**01 НОЯБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2018.11.01; В ОБХОД ДЕПУТАТОВ: ПРАВИТЕЛЬСТВО БУДЕТ УПРАВЛЯТЬ НАЦПРОЕКТАМИ ВРУЧНУЮ; РАССМАТРИВАТЬ ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЕ БЮДЖЕТОВ ПРИОРИТЕТНЫХ ПРОГРАММ В ГОСДУМЕ НЕ БУДУТ

Правительству дадут возможность самостоятельно, без участия Госдумы, перераспределять деньги, заложенные в бюджет для реализации нацпроектов. Об этом «Известиям» рассказали в пресс-службе Минфина. Там отметили, что для изменения запланированных расходов потребуется согласие президиума Совета при президенте, а необходимости одобрения соответствующих поправок парламентом больше не будет. Это позволит более эффективно управлять нацпроектами, считают в министерстве. В Госдуме поддерживают новацию. По мнению экспертов, она позволит быстрее принимать решения, однако нововведение создает риски лоббизма тех или иных интересов.

Свобода правительству

Разрешение кабмину не согласовывать с Госдумой перераспределение денег на нацпроекты будет зафиксировано в бюджетном законодательстве, уточнили «Известиям» в Минфине. Когда именно это произойдет, в пресс-службе не сказали. По действующим правилам, изменение расходов казны должно быть одобрено депутатами в трех чтениях, а также Советом Федерации. Согласно новой практике, чтобы переместить деньги между нацпроектами, правительству нужно будет получить одобрение президиума Совета при президенте по стратегическому развитию и нацпроектам. В него входят, в частности, премьер-министр Дмитрий Медведев, помощник президента Андрей Белоусов, первый вице-премьер, министр финансов Антон Силуанов и др. Таким образом, правительственным поправкам о перераспределении средств нацпроектов не придется проходить три чтения в Госдуме, а затем получать одобрение в Совфеде.

Также правительство получит возможность перераспределять деньги на нацпроекты, выделенные регионам в рамках трансфертов. Для этого потребуется согласование трехсторонней комиссии по вопросам межбюджетных отношений, добавили в Минфине.

В пресс-службе Госдумы не ответили на вопрос «Известий», поддерживают ли там предоставление большей независимости правительству в управлении нацпроектами. В пресс-службе Совета Федерации запрос «Известий» переадресовали в профильный комитет по бюджету и финансовым рынкам. Там вопросы «Известий» оставили без ответов.

Ранее председатель комитета Госдумы по бюджету и налогам Андрей Макаров высказывался за предоставление правительству «большей гибкости» в перераспределении бюджетных средств для нацпроектов. В рамках своего выступления на первом чтении проекта бюджета на 2019–2021 годы он обещал внести такое предложение в Госдуму на рассмотрение.

Оперативное управление

Своего рода ручной режим управления деньгами бюджета позволит более эффективно контролировать реализацию нацпроектов, считает руководитель направления «Фискальная политика» Экономической экспертной группы Александра Суслина. По ее словам, в ходе реализации госпрограмм могут возникать непредвиденные обстоятельства. Например, незапланированно приостанавливается стройка какого-нибудь объекта, хотя средства на него в бюджете уже предусмотрены. Относительная свобода в перераспределении денег позволит правительству оперативно перебросить их с одного мероприятия на другое, объяснила эксперт преимущества нового механизма управления программами.

Кроме того, нынешние нацпроекты – это уже не просто инструмент финансирования тех или иных сфер, отметил директор Центра исследований региональных реформ РАНХиГС Александр Дерюгин. Их новый формат решает конкретные задачи, например, роста продолжительности жизни. Длительные процедуры согласования изменений в бюджете могут этому препятствовать, добавил он. К тому же, отныне федеральные министры и губернаторы будут нести персональную ответственность за достижение целей, поставленных президентом. Следовательно, для них растут риски, и это требует большей независимости в принятии решений, подчеркнул экономист.

В ближайшем трехлетнем цикле в бюджете предусмотрены 5,6 трлн рублей на план развития магистральной инфраструктуры и 12 нацпроектов – «Демография», «Здравоохранение», «Образование», «Жилье и городская среда», «Экология», «Автомобильные дороги», «Производительность труда и поддержка занятости», «Наука», «Цифровая экономика», «Культура», «Малое и среднее предпринимательство», «Международная кооперация и экспорт», следует из пояснительной записки к документу.

Впрочем, по мнению главы Счетной палаты Алексея Кудрина, 5,6 трлн рублей не хватит для реализации программы, исходя из текущей версии паспортов нацпроектов. Суммарно недостает около 1,2 трлн рублей на ближайшие три года, отмечал он. И если не найти эти деньги, придется корректировать сами программы, предупредил Алексей Кудрин.

Возможность изменять структуру трат в обход депутатов создает риски лоббизма, добавила Александра Суслина. Когда поправки в бюджет рассматривались Госдумой в трех чтениях, общественность могла реагировать на изменения главного финансового документа страны. Теперь режим корректировок нацпроектов потеряет свою прозрачность – решения будут приниматься фактически в узком кругу, объяснила экономист. Это может создать условия для лобби инвестиций в одни проекты в ущерб другим, предупредила она. Такие риски действительно есть, согласился с мнением Александры Суслиной Александр Дерюгин. Однако они существуют и сейчас, поэтому вряд ли что-то принципиально изменится, полагает эксперт.

Ранее глава Счетной палаты Алексей Кудрин отмечал, что на 65% заявленных показателей нацпроектов пока не выработано методик расчета. Это, по его мнению, существенно затрудняет их мониторинг. Большая часть методик планируется к разработке в конце 2019 года, добавил чиновник.

Как заявлял министр финансов Антон Силуанов, создается специальная система отслеживания выполнения нацпроектов. Она предусматривает стратегический мониторинг, который будет проводиться два раза в год, а также оперативный мониторинг, позволяющий проверять реализацию нацпроектов практически в режиме онлайн.

<https://iz.ru/805325/dmitrii-grinkevich/v-obkhod-deputatov-pravitelstvo-budet-upravliat-natcproektami-vruchnuiu>

### ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; ПОЛИНА ГРИЦЕНКО; 2018.11.01; НАЛОЖИЛИ ЛЕТО: НЕФТЯНИКОВ УГОВОРИЛИ НА СТАРУЮ ЦЕНУ БЕНЗИНА; СТОИМОСТЬ ТОПЛИВА ОСТАНЕТСЯ НА УРОВНЕ ИЮНЯ ДО КОНЦА ГОДА

Правительство и нефтяники договорились о ценах на бензин и дизель. До конца 2018 года они останутся такими, как было зафиксировано в июне. Решение было принято на совещании в кабмине с представителями нефтяных компаний. Эксперты считают, что если власти хотят, чтобы на внутреннем рынке продавалось больше топлива и это было выгодно бизнесу, нужно снизить акцизы. Кабмин руководствуется тем, что ни граждане, ни руководство страны не принимает ссылки нефтяников на то, что те недополучают доходы в связи с поставками на внутренний рынок.

Трудные договоренности

На совещании вице-премьер Дмитрий Козак потребовал от нефтяных компаний обеспечить национальную экономику и внутренний рынок нефтью и нефтепродуктами даже в случае недополучения доходов из-за таких поставок. Также он отмерил срок подписания документа первым ноября. Совещание продлилось до позднего вечера, и до конца не было понятно, какая из сторон пойдет на компромисс.

Но в итоге правительство переломило ситуацию и Дмитрий Козак на пресс-конференции рассказал, что на совещании условились зафиксировать оптовые цены на бензин и дизель на уровне июня 2018-го до конца этого года.

– Стороны договорились о том, чтобы все вертикально интегрированные компании, а также все независимые НПЗ приняли на себя обязательства по поставкам бензина и дизеля в объемах, которые зафиксированы по состоянию на соответствующий месяц 2017 года, плюс 3%. А цены оптовые должны быть зафиксированы на июнь 2018 года. Мы зафиксировали оптовые цены, они взяли на себя обязательства, – сказал вице-премьер.

Соглашение, по словам Дмитрия Козака, «вступает в силу с завтрашнего дня», а срок его действия – до 31 марта 2019 года. «При необходимости оно может быть продлено», – отметил он.

На совещании с представителями нефтяных компаний вице-премьер Дмитрий Козак потребовал обеспечить национальную экономику и внутренний рынок нефтью и нефтепродуктами даже в случае недополучения доходов из-за таких поставок

Ранее в тот же день премьер-министр Дмитрий Медведев на заседании правительства пригрозил возможным введением заградительных пошлин на нефтепродукты уже до конца недели. Он подчеркнул, что меры будут приняты, если с нефтяниками не удастся договориться о стабилизации цен на бензин на внутреннем российском рынке. К соглашению нужно было прийти на отдельной встрече с компаниями в тот же день.

– Встретьтесь вечером, обсудите всё, потом мне доложите, – отметил премьер на заседании правительства.

Если министры и бизнес договорятся о соглашении, то необходимо будет контролировать его исполнение, добавил он.

– Сегодня ссылки на то, что мы недополучаем доходы в связи с поставками на внутренний рынок, – они не принимаются ни гражданами, ни другими экономическими субъектами, не могут быть приняты и политическим руководством нашей страны, – отметил на вечернем совещании с нефтяными компаниями Дмитрий Козак.

Он сказал, что необходимо определиться быстро – «буквально с завтрашнего дня».

Сложная ситуация

Накал страстей в ситуации на российском топливном рынке усиливался всю последнюю неделю. Несмотря на попытки правительства отрегулировать цены на бензин, они продолжали расти. Это отметил вчера и Дмитрий Медведев. Несмотря на то что крупнейшие нефтяные холдинги в обмен на снижение акцизов с начала июня заморозили цены на АЗС, они отмечали, что дальше держать их уже невозможно, и просили правительство прибавить до 5 руб. на литр. Но в «нашей нефтяной стране» цены должны расти не выше инфляции, отметил Дмитрий Козак.

Ранее правительство предлагало нефтяникам два варианта: сдерживать цены за счет собственных ресурсов и субсидий с 2019 года или лицензирование экспорта нефтепродуктов. Введение заградительных пошлин называлось третьей и крайней мерой.

Получить комментарий представителя «Роснефти» после оглашения результатов переговоров с правительством «Известиям» не удалось. В «Газпромнефти» также не ответили на запрос «Известий».

Эксперты ожидали, что нефтяные компании, скорее всего, согласятся на джентльменское соглашение с кабмином.

– Жалобы нефтяных компаний имеют рыночное обоснование: рост НДПИ, стоимости нефти в рублях за счет курсовой разницы. Козак и правительство в целом поступает с нефтяниками так же, как в ситуации с изъятием сверхдоходов у металлургов. Нефтяные компании будут и дальше противодействовать правительству, конфликты продолжатся, – считает ведущий эксперт Фонда национальной энергетической безопасности Игорь Юшков.

– Нужно экономически стимулировать компании снижать цену на бензин, – добавляет гендиректор Института национальной энергетики Сергей Правосудов.

Если правительство хочет, чтобы на внутреннем рынке продавалось больше топлива и это было выгодно компаниям, нужно снизить акциз на продажу бензина и дизеля в России и повысить экспортную пошлину, считает эксперт.

Расписали правила

По словам вице-премьера, нефтяные компании должны взять на себя соответствующие обязательства, чтобы правительству не пришлось прибегать к крайним мерам в виде заградительной пошлины на экспорт нефтепродуктов. Соглашение по стабилизации ситуации на топливном рынке России будет подразумевать солидарную ответственность всех российских нефтяных компаний. И если одна из них не выполняет условия соглашения, кабмин будет вынужден применять те инструменты, которые есть в его распоряжении.

<https://iz.ru/807212/irina-tcyruleva-polina-gritcenko/nalozhili-leto-neftianikov-ugovorili-na-staruiu-tcenu-benzina>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3786998>

<https://rg.ru/2018/10/31/kozak-neftekompanii-budut-kollektivno-otvechat-za-rost-cen-na-toplivo.html>

### РБК; 2018.11.01; PRESS TV УЗНАЛ О НОВЫХ ПЕРЕГОВОРАХ ПО ТРАНСПОРТНОМУ КОРИДОРУ «СЕВЕР-ЮГ»

Россия, Индия и Иран в ноябре 2018 года проведут переговоры о судьбе международного транспортного коридора «Север-Юг», сообщает иранский телеканал Press TV.

В сообщении отмечается, что этот коридор протяженностью 7,2 тыс. кv сократит сроки доставки грузов из Мумбаи в Москву до 20 дней и будет значительно быстрее и дешевле морской транспортировки через Суэцкий канал.

В субботу, 27 октября, в Нью-Дели российская и индийская делегация обсудили перспективы проекта. Стороны решили, что трехсторонняя встреча состоится 23 ноября.

По этому маршруту грузы из Индии будут морем попадать в иранский город Бендер-Аббас на побережье Персидского залива. На следующем этапе они автомобильным транспортом будут перевозиться до города Бендер-Энзели на побережье Каспийского моря. Далее через Каспий они попадут в Астрахань, а затем по железной дороге в Москву или страны Европы.

Первые переговоры по этому коридору состоялись еще в 1999 году. Межправительственное Соглашение о международном транспортном коридоре «Север-Юг» было подписано Россией, Индией и Ираном в Санкт-Петербурге

12 сентября 2000 года. К маю 2002 года соглашение было ратифицировано всеми его участниками и вступило в силу. Позже, как говорится в документах МИД России, к соглашению присоединились Белоруссия, Казахстан, Оман, Таджикистан, Азербайджан, Армения, Сирия, Болгария, Киргизия, Турция и Украина.

Вопросы строительства коридора обсуждались еще в 2012 году в Москве на переговорах руководителей железных дорог России, Ирана и Азербайджана. По их итогам был подписан трехсторонний Меморандум о взаимопонимании, в рамках которого стороны согласовали порядок проведения необходимых технико-экономических изысканий, а также финансовой и юридической экспертизы проекта строительства новых железнодорожных линий.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5bda81d39a79473c125f212b?from=newsfeed>

### РБК; МАРГАРИТА АЛЕХИНА; 2018.10.31; БИЛЕТ НА СКАМЬЮ ПОДСУДИМЫХ; НАЧАЛСЯ ПРОЦЕСС ПО ДЕЛУ О ВЗЛОМЕ БАЗ ДАННЫХ РЖД И S7

Басманный суд Москвы начал рассматривать дело о создании преступного сообщества, которое заработало 17 млн руб. на фиктивных возвратах билетов РЖД и S7. Всего оно объединяет около 60 эпизодов мошенничества в отношении 31 компании. Членами предполагаемого организованного преступного сообщества были 29 человек, следует из обвинительного заключения, которое зачитала в суде 29 октября прокурор Диана Оганян. События дела относятся к 2013–2014 годам.

Из описанной гособвинением схемы следует, что выгоду от фиктивных возвратов могли получать не только мошенники, но и перевозчики. При этом в деле не утверждается, что у преступников были сообщники в структурах S7 и РЖД.

Это дело вела старший следователь по особо важным делам управления МВД на транспорте по Центральному федеральному округу Евгения Шишкина, застреленная в Подмосковье 10 октября. По данным «Новой газеты», одна из рассматриваемых версий ее убийства связана именно с этим расследованием. Издание упоминало, что в последнем деле Шишкиной шла речь о партнерской структуре РЖД – компании «Универсальная финансовая система» (УФС). «Известия» писали, что подозреваемым в организации убийства Шишкиной является бежавший в Черногорию Ярослав Сумбаев. В обвинительном заключении по делу о мошенничестве с билетами он назван организатором и лидером преступного сообщества.

Дело действительно вела следственная группа под руководством Шишкиной, подтвердил РБК адвокат одного из обвиняемых Николай Аршинов. О проверке Сумбаева или кого-либо из его сообщников на причастность к убийству Шишкиной их защите ничего не известно.

На скамье подсудимых три человека: 29-летний уроженец Кингисеппа Ленинградской области Максим Матюшев, 31-летний Андрей Жданов из Новосибирска и 32-летний москвич Кирилл Кулабухов. Все трое не признают вину.​ У Жданова среднее образование, а Матюшев и Кулабухов окончили по девять классов средней школы и были ранее судимы: один получил пять лет колонии в Красноярске, второй – такой же срок в Кингисеппе.

В 2012 году Матюшев на одном из интернет-форумов, где обсуждались схемы нелегального заработка в Сети, познакомился с Сумбаевым, утверждает следствие. И Сумбаев, и Матюшев тогда были в федеральном розыске по делам о мошенничестве – один, по версии следствия, устанавливал скимминговые устройства на банкоматы в торговых центрах, а второй похищал средства с банковских карт. Общаясь в мессенджере Jabber, они договорились работать вместе, следует из обвинительного заключения.

В результате, по версии следствия, сообщники взломали базы данных ООО «С7 билет» – структуры авиаперевозчика S7, а также компании «Универсальная финансовая система» – партнера РЖД. Так в распоряжении мошенников оказались логины и пароли корпоративных клиентов этих сервисов, и они смогли приобретать билеты на самолеты и поезда за счет множества юрлиц.

Билеты оформлялись на паспортные данные случайных людей, желающих подзаработать. В хакерской терминологии такие подставные лица называются «дропами», говорится в обвинительном заключении. В дальнейшем человек, предоставивший мошенникам свои паспортные данные, шел в кассу вокзала или аэропорта и оформлял возврат билета, получая наличные, которые затем поступали руководителям группы.

Функции «дроповода», то есть координатора группы «дропов», брали на себя Сумбаев и уроженец Саранска по фамилии Святкин, следует из обвинительного заключения. У Матюшева была функция «заливщика» – он внедрялся в базу, анализировал финансовое состояние юрлиц и выявлял те из них, за счет которых можно приобретать билеты. «Дропов» предполагаемые мошенники искали с помощью объявлений на форумах, при этом Матюшев использовал ник «ТС с огромной репой», а Сумбаев – «Хулиган из Питера».

Пять тысяч билетов

Сообщники условились, что 45% дохода достается Сумбаеву, 40% – Матюшеву, считает следствие. Еще 15% предназначались программисту, который сможет разработать софт для более быстрого подбора паролей и сбора идентификационных данных юрлиц (на первых этапах мошенники, по сути, подбирали пароли вручную).

Этим как раз и занялся найденный на одном из форумов Кулабухов. За основу он взял легальный софт, предназначенный для удаленного администрирования компьютерных сетей. Затем Кулабухов разослал на электронные адреса юрлиц из баз S7 и РЖД письма с вирусами. Если получатели их открывали, то хакер получал возможность подключиться к корпоративным сетям и иметь доступ к личным кабинетам кассиров. Далее хакеры от имени кассиров заполняли макеты электронных маршрутных квитанций данными «дропов» и проводили платежи.

В дальнейшем группа мошенников за счет вовлеченных в нее «дропов» выросла до двадцати с лишним человек и обзавелась разветвленной структурой с несколькими подразделениями, считает гособвинение. Хакеры действовали в Санкт-Петербурге, Уфе, Новосибирске, Алтайском крае и подмосковном Домодедово. Это позволяет утверждать, что речь идет о преступном сообществе, подчеркнула в суде прокурор Оганян. Некоторые из членов группировки уже осуждены: «дроповод» Святкин получил приговор еще в 2015 году.

Потерпевшими от действий мошенников гособвинение называет 31 компанию, в основном это туроператоры и логистические организации. Сильнее всего пострадали «В.И.П. СЕРВИС», «Интурист-Находка», «Виза конкорд трэвел», Приморское агентство авиационных компаний, «Старлайнер» и «С7 билет». Сумма ущерба в каждом случае составляет от нескольких десятков тысяч до 3,5 млн руб. Всего с июля 2013 по август 2014 года мошенники оформили за чужой счет более 5 тыс. электронных маршрутных квитанций, считает следствие.

УФС не была признана в деле потерпевшей стороной, но она «сотрудничала с транспортной полицией в рамках расследования деятельности кибермошенников», сообщили РБК в пресс-службе компании.

Выгода на возврате

В обвинительном заключении не утверждается, что корпорации получали какую-либо выгоду от схемы с возвратами билетов. Из него также не следует, что у мошенников были сообщники в структурах РЖД или S7. При возврате билета перевозчик, как правило, удерживает таксу и сервисные сборы. У S7 они зависят от тарифа, а у РЖД – от времени, оставшегося до начала поездки, и маршрута.

Как рассказал РБК адвокат Матюшева Николай Аршинов, следствие не спрашивало его подзащитного о возможных подельниках в РЖД или S7. «Конечно, в деле есть допросы сотрудников, которые принимали билеты и выплачивали денежные средства. Но есть правила, по которым перевозчики удерживают комиссию при возврате билета; они в любом случае действуют в соответствии с этими правилами. Понятно, что за билет деньги не возвращались в том же объеме, в каком были уплачены, всегда какой-то процент удерживался», – сказал адвокат.

В УФС отметили, что приняли меры для защиты данных, ввели двухфакторную аутентификацию и средства контроля IP-адреса, что позволило «свести практически на нет случаи взлома систем партнеров компании, своевременно информировать операторов, перевозчика и транспортную полицию о подозрительных действиях, а также помогло задерживать так называемых дропперов».

В пресс-службе РЖД отметили, что утечек персональных данных клиентов РЖД с официального сайта компании не было. «Любая другая форма продажи железнодорожных билетов осуществляется сторонними компаниями и может предусматривать агентский сбор», – отметили в РЖД.

РБК направил запросы в пресс-службу группы компаний S7.

Старший следователь по особо важным делам управления МВД на транспорте по Центральному федеральному округу Евгения Шишкина была застрелена утром 10 октября у своего дома в поселке Архангельское Красногорского района Подмосковья. В последние месяцы она получала угрозы и несколько раз сообщала о них руководству в рапортах, однако от предложенной госзащиты отказывалась, сообщал Следственный комитет.

В 2014 году Фонд борьбы с коррупцией Алексея Навального заявил, что билетный оператор «Универсальная финансовая система» контролируется Андреем Якуниным, сыном бывшего главы РЖД Владимира Якунина. В 2016 году Навальный писал, что МВД проверяет эти сведения. По данным «Новой газеты», расследованием деятельности УФС занималась следователь Шишкина. В компании опровергали участие Андрея Якунина в капитале.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2018/10/31/5bd6d82d9a79474c88b20431>

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2018.11.01; ПЛАТНАЯ ДОРОГА ДОВЕЛА ДО ВЕРХОВНОГО СУДА; ЖИТЕЛИ ПЫТАЮТСЯ ПРИЗНАТЬ НЕЗАКОННЫМ ПРОЕКТ ДУБЛЕРА КУТУЗОВСКОГО ПРОСПЕКТА

Москвичи, протестующие против строительства первой городской платной автодороги – северного дублера Кутузовского проспекта, дошли до Верховного суда. Заявители требуют отменить проект планировки трассы, они настаивают, что публичные слушания прошли с нарушениями, и выступают против вырубки зеленых насаждений по ходу прохождения дороги. Представители правительства Москвы в суде заявили, что утвержден лишь возможный коридор будущей трассы, проектная документация должна пройти государственную экспертизу. Чиновники уточняют, что вообще не факт, что трасса появится. Однако строительство первой развязки для новой дороги уже началось.

В Верховном суде началось рассмотрение апелляционной жалобы нескольких десятков жителей Западного административного округа на решение Мосгорсуда от 15 мая 2018 года: суд отклонил их жалобу на проект планировки северного дублера Кутузовского проспекта.

Строительство магистрали было предусмотрено генпланом столицы еще в 2010 году: она пройдет от «Москва-Сити» (развязка с ТТК) вдоль Смоленского направления железной дороги и вольется в платный объезд Одинцово. Протесты жителей, дома которых попадают в зону будущей магистрали (районы Дорогомилово, Фили-Давыдково, Кунцево, Можайский), начались в 2012 году. Тем не менее в 2016 году Москомархитектура начала готовить проекты планировки участков будущей дороги, в августе 2017 года правительство Москвы их утвердило. Проект станет первой платной автодорогой на территории Москвы. Ее построят в рамках концессионного соглашения между столичным правительством и Новой концессионной компанией (дочерняя структура УК «Лидер»), которая вложит в объект 38 млрд руб. Тарифы на проезд пока неизвестны. В декабре 2017 года группа жителей обжаловала проекты планировки в Мосгорсуде. Истцы настаивали, что во время публичных слушаний проекта были допущены нарушения. Кроме того, документ не прошел государственную экологическую экспертизу. По их мнению, проект, предполагающий вырубку леса, противоречит закону Москвы «О защите зеленых насаждений». Ни один из доводов Мосгорсуд не признал состоятельным.

Суд первой инстанции «неправильно определил обстоятельства, имеющие значение для дела», сказано в апелляционной жалобе. Интересы жителей в Верховном суде вчера представляли Дмитрий Хорст и Андрей Соболев. Они заявили ходатайство о приобщении видео с публичных слушаний проекта (декабрь–январь 2016–2017 годы): «Жителей района туда не пустили, зал был набит платной массовкой,– рассказывал господин Соболев.– Порядок был грубейшим образом нарушен. Мы направляли жалобу по этому поводу в мэрию, но ответа не получили». Второе ходатайство – об истребовании доказательств по делу: текста концессионного соглашения и оценку воздействия будущей дороги на окружающую среду (оба документа не опубликованы в открытых источниках). Господин Хорст заметил, что пункты взимания платы запланированы на месте зеленого массива. «Если бы не эти пункты, то не надо было бы вырубать лес»,– сказал он. Андрей Соболев говорил о том, что проект планировки противоречит генплану, в котором речь идет об улице со светофорами и тротуарами, а не магистрали.

Позицию правительства Москвы представляли юристы Евгений Горин и Эдвард Аветисян. Господин Горин настаивал, что текст концессионного соглашения не имеет отношения к проекту планировки. Комментируя претензии об уничтожении зеленых насаждений, он отметил, что оспариваемый документ «вообще не содержит положений о вырубке», а указывает лишь «коридор, где, может быть, пройдет трасса». «Все уточнения будут в проектной документации, которая, в свою очередь, пройдет государственную экспертизу на соответствие техническим регламентам и экологическим требованиям,– пояснил юрист.– Только после этого будет получено разрешение на строительство. Сам проект не означает автоматически, что трасса будет вообще существовать». «Вы хотите сказать, что вы проект планировки сделали, но это не значит, что там строительство будет?» – уточнила судья Верховного суда Елена Аввакумова. «Да, это не более чем планы по развитию города,– заметил Евгений Горин.– Есть огромное количество примеров, когда проект был подготовлен, но не реализован».

Любопытно, что строительство развязки на пересечении ТТК и будущего дублера началось в сентябре, его строит группа компания «Аркс», об этом ранее сообщили в департаменте строительства Москвы. Юрист Эдвард Аветисян отметил, что, согласно ГОСТу 1993 года, «магистральные дороги» и «магистральные улицы» – это «примерно одно и то же», противоречия генплану нет.

Представитель Генпрокуратуры Лариса Степанова выступила против удовлетворения ходатайств. Тем не менее судьи удовлетворили требования приобщить к материалам дела видеосъемку слушаний и предоставить истцам обосновывающие проект планировки документы. Слушания будут продолжены 14 ноября.

<https://www.kommersant.ru/doc/3787030>

### ТАСС; 2018.10.31; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН О ВОЗВРАТЕ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Президент РФ Владимир Путин подписал закон, который возвращает ранее отмененное лицензирование автобусных перевозок. Документ опубликован на официальном интернет-портале правовой информации в среду.

В частности, вводится «лицензирование деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами». Эта мера не коснется лишь перевозок, выполняемых автобусами пожарной охраны, скорой медицинской помощи, полиции, аварийно-спасательных служб, военной автомобильной инспекции, ФСБ, ФСО, Вооруженных сил РФ, Росгвардии, Следственного комитета РФ, а также в отношении перевозок, выполняемых автобусами без использования автомобильных дорог общего пользования. На получение лицензий отводится четыре месяца со дня вступления в силу указанной нормы.

Кроме того, документом закрепляется понятие «тахограф». Водители, эксплуатирующие транспортные средства с разрешенной максимальной массой более 3,5 т и числом сидячих мест (помимо сиденья водителя) более восьми, будут обязаны обеспечивать их оснащение тахографами. Это положение начнет действовать через 1 год после официального опубликования закона.

Предусматривается, что при осуществлении государственного надзора в области автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта плановые проверки в отношении видов деятельности, подлежащих лицензированию, проводиться не будут. Эта норма вступит в силу по истечении 120 дней после официального опубликования. Одновременно оговаривается возможность проверок объектов транспортной инфраструктуры, предназначенных для обслуживания пассажиров (автовокзалов, автостанций, остановочных пунктов), на основании плановых (рейдовых) заданий в соответствии с приказом руководства органа государственного надзора.

<https://tass.ru/ekonomika/5740493>

### ТАСС; 2018.10.31; ПУТИН ОСВОБОДИЛ ОТ НДС ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО ТАРИФАМ, ПРОПИСАННЫМ В ГОСКОНТРАКТАХ

Президент РФ Владимир Путин подписал изменение в Налоговый кодекс РФ, освобождающее от НДС услуги по перевозке пассажиров на городском транспорте по тарифам, обозначенным в государственных или муниципальных контрактах. Документ опубликован на официальном интернет-портале правовой информации в среду.

Как отмечалось в заключении профильного комитета Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам, на данный момент по закону перевозка пассажиров в городах автомобильным или электрическим (троллейбусы, трамваи, метро) транспортом при условии предоставления всех льгот и по тарифам, установленным органами местного самоуправления, налогами не облагается. Это правило не распространяется на такси.

Однако данная норма не распространялась на аналогичные перевозки, осуществляемые по государственным или муниципальным контрактам. В связи с этим НДС включался в госконтракты, что приводило к увеличению бюджетных расходов.

Для устранения данной коллизии закон дополняет Налоговый кодекс положением, предусматривающим освобождение от НДС регулярных пассажирских перевозок на основании государственного или муниципального контракта. Он вступает в силу по истечении одного месяца со дня его официального опубликования, но не ранее первого числа очередного налогового периода по НДС.

<https://tass.ru/ekonomika/5740344>

### РИА НОВОСТИ КРЫМ; 2018.10.31; ЗА ДВА МЕСЯЦА ДО ЗАПУСКА: ГЛАВА МИНТРАНСА РК ОСМОТРЕЛ ХОД СТРОИТЕЛЬСТВА «ТАВРИДЫ»

До ввода в эксплуатацию первой очереди трассы «Таврида» осталось совсем немного времени. В декабре этого года будет запущено движение по двум полосам от Керчи до Симферополя. Новый **министр транспорта** РК Сергей Карпов совместно с корреспондентами РИА Новости Крым проинспектировал ход строительства трассы и рассказал о степени готовности главной автомагистрали полуострова. Миллион «кубов» земли для развязки Две очереди, семь этапов: реальная готовность «Тавриды» По состоянию на конец октября текущего года готовность первой очереди «Тавриды» (две полосы дороги от Керчи до Симферополя) составляет 82%. Из 190 км уложено уже 158 км асфальтобетона в двухполосном исполнении. При этом, по словам Карпова, по 40 км новой дороги уже сегодня ездит транспорт. Общая готовность всей трассы, включая севастопольский этап, составляет 41%. На второй очереди «Тавриды», которая будет сдана в конце 2020 года, строители уже уложили 70 км асфальта. Трасса длиной 250,75 км от Керчи до Севастополя будет включать в себя 18 транспортных развязок и 123 искусственных сооружения. Одна из основных развязок первого пускового комплекса «Тавриды» возводится в поселке Приморский под Феодосией. Основные работы здесь практически завершены – объект готов на 97%. Сейчас строители завершают укладку асфальта, устанавливают барьерное ограждение, создают откосы, проводят озеленение. **Министр транспорта** Республики Крым Сергей Карпов «В этом месте трасса уходит в объезд Феодосии и близлежащих населенных пунктов и идет в новом направлении. Это позволит избежать больших транспортных заторов, которые мы наблюдали в этом районе на протяжении всего курортного сезона в текущем году. После запуска движения по первой очереди в декабре этого года водителям будет обеспечен комфортный проезд по этому участку», – отметил **министр транспорта** Республики Тест на мобильность: Роскомнадзор оценил связь на трассе «Таврида» в Крыму По словам Сергея Карпова, готовность почти всех транспортных развязок первой очереди «Тавриды» на данный момент составляет более 80%. Исключение составляет развязка в селе Льговское Кировского района – один из самых масштабных трудоемких объектов на керченско-симферопольском отрезке дороги. Для возведения 16-метровой насыпи строителям пришлось выбрать, перевезти на грузовиках и уложить около одного миллиона кубометров земли. Готовность этой развязки со строящимся путепроводом сегодня составляет 65%. Глава **Минтранса** заверил, что к середине декабря этого года подрядчик обеспечит готовность объекта к запуску движения по двум из четырех полос путепровода. Работа на всех участках трассы ведется постоянно, рисков срыва сроков строительства магистрали, по словам министра, нет. Финансирование также осуществляется без сбоев «Проектом предусмотрено, что на первом пусковом комплексе трассы «Таврида», который запускается в декабре этого года, будет размещено 46 остановок общественного транспорта. Также будет оборудовано 23 наземных пешеходных перехода. Кроме того, трасса будет обеспечена необходимым количеством передвижных камер для фиксации нарушений правил дорожного движения. Это будут мобильные средства контроля. Стационарные камеры будут установлены после сдачи объекта в эксплуатацию в 2020 году», – добавил Карпов «Таврида» в Крыму Также в конце этого года на автоподходе к Крымскому мосту со стороны Керчи будет установлен стационарный пост весогабаритного контроля транспорта. Как отметил глава **Минтранса**, уже в следующем году в Крыму в рамках государственно-частного партнерства будет реализована программа по размещению мобильных весогабаритных постов по всей территории Республики. Предприятие «Крымавтодор» уже подготовило семь площадок под эти объекты. Проблемные участки Тем не менее, строительство главной автомагистрали полуострова проходит не без проблем. Одна из них – изъятие путем выкупа находящихся в частной собственности земельных участков, через которые пролегает трасса. Несколько таких участков, в частности, расположено в селе Приветное Кировского района. © РИА Новости Крым. Михаил Макеев Строительство трассы «Таврида» в Крыму Как пояснил Сергей Карпов, институт «Шельф», который по заказу Службы автомобильных дорог РК должен заниматься оценкой рыночной стоимости изымаемых участков и формированием соответствующих пакетов документов, еще не завершил эту работу. «В основном возмущение собственников этих участков вызывает то, что они получают недостоверную информацию о том, что и когда у них изымается. Идет постоянная корректировка, им обещают то одно, то другое, то третье. Вопрос до сих пор не решен, и даже нет распоряжения об изъятии этих земельных участков. Там имеется целый комплекс вопросов, которые нужно решать и заказчику, и подрядчику «, – констатировал министр. Овсянников рассказал о ходе строительства «Тавриды» в Севастополе Подрядчик пообещал завершить оценку стоимости участков до 13 ноября. Но никто не дает гарантий, что собственники согласятся с этой оценкой и что не придется обращаться по этому вопросу в суд. Однако подрядчик строительства «Тавриды» оказался готов к этим рискам. Специалисты заранее подготовили проект строительства 700-метровой дороги в объезд проблемных участков. «Риски анализировались с самого начала, поэтому был подготовлен проект. Если в ноябре вопрос по изъятию земельных участков не решится, подрядная организация приступит к строительству объезда, временно переключив на него движение транспорта по «Тавриде» до решения вопроса с изъятием данных земельных участков у частных собственников», – отметил Карпов. В целом в рамках первой очереди строительства трассы движение по временным объездным дорогам будет запущено на трех участках. Один из них находится в упомянутом выше селе Приветное, другой протяженностью 3,3 км – в селе Мазанка Симферопольского района. Также временная объездная дорога протяженностью 1,2 км построена в поселке Зуя под Белогорском, где была обнаружена древняя пещера. Общая протяженность временных объездных дорог на первой очереди «Тавриды» составит 5,2 км. Движение по трассе на этих участках будет запущено уже в 2019 году. На пропускной способности самой дороги это никак не скажется, заверил министр. Под строгим контролем Качество выполняемых при строительстве трассы работ находится под постоянным и строгим контролем специалистов, как со стороны заказчика, так и самого подрядчика. Под Белогорском построили еще один участок «Тавриды» «Специалисты осуществляют входной контроль всех поступающих материалов для производства асфальтобетонной смеси. Дальше по отработанной рецептуре это все подается в заводы, которые выпускают смесь. После укладки слоя, его стабилизации и уплотнения мы отбираем керны, проверяем толщину, сцепление с нижележащим слоем и характеристики самого асфальтобетона, определяем содержание воздушных пустот. Также выборочно берем пробы, чтобы в лаборатории проверить некоторые характеристики асфальтобетона», – рассказал РИА Новости Крым главный технолог строительного управления АО «ВАД» по Республике Крым Андрей Волков. По его словам, сегодня в Крыму работают пять заводов по производству асфальтобетонной смеси для «Тавриды». Из местных стройматериалов используется только щебень, который идет на устройство основания дорожного полотна. Остальные ингредиенты, которые используются при приготовлении асфальтобетонной смеси, завозятся с материка Где на трассе «Таврида» построят автовокзалы Состав асфальтобетонной смеси для «Тавриды» запроектирован по системе «Суперпейв» с учетом уникальных климатических условий Крыма. Высокое качество асфальтобетонных слоев достигается благодаря сочетанию наиболее полно отвечающего климатическим условиям битумного вяжущего, минерального компонента и модификатора. Чтобы минимизировать негативное влияние осадков на дорожное полотно на всем протяжении трассы сооружаются специальные водоотводы.

Строительство трассы «Таврида» в Крыму «Вся проезжая часть запроектирована с поперечными уклонами. Там где есть виражи, они односкатные, там, где основной ход и нет углов и поворотов – двускатные. Попадая на проезжую часть, влага максимально быстро уходит в сторону обочины. На обочинах устанавливается бортовой камень с поперечными водосбросными лотками. Это позволяет быстро собрать воду и увести ее за пределы дорожной конструкции. Соответственно, вода не попадает в земляное полотно и несущая способность всей дорожной конструкции не нарушается», – пояснил Волков. К

РИА Крым: <https://crimea.ria.ru/society/20181031/1115493171.html>

### ТАСС; 2018.10.31; ВТБ ВОЙДЕТ В РАБОЧУЮ ГРУППУ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ВОСТОЧНОГО СКОРОСТНОГО ДИАМЕТРА В ПЕТЕРБУРГЕ

Санкт-Петербург и Ленинградская область создадут совместную рабочую группу при участии банка ВТБ по строительству Восточного скоростного диаметра. Как сообщили в пресс-службе петербургской администрации, такое решение принято на совещании по реализации проекта в среду.

«По итогам совещания временно исполняющий обязанности губернатора Санкт-Петербурга [Александр Беглов] поручил создать рабочую группу по строительству Восточного скоростного диаметра, в которую войдут губернаторы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, а также представитель банка ВТБ», - говорится в сообщении пресс-службы.

Беглов на совещании в Смольном сказал о необходимости начать активную работу над проектом строительства Широтной магистрали скоростного движения с переходом через реку Неву в створе улиц Фаянсовой и Зольной, рассказали в петербургской администрации.

«У Петербурга имеется успешный опыт строительства таких объектов на принципах государственно-частного партнерства. В новом проекте мы должны использовать опыт строительства Западного скоростного диаметра (ЗСД) - от стадии проектирования до эксплуатации и финансово-экономической модели. Необходимо учесть все плюсы и минусы», - передает пресс-служба слова Беглова. Он сообщил, что обсудил этот проект с министром транспорта России Евгением **Дитрих**ом и нашел «понимание значимости этого проекта для города».

Губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко пообещал на совещании, что область выступит партнером проекта ВСД. «Восточный скоростной диаметр выйдет из центра Санкт-Петербурга в районы интенсивной застройки в Кудрово [город в Ленинградской области на границе с Петербургом] и разгрузит потоки как в городе, так и в области, оба региона заинтересованы в скорейшей реализации этого проекта», - процитировала Дрозденко пресс-служба областного правительства.

В пресс-службе правительства Ленинградской области пояснили, что ВСД будет выходить на перспективные дороги на Всеволожск и на трассу «Кола», что даст значительный транспортный поток по областной части. Участники совещания договорились о подготовке проектов планировки территорий для прокладки трассы.

Второй диаметр

Магистраль скоростного движения в обход центра Санкт-Петербурга с переходом через Неву будет начинаться от Западного скоростного диаметра и подключится к КАД в районе Кудрово, на ней предусмотрено строительство десять транспортных развязок. Общая протяженность трассы составит 27,4 км, в том числе 14,2 км по территории Санкт-Петербурга и 8,2 км - по территории Ленинградской области. Расчетная скорость движения составляет 120 км/ч. Ориентировочный срок начала строительства - август-сентябрь 2019 года, завершение строительства - 2024 год.

<https://tass.ru/ekonomika/5743691>

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.31; СТРОИТЕЛЬСТВО ПЯТОГО УЧАСТКА ЦКАД ЗАВЕРШЕНО НА 70% - «АВТОДОР»

Строительство пятого пускового комплекса ЦКАД завершено на 70%, говорится в сообщении ГК «Автодор».

«К настоящему моменту объем выполненных работ на всем протяжении пути этого участка составляет около 70%. В высокой степени готовности находятся участки в Наро-Фоминском, Одинцовском, Солнечногорском и Истринском районах Московской области. На многих отрезках здесь дорога полностью отреконструирована, уложена под асфальт, расширена до четырёх полос», – говорится в сообщении.

Активные работы ведутся и по возведению искусственных сооружений – мостов, путепроводов, эстакад и пешеходных переходов, их общая готовность также оценивается на уровне 70-80%.

Строительство ЦКАД началось в 2014 году. Трасса протяженностью 530 километров пройдет по территории новой Москвы и Подмосковья приблизительно в 50 километрах от МКАД, параллельно Малому (А107, «Малая бетонка») и Большому (А108, «Большая бетонка») кольцам. Наибольшие сложности у «Автодора» возникли с четвертым участком ЦКАД - концессионер лишь в конце апреля этого года получил разрешение на строительство объекта. Это связано не в последнюю очередь с нестабильной структурой концессионера – состав участников в ней менялся дважды.

По состоянию на 9 октября «Автодор» сообщал, что третий участок ЦКАД готов на четверть.

Президент РФ Владимир Путин 15 октября поручил Генпрокуратуре, Следственному комитету и Счетной палате провести до 15 января 2019 года проверку соблюдения интересов России при заключении и выполнении госконтрактов и обоснованности увеличения стоимости строительства ЦКАД. Также было поручено создать оперативный штаб по строительству ЦКАДа, в функции которого должен войти еженедельный мониторинг хода выполнения работ по проекту.

### РИА НОВОСТИ КРЫМ; 2018.10.31; МУНИЦИПАЛИТЕТЫ КРЫМА ПОЛУЧАТ 630 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ В 2019 ГОДУ

В следующем году города и районы Крыма получат субсидию в размере 630 миллионов рублей на ремонт улично-дорожной сети. Об этом РИА Новости Крым сообщил **министр транспорта** Республики Сергей Карпов. © Фото: пресс-служба ГУП «Крымавтодор» Решить проблемы до: в Крыму пересмотрят подготовку к ремонту дорог «Всем муниципальным образованиям предложено подготовить проекты ремонтов улиц, выходить на **министерство транспорта** и защищать свои проекты с точки зрения выделения субсидии. Распределение данной субсидии будет осуществляться по процентному соотношению протяженности дорог в районе или городе к общей сумме субсидии и при наличии проектов, которые пройдут защиту в **Минтрансе**», – рассказал Карпов. Кроме того, отметил он, в Крыму будет реализован национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКД) за счет средств дорожного фонда и из софинансирования федерального бюджета. «В рамках программы БКД будут производиться ремонтные работы на дорогах симферопольской агломерации, которая включает Симферополь и Симферопольский район», – добавил Карпов.

РИА Крым: <https://crimea.ria.ru/dorogy/20181031/1115496076.html>

### ОНФ.РУ; 2018.10.31; ОНФ ВЫЯВИЛ В РЕГИОНАХ 362 УЧАСТКА ДОРОГ И ПУТЕПРОВОДОВ, КОТОРЫЕ РАЗРУШИЛИ БОЛЬШЕГРУЗЫ

Народный фронт выявил 362 участка дорог, которые, по мнению граждан, разрушили большегрузы. Информацию о перегруженных дорогах и искусственных сооружениях ОНФ направит в **Минтранс**, **Ространснадзор** и региональные дорожные структуры. В скором времени на ресурсе Общероссийского народного фронта «Карта убитых дорог» появится отдельная кнопка для заявок по перегруженным мостам и дорогам.

«Мы провели мониторинг участков дорог, которые граждане добавили на нашу карту и указали на разрушения из-за передвижения большегрузов. Таких участков оказалось 362. К слову, на карту попала и дорога в Приморье, где недавно обрушился мост через реку Осиновка, в результате чего погибли люди», – сообщил эксперт проекта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог» Дмитрий Цопов.

Напомним, в начале октября 2018 г. в городе Свободный Амурской области на железную дорогу обрушился путепровод. В Приморском крае 26 октября рухнул мост под грузовиком. По предварительным данным, фура в полтора раза превысила допустимую нагрузку на мост. При падении прицеп тягача откатился назад, защемив легковой автомобиль, который ехал сзади. Погибли женщина и ребенок. И это лишь самые резонансные из последних случаев. Трагедии происходят на фоне отсутствия четкой системы весогабаритного контроля на дорогах. Есть случаи, когда при норме в 40 т по участку пытается проехать нарушитель весом в 120 т.

Пользователи ресурса ОНФ «Карта убитых дорог» сообщают о местах, перегруженных тяжеловесами. Большинство перегруженных дорог граждане отметили в Смоленской (26), Московской (21) и Ростовской (13) областях. По 12 добавленных на карту участков находятся в Алтайском крае и Республике Башкортостан, по 10 – в Краснодарском крае, Ленинградской и Орловской областях. Также, судя по карте, перегруженные дороги есть в Республике Крым, Амурской, **Иванов**ской, Новгородской, Рязанской, Саратовской, Тверской и Тульской областях, а также Хабаровском крае. В этих регионах добавлены от 7 до 9 участков, разрушаемых большегрузами.

В топ-10 перегруженных дорог, составленный по результатам голосования на сайте проекта ОНФ «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог», вошли: улица Абрикосовая в Ейске (1919 голосов), улица Александра Невского (298 голосов) и улица Натальи Ковшовой (289) в Уфе, улица Комсомольская в Кирове (179), участок дороги Ольша – Велиж в районе деревни Бабны в Смоленской области (178), развязка на пересечении дорог М-4 и А-260 в Ростовской области (177), дорога Белый Яр – Краснополье в Республике Хакасия (175), улица 1-я Промышленная в Сыктывкаре (166), Большой Александровский проезд в Саратове (138) и дорога в поселке Нижнесакмарский в Оренбургской области (135).

«Многие пользователи карты отмечают, что водители большегрузной техники не обращают внимания на дорожные знаки, сезонные ограничения или пытаются сэкономить, объезжая платные дороги. Еще одна сложная ситуация связана с городской застройкой. Фуры подвозят стройматериалы, разбивают городские улицы. А потом дорогу восстанавливают за счет бюджета, а не застройщика. То есть во всех этих случаях техника весом в десятки тонн передвигается по дорогам, не предназначенным для этого», – подчеркнул Дмитрий Цопов.

Он сообщил, что Народный фронт продолжит сбор и анализ информации о перегруженных дорогах и искусственных сооружениях, а также будет передавать эти сведения в **Минтранс**, **Ространснадзор** и региональные дорожные структуры. Также эксперты ОНФ планируют дополнить интерфейс «Карты убитых дорог» специальной кнопкой для заявок по перегруженным мостам и дорогам.

«Любой пользователь, который видит постоянное и бесконтрольное движение грузовой техники по тому или иному участку дороги, может отметить его на карте. Мы передадим эти данные в соответствующие ведомства. Только общими усилиями можно упорядочить движение тяжелых грузовиков. В противном случае они по-прежнему будут разрушать дороги и мосты, даже новые и только что отремонтированные», – резюмировал Цопов.

Напомним, что после обрушения путепровода на железную дорогу в Амурской области ОНФ провел мониторинг таких сооружений, добавленных на «Карту убитых дорог». Эксперты выявили объекты в самом плохом техническом состоянии. В список попали 14 искусственных сооружений. Среди них те, которые находятся на пути следования скоростных поездов «Сапсан» Москва – Санкт-Петербург и «Стриж» Москва – Нижний Новгород. Народный фронт направил обращение министру транспорта РФ с просьбой поручить оценить техническое состояние путепроводов и обеспечить безопасность граждан. Также ОНФ попросил выяснить принадлежность путепроводов и то, какие меры принимают владельцы по их содержанию в нормативном состоянии.

<https://onf.ru/2018/10/31/onf-vyyavil-v-regionah-362-uchastka-dorog-i-puteprovodov-kotorye-razrushili-bolshegruzy/>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.31; ЧИСЛО АВАРИЙ С ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ В ПОДМОСКОВЬЕ СНИЗИЛОСЬ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ НА 10%

Подмосковный главк МВД зарегистрировал за 9 месяцев этого года 262 ДТП с участием пассажирского транспорта, это на 10% меньше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сообщили РИА Новости в пресс-службе управления.

«По статистике аварийности на территории Московской области за 9 месяцев текущего года отмечается положительная тенденция к сокращению аварийности с участием пассажирского транспорта, в частности за истекший период зарегистрировано 262 ДТП, что на 10% меньше, чем за аналогичный период прошлого года», – сказал собеседник агентства.

По его словам, в авариях погибли 36 человек, что на 28% меньше аналогичного периода прошлого года, 471 человек получили травмы.

«Анализ причин аварий свидетельствует о наличии в большинстве случаев человеческого фактора, как со стороны водителей – несоблюдение установленной скорости, режима труда и отдыха, так и со стороны должностных лиц перевозчиков – невыполнение обязанностей по контролю за техническим состоянием автобусов и предрейсовому медицинскому осмотру», – сказал собеседник агентства.

Сотрудники ГИББД привлекли к административной ответственности более 139,7 тысячи водителей, 980 должностных лиц автопредприятий, более 20 компаний, которые занимаются организациями перевозок. В Подмосковье также выявлены более 13 тысяч неисправных автобусов.

Всего по России количество ДТП с участием автобусов выросло на 1,5%, до 7794 случаев. Всего погибли более 500 человек и ранены более 11,5 тысячи человек.

### ТАСС; 2018.10.31; ОКОЛО 140 ТЫС. ВОДИТЕЛЕЙ АВТОБУСОВ ПРИВЛЕЧЕНО К ОТВЕТСТВЕННОСТИ В 2018 ГОДУ В ПОДМОСКОВЬЕ

Подмосковная полиция привлекла к административной ответственности около 140 тыс. недобросовестных водителей пассажирского транспорта и выявила более 13 тыс. неисправных автобусов. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе ГУ МВД по Московской области.

«По результатам надзорных мероприятий в текущем году сотрудниками Госавтоинспекции Московской области привлечены к административной ответственности более 139,7 тыс. водителей, 980 должностных лиц автопредприятий, более 20 юридических лиц - организаторов перевозок. Выявлено более 13 тыс. неисправных автобусов, в том числе 101 с неисправной рулевой или тормозной системой, 418 - с незаконно внесенными изменениями в конструкции транспортных средств», - сказал собеседник агентства.

Он также отметил, что по статистике аварийности на территории Московской области за 9 месяцев отмечается положительная тенденция к сокращению аварийности с участием пассажирского транспорта, в частности за это время зарегистрировано 262 ДТП, что на 10% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. В них погибли 36 человек и 471 получили различные травмы.

«При этом на территории Российской Федерации отмечается негативная тенденция в виде роста дорожно-транспортных происшествий с участием автобусов на 1,5%, в которых погибли более 500 человек и ранены более 11,5 тыс. человек. Анализ причин их совершения свидетельствует о наличии в большинстве случаев человеческого фактора как со стороны водителей, так и со стороны перевозчиков», - подчеркнули в пресс-службе подмосковной полиции.

<https://tass.ru/obschestvo/5741334>

### ТАСС; 2018.10.31; ВРИО ГЛАВЫ ПРИМОРСКОГО КРАЯ ПРЕДЛОЖИЛ РАБОТАТЬ НАД ВОССТАНОВЛЕНИЕМ ДОРОГ КРУГЛОСУТОЧНО

Врио губернатора Приморского края Олег Кожемяко предложил сделать работу по восстановлению дорог в регионе круглосуточной. Об этом сообщила в среду пресс-служба краевой администрации по итогам совещания с руководством департамента дорожного хозяйства.

«У нас работы должны пройти в 15 районах - от Пограничного до Пожарского. До настоящего времени сметы не проверены и соответственно не заключены госконтракты на выполнение аварийно-восстановительных работ <...> Организуйте работу 24 часа в сутки. Утвердите контракты и дайте деньги, чтобы люди работали», - цитирует пресс-служба Кожемяко.

Он добавил, что привлечет к контролю за дорожными работами общественных помощников. По данным пресс-службы, после ЧС из-за августовских ливней департамент транспорта и дорожного хозяйства подготовил сметные расчеты по ликвидации последствий наводнения на общую сумму 590 млн рублей, однако сметы до сих пор не были утверждены.

Ранее Кожемяко дал поручение выделить муниципалитетам края более 60 млн рублей на борьбу с гололедом и аварийный ремонт дорог. Чтобы получить деньги, муниципалитеты должны вовремя подать соответствующую заявку.

<https://tass.ru/v-strane/5740166>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.31; ЗАМПРЕД ПРАВИТЕЛЬСТВА МАГАДАНСКОЙ ОБЛАСТИ Д.КОСОВ: «38 МЛРД РУБЛЕЙ ТРЕБУЕТСЯ НА ПРИВЕДЕНИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ В СООТВЕТСТВИЕ С НОРМАТИВАМИ».

Экс-глава холдинга АО «Станкопром» Дмитрий Косов занял должность заместителя председателя правительства Магаданской области. Он будет курировать вопросы дорожного хозяйства, транспорта, связи, природных ресурсов и экологии. О проблемах и перспективах каждой отрасли Дмитрий Косов рассказал в интервью агентству «Интерфакс - Дальний Восток».

- Дмитрий Евгеньевич, сколько сейчас требуется средств, чтобы привести дороги регионального и межмуниципального значения в порядок и есть ли перспективный план работы, рассчитанный на несколько лет?

- Основная сумма, которая требуется на приведение межрегиональных и межмуниципальных дорог в соответствие с нормативами - около 38 млрд рублей. Соответственно, план уже разработан, он отправлен в **Минтранс** России для утверждения. Этот план рассчитан на 6 лет, начиная с 2019 года по 2024 год.

- На какую поддержку и в рамках каких программ может рассчитывать Магаданская область в сфере ремонта и реконструкции дорог?

- Магаданская область может рассчитывать на поддержку из федерального бюджета в виде субсидий и в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы». Кроме того, план мероприятий включен в национальный проект «Безопасные и качественные дороги».

- Проектирование - одна из наиболее сложных задач. Каким образом будут отобраны проектные организации?

- В сфере проектно-сметной документации проектные организации будут отбираться на основании 44 федерального закона. Все необходимые требования будут соблюдены.

- Получается, в рамках 44 федерального закона любая подрядная организация может принимать участие?

- Абсолютно верно. Да, любая компания, а их немалое количество представлено на территории Российской Федерации, может выйти в Магаданскую область. Единственное, что, на аукцион выставят техническое задание, в котором будут прописаны жесткие условия для выполнения всех мероприятий. Это включает и климатические особенности региона. По закону мы не имеем права требовать с организаций предоставление информации об опыте работы именно в труднодоступных местностях или в условиях Крайнего Севера. В техническом задании вся эта информация прописана. То есть, если компания выходит на конкурс, но она не соответствует требованиям, которые указаны в техническом задании, безусловно, она не будет работать на территории Магаданской области.

- Аналогичные требования будут представлены и к непосредственным исполнителям работ, то есть к подрядчикам?

- Безусловно, будут те же требования, потому что не только проект важен, но и важно его качественное и своевременное исполнение.

### ТАСС; 2018.10.31; ОСНОВАТЕЛЬ GETT: ТАКСИ МОГУТ СТАТЬ ПОЛНОСТЬЮ БЕСПИЛОТНЫМИ ЧЕРЕЗ 20 ЛЕТ

Беспилотные автомобили, по мнению экспертов, будут широко использоваться в такси через 10 лет, а через 20 лет такси могут стать полностью беспилотными. Такое мнение выразил в интервью ТАСС основатель и глава Gett Дэйв Вайсэр.

«Через 5 лет появятся первые беспилотные такси, через 10 лет их будет много. Но это по-прежнему будет микс, не везде беспилотники будут разрешены. Я считаю, что профессия водителя будет актуальна еще минимум 20 лет. После этого такси уже будет 100% беспилотными», - сказал он.

Вайсэр отметил, что точный срок начала использования беспилотных автомобилей в такси назвать сложно - слишком много факторов на это влияет. «Консенсус-прогноз экспертов по срокам начала коммерческого использования беспилотников - 5-7 лет, а через 10 лет половина всех продаваемых автомобилей будут беспилотными», - уточнил он.

По словам основателя Gett, компания рассчитывает одной из первых запустить в РФ беспилотные такси в полноценную коммерческую эксплуатацию. «Я уверен, что благодаря нашему партнерству с Volkswagen мы будем одними из первых в России, кто запустит беспилотники в коммерческую эксплуатацию», - отметил он, напомнив о словах премьер- министра РФ Дмитрия Медведева на Международном юридическом форуме о том, что Россия будет одной из передовых стран, которая подготовит законодательную базу для внедрения беспилотников.

Работа Gett по беспилотным автомобилям тесно связана с планами инвестора компании - производителем автомобилей Volkswagen (стал одним из крупных инвесторов Gett в 2016 году, инвестировав $300 млн), рассказал Вайсэр. В рамках этого партнерства Gett занимается технологией и построением маркетплейса, а Volkswagen развивает беспилотники, уточнил он.

«Мы верим, что наш стратегический партнер разработает самую лучшую и качественную технологию беспилотников, которую можно будет масштабировать. <...> Volkswagen говорили, что первые беспилотники появятся в их системе и в системе Gett. У нас есть возможность запустить их беспилотники первыми на тех территориях, где мы работаем. Это позволяет нам не тратить деньги на автономные машины, а сфокусироваться на качестве нашего основного бизнеса», - резюмировал он.

<https://tass.ru/ekonomika/5740630>

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.01; В ПРИМОРЬЕ ПЯТЬ ЧЕЛОВЕК ПОСТРАДАЛИ ПРИ СЪЕЗДЕ МИКРОАВТОБУСА В КЮВЕТ

Микроавтобус съехал в кювет на трассе Артём – Находка – Порт Восточный в Приморье, пострадали пять его пассажиров, в том числе три подростка, сообщает региональное управление МВД.

«В дежурную часть межмуниципального отдела МВД России по ЗАТО Фокино поступило сообщение о съезде в кювет автомашины Ford. Травмированы пять человек», – говорится в сообщении.

Травмы получили мальчик 15 лет, девочки 15 и 16 лет, 18-летняя женщина и 26-летний мужчина.

«По предварительным данным, 48-летний водитель автомашины Ford не справился с управлением, пересек полосу встречного движения, после чего съехал с проезжей части в кювет», – сообщает МВД.

Водитель не пострадал. На момент ДТП его стаж вождения составил 21 год, в течение года мужчину неоднократно привлекали к административной ответственности за нарушения правил дорожного движения.

По данным полиции, водитель был трезв. ДТП произошло в светлое время суток, асфальт – сухой, без видимых повреждений.

Проводится административное расследование.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.31; ЧИСЛО ПОСТРАДАВШИХ В ДТП С АВТОБУСОМ И ГРУЗОВИКОМ В ИВАНОВСКОЙ ОБЛАСТИ ВОЗРОСЛО ДО 10

Число пострадавших при столкновении автобуса с грузовой автомашиной в **Иванов**ской области возросло до 10 человек, сообщили РИА Новости в пресс-службе МЧС РФ.

Ранее сообщалось о пять пострадавших.

«По данным медицины катастроф, пострадали 10 человек», – сказал собеседник агентства.

Ранее в МЧС сообщили, что в городе Тейково на улице Шоссейная столкнулись автобус и грузовой автомобиль. Всего в автобусе находились 33 человека, включая водителя.

### РБК; АЛЕКСАНДР ШОХИН; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2018.11.01; В ИНВЕСТПРОГРАММУ РЖД ПОДКИНУТ УГЛЯ

Глава РСПП предложил альтернативу экспортной надбавке к железнодорожным тарифам

Глава РСПП Александр Шохин предложил вместо продления тарифной надбавки РЖД для экспортеров привлечь их к финансированию инвестпрограммы монополии. Угольщики на это согласны, говорят источники РБК

На совещании под председательством премьера Дмитрия Медведева, посвященном долгосрочной инвестпрограмме РЖД, которое состоялось 29 октября на станции Бекасово-Сортировочное, глава РСПП Александр Шохин предложил вместо продления экспортной надбавки к тарифам РЖД (8%) до 2024 года привлечь экспортеров к финансированию этой инвестпрограммы. Об этом Шохин рассказал РБК.

«На совещании не все предложения участников совпадали. Но мы сошлись на том, что долгосрочные тарифы – это достижение последних лет и нельзя допустить, чтобы транспортная составляющая в цене товара возросла. Мы договорились в течение месяца прийти к решению», – сказал Шохин. Консенсус должен быть достигнут до утверждения проекта долгосрочной программы развития РЖД (ее объем составит около 10 трлн руб. на ближайшие семь лет). Будут рассмотрены предложения РЖД по надбавкам и альтернатива им, пояснил глава РСПП. В качестве альтернативы он назвал участие экспортеров в инвестпрограмме РЖД.

Пока не обсуждались конкретные проекты, к финансированию которых могут привлечь экспортеров, но в целом с идеей Шохина согласны основные грузоотправители, сообщил РБК источник, близкий к крупной угольной компании. На уголь приходится более трети грузооборота РЖД, и угольщики отчаянно сопротивлялись предложению монополии продлить экспортную надбавку до 2024 года (сейчас она действует до конца 2018 года). Иначе компаниям придется резко сократить инвестиции, рассказал собеседник РБК.

В конце августа на президентской комиссии по топливно-энергетическому комплексу обсуждалось, что угольщики и РЖД должны инвестировать в добычу и инфраструктуру 1,5–2 трлн руб. в течение шести лет для увеличения экспорта. А вице-премьер Дмитрий Козак предложил привлечь президента ассоциации предприятий черной металлургии «Русская сталь», совладельца НЛМК Владимира Лисина к подготовке предложений «по развитию железнодорожной инфраструктуры общего пользования <...> в целях синхронизации инвестиционной программы РЖД с инвестиционными программами металлургических компаний». Но Лисин тогда сказал, что РЖД должны сами оплатить расширение инфраструктуры, необходимое металлургам.

Глава «INFOLine-Аналитики» Михаил Бурмистров считает идею привлечь экспортеров к финансированию инвестпроектов РЖД, которые обеспечивают повышение качества их транспортного обслуживания, здравой, однако он сомневается в ее скором воплощении в жизнь из-за отсутствия нормативной базы. К тому же она подходит не для всех крупных грузоотправителей, оговаривается эксперт. «Это, по сути, логичное продолжение плана помощника президента Андрея Белоусова: для многих грузоотправителей расширение железнодорожной инфраструктуры для увеличения отгрузки – насущный вопрос. Но на сегодняшний день нет четких механизмов возврата вложенных средств через тариф, возможностей предоставить приоритетный доступ к инфраструктуре и контроля за расходами», – отмечает Бурмистров.

«Пока угольщики технически справятся с надбавками, потому что цены на уголь высокие. Но это не навсегда, отрасль цикличная. А повышать сейчас тарифы, ориентируясь на хорошую конъюнктуру, – это опасная тенденция, учитывая хотя бы, что тарифы портов не дешевеют и привязаны к доллару», – предупреждает директор группы корпоративных рейтингов АКРА Максим Худалов. При этом, напоминает он, угольщики – это 30% грузовой базы РЖД, и в случае кризиса на рынке угля удар придется и по РЖД, взвинтившим тарифы».

Федеральная антимонопольная служба (ФАС), которая устанавливает тарифы, в том числе для РЖД, не получала предложения РСПП, но прорабатываются механизмы финансирования инвестпроектов, не покрываемых среднесетевым тарифом – договорной инвестиционный тариф на определенный строящийся или реконструируемый участок железнодорожной инфраструктуры, передал РБК через пресс-службу замруководителя службы Александр Редько. Кроме того, прорабатывается вариант поэтапной отмены скидок, которые предоставлялись в годы незагруженной инфраструктуры, на дальние расстояния – по мере осуществления инвестиций в расширение инфраструктуры под растущие объемы экспортных перевозок, добавил он.

Представитель РЖД отказался от комментариев.

Министр энергетики Александр Новак на прошлой неделе написал письмо вице-премьеру **Максиму Акимову**, в котором раскритиковал инициативу РЖД продлить действие экспортной надбавки (у РБК есть копия письма). Он предупредил о рисках для выполнения уже запущенных или запланированных инвестпроектов экспортеров. Сохранение такой надбавки снизит возможности компаний по привлечению средств на финансовом рынке, которые и так уже ограничены из-за западных санкций.

Приказ ФАС от 13 июля 2018 года отменил экспортную надбавку РЖД с 2019 года и установил надбавки на капитальный ремонт (2% до 2025 года) и на компенсацию расходов РЖД, связанных с корректировкой налогового законодательства (1,5% до 2021 года). Но в начале октября гендиректор РЖД Олег Белозеров заявил, что монополия предлагает продлить надбавку в 8% на экспортные перевозки. Как сообщала газета «Коммерсантъ», РЖД обнаружили в финансовой модели брешь на 2 трлн руб., и около 300 млрд руб. дефицита монополия решила покрыть за счет грузовых тарифов.

В новом проекте тарифного приказа надбавку планируется сохранить, обнулив ее лишь для алюминия и нефтепродуктов (сейчас от нее освобождены только производители энергетического угля). Крупнейшему клиенту РЖД – угольной компании СУЭК Андрея Мельниченко (в 2017 году объем перевозок составил 84 млн т) – экспортная надбавка в 8% грозит дополнительными затратами в 27 млрд руб. в 2019–2024 годах, писал «Коммерсантъ». Представитель СУЭК отказался от комментариев.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2018/10/31/5bd738d09a794768d2727ffc>

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2018.11.01; «РОСТЕХ» ПРОВЕЛ ИННОВАГОНЫ ЧЕРЕЗ ПРАВИТЕЛЬСТВО; ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ СОГЛАСИЛСЯ СОХРАНИТЬ ДЛЯ НИХ ТАРИФНЫЕ ЛЬГОТЫ

Как выяснил “Ъ”, государство сохранит тарифные льготы на 8 млрд руб. в год для более грузоподъемных инновационных вагонов: премьер Дмитрий Медведев согласился с предложением контролирующего Уралвагонзавод «Ростеха». Вопрос об отмене скидок возник, когда ОАО РЖД начало искать средства для покрытия дефицита финансирования. ФАС предлагала отменить все льготы. Но в итоге монополия лишь соберет 60–70 млрд руб. с владельцев всех типов полувагонов, повысив им оплату за порожний пробег.

Дискуссия о судьбе тарифных льгот, по которым порожний пробег инновационных вагонов (с нагрузкой 25 тонн на ось) обходится на 11–27% дешевле, чем у типового парка, завершилась победой вагоностроителей. “Ъ” удалось ознакомиться с письмом главы «Ростеха» (владеет выпускающим инновагоны Уралвагонзаводом, УВЗ) Сергея Чемезова Дмитрию Медведеву от 26 октября с просьбой сохранить скидку.

ФАС с 2015 года пытается отменить ее и возобновила усилия на фоне дискуссии о финансировании долгосрочной программы развития (ДПР) ОАО РЖД до 2025 года. Отмена льгот принесла бы монополии 8 млрд руб. в год. Но для УВЗ, пишет Сергей Чемезов, это приведет к потере заказов на 20 млрд руб. в год, сокращению более 5 тыс. человек, «утрате компетенций» и неисполнению поручений президента. Премьер поставил резолюцию «согласен». В «Ростехе» подтвердили подлинность письма. В аппарате премьера от комментариев отказались. Источник в аппарате правительства подтвердил, что письмо есть.

Скидка на порожний пробег введена как компенсация меньшего воздействия инновагонов на пути. В 2013 году ОАО РЖД признало воздействие ряда таких моделей Тихвинского вагоностроительного завода ОВК более щадящим, чем у типового парка, и им оформили скидку к тарифу. В 2014 году льготы получил УВЗ, в 2017 году – «Алтайвагон». Но ФАС в 2015 году оспорила скидки, а в интервью “Ъ” 25 сентября глава службы Игорь Артемьев подчеркивал, что не верит в непредвзятость испытаний, и требовал независимой экспертизы. В ФАС не пояснили, собирается ли служба настаивать на своем.

Дискуссия об отмене льготы возобновилась после того, как ОАО РЖД решило собрать для ДПР еще 60–70 млрд руб. за счет платы за порожний пробег: предлагалось либо повышение тарифа для всех, либо отмена скидок для инновагонов. В правительстве склонялись к повышению платы для всех (см. “Ъ” от 30 октября). Союз операторов железнодорожного транспорта писал премьеру, что льготы для инновагонов выгодны угольным экспортерам, но доходная ставка ОАО РЖД от таких перевозок в 2,5 раза ниже средней себестоимости перевозки, а потери компании на фоне роста иннопарка дойдут до 15–18 млрд руб. в год. Объединение вагоностроителей, напротив, доказывало, что за счет повышенной грузоподъемности инновагоны в этом году добавят к экспорту 13 млн тонн, что эквивалентно экономии вложений в пропускную способность дорог в 107 млрд руб. Источник “Ъ” в аппарате правительства говорит, что «поручено выработать согласованные решения по всем тарифам, в том числе и на порожний пробег».

К концу 2025 года накопленный экономический эффект от эксплуатации инновагонов (25 тонн на ось) превысит 1 трлн руб., подсчитало INFOline (исследование есть у “Ъ”), а в 2013–2018 годах этот эффект уже превысил 130 млрд руб. за счет вывоза 29 млн тонн дополнительных грузов в условиях инфраструктурных ограничений. К позитивным эффектам исследование относит и рост надежности сети за счет увеличенного межремонтного пробега, снижение затрат на инфраструктуру (7,5 млрд руб. в 2017 году) и дополнительную тарифную выручку ОАО РЖД. Инновагоны позволили увеличить экспорт угля в 2017 году на 9 млн тонн, что принесло в виде налогов более 1,6 млрд руб., а угольщики экономили на маршрутах из Кузбасса на Дальний Восток в среднем до 200 руб. на тонну.

«ФАС может инициировать повторную экспертизу, но уже проведенные исследования подтверждают готовность сети к тяжеловесному движению»,– полагает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. В то же время 18 октября ИПЕМ сообщал, что, согласно опросу в сегменте горно-металлургических грузов, 89% компаний не видят необходимости в вагонах повышенной грузоподъемности. Глава группы корпоративных рейтингов АКРА Максим Худалов отмечает, что эффект от инновагонов особенно заметен на узких участках инфраструктуры, а также там, где погрузочные станции не могут принимать длинные составы. Но, уточняет эксперт, целесообразность инновагонов зависит от их цены, а она «неоправданно высока».

<https://www.kommersant.ru/doc/3786837>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.31; РЖД ВОССТАНОВИЛИ ДВИЖЕНИЕ ПО ВТОРОМУ ПУТИ НА ПОСТРАДАВШЕМ ОТ НАВОДНЕНИЯ УЧАСТКЕ НА КУБАНИ

РЖД восстановили движение поездов по второму пути на пострадавшем от наводнения участке в Краснодарском крае, сообщает компания.

«Железнодорожники продолжают восстановление инфраструктуры, пострадавшей от наводнения на сочинском побережье Краснодарского края. 31 октября в 07.56 открыто движение поездов по второму пути на перегоне Туапсе – Греческий», – говорится в сообщении.

Кроме того, завершаются ремонтные работы по первому пути: идет восстановление электрификации, устройств управления движением, добавляют в компании. В настоящее время поезда курсируют по графику. Железнодорожники предпринимают все меры для того, чтобы в кратчайшие сроки устранить все последствия непогоды, отмечается в сообщении.

Ранее, 26 октября, был восстановлен железнодорожный мост на перегоне Шепси – Водопадный, после чего было открыто движение поездов по одному пути. Уже в субботу, 27 октября, движение пассажирских поездов на пострадавшем участке было восстановлено. Кроме того, на побережье пропускаются грузовые поезда с товарами первой необходимости и топливом.

Из-за дождей на прошлой неделе в Туапсинском и Апшеронском районах, а также в Сочи произошли подтопления. По данным ГУ МЧС по региону, в 29 населенных пунктах подтопило 2365 жилых домов, погибли шесть человек, пострадали 60, неизвестна судьба двух человек. Из-за размыва путей были задержаны или отменены десятки поездов.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.31; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ НАЦЕЛЕНО ЦЕЛИКОМ ПРОДАВАТЬ ПРИНАДЛЕЖАЩУЮ РЖД ДОЛЮ В «ТРАНСКОНТЕЙНЕРЕ»

Правительство РФ нацелено продавать сразу весь пакет ПАО «Трансконтейнер» (MOEX: TRCN), принадлежащий ОАО «Российские железные дороги», не дробя его.

«Позиция наша не изменилась, и она очевидна: мы будем добиваться открытой и прозрачной аукционной продажи пакета целиком», - заявил вице-премьер РФ **Максим Акимов** журналистам в среду. В последнее время в железнодорожной отрасли обсуждается вариант, при котором будут проданы только 25% акций оператора из пакета, принадлежащего РЖД.

Вице-премьер назвал эту информацию «неправдой». «Вариант «25%» не рассматриваем, несмотря на консолидацию пакета (на ж/д рынке есть мнение о том, что структуры Романа Абрамовича и Александра Абрамова приобретут в дополнение к своим 24,5% акций «Трансконтейнера» и проданные ВТБ (MOEX: VTBR) группой FESCO 24,84% оператора: банк заключил форвардный контракт со сторонним инвестором, но его не называет - ИФ)», - сказал он.

При этом А.**Акимов** отметил, что, «если предложение о продаже будет поддержано после доклада руководству страны», стоит ожидать продажи 50% + 2 акций «Трансконтейнера» «целиком, максимально конкурентным способом с минимальным объемом ограничений, максимально прозрачным образом».

В сентябре глава Федеральной антимонопольной службы РФ Игорь Артемьев заявлял, что выступает за «серьезные инвестиционные условия» для покупателей контрольного пакета акций «Трансконтейнера». «Мы за приватизацию (актива - ИФ). Но она должна проходить так, чтобы были инвестиции и рост контейнерных перевозок. То есть приватизация, чтобы остаться там, где есть, мне кажется странной, тем более при нынешних ценах на рынке», - говорил он в интервью «Коммерсанту».

«Я не буду подсказывать Минэкономразвития, но думаю, там должна быть приватизация с серьезными инвестиционными условиями. Когда государство отдает очень важный актив по низкой цене, должны вкладываться миллиарды долларов в развитие инфраструктуры контейнерных перевозок в РФ. Иначе нельзя даже подпускать никого к этому активу», - подчеркивал глава ФАС.

«Трансконтейнер» владеет и управляет примерно 70 тыс. крупнотоннажных контейнеров, более 25 тыс. вагонов-платформ для их перевозки, имеет сеть терминалов в РФ (на 42 станциях) и в Словакии, также ему принадлежит 50% акций АО «Кедентранссервис» (с 19 ж/д терминалами в Казахстане) и доли в «дочках» и совместных предприятиях в различных странах. Контрольный пакет принадлежит АО «Объединенная транспортно-логистическая компания» (99,84% - у РЖД). Еще 24,84% акций оператора владеет банк ВТБ. 24,5% - у ООО «Енисей Капитал» А.Абрамова и Р.Абрамовича.

### ТАСС; 2018.10.31; ВАГОНОСТРОИТЕЛИ ПРОСЯТ РАСШИРИТЬ ПЕРЕЧЕНЬ ВАГОНОВ С ПОНИЖЕННЫМ ТАРИФОМ НА ПОРОЖНИЙ ПРОБЕГ

Союз производителей и пользователей железнодорожного подвижного состава «Объединение вагоностроителей» предлагает расширить перечень инновационных вагонов с отдельным тарифом на порожний пробег. Просьба дать поручение причастным ведомствам (ФАС, **Минтранс**, МЭР и Минпромторг) о рассмотрении этого вопроса содержится в письме вагоностроителей премьер-министру РФ Дмитрию Медведеву (копия имеется в распоряжении ТАСС).

В частности, союз просит дать поручения «по сохранению действующих отдельных тарифных схем для инновационных грузовых вагонов и их расширению на другие модели вагонов с улучшенными техническими характеристиками, эксплуатация которых на грузонапряженных направлениях российских железных дорог будет способствовать реализации майских указов президента Российской Федерации по увеличению пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей».

По мнению вагоностроителей, владельцы старого парка грузовых вагонов инициируют попытки дискредитации положительных эффектов от применения грузовых инновационных вагонов на сети российских железных дорог, в то время как по результатам 2017 года фактическое снижение прямых эксплуатационных затрат ОАО «РЖД» от использования парка инновационных полувагонов на сети составило более 7 млрд рублей. Кроме снижения эксплуатационных затрат, инновационные вагоны, в силу их повышенной на 7-10% грузоподъемности, позволяют сокращать количество «проблемных» участков железнодорожной сети с ограниченной пропускной способностью, обеспечивая «расшивку узких мест», в первую очередь на Восточном полигоне, и оптимизируют подходы к портам.

В частности, эксплуатируемый в текущем году парк из 100 тыс. единиц инновационных полувагонов за счет большей грузоподъемности позволяет увеличить погрузку на экспорт на дополнительные 13 млн тонн грузов в год, что эквивалентно экономии потребных вложений в развитие пропускной способности железнодорожной инфраструктуры в размере около 107 млрд рублей, отмечается в письме.

Вагоностроители указывают на то, что в случае принятия решения об отмене действующих отдельных тарифных схем для инновационных вагонов, последствия для транспортного машиностроения и железнодорожной отрасли будут иметь катастрофический характер. «Может быть полностью остановлено производство грузовых вагонов, возникнет социальная напряженности в трудовых коллективах, значительно возрастут потребности в инвестициях на развитие железнодорожной инфраструктуры, будет сорвано выполнение решений майских указов президента Российской Федерации по увеличению пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей», - говорится в обращении.

Вице-премьер Дмитрий Козак поручил **Минтрансу**, МЭР, ФАС и Минпромторгу до 2 ноября совместно проработать и представить согласованные предложения по этому вопросу (копия поручения имеется в распоряжении ТАСС).

Споры о тарифах

Ранее на рассмотрение Совета потребителей РЖД выносилось общее повышение тарифа на порожний пробег всех вагонов, а также отмена отдельных тарифных схем для ряда моделей инновационных полувагонов, тариф на порожний пробег которых сегодня на 11-27% ниже, чем для типовых.

РЖД считают целесообразным увеличение тарифа на порожний пробег для повышения эффективности оборачиваемости и работы вагонного парка, заявлял глава компании Олег Белозеров по итогам совещания у Медведева по Долгосрочной программе развития (ДПР) РЖД.

**Министр транспорта** Евгений **Дитрих** заявил, что решение о необходимости дальнейшей оптимизации порожнего пробега было поддержано всеми участниками совещания, а параметры этой оптимизации, в том числе с возможностью индексации по типам подвижного состава, должны быть отражены в уточненной ДПР до 1 декабря.

<https://tass.ru/ekonomika/5740744>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.31; «СОВКОМФЛОТ» УСПЕШНО ИСПЫТАЛ ТАНКЕР НА СПГ-ТОПЛИВЕ НА СЕВЕРНОМ МОРСКОМ ПУТИ

Крупнотоннажный танкер «Совкомфлота» «Ломоносовский проспект», использующий газомоторное топливо (СПГ) в качестве основного, успешно завершил переход по трассам Северного морского пути (СМП) в рамках выполнения коммерческого рейса по доставке углеводородов из Республики Корея в порты Северной Европы, сообщила компания.

«При выполнении тестового задания экипажем танкера была успешно протестирована работа двигателей и механизмов управления топливных систем судна с использованием СПГ-топлива. подтверждены высокая маневренность и ледопроходимость, а также соответствие судна высоким уровням безопасности мореплавания, экологичности, экономической эффективности. Практически на всем протяжении трассы танкер двигался самостоятельно», – говорится в сообщении.

Продолжительность перехода высокоширотным маршрутом составила 7,8 суток, судно преодолело 2,1 тысячи морских миль, уточняет компания.

«Ломоносовский проспект» - второе судно серии из шести крупнотоннажных танкеров типоразмера «Афрамакс», специально спроектированных для работы на газомоторном (СПГ) топливе в качестве основного. Дедвейт – 114 тысяч тонн, ледовый класс – Arc4.

В сентябре замглавы «Совкомфлота» Евгений Амбросов говорил, что компания ведет переговоры с «Газпром нефтью» и «Новатэком» о переходе судов, транспортирующих их продукцию, на использование СПГ в качестве топлива. По его словам, со вступлением в силу в 2020 году изменений в международную морскую конвенцию МАРПОЛ об ограничении вредных выбросов суда на СПГ обеспечат экологически безопасную перевозку в чувствительном регионе Балтийского моря и позволят существенно снизить уровень выбросов вредных веществ в атмосферу.

Группа компаний «Совкомфлот» - крупнейшая судоходная компания России, одна из ведущих в мире компаний по морской транспортировке углеводородов, а также обслуживанию шельфовой разведки и добычи нефти и газа. Компания на 100% принадлежит государству в лице Росимущества.

### RNS; 2018.10.31; «СИБУР» И «СГ-ТРАНС» ЗАВЕРШИЛИ СОЗДАНИЕ СП ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ СЖИЖЕННЫХ УГЛЕВОДОРОДНЫХ ГАЗОВ

«Сибур» и железнодорожный оператор «СГ-транс» завершили создание совместного предприятия для организации перевозки сжиженных углеводородных газов (СУГ) – ООО «Нефтехимическая транспортная компания» (НХТК), говорится в сообщении «Сибура».

«Сибур» посредством продажи при участии лизинговой компании передал в НХТК парк цистерн для перевозок сжиженных углеводородных газов. Сумма сделки составила 9,4 млрд рублей.

«Сибур» и «СГ-транс» владеют долями в НХТК на паритетной основе.

При этом «Сибур» сохраняет возможность осуществлять гарантированные перевозки собственной продукции в необходимых объемах. Кроме того, НХТК будет также оказывать услуги по перевозке грузов третьим лицам.

<https://rns.online/transport/Sibur-i-SG-trans-zavershili-sozdanie-SP-dlya-perevozki-szhizhennih-uglevodorodnih-gazov--2018-10-31/>

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2018.11.01; НАУЧНОМУ ФЛОТУ ОБЕЩАЛИ ПОПОЛНЕНИЕ; БЮДЖЕТ МОЖЕТ ДАТЬ 28 МЛРД РУБЛЕЙ НА ДВА НОВЫХ СУДНА

Российский научный флот, состояние которого в 2017 году оценивалось как катастрофическое, может наконец получить два новых научно-исследовательских судна (НИС) для работы в океане. В 2019–2024 годах бюджет на это должен дать 28 млрд руб. Но с учетом отсутствия компетенций и загруженности верфей РФ эксперты не уверены, что проект уложится в сроки и суммы.

Как стало известно “Ъ”, научный флот РФ в ближайшие пять лет должен пополниться двумя научно-исследовательскими судами. На это из бюджета в 2019–2024 годах планируется выделить 28 млрд руб. в рамках нацпроекта «Наука». Врио директора Института океанологии им. П. П. Ширшова РАН (ИО РАН) Алексей Соков рассказал “Ъ”, что речь идет о комплексных многофункциональных судах для фундаментальных исследований, которые будут использоваться во всем Мировом океане, включая Арктику и Антарктику. Их планируется строить по модульному принципу, добавил господин Соков, с контейнерными лабораториями для биологов, химиков, гидрологов, геологов и т. д., набор модулей будет зависеть от специализации рейса. Сейчас стоит задача выбрать верфь и проект для НИС, рассказал ученый.

Год назад Минобороны оценивало состояние научного флота РФ как «катастрофическое» (см. “Ъ” от 3 октября 2017 года). В 2011 году Адмиралтейские верфи Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) сдали для Росгидромета судно «Академик Трешников», но источники “Ъ” называют его скорее судном снабжения. В апреле верфь заключила контракт с Росгидрометом на ледостойкую самодвижущуюся платформу «Северный полюс» для исследований в Арктике, на это бюджет дает 7 млрд руб. (см. “Ъ” от 9 октября 2017 года).

В Минобрнауки “Ъ” уточнили, что обсуждаемая сумма на два НИС включает опытно-конструкторские работы (ОКР), разработку проектной документации, научное оборудование и строительство судов. Список оборудования будет обсуждаться с научным и экспертным сообществом. Планируется, добавили в министерстве, что первые средства из бюджета будут выделены уже в 2019 году. Тогда стартует проектирование, на которое отводится год, разработчика проекта и верфь должны выбрать в конце этого года. В Минобрнауки напомнили, что строительство НИС – сложный многоступенчатый проект, СССР такие суда строил в Финляндии.

Новые суда будут иметь арктический класс Arc4 или Arc6, это зависит от возможностей верфей. Судовладельцем будет Центр морских экспедиционных исследований ИО РАН, который сегодня является центром коллективного пользования НИС. Из 11 судов центра часть будет списана, на их место поступят новые НИС.

В Минэкономики говорят, что пока не получали документации по строительству НИС от Минобрнауки. По данным министерства, в 2019 году Минобрнауки планирует провести ОКР и разработать проектную документацию для НИС. После положительных заключений морского регистра на документацию Минобрнауки уже в следующем бюджетном цикле направит в Минэкономики заявку на выделение средств бюджета в рамках ФАИП для строительства судов.

В Минпромторге “Ъ” сообщили, что министерство участвует в проработке технических аспектов проекта, по итогам будет сформировано техзадание, дату закладки НИС уточнят после проектных работ. В ОСК заверили, что проектные бюро корпорации обладают компетенциями в проектировании таких судов (например, НИС «Алмаз», предназначенное для исследования Мирового океана и его дна), суда таких размерений могут быть построены на любой верфи ОСК на Северо-Западе РФ. О достаточности средств можно говорить после появления требований по оборудованию, уточнили в корпорации.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров называет планы по НИС «чрезвычайно амбициозными»: с учетом загрузки верфей (так, Адмиралтейские верфи загружены до 2023 года), вероятно, их удастся сдать не ранее 2026–2027 годов. Меньшие НИС для ВМФ (проект 22010) строит калининградский «Янтарь». ОКР и проект с учетом модульного принципа и неопределенности с оборудованием завершат не ранее конца 2020 года. Стоить суда будут от 32–38 млрд руб. в зависимости от ледового класса, полагает эксперт. Он считает более рациональным строить как минимум одно среднее НИС, а часть средств направить на переоборудование действующих судов в научные.

<https://www.kommersant.ru/doc/3786878>

### ТАСС; 2018.10.31; ПОД ПЕТЕРБУРГОМ НА ОСТРОВЕ У КРЕПОСТИ ОРЕШЕК ОТКРЫЛСЯ ПРИЧАЛ ДЛЯ КРУИЗНЫХ СУДОВ

Причал, способный принимать крупные пассажирские теплоходы вместимостью до 300 человек, построен в Ленинградской области на Ореховом острове в истоке Невы, где располагается крепость Орешек XIV века. Новый объект транспортной инфраструктуры инвестор, компания «Конт», представила в среду руководству управления по транспорту Ленинградской области, музея крепости Орешек и журналистам, передает корреспондент ТАСС.

«Строительство завершено, мы заявляем этот объект на следующий год как полноценный причал и будем прописывать уже круизные корабли для остановки у крепости Орешек», - сказал генеральный директор компании «Конт» Алексей Обрядин. Он сообщил, что причал длиной 90 м способен принимать все типы речных судов, в том числе четырехпалубные теплоходы, которые перевозят до 300 туристов одновременно.

Причал построен по щадящей технологии на легких сваях-палах, укрепленных на дне реки. Конструкции палового типа минимально используют береговую черту, что важно в местах расположения объектов культурно-исторического наследия. Подобные причалы в Ленинградской области уже построены в Старой Ладоге и Свирьстрое.

Как рассказал и.о. начальника областного управления по транспорту Михаил Присяжнюк, в ближайшее время начнется строительство таких объектов в Киришах и Невской Дубровке. «В следующем году будем рассматривать Выборг, но там немного сложнее, потому что нужно проводить дноуглубление», - добавил Присяжнюк.

Общий объем программы строительства причалов в Ленинградской области он оценил в 1 млрд рублей, всего планируется открыть 10-12 причалов вблизи туристических объектов. В создание причала на Ореховом острове инвестор вложил около 60 млн рублей, стоимость сооружения остальных объектов зависит от их сложности и необходимости проведения дополнительных работ.

До крепости Орешек, которая пользуется большой популярностью у туристов, можно добраться только водным транспортом. До сих пор инфраструктура острова позволяла принимать только маломерные суда.

Заведующий филиалом «Крепость Орешек» Государственного музея истории Санкт-Петербурга Сергей Орлов рассказал, что в этом году музей принял 125 тыс. человек. Рекорд посещаемости за один день - 2760 туристов. «Пока крепость не исчерпала свои возможности, она готова принимать до 200 тыс. человек в сезон», - отметил Орлов.

Крепость Орешек построена в 1323 году на острове у истока Невы из Ладожского озера. В древние времена она защищала путь в Ладожское озеро и земли Великого Новгорода от шведов. Во время Великой Отечественной войны защитники крепости обороняли Дорогу жизни. Крепость серьезно пострадала в войну, многие памятники Орешка превратились в руины.

Сейчас на Ореховом острове можно увидеть фрагмент первой каменной крепости XIV века, открытый археологами в 1968 году, частично сохранившиеся и восстановленные каменные стены и башни XVI века, остатки земляных бастионов XVIII века и тюремные здания второй половины XIX - начала ХХ века, когда за Орешком закрепилась мрачная слава «русской Бастилии» - в двух из них открыты исторические экспозиции. Об истории обороны Орешка в 1941-1943 годах рассказывает мемориальный комплекс, в который включено разрушенное в годы войны и законсервированное здание Иоанновского собора.

<https://tass.ru/v-strane/5741650>

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2018.11.01; РАДИ РЕЙСОВ В ТБИЛИСИ «ПОБЕДА» ОТКАЗАЛАСЬ ОТ 200 МЛН РУБЛЕЙ ВЫРУЧКИ; ВЛАСТИ ГРУЗИИ ВСЕ-ТАКИ ВЫДАЛИ РОССИЙСКОЙ АВИАКОМПАНИИ РАЗРЕШЕНИЕ

«Победа» (100%-ная «дочка» «Аэрофлота», лоукостер) выполнит все рейсы в Тбилиси из Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Казани и Перми, запланированные со 2 ноября 2018 г., рассказала представительница авиакомпании Елена Сел**иванов**а: авиационные власти Грузии выдали необходимые разрешения.

В пятницу, 26 октября, «Победа» начала оповещать пассажиров, что Грузия не выдала разрешения на полеты в Тбилиси из этих четырех городов и что авиакомпания вернет им деньги за билеты. На тот момент было продано 17 000 билетов. Начало полетов планировалось на 28 октября. В субботу Агентство гражданской авиации Грузии объяснило причину отказа: соглашение о воздушном сообщении между двумя странами от 2016 г. разрешает полеты по схеме «треугольник», если в ней не фигурирует Тбилиси (цитата по ТАСС). «Треугольник» предполагает, что самолет прилетает из одного российского города, а улетает в другой российский город. Использование такой схемы позволяет составить более удобное для пассажиров расписание, говорит сотрудник российской авиакомпании. Поэтому разрешение на полеты по маршруту Ростов – Тбилиси – Ростов «Победа» получила, указывало грузинское Агентство гражданской авиации.

В соглашении говорится, что авиакомпаниям двух стран разрешается выполнять полеты по схеме W и «треугольник» при условии исключения из этих схем пунктов Москва и Тбилиси. «Мы не знаем, что такое «треугольник». Мы всегда ориентируемся на эффективность использования воздушного судна и строим расписание исключительно с точки зрения привлекательности для клиентов. И всегда достаточно получить назначение на маршрут и согласовать необходимые слоты», – негодует Сел**иванов**а. Авиавласти Грузии выдвигают требование, что не должно быть в расписании и Москвы, и Тбилиси, продолжает она, а не Москвы или Тбилиси, как можно трактовать соглашение. Исходя из такой трактовки «Победа» изначально не запрашивала разрешение на полеты из Москвы и решила развивать прямые рейсы в Тбилиси из регионов России.

Человек, близкий к «Победе», объяснил, что лоукостер по требованию авиавластей Грузии перекроил все расписание (схема стала линейной, туда-обратно), что сделало предложение менее конкурентным. Время вылетов стало менее удобным, из-за чего недополученный доход «Победы» в зимний сезон (до конца марта, то есть почти пять месяцев) оценивается примерно в 200 млн руб., так как части клиентов будет удобнее летать из регионов России на рейсах Georgian Airways (летает из Тбилиси в Москву, Санкт-Петербург и Казань) или через Москву со стыковками, сетует он.

Новое расписание хуже с точки зрения налета судов (на задействованных в грузинской программе он снизится), и при планировании времени экипажей расходы на экипажи вырастут примерно на 20–30%, так как им придется дополнительно оплачивать отдых и командировочные расходы (при старом экипажи отдыхали в родных городах – Санкт-Петербурге и Москве). Это отразится и на цене билетов, предупреждает собеседник. «Ведомости» направили запрос в Агентство гражданской авиации Грузии.

«Очевидно, что ценовое предложение «Победы» самое выгодное и появление ее на паре городов приводит к снижению стоимости билетов у других авиакомпаний. Также очевидно, что иностранные авиавласти пытаются использовать букву двусторонних соглашений, чтобы ограничить работу «Победы», – говорит директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Можно вспомнить, как авиавласти Австрии воспротивились продаже «Победой» билетов в Вену по схеме Fly & Bus, когда самолетом пассажиров везли в Братиславу, а оттуда автобусами в столицу Австрии, говорит эксперт.

«Победа» просила защиты у **Минтранса**: в пятницу гендиректор лоукостера Андрей Калмыков писал министру транспорта Евгению **Дитрих**у и просил в качестве зеркальной меры запретить Georgian Airways полеты из Тбилиси в региональные города, утверждают два человека, знающие о письме от сотрудников лоукостера. Ранее «Победа» просила замминистра Александра **Юрчик**а просто не давать грузинской авиакомпании разрешения на полеты, так как Грузия не пускает к себе «Победу». Но **Юрчик** ответил, что действия грузинской стороны правомерны, поэтому лоукостер решил обратиться к министру, продолжает один из собеседников.

**Минтранс** письма не получал, говорит представитель министерства.

«Победа» и раньше просила **Минтранс** вмешаться в конфликты с иностранными авиавластями и применить зеркальные меры: когда авиавласти Белоруссии не давали ей разрешения на полеты из Москвы в Минск; когда аэропорт Минска для маршрута Санкт-Петербург – Минск предложил ей платить аэропортовые сборы по ставкам для европейских авиакомпаний; когда аэропорт Инсбрука не давал ей запрашиваемые слоты. **Минтранс** ни разу не вмешался, и «Победа» всякий раз отказывалась от полетов.

Иногда **Минтранс** защищает российские авиакомпании: в 2016 г. он вступился за «Аэрофлот» (ему запрещал полеты Казахстан), в 2016 и 2018 гг. – за «Уральские авиалинии» (им не давал летать Таджикистан). В этих случаях **Минтранс** применял зеркальные меры, и иностранные авиавласти разрешали полеты российским перевозчикам.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/10/31/785283-pobeda>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.11.01; СЕЛИ И НЕ ПОЛЕТЕЛИ; ПАССАЖИРЫ СМОГУТ ПОЛУЧИТЬ КОМПЕНСАЦИЮ ЗА ОЖИДАНИЕ СВОЕГО ВЫЛЕТА В САМОЛЕТЕ

Общероссийское объединение пассажиров готовит поправки в Воздушный кодекс, которые вводят механизм компенсаций за ожидание вылета в самолете.

Дополнения подготовлены ко второму чтению в Госдуме законопроекта «Об ответственности перевозчика за просрочку доставки пассажира, багажа или груза». Изменения в статью 120 Воздушного кодекса предусматривают увеличение штрафных санкций за каждый час просрочки доставки пассажиров, багажа и грузов в четыре раза. Сейчас за час ожидания внутрироссийского рейса можно получить всего 25 рублей. А предлагается увеличить сумму до 100 рублей. Но пока в проекте не уточнено, будут ли пассажирам компенсировать время ожидания взлета уже в салоне самолета. Это и хотят исправить.

Пассажир может предъявить счет перевозчику за вещи первой необходимости, которые ему пришлось купить, ожидая чемодан, улетевший другим рейсом

Глава Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов вспомнил, как в прошлом году пассажиров одного из рейсов продержали на борту семь часов. Но перевозчик выплатил каждому пассажиру экономкласса по пять тысяч рублей. Однако тогда эта была добрая воля авиакомпании, подчеркнул он.

Сейчас законом не предусмотрены никакие компенсации пассажиру за ожидание в самолете. Он может претендовать на питание, воду, гостиницу и компенсацию в 25 рублей за час ожидания, только находясь в аэропорту. И ряд перевозчиков этим пользуется. Чтобы не портить себе статистику по пунктуальности, они сажают пассажиров в самолет и ждут разрешения на вылет или улучшения погоды.

Именно плохая погода иногда становится причиной задержек рейсов. Но пассажир не хочет сидеть в душном самолете, тем более если это дальний рейс. При этом законопроект сохраняет право перевозчика доказать свою невиновность в случае, если задержка произошла по независящим от него причинам.

Также предлагается, чтобы пассажир мог получить компенсацию за задержку рейса или утерянный багаж оперативно, а не ждать месяцами. При этом авиакомпания может еще и отказать в выплатах. Причина - в закрытости процедуры. Если данные будут публичными, то авиакомпании станут более сговорчивыми, чтобы не портить свою репутацию, считает Илья Зотов.

Все предложенные инициативы касаются только внутренних перевозок. На международных рейсах действуют правила, прописанные в Монреальской конвенции. По ней пассажир может претендовать на компенсацию в несколько миллионов рублей, но только доказав, что он понес ущерб на сумму компенсации. Например, в чемодане были ценные вещи, которые были указаны при регистрации на рейс, либо он опоздал на поезд из-за задержки рейса.

<https://rg.ru/2018/10/31/passazhiram-kompensiruiut-ozhidanie-vyleta-v-samolete.html>

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2018.10.31; ШТРАФ ЗА ЗАДЕРЖКУ РЕЙСА ПРЕДЛАГАЮТ УВЕЛИЧИТЬ В ЧЕТЫРЕ РАЗА

Взыскиваемая с авиакомпаний компенсация за задержку в доставке багажа, грузов или пассажиров может быть увеличена в четыре раза, сообщил в пресс-центре «Парламентской газеты» один из авторов соответствующего законопроекта, член Комитета Совета Федерации по экономической политике Валерий Васильев.

В настоящее время данная инициатива готовится к первому чтению в Госдуме.

«Стоимость билетов растёт регулярно, а вот размер штрафов за нарушение сроков перевозки давно не пересматривался, – отметил Валерий Васильев. – Сейчас штраф для перевозчика составляет всего 25 рублей за час просрочки – в нынешних экономических реалиях это несерьёзная сумма. И пассажиру это не компенсирует затрат, и перевозчику не составляет особого обременения. К тому же данная норма не пересматривалась с 2000 года, несмотря на общее повышение цен».

В том случае если инициатива будет поддержана, штраф за указанное нарушение будет рассчитываться по следующей схеме: 100 рублей за каждый час просрочки, но не более чем пятьдесят процентов провозной платы. Авиакомпании будут освобождаться от взыскания в том случае, если смогут доказать, что причина задержки – неблагоприятные погодные условия, устранение неисправности самолёта, угрожающей жизни или здоровью пассажиров, либо другие обстоятельства, не зависящие от перевозчика.

<https://www.pnp.ru/politics/shtraf-za-zaderzhku-reysa-predlagayut-uvelichit-v-chetyre-raza.html>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.31; IATA ПРОКОММЕНТИРОВАЛА ИДЕЮ О ПЕРЕНОСЕ В РФ СЕРВЕРОВ ПРОДАЖИ АВИАБИЛЕТОВ

. Перенос в РФ серверов для бронирования и продажи авиабилетов на внутрироссийские перевозки должен учитывать технические и финансовые возможности авиакомпаний, чтобы перевозчики смогли уложиться в сроки и не понесли потерь в виде сбоев и допрасходов, заявил журналистам региональный директор Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА, International air transport association, IATA) в России и СНГ Дмитрий Шамраев.

**Минтранс** РФ планирует перенос с 1 января 2020 года в Россию серверов и баз данных систем по бронированию и продаже авиабилетов внутри страны. Сейчас базы данных, используемые большинством систем оформления авиаперевозок, находятся в иностранных государствах. Авиакомпания S7 недавно заявила о рисках в случае миграции на альтернативную систему: от колоссальных денежных и временных вложений вплоть до, как писали СМИ, остановки российских авиакомпаний.

«У нас очень простой взгляд на эти вещи: если такое мероприятие состоится, есть какая-то объективная логика в том, что оно может произойти, важно сделать так, чтобы авиакомпании реально смогли это сделать, уложиться в сроки и не понесли каких-то потерь в виде сбоев, в виде дополнительных расходов», – сказал Шамраев в кулуарах форума «Авиатопливо 2018».

Он отметил, что миграция системы бронирования – это тяжелейшее мероприятие, и оно должно быть детально спланировано на очень долгий срок.

«Сначала надо убедиться в том, что есть продукция, которая, скажем, если речь идет о национальной системе бронирования, готова заменить на конкурентной, конечно, основе то, что есть сейчас из зарубежных продуктов. То есть планировать что-то можно, но это нужно серьезно увязывать с техническими и финансовыми возможностями авиакомпаний», – считает директор IATA в России и СНГ.

Шамраев добавил, что ИАТА не имеет ничего против, если это не будет чем-то навязанным. «А будет давать какие-то даже, может быть, конкурентные преимущества авиакомпаниям – ради бога. Но миграция – это не один год. Это может быть три года и больше», – резюмировал он.

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.31; МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ОЦЕНИЛА КАЧЕСТВО РОССИЙСКОГО АВИАТОПЛИВА

Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА, International air transport association, IATA) не слышала претензий и больших замечаний от авиакомпаний к качеству российского авиатоплива, следует из слов регионального директора организации в России и СНГ Дмитрия Шамраева.

«В целом, я не слышал больших замечаний от авиакомпаний, поэтому будем считать, что да (устраивает качество российского авиатоплива – ред.)», – сообщил Шамраев в среду в кулуарах международного форума «Авиатопливо 2018».

При этом он добавил, что в любом случае всегда есть резервы для улучшения.

«Мы вовлечены в контроль качества, в частности, с помощью подготовки инспекторов через наше обучение. Но претензий (к качеству авиатоплива – ред.) я не слышал», – рассказал Шамраев.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.31; IATA НА ФОНЕ УДОРОЖАНИЯ ТОПЛИВА НЕ ЖДЕТ РОСТА ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ В РФ ИЗ-ЗА КОНКУРЕНЦИИ

Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА, International air transport association, IATA) на фоне ситуации со стоимостью топлива не ожидает роста цен на авиабилеты в РФ благодаря конкуренции в отрасли, сообщил журналистам региональный директор организации в России и СНГ Дмитрий Шамраев.

«Надо отдавать себе отчет – как бы цены ни росли, тем не менее, авиакомпании работают в конкурентной среде. Если пассажиры не будут летать по тем ценам, которые подросли, значит, придется искать внутренние резервы и снижать», – сказал Шамраев в среду в кулуарах международного форума «Авиатопливо 2018».

Он отметил, что в конкурентной среде нельзя повышать цены. «Если мы понимаем, что авиакомпании реально работают, наверное, как немногие бизнесы, в такой жесткой конкуренции, то будет, наверное, консолидация рынка», – добавил региональный директор IATA.

Вице-премьер **Максим Акимов** в интервью РИА Новости в сентябре текущего года говорил, что правительство РФ контролирует ситуацию с ценами на авиабилеты и пока не видит критического роста, но может расширить финансовую поддержку авиаотрасли в случае дальнейшего подорожания топлива.

**Министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих** в августе сообщал, что из-за сильного удорожания авиакеросина к концу года дополнительные расходы перевозчиков могут составить 50 миллиардов рублей. Из них 22,5 миллиарда рублей ведомство предлагает субсидировать из бюджета.

В конце сентября **Дитрих** говорил журналистам, что правительство РФ продолжает изучать вопрос о выделении российским авиакомпаниям средств на компенсацию дополнительных расходов из-за сильного роста цен на топливо.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.31; В ГД ПРЕДЛОЖИЛИ ДАТЬ ПРАВО ЭКИПАЖАМ ПРИМЕНЯТЬ СПЕЦСРЕДСТВА СДЕРЖИВАНИЯ К АВИАДЕБОШИРАМ

Капитанов воздушных судов могут наделить правом отдавать приказ членам экипажа применять спецсредства сдерживания в отношении авиадебоширов, следует из законопроекта, внесённого в Госдуму в среду.

Автором законопроекта выступил член комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр **Старовойт**ов (ЛДПР).

Законопроектом предлагается предоставить командиру воздушного судна право отдавать распоряжения членам экипажа и сотрудникам службы авиационной безопасности о пресечении с использованием специальных средств сдерживания противоправных действий лиц, которые создают непосредственную угрозу безопасности полета либо угрозу жизни или здоровью других и отказываются подчиняться распоряжениям командира воздушного судна.

Отмечается, что перечень данных средств, а также правила их применения должны быть установлены правительством РФ.

«Принятие данного законопроекта позволит членам экипажа воздушного судна и сотрудникам службы авиационной безопасности эксплуатанта (авиационного предприятия) своевременно и эффективно реагировать на случаи агрессивного поведения пассажиров на борту воздушного судна и предотвращать нанесение вреда жизни или здоровью лиц, находящихся на борту воздушного судна, а также угрозу безопасности полета», – отмечает автор инициативы.

### ТАСС; 2018.10.31; МИНТРАНС ПОДТВЕРДИЛ ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬ В СОЗДАНИИ НОВОЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ АВИАКОМПАНИИ

**Министерство транспорта** РФ подтвердило заинтересованность в участии в работе над созданием новой региональной авиакомпании. Об этом сообщает пресс-служба ведомства.

На рабочей встрече с участием Сбербанка, ВТБ и Государственной транспортной лизинговой компании, которая состоялась в **Минтрансе** в среду, обсуждались перспективы создания нового регионального авиаперевозчика. В министерстве сообщили, что в настоящее время разрабатывается бизнес-модель авиакомпании, а также определяется ее организационно-правовая форма.

Первые результаты работы **Минтранс** планирует рассмотреть в феврале 2019 года.

Ранее **министр транспорта** Евгений **Дитрих** заявил, что **Минтранс** поддерживает идею Сбербанка и ВТБ о создании новой авиакомпании, поскольку это будет способствовать конкуренции на рынке и снижению цен на авиабилеты. При этом комментировать возможные объемы инвестиций в проект он не стал. По словам **Дитрих**а, авиакомпания, вероятно, будет использовать как российские самолеты, так и воздушные суда иностранного производства.

<https://tass.ru/ekonomika/5743750>

### ТАСС; 2018.10.31; ЧУКОТСКИЙ АЭРОПОРТ АНАДЫРЬ ПЕРЕЙДЕТ В ФЕДЕРАЛЬНОЕ ПОДЧИНЕНИЕ В 2019 ГОДУ

Правительство Чукотки передаст главный окружной аэропорт Анадырь (Угольный) в федеральное подчинение в 2019 году, что позволит ежегодно экономить 66 млн рублей на его обслуживании, сообщили ТАСС в среду в управлении транспорта, связи и дорожного хозяйства региона.

Все остальные аэропорты Чукотки уже находятся под федеральным управлением.

«По поводу передачи международного аэропорта Анадырь (Угольный) в ведение федерального казенного предприятия «Аэропорты Чукотки» есть соответствующее поручение президента РФ Владимира Путина. Сейчас мы готовим необходимую документацию по передаче объекта в федеральную собственность в 2019 году, что позволит экономить бюджету региона 66 млн рублей в год, которые ранее шли на обслуживание деятельности аэропорта», - сказали в управлении.

Правительства региона подсчитывает сумму долгов аэропорта, чтобы передать его федеральной структуре с нулевым балансом на счетах. Это отложенные штрафы за невыполненные предписания надзорных органов по приведению аэропорта в соответствие нормам российского законодательства. Ежегодно убыток от деятельности этого аэропорта составляет 100 млн рублей при субсидии из регионального бюджета в 66 млн рублей.

В управлении добавили, что освободившиеся средства регионального бюджета будут направлены на субсидирование внутренних и межрегиональных авиаперевозок.

<https://tass.ru/ekonomika/5740026>

### ТАСС; 2018.10.31; РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОДРОМА В ЧЕЛЯБИНСКЕ НАЧНУТ В СЕРЕДИНЕ НОЯБРЯ

Реконструкция аэродрома челябинского аэропорта, стоимость которой оценивается в сумму около 5 млрд рублей, начнется в середине ноября в рамках подготовки к саммитам ШОС и БРИКС в 2020 году, сообщил журналистам губернатор Челябинской области Борис Дубровский в среду.

«Подрядчик приступит к реконструкции аэродрома челябинского аэропорта в середине ноября. Работы будут завершены до начала саммитов Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) и БРИКС», - сказал глава региона.

«Выбран единственный поставщик услуг. Он сейчас разворачивает свой городок, разворачивает технику», - уточнил губернатор.

По его словам, частный инвестор «Новапорт» к концу 2019 года завершит строительство нового терминала и начнет реконструкцию действующего терминала для приема зарубежных авиарейсов. После реконструкции аэропорт Челябинска сможет принимать до 2,5 млн пассажиров в год.

Помимо реконструкции аэропорта и других объектов, в рамках подготовки к саммитам Челябинск планирует построить и реконструировать порядка 20 объектов гостиничной инфраструктуры.

О саммитах

В Челябинске в 2020 году пройдут саммиты ШОС и БРИКС. По данным правительства региона, общая сумма вложений в рамках подготовки к саммитам составит от 40 млрд до 50 млрд рублей.

Шанхайская организация сотрудничества (ШОС) - международная организация, созданная в июне 2001 года в Шанхае. Членами ШОС являются Россия, Индия, Казахстан, Киргизия, Китай, Пакистан, Таджикистан и Узбекистан.

БРИКС - неформальное объединение пяти быстроразвивающихся стран: Бразилии, России, Индии, Китая и ЮАР. Было основано в июне 2006 года.

<https://tass.ru/ural-news/5740360>

### ТАСС; 2018.10.31; В ДЕРБЕНТЕ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ АЭРОДРОМ

Глава Дагестана Владимир Васильев обсуждает с **Министерством транспорта** РФ и Объединенной авиастроительной корпорацией вопрос создания в Дербенте аэродрома. Об этом он сообщил в среду на республиканском ТВ в ходе брифинга, посвященного обсуждению бюджета республики на 2019 год.

«Вчера мы говорили со Слюсарем [президент Объединенной авиастроительной корпорации Юрий Слюсарь], а до этого с **Дитрих**ом [**министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих**] о том, что в Дербенте может быть аэродром», - сказал Васильев.

По его словам, Дербенту необходим аэродром, так как город является, «по сути, местом поклонения, святыней мусульман, которую посещают все гости Дагестана и России практически». В Дербенте находится кладбище Кырхляр, где похоронены 40 сподвижников пророка Мухаммеда, а также самая древняя мечеть в России Джума-мечеть.

В сентябре 2015 года в интервью ТАСС замминистра по делам Северного Кавказа Одес Байсултанов сообщал, что для развития транспортной доступности регионов Северного Кавказа прорабатывается вопрос строительства в Дагестане нового аэропорта структурами предпринимателя Сулеймана Керимова.

Как ранее в среду в ходе брифинга сообщал Васильев, член комитета Совета Федерации по регламенту и организации парламентской деятельности, уроженец Дербента Сулейман Керимов зарегистрирует свой бизнес в Дагестане, сумма налогов составит около 5 млрд рублей. Глава региона добавил, что средства будут проходить «по программам, которые будут вырабатываться руководством Дербента, согласовывая с жителями» города. Васильев отметил, что аэропорт в Дербенте - «давняя мечта Керимова».

Помощник Сулеймана Керимова Хизри Абакаров 16 октября был избран мэром Дербента. За него проголосовали все 35 членов городского собрания депутатов.

<https://tass.ru/obschestvo/5744155>

### ТАСС; 2018.10.31; СТАВРОПОЛЬЕ ПРЕДСТАВИЛО ПРОЕКТЫ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТОВ ДЛЯ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ПОДДЕРЖКИ

Власти Ставропольского края представили проекты реконструкции автомобильных дорог и взлетно-посадочных полос (ВПП) аэропортов для включения в план развития магистральной инфраструктуры, сообщила пресс-служба губернатора края.

«Это вопросы, связанные с реконструкцией ВПП аэропортов Ставрополь и Минеральные Воды. Расширение трассы до четырехполосной дороги между Невинномысском и Ставрополем в районе поселков Безопасный и Польский и реконструкция автодороги на Кисловодск. Это то, что предварительно попало в этот план», - цитирует пресс-служба губернатора Владимира Владимирова по итогам заседания правкомиссии по региональному развитию под председательством вице-премьера Виталий Мутко.

По данным краевого правительства, объем поддержки может составить порядка 4 млрд рублей. Регион представил для включения в план и другие проекты. «Мы продолжаем диалог с федеральным правительством по другим проектам. Это строительство дороги Кисловодск - Сочи, запуск скоростного электропоезда от аэропорта Минеральных Вод до городов Кавказских Минеральных Вод и ряд других», - пояснил Владимиров.

Также глава региона отметил конструктивный диалог с федеральными властями при проработке национальных проектов. «Мы должны вместе решить, какие ресурсы и куда мы направим. Сегодня очень много высказано замечаний, дельных конструктивных предложений принято к дальнейшей проработке, думаю, что такого рода совещания позволят регионам и нам, Ставропольскому краю, быть более уверенными в исполнении указов президента», - сказал глава региона журналистам.

Как сообщалось, в октябре 2018 года правительство РФ утвердило комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, который в транспортной своей части предполагает реализацию проектов на общую сумму 6,35 трлн рублей.

Как ранее в интервью ТАСС рассказал заместитель министра экономического развития РФ Вадим Живулин, подготовка плана проходила совместно с регионами и профильными ведомствами, в него постарались включить наиболее важные и значимые объекты с точки зрения развития магистральной федеральной инфраструктуры.

<https://tass.ru/v-strane/5739005>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.31; «ЯКУТИЯ» ДОГОВАРИВАЕТСЯ О ВЫПОЛНЕНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ С АВИАКОМПАНИЕЙ «АЛРОСА»

- Авиакомпания «Якутия» ведет переговоры с авиаперевозчиком «АЛРОСА», чтобы выполнить обязательства перед пассажирами, купившими билеты на международные рейсы, которые не сможет осуществить из-за запрета **Росавиаци**и, сообщает пресс-служба «Якутии».

«Авиакомпания «Якутия» предпринимает меры по выполнению обязательств перед пассажирами, которые приобрели авиабилеты по международным направлениям, и обеспечения их прав», - говорится в сообщении.

Руководство предприятия ведет переговоры с авиакомпанией «АЛРОСА» о выполнении ряда рейсов «Якутии» с момента вступления запрета **Росавиаци**и - с 5 ноября 2018 года. При желании пассажиры могут произвести добровольный возврат авиабилетов по международным направлениям согласно условиям применения тарифов.

Ранее сообщалось, что **Росавиаци**я после выявленных в деятельности «Якутии» нарушений запретила ей выполнять международные рейсы. Ограничение действует с 5 ноября до устранения всех выявленных недостатков.

«Авиакомпания «Якутия» сосредоточена на устранении недостатков по результатам внеплановой проверки **Росавиаци**и и скорейшем возобновлении перевозок на международных направлениях», - отмечается в пресс-релизе.

«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.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.31; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» НАРАСТИЛА ПРОДАЖИ АВИАТОПЛИВА В РФ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ НА 9%, ДО 2,8 МЛН ТОНН

«Газпром нефть Аэро», дочернее общество «Газпром нефти», по итогам девяти месяцев 2018 года увеличило продажу авиатоплива в России на 9%, до более 2,8 миллиона тонн, говорится в сообщении нефтяной компании.

Отмечается, что за текущий период компания нарастила заправки «в крыло» на 13%, до более чем 2 миллионов тонн.

Также компания сообщила, что с начала 2018 года объём инвестиций в развитие бизнеса составил 770 миллионов рублей. Сеть присутствия компании расширилась до 257 аэропортов в 66 странах мира.

«По данным **Росавиаци**и в 2018 году пассажиропоток в российских аэропортах увеличился на 9%. Также на 9% вырос объём розничного потребления авиатоплива. Это даёт нам основание рассчитывать на увеличение общего объёма реализации топлива в РФ по итогам года до уровня 2014 года. Рост розничной реализации авиатоплива у «Газпром нефть Аэро», помимо общей позитивной рыночной динамики, обусловлен развитием сотрудничества с авиакомпаниями и поставщиками авиатоплива на зарубежных рынках», – приводятся в сообщении слова гендиректора компании Владимира Егорова.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.31; АВИАКОМПАНИЯ «ИКАР» ЗА 9 МЕСЯЦЕВ УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 36%, NORDSTAR - НА 2,6%

Авиакомпания «Икар» (Красноярск, торговая марка Pegas Fly) в январе-сентябре 2018 года увеличила перевозки пассажиров на 35,8% по сравнению с показателем аналогичного периода 2017 года - до 1 млн 556,7 тыс. человек, сообщается на сайте **Федерального агентства воздушного транспорта** (**Росавиаци**я).

Процент занятости кресел в самолетах «Икара» составил 89,5% - на 0,4 процентного пунтка больше, чем за 9 месяцев прошлого года.

Другая крупная красноярская авиакомпания NordStar (находится под контролем ГМК «Норникель» (MOEX: GMKN)) за январь-сентябрь перевезла 1 млн 135,3 тыс. пассажиров, что на 2,6% больше, чем годом ранее. Процент занятости кресел снизился на 0,6 п.п. - до 79,3%.

При этом NordStar в отчетном периоде заметно увеличил объем грузоперевозок - на 28,5%, до 3,9 тыс. тонн, «Икар», напротив, снизил на 22,3% - до 904 тонн. Доля коммерческой загрузки самолетов авиакомпаний составила 84,8% у NordStar и 90,3% у «Икара».

Государственная авиакомпания Красноярского края «КрасАвиа» в январе-сентябре сократила пассажирские перевозки на 10,1% - до 222,8 тыс. человек, доставку грузов - на 30,6%, до 1,86 тыс. тонн.

АО «Авиакомпания NordStar» создано в марте 2002 года на базе признанного банкротом ГУП «Норильское авиапредприятие». Единственный акционер - АО «Норильский ГМК». Компания имеет филиалы в Норильске и Москве, а также представительства в Китае, ОАЭ, Армении, Азербайджане и Таджикистане. Базовые аэропорты - «Емельяново» (Красноярск) и «Алыкель» (Норильск). Парк воздушных судов состоит из девяти Boeing-737-800, одного Boeing-737-300 и пяти ATR-42-500.

ООО «Авиакомпания «Икар» создано в июле 1997 года. По данным базы «СПАРК-Интерфакс», предприятие находится в 100%-ной собственности российского предпринимателя Ванды Букрей. Pegas Fly - вторая базовая авиакомпания аэропорта «Емельяново», специализируется на чартерных и регулярных пассажирских перевозках из регионов России на отечественные и зарубежные курорты. Имеет два филиала - в Хабаровске и г.Химки Московской области. Флот состоит из семи Boeing-767-300 и одного Boeing-737-800.

ГПКК «КрасАвиа» создана в 2007 году на базе ГП «Эвенкия-Авиа» и является единственной государственной авиакомпанией в Красноярском крае. Авиапарк перевозчика состоит из 47 воздушных судов, в том числе самолетов Ан-2, Ан-24РВ, Ан-26, Ан-26Б-100, Ан-32А, Ан-3Т, Як-42 и L-410, а также вертолетов Ми-8АМТ, Ми-8МТВ-1 и Ми-8Т.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.31; СУД ПРИВЛЕК «ВАСО» К СПОРУ «САРАТОВСКИХ АВИАЛИНИЙ» И «РОССИИ», У КОТОРОЙ АРЕНДОВАЛИ АН-148

Арбитражный суд Москвы в среду привлек ПАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество» (MOEX: VASO) («ВАСО») в качестве третьего лица, не заявляющего самостоятельные требования, к иску АО «Саратовские авиалинии» к авиакомпании «Россия» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)), у которой ранее арендовало самолеты Ан-148.

Как передал корреспондент «Интерфакса» из суда, такое решение принято по ходатайству авиакомпании «Россия». «Если иск будет полностью или частично удовлетворен, у нас возникнут основания требовать у «ВАСО» возмещение убытков», - пояснил суду представитель «России».

Иск заявлен «об изменении условий и понуждении к расторжению договора».

Суд назначил на 13 декабря основное заседание по делу.

Ранее сообщалось, что иск подан в Арбитражный суд Москвы 29 августа. В качестве третьего лица привлечено ОАО «Ильюшин Финанс Ко» (ИФК).

Шесть лайнеров Ан-148-100В, включая разбившийся в Подмосковье в феврале, «Саратовские авиалинии» брали в субаренду у «России». Последняя приобрела их в финансовый лизинг в 2009-2010 годах по договору с ИФК, но уже через пару лет начала вести переговоры о ремаркетинге. В результате все шесть машин забрал саратовский перевозчик.

После катастрофы Ан-148, унесшей жизни 71 человека, **Росавиаци**я запретила «Саратовским авиалиниям» выполнять рейсы на самолетах этого типа, а позднее аннулировала сертификат эксплуатанта компании. Позднее перевозчик сообщил, что разрывает контракты с лизингодателями на поставку новых самолетов, договор с «Россией» также в процессе расторжения.

«АО «Саратовские авиалинии» предъявило иск к ОАО «Авиакомпания «Россия» об изменении условий и понуждению к расторжению договоров субаренды воздушных судов Ан-148-100В в связи с запретом на эксплуатацию воздушных судов этого типа, находящихся в субаренде у АО «Саратовские авиалинии». Денежных требований в рамках настоящего иска не предъявлено», - сообщил ранее «Интерфаксу» представитель истца.

В начале августа источники «Интерфакса» сообщали, что ИФК совместно с «Россией» начали искать нового арендатора Ан-148, скорее всего, им будет авиакомпания «Ангара». После ухода с рынка «Саратовских авиалиний» «Ангара» осталась единственным в РФ коммерческим эксплуатантом Ан-148: в ее парке пять машин в модификации Ан-148-100Е.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.31; «САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПРОСЯТ СУД ИЗМЕНИТЬ УСЛОВИЯ СУБАРЕНДЫ САМОЛЕТОВ АН-148

Арбитражный суд Москвы назначил на 13 декабря основные слушания по иску, в котором авиакомпания «Саратовские авиалинии», лишенная сертификата эксплуатанта, просит изменить свой договор с авиакомпанией «Россия» на субаренду пяти самолетов Ан-148, передает корреспондент РИА Новости из зала суда.

Как пояснили представители сторон, пять самолетов Ан-148, принадлежащие лизинговой компании «Ильюшин Финанс Ко» и находящиеся в лизинге у «России», были переданы в субаренду истцу. При этом, по словам представителя «Саратовских авиалиний», они не эксплуатируются в связи с выявленными конструктивными недостатками. Два из этих воздушных судов в настоящее время переданы заводу-изготовителю для доработки.

В своем иске «Саратовские авиалинии» требуют на время простоя самолетов отменить плату по договорам субаренды. По условиям договоров, ежемесячная плата составляет около 7 миллионов рублей за один самолет. Также истцом заявлено требование о понуждении к расторжению договора.

«Саратовские авиалинии» с 31 мая прекратили полеты в связи с аннулированием сертификата эксплуатанта. Пассажирский самолет Ан-148 этой авиакомпании, выполнявший в феврале рейс из Москвы в Орск, пропал с экранов радаров через несколько минут после взлета из аэропорта «Домодедово». Обломки воздушного судна были найдены в районе деревни Степановское Раменского района Подмосковья. На борту находился 71 человек, включая шестерых членов экипажа. Все они погибли.

Как пояснил представитель авиакомпании в суде, данный иск не связан с авиакатастрофой. По его словам, конструктивные недостатки были выявлены при приемке воздушных судов.

Арбитраж Москвы в среду приобщил к материалам дела справку истца о техническом состоянии самолетов, а также привлек к делу в статусе третьего лица их производителя – ПАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество».

### РБК; 2018.10.31; «ПОБЕДА» СООБЩИЛА О СБОЯХ ОНЛАЙН-РЕГИСТРАЦИИ РЕЙСОВ ИЗ МЮНХЕНА

В онлайн-регистрации рейса «Победы» из Мюнхена 30 октября произошел сбой, сообщили РБК в пресс-службе авиакомпании.

В «Победе» объяснили, что 29 октября ввели новую услугу – бесплатную онлайн-регистрацию на рейсах из зарубежных аэропортов. Отныне пассажиры, не прошедшие онлайн-регистрацию, во всех зарубежных аэропортах теперь самостоятельно оплачивают услугу агента по регистрации в аэропорту. Раньше это делала сама «Победа». «В понедельник к нам обращались клиенты, которые пытались оспорить необходимость доплаты, ссылаясь на невозможность самостоятельно зарегистрироваться онлайн», – сказали в компании.

Как отмечают в «Победе», большая часть пассажиров просто забыла пройти онлайн-регистрацию и пыталась воспользоваться привычно бесплатными услугами агента в аэропорту. При этом несколько пользователей действительно не могли пройти регистрацию онлайн из-за технического сбоя, за них плату внесла авиакомпания.

В «Победе» пояснили РБК, что платная регистрация в зарубежных аэропортах была введена для того, чтобы не повышать стоимость авиабилетов из-за роста цен на топливо.

В июле авиакомпании предупредили, что готовы поднять цены на билеты как из-за подорожания авиакеросина, так и из-за роста НДС. В частности, тогда же «Аэрофлот» повысил топливный сбор. В августе **Минтранс** предложил компенсировать перевозчикам часть трат на топливо, выделив им более 22 млрд руб. В сентябре «Аэрофлот» предупредил о прогнозируемом снижении прибыли

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5bd9748d9a7947f565655c1e>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.31; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ТРЕБУЮТ В СУДЕ ЛИШИТЬ «ПУЛКОВО» ПРАВА ПОЛЬЗОВАТЬСЯ РЕКОЙ, ГДЕ ГИБЛИ УТКИ

Комитет по природопользованию Санкт-Петербурга подал иск к управляющей компании аэропорта «Пулково» ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС) о принудительном прекращении права пользования рекой Новой, где в июле гибли утки, сообщает пресс-служба комитета.

Ранее сообщалось о гибели уток с утятами в реке Новой и неприятном запахе в окрестностях. В городском комитете по природопользованию тогда не исключали, что причиной массовой гибели уток могло стать отравление водорослями.

Позднее заместитель председателя городского природоохранного ведомства Александр Кучаев сообщал журналистам, что одним из источников загрязнения реки стали сточные воды аэропорта «Пулково». При этом комитет отмечал, что река Новая, нижнее течение которой состоит из застоявшихся слабопроточных прудов, заросших сине-зелеными водорослями, не является благоприятной средой обитания уток.

«Комитетом, после предварительного вынесения предупреждения, в Арбитражный суд города Санкт-Петербурга и Ленинградской области предъявлен иск о принудительном прекращении ООО «ВВСС» права пользования водным объектом», – говорится в сообщении.

По результатам проведенных комитетом по природопользованию мероприятий было установлено, что с территории аэропорта сбрасываются поверхностные сточные водф в канал Новый (Сбросной). При этом стоки содержат запрещенные к сбросу вещества, например, этиленгликоль, этанол и ацетон, а содержание загрязняющих веществ превышает допустимую норму. Комитет отмечает, что не получал от ВВСС информации о принятых мерах по нормализации концентрации загрязняющих веществ в сточных водах.

В свою очередь представитель ВВСС заявил РИА Новости, что минувшей зимой из-за сложных погодных условий потребовалось больше обрабатывать самолеты жидкостями против обледенения. В этой связи загрязненные воды попали в реку. ВВСС был заплачен штраф и проведен ряд мероприятий, направленных на минимизацию воздействия на окружающую среду. Представитель ВВСС подчеркнул, что в реку Новую помимо «Пулково» сбрасывают стоки не менее 10 предприятий.

«Мы закупили специальные аэродромные пылесосы, которые собирают противообледенительную жидкость, потом отвозят ее в специальные контейнеры, откуда она отправляется на очистку и утилизацию. Плюс мы ведем сейчас работу с рядом научных институтов для того, чтобы выработать эффективную технологию очистки стоков», – сказал представитель ВВСС.