/2018/10/30/rosaviaciia-protiv-nadeleniia-chastnyh-pilotov-pravom-rabotat-v-aerotaksi.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2018.10.31; ПОДРЕЗАЛИ КРЫЛЬЯ; АВИАКОМПАНИИ «ЯКУТИЯ» ЗАПРЕТИЛИ ЛЕТАТЬ ЗА ГРАНИЦУ

**Росавиаци**я ввела для авиакомпании «Якутия» ограничение на выполнение международных рейсов. Основанием послужили нарушения воздушного законодательства, выявленные на авиапредприятии в ходе проверок. Запрет начнет действовать с 5 ноября.

Выявленные нарушения сказывались на безопасности полетов. При проверках было обнаружено, что на предприятии не соблюдают максимальную продолжительность летных смен, не производят в установленные сроки техобслуживание воздушных судов, несвоевременно заменяют на самолетах детали и механизмы с ограниченным ресурсом. А чтобы скрыть это, фальсифицируют документы.

В **Росавиаци**и отмечают, что в оговоренный срок предприятие не устранило выявленные неисправности воздушных судов. Из-за неудовлетворительного состояния самолетов оно заслужило реноме одного из самых непунктуальных в стране: задержки рейсов здесь стали хроническими.

**Росавиаци**я: Акционер обещал улучшить финсостояние авиакомпании «Якутия»

Впрочем, в правительстве республики (предприятие на 100 процентов принадлежит ему) при известии о запрете на осуществление только международных рейсов, судя по всему, вздохнули с облегчением. Здесь не исключали возможность более суровой меры - отзыва сертификата эксплуатанта. В этом случае наказаны были бы не только авиаторы, но и население. Дело в том, что региональный перевозчик осуществляет полеты из Якутска в райцентры, Москву и многие другие города страны. Закрыть образовавшиеся пустоты было бы очень сложно.

- Ограничение полетов за рубеж не является отзывом сертификата. Речь идет об устранении замечаний в срок до 90 дней, - отметил первый зампред правительства Алексей Колодезников. По его словам, авиакомпания приняла план по устранению несоответствий и недостатков, и «работа уже идет». Она началась с решения кадровых вопросов. Были уволены генеральный директор Ольга Федорова и коммерческий директор. Предприятие возглавил создатель лоукостера «Добролет» Владимир Горбунов.

<https://rg.ru/2018/10/30/reg-dfo/aviakompanii-iakutiia-zapretili-letat-za-granicu.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Yakutiya-planiruet-podderzhat-odnoimennuyu-aviakompaniyu-2018-10-30/>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2018.10.31; УЛЕТНОЕ ТАКСИ; «ШАШЕЧКИ» С КРЫЛЬЯМИ ОБЕЩАЮТ СОЗДАТЬ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ КОНСТРУКТОРЫ К 2020 ГОДУ

Такси? Пожалуйста, подайте машину на 30-й этаж! Разговор из области фантастика? Пока - да. А вот что будет через два года - как сказать. По крайней мере, российские конструкторы из центра прототипирования высокой сложности НИТУ «МИСиС» «Кинетика» сделали очень серьезную заявку на то, что будущее наступает уже сегодня: они создали действующий прототип летающего такси-беспилотника.

В летающих авто из боевика «Пятый элемент» многие увидели прототип аэротакси будущего. Фото: Sony PicturesВ летающих авто из боевика «Пятый элемент» многие увидели прототип аэротакси будущего. Фото: Sony Pictures В летающих авто из боевика «Пятый элемент» многие увидели прототип аэротакси будущего. Фото: Sony Pictures

Что это такое? Летательный аппарат, который сочетает в себе функции «летающего крыла», квадрокоптера и конвертоплана. Взлетает вертикально, разгоняется в горизонтальной плоскости, а его винты поворачиваются перпендикулярно корпусу. И далее - летит подобно самолету.

Непосредственно взлет, поддержание в воздухе и перемещение аппарата осуществляется за счет четырех «крыльев» - парных винтов, закрепленных на подвижных осях - это эффект Бартини, названный в честь итальянского авиаконструктора.

Корпус новичка изготовлен из полимерных материалов, оси - из стали. Питание - от литиевых батарей. Аппарат управляется дистанционно.

Масса машины, которую некоторые специалисты уже окрестили электролетом, примерно 60 кг. Она может перевозить пассажиров со скоростью до 200 км/ч. Успешно прошла несколько тестирований: как говорят, показала хорошую маневренность и стабильность работы систем управления. Завершить испытания и представить аэротакси на рынке планируется к 2020 году.

В ближайших планах разработчиков - пересчет аэродинамических характеристик аппарата для создания полноразмерного предсерийного образца. Планируется, что аэротакси будет вдвое крупнее прототипа.

Да, удобный, маневренный и «компактный» летающий транспорт для мегаполиса - мечта всех, кого достали часовые пробки и давка в общественном транспорте. Сократить ежедневную поездку до места работы с полутора часа до шести минут? Супер.Правда, возникают вопросы. Например: если аэротакси будет классифицироваться как воздушное судно, значит, для его полетов будут закрыты определенные зоны над той же Москвой? По логике - так. Устроит ли это пассажира?

Но для многих экспертов однозначно: использование воздушных такси снизит транспортную нагрузку в городах. Строить взлетные площадки можно будет на крышах парковок, небоскребов, торговых центров.

Однако действительно ли это облегчит дорожную ситуацию, ведь поездка на электролетах, скорее всего, окажется не для каждого кошелька? Впрочем, аналитики уверены: с развитием инфраструктуры аэротакси будет только дешеветь.

Между тем

Идея летающего такси набирает обороты по всему миру. Недавно в Великобритании беспилотный летающий аппарат весом 750 килограммов, работающий на электричестве, совершил пробный полет в аэропорту Котсвольд (графство Глостершир). Сделан из углеродного волокна. Легкий и относительно дешевый. Рассчитан на перевозку двух-четырех пассажиров на расстояние до 150 километров. Скорость - до 300 километров в час. Как сообщается, может «прописаться» на авиатрассах между городами в ближайшие четыре года.

Разработчики летающего такси Vahana опубликовали видео первых испытаний аппарата, который создается Airbus. На короткой записи можно увидеть не только несколько секунд полета прототипа, но и момент посадки. Машина способна подниматься на высоту до пяти километров. Взлет и посадка - вертикальные. Аппарат работает на электрических двигателях. Создан по принципу конвертоплана с поворачивающимися крыльями, на которых расположено по четыре мотора с воздушными винтами. Взлетная масса - 745 килограммов. По словам разработчиков, за 53 секунды полета новый транспорт израсходовал всего 8 процентов заряда своей батареи.

Согласно сообщению в газета New Zealand Herald, беспилотное летающее такси начали тестировать и в Новой Зеландии. Как заявили авторы проекта, машина с рабочим названием Cora объединило в себе лучшие качества самолета и вертолета. Двухместная, питается электричеством. Разработчики обещают запустить ее в эксплуатацию за шесть лет.

Рабочая группа, которая займется созданием «летающего такси», сформирована в Японии. Примечательно, что в число специалистов вошли эксперты таких компаний, как Airbus, Boeing и Uber. А в Голландии на 2019 год намечено производство первого серийного летающего автомобиля PAL-V Liberty - гибрида вертолета и автомобиля...

Впрочем, не будем забывать: множество прототипов подобных летательных так и остались в единичных экземплярах. По разным причинам.

<https://rg.ru/2018/10/30/rossijskie-uchenye-sozdali-prototip-letaiushchego-taksi-bespilotnika.html>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.30; АВИАКОМПАНИИ РФ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 10,1%, ДО 89,2 МЛН ЧЕЛОВЕК

Российские авиакомпании в январе-сентябре нарастили перевозки пассажиров на 10,1%, до 89,185 миллиона человек, следует из уточненных данных **Росавиаци**и.

Пассажирооборот за отчетный период составил 219,4 миллиарда пассажиро-километров, что больше аналогичного показателя за прошлый год на 10,2%.

В сентябре авиакомпании увеличили перевозки пассажиров на 11,2%, до 11,89 миллиона человек. Пассажирооборот увеличился на 11,7%, до 29,05 миллиарда пассажиро-километров.

Авиакомпания «Аэрофлот» в январе-сентябре перевезла 26,77 миллиона пассажиров, что на 8% больше, чем годом ранее.

### ВЕДОМОСТИ; 2018.10.30; РОСАВИАЦИЯ СДВИНУЛА СРОКИ ЗАПУСКА ТРЕТЬЕЙ ПОЛОСЫ «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

Третья взлетно-посадочная полоса в московском аэропорту «Шереметьево» может быть открыта в марте 2019 г., сообщил журналистам руководитель **Росавиаци**и (ведомство выступает заказчиком полосы) Александр **Нерадько**.

«Наибольший объем работ будет выполнен в этом году, возможно, взлетим с этой полосы в марте следующего года», – сказал он (цитаты по «Интерфаксу»). В апреле **Нерадько** говорил, что полоса будет построена «точно в этом году».

Председатель совета директоров «Шереметьево» Александр Пономаренко ранее рассказывал «Ведомостям», что для аэропорта критически важно, чтобы ВПП-3 была запущена в 2018 г., чтобы аэропорт мог прекратить эксплуатацию сильно изношенной ВПП-1 и начать ее ремонт. Запуск ВПП-3 позволит увеличить количество взлетно-посадочных операций в аэропорту с 55 до 90 в час.

Новую полосу в «Шереметьево» за 55 млрд рублей не запустят к ЧМ-2018

Решение о создании ВПП-3 «Шереметьево» было принято в 2009 г. В прошлом году на тот момент **министр транспорта** Максим **Соколов** заявлял, что дефицит средств на строительство ВПП-3 «Шереметьево» в 2018 г. составляет 7,5 млрд руб. В качестве источника средств рассматривалась Госкорпорация по организации воздушного движения. «Цель одна – чтобы ВПП была построена и введена в эксплуатацию к началу чемпионата мира по футболу 2018 г., поэтому этот дефицит будет ликвидирован», – подчеркивал **Соколов**.

Однако к чемпионату, который проходил в России с 14 июня по 15 июля, полоса так и не была построена. В июне новый **министр транспорта** Евгений **Дитрих** заявлял, что строительство объекта, по расчетам ведомства, завершится до конца текущего года, но «вопрос непростой». «Мы работаем на то, чтобы задача была решена к ноябрю-декабрю. Сейчас предсказать, как разрешится ситуация, довольно сложно: там непростая ситуация с оформлением земельных участков, есть ряд проблем, которые мы сейчас решаем. Но сделаем все возможное, чтобы закончить [стройку] в этом году», – указывал **Дитрих**.

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2018/10/30/785112-sheremetevo>

### ТАСС; 2018.10.30; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ НОВОСИБИРСКОГО АЭРОПОРТА ТОЛМАЧЕВО ПОСТРОЯТ ЗА 11,5 МЛРД РУБЛЕЙ

Стоимость нового терминала для крупнейшего за Уралом транзитного авиаузла - новосибирского международного аэропорта Толмачево - составит 11,5 млрд рублей, сообщил генеральный директор аэропорта Евгений Янкилевич.

В ближайшие пять лет аэропорт рассчитывает удвоить пассажиропоток, планируя, что он достигнет 10 млн человек в год, сообщил Янкилевич на совещании по подготовке к проведению Молодежного чемпионата мира по хоккею, который пройдет в Новосибирске в 2023 году.

«Инвестиции по первому этапу акционерами согласованы, мы оцениваем их в 11,5 млрд рублей - это полностью строительство 54 тыс. квадратных метров терминала», - сказал Янкилевич.

Первый этап проекта, самый капиталоемкий, включает в себя строительство и оснащение терминала площадью 11,5 тыс. квадратных метров. Он будет реализован к 2022 году, суммарная площадь комплекса аэропорта превысит 100 тыс. кв. м. «Мы его обкатаем летом 2022 года, и зимой 2022-2023 года, как раз молодежный чемпионат по хоккею будет проводиться», - сказал глава Толмачево.

Толмачево рассчитывает удвоить пассажиропоток по сравнению с концом прошлого года к 2023 году. В планах также строительство рядом с аэропортом железнодорожной станции и новой гостиницы.

Толмачево - крупнейший за Уралом транзитный авиаузел на направлениях между Европой и Азией. Пропускная способность на внутренних авиалиниях составляет 1800 пассажиров в час, на международных - 1300 пассажиров. В 2017 году аэропорт обслужил более 4 млн человек.

<https://tass.ru/sibir-news/5736032>

### RNS; 2018.10.30; ONETWOTRIP НАЗВАЛ «ПОБЕДУ» АВИАКОМПАНИЕЙ С САМЫМИ ДЕШЕВЫМИ БИЛЕТАМИ ОСЕНЬЮ

Лоукостер «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») предлагала самые дешевые авиабилеты осенью 2018 года на внутренние и международные рейсы, следует из исследования сервиса OneTwoTrip.

«Средняя стоимость авиабилетов “Победы” из Москвы в Хельсинки, Лондон (через Санкт-Петербург) и Карловы Вары осенью оказалась в пять раз меньше среднего чека других авиакомпаний (включая предлагаемые последними стыковочные перелеты). Билеты “Победы” из Перми в Тбилиси, из Калининграда в Рим, из Казани в Минеральные Воды стоили путешественникам в четыре раза дешевле, чем у других перевозчиков. Из Москвы в Улан-Удэ и Томск – в три раза дешевле», – указано в исследовании.

«Победа» ранее признавалась ценовым лидером рынка и другими сервисами по продаже билетов. Средняя загрузка рейсов «Победы» составляет 94%, а на большинстве рейсов достигает 100%, что является самым высоким показателем среди российских регулярных авиакомпаний.

<https://rns.online/transport/OneTwoTrip-nazval-Pobedu-aviakompaniei-s-samimi-deshevimi-biletami-osenyu-2018-10-30/>

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.30; ВЭБ МОЖЕТ РАССМОТРЕТЬ ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ ПРОЕКТ РЕГИОНАЛЬНОЙ АВИАКОМПАНИИ СБЕРБАНКА И ВТБ

Внешэкономбанк может рассмотреть возможность участия в проекте создания региональной авиакомпании Сбербанка и ВТБ, но пока с госкорпорацией на эту тему переговоров не вели, сообщил на брифинге глава ВЭБа Игорь Шувалов.

Сбербанк и ВТБ в настоящее время обсуждают проект создания региональной авиакомпании. Костин ранее говорил, что новая компания может быть создана с нуля или на базе одной из действующих компаний. Он также сообщал, что инвестиции в региональную авиакомпанию составят не менее 1 миллиарда долларов, но проект должен быть реализован на принципах государственно-частного партнерства, потому что без субсидий региональных перевозок эта сфера будет убыточной.

«Сейчас не рассматриваем, но можем рассмотреть. Если будет такой запрос и такая необходимость, то можем рассмотреть. Но пока с нами переговоры никто не вёл», – сказал Шувалов.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.30; СУД ПОДТВЕРДИЛ ВЗЫСКАНИЕ С РОСАВИАЦИИ В ПОЛЬЗУ «ТРАНСАЭРО» 664 МЛН РУБЛЕЙ

Арбитражный суд Московского округа подтвердил решение суда первой инстанции о взыскании с **Федерального агентства воздушного транспорта** (**Росавиаци**я) в пользу ОАО «Авиакомпания «Трансаэро» (MOEX: TAER) 664 млн рублей, которые бюджет недоплатил за перевозку пассажиров по льготным ценам.

«Отменить постановление суда апелляционной инстанции и оставить в силе решение суда первой инстанции», - говорится в информации на сайте суда.

Ранее сообщалось, что Девятый апелляционный арбитражный суд 8 мая отменил решение суда первой инстанции о взыскании с **Росавиаци**и в пользу ОАО «Авиакомпания «Трансаэро» 664 млн рублей, которые бюджет недоплатил за перевозку пассажиров по льготным ценам.

Этот спор связан с исполнением договора о предоставлении в 2015 году субсидий из федерального бюджета в пределах 1,095 млрд рублей, выделявшихся для обеспечения доступности воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и обратно.

Согласно материалам дела, перевозки по сниженным ценам проводились с апреля по октябрь, но субсидии на сумму 363,86 млн рублей компания получила только за период до конца июня.

Представители **Росавиаци**и говорили, что для получения денег перевозчик должен был своевременно предоставлять справки об отсутствии задолженности перед бюджетом, но Арбитражный суд Москвы, опираясь на позицию Верховного суда (ВС) РФ, решил, что это не так. «Договором [между «Трансаэро» и **Росавиаци**ей] предусмотрен закрытый перечень документов, соответствующий правилам [предоставления соответствующих субсидий] - расчет [их] размера, отчет о количестве перевезенных пассажиров и реестр перевозочных документов», - говорилось в отмененном решении первой инстанции. Она констатировала, что все эти документы были представлены, а раз так, то компания должна получить недоплаченные 663,9 млн рублей из бюджета.

О долговых проблемах «Трансаэро» широко известно стало в середине неоплаченного периода. 11 августа, как сообщалось, долг перед структурой «Роснефти» (MOEX: ROSN) за авиакеросин поставил под угрозу рейс «Трансаэро» Владивосток - Москва. В итоге компания оказалась не в состоянии обслуживать долги, превышавшие 250 млрд рублей, на правительственном совещании было принято решение о начале процедуры банкротства компании, у нее был отозван сертификат эксплуатанта, в связи с чем она прекратила полеты. В сентябре 2017 года «Трансаэро» была признана банкротом.

Дело о доплате субсидий находится на втором круге рассмотрения. Сначала суды встали на сторону **Росавиаци**и, но ВС РФ отменил их акты и вернул дело на пересмотр.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.30; АЭРОПОРТ «ТОЛМАЧЕВО» ПОДАЛ ИСК К ПРОЕКТИРОВЩИКУ ТЕРМИНАЛОВ НА 121 МЛН РУБЛЕЙ

Арбитражный суд Новосибирской области принял к производству исковое заявление АО «Аэропорт «Толмачево» о взыскании 121,5 млн рублей с ООО «АТТА-проект» (оба - Новосибирск), говорится в материалах аналитической системы «СПАРК-Интерфакс».

Из общего объема исковых требований 37,2 млн рублей приходится на сумму неосновательного обогащения, 2,27 млн рублей - проценты за пользование чужими денежными средствами, 56,88 млн рублей - неустойку, 25,13 млн рублей - реальный ущерб.

Предварительное судебное заседание назначено на 21 ноября 2018 года.

Ранее сообщалось, что в мае 2017 года «АТТА-проект» выиграл конкурс аэропорта «Толмачево» на выбор проектировщика реконструкции терминального комплекса авиаузла. Победитель должен был выполнить работы за 120 млн рублей при начальной цене договора 145 млн рублей.

Проектная компания входит в архитектурно-проектный холдинг ATTA Group. На сайте холдинга сообщается, что в его портфеле - проекты строительства гостиниц, жилых комплексов, бизнес-центров. Также отмечается, что группа «АТТА» в 1995 году спроектировала строительство международного терминала «Толмачево», а затем - его реконструкцию. В 2000-х холдинг выступил генеральным проектировщиком реконструкции терминала внутренних воздушных линий и аэропортовой гостиницы.

По данным базы «СПАРК-Интерфакс», ООО «АТТА-проект» создано в 2002 году, на паритетных началах принадлежит директору компании Сергею Лукьянову и Ольге Сметаниной, которые на тех же условиях владеют новосибирскими ООО «АТТА-инвест», ООО «АТТА-интерн», ООО «АТТА-капитал плюс», ООО «АТТА-регион», ООО «АТТА-студия», зарегистрированными по одному адресу.

Аэропорт «Толмачево» входит в холдинг «Новапорт», является одним из крупнейших в РФ по пассажиропотоку.