**06 НОЯБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАДЕЖДА ТОЛСТОУХОВА; 2018.11.06; ПРОПУСК ПО ПУНКТАМ; ОФОРМИТЬ ДЕКЛАРАЦИЮ НА ГРУЗЫ МОЖНО ЗА ПОЛЧАСА

До 2024 года будут модернизированы 24 пункта пропуска на государственной границе, ориентированных на экспорт. Это поможет быстрее оформлять грузы в первую очередь малым предприятиям-экспортерам. Они уже сегодня могут оформить декларацию за 30 минут, но и это время можно сократить вдвое, уверен первый заместитель руководителя Федеральной таможенной службы (ФТС) Руслан Давыдов. Об этом он рассказал в интервью «Российской газете».

Руслан Валентинович, нацпроект «Международная кооперация и экспорт» подразумевает выход на внешние рынки малого бизнеса, который априори боится любых столкновений с государственной машиной. Что сегодня делает таможня для того, чтобы упростить ему жизнь?

Руслан Давыдов: За последнее время сделано очень много. Мы, к примеру, достигли показателей, когда экспортная декларация безрисковой поставки выпускается в среднем за 30-35 минут. А в отношении таких флагманов нашего экспорта (ММК, НЛМК, «Северсталь» и т.д.) время выпуска экспортной декларации втрое меньше - всего12 минут.

Это достигается за счет того, что вся работа уже сегодня ведется в электронном формате. Доля автоматической регистрации экспортных деклараций превышает 70 процентов, доля автовыпуска экспортных грузов для компаний из «зеленого сектора» достигла 30 процентов. С 32 федеральными органами исполнительной власти мы теперь «общаемся» тоже только удаленно, через систему межведомственного электронного взаимодействия. Я считаю, что уже этим мы оказываем серьезную помощь и поддержку российскому экспорту.

Руслан Давыдов: Недавно с «Почтой России» мы реализовали один показательный проект. Теперь компании, работающие по упрощенной системе налогообложения, могут в качестве экспортной декларации использовать почтовую накладную CN-23. Услуга оказалась востребованной, особенно заметно это было после чемпионата мира по футболу.

С помощью этой упрощенной процедуры были отправлены за границу почти полмиллиона «паспортов болельщика». Наша следующая цель - расширить число компаний, которые могли бы этим новшеством воспользоваться. Например, нам бы хотелось распространить процедуру и на плательщиков НДС. Как раз над этим мы и будем в ближайшее время работать. Но не все проблемы можно решить только усилиями таможни.

Еще встречаются случаи, когда фурам с товаром приходится подолгу стоять на границе. Почти всегда это означает, что бизнес несет потери. Как вы с этим боретесь?

Руслан Давыдов: Речь идет лишь о единичных случаях, а по ним выстраивать тенденцию, наверное, не стоит. К тому же таможенная служба сегодня не является администратором пунктов пропуска. В свое время деньги на их модернизацию были выделены Росгранице, но они были, мягко скажем, использованы не по-хозяйски. Теперь всю эту работу надо начинать сначала. За положительными примерами далеко ходить не надо: взять хотя бы порт «Роттердам» в Нидерландах. В развитие его инфраструктуры в течение пяти лет было направлено 39 миллиардов евро. Теперь там работают сплошь роботы под руководством двух сотрудников порта. Один его участок обрабатывает больше, чем порт Санкт-Петербурга целиком.

Для России основная проблема - это автомобильные пункты пропуска. У нас их 172 из-за большой протяженности госграницы. Естественно, чтобы привести в порядок их все, нужны огромные деньги. Нацпроект «Международная кооперация и экспорт» предусматривает, что к 2024 году будут модернизированы 24 экспортно ориентированных пункта пропуска.

Мы неоднократно высказывали свои предложения о том, какие пункты пропуска нужно реконструировать в первую очередь.

Какие же?

Руслан Давыдов: Те, которые расположены вдоль главных транспортных коридоров: пояса Шелкового пути, коридора Север - Юг, на Дальнем Востоке. Там, кстати, у нас есть два пункта пропуска на границе с Китаем - «Пограничный» и «Краскино». С китайской стороны они отлично обустроены, а с нашей - не до конца. Пункты пропуска «Забайкальск» и «Кяхта» в Бурятии тоже требуют внимания к себе. На юге страны нужно модернизировать «Яраг-Казмаляр» на границе с Азербайджаном, и «Верхний Ларс» на границе с Грузией. На последнем, к слову, поток грузовых машин в пять-шесть раз превышает проектную мощность.

И что это значит?

Руслан Давыдов: Это все равно, что машину, которая по характеристикам не может ехать быстрее 40 километров в час, пытаться разогнать до 200. Мы добились увеличения пропускной способности этого пункта пропуска технологически, благодаря договоренностям с пограничной службой. Но так быть не должно.

Нужно вкладывать деньги и в модернизацию объектов на российско-латвийской границе. Например, основной товаропоток в московском направлении из стран Балтии приходится на пункт пропуска «Бурачки». Автодорога, которая связывает его с сопредельным латвийским пунктом, как «узкое горлышко»: она позволяет пропустить лишь по одной машине в каждом направлении.

Примерно то же самое происходит на финской границе. Финны, кстати, второй раз за семь лет совместно с Евросоюзом проводят инвестпрограмму по реконструкции своих «ворот» на границе с Россией. Очевидно, что нам надо догонять.

Недавно прошли переговоры **Минтранса** России с руководством финской таможни по этому вопросу. Мы готовы подключиться к этой работе и помочь сформулировать технические требования к инфраструктуре, «технологической начинке» пунктов пропуска, подключиться к координации действий с нашими зарубежными партнерами.

Сегодня много говорят про систему «одно окно». Российский экспортный центр планирует запустить ее в 2021 году. Как вы считаете, упростит ли она взаимодействие бизнеса и таможни?

Руслан Давыдов: На таможне «единое окно» отчасти действует уже сегодня. С 2013 года мы развиваем электронный портал «Морской порт», на базе которого проверить груз, прибывший морем, могут все заинтересованные органы: и пограничники, и фитосанитары, и ветеринары. Здесь же они размещают свое решение. Таможня, ознакомившись с заключениями коллег, либо дает добро на пересечение грузом границы, либо нет. В случае, если необходима фактическая проверка, портал дает возможность всем проверяющим встретиться в одно время и за один раз проверить товар. Правда, со стороны бизнеса звучит много критики в адрес этого ресурса, но никто не задумывается, что запустили мы его в условиях «вакуума», когда никто больше за эту работу не брался. Сейчас «Морской порт» находится в высокой степени готовности, мы лишь дорабатываем часть функционала.

Российский экспортный центр, создавая свое «одно окно», хочет пойти еще дальше: не только синхронизировать работу всех ведомств при проведении контроля, но и позволить компаниям с помощью этого инструмента подать заявку на участие в тех или иных мерах поддержки. Кроме того, они хотят дать возможность малому и среднему бизнесу, который экспортом никогда не занимался, подать здесь же заявку на получение лицензии и обратиться за консультативной помощью. Я, вслед за Всемирной таможенной организацией, безусловно, поддерживаю это начинание.

<https://rg.ru/2018/11/05/oformit-deklaraciiu-na-gruzy-mozhno-za-polchasa.html>

### ВЕДОМОСТИ; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ, ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА; 2018.11.06; КАК ПРАВИТЕЛЬСТВО БУДЕТ РЕГУЛИРОВАТЬ ЦЕНЫ НА БЕНЗИН; «ВЕДОМОСТИ» УЗНАЛИ ПОДРОБНОСТИ БУДУЩИХ СОГЛАШЕНИЙ ВЛАСТЕЙ И БИЗНЕСА

 «Мы не переходим к ручному управлению» топливным рынком, соглашение с нефтяниками о фиксации оптовых цен – вынужденная мера, говорил вице-премьер Дмитрий Козак в среду после совещания в правительстве. «Ведомости» выяснили подробности этого соглашения: правительство договорилось с крупнейшими нефтяными компаниями установить предельные цены на топливо для каждого региона, связало нефтяников круговой порукой и пообещало им иммунитет от претензий налоговой и антимонопольной служб за сдерживание цен. Договоренности зафиксированы в протоколе совещания у Козака, с которым ознакомились «Ведомости»; его подлинность подтвердил федеральный чиновник.

Торговля по указке

Заключить соглашения нефтяники и чиновники должны до 7 ноября – они будут зафиксированы постановлением правительства в ближайшее время, говорится в протоколе. Проект постановления разрабатывают Минэнерго и Федеральная антимонопольная служба (ФАС), он должен был поступить в правительство 1 ноября.

Действовать соглашения будут до 31 марта 2019 г. В них нефтяники пообещают продавать на оптовом рынке бензин и дизельное топливо не дороже, чем решено на совещании. Прейскурант со средними оптовыми ценами на нефтепродукты для каждого федерального округа и каждого региона прилагается к протоколу. Средняя цена Аи-92 по России до января 2019 г. не должна превысить 53 501 руб. за 1 т, Аи-95 – 56 649 руб., дизельного топлива – 51 201 руб.. Это означает, что 1 л топлива должен стоить на оптовом рынке не дороже 39,86, 42,77 и 43,11 руб. соответственно. Исходя из средних цен на заправках, которые публикует «Интерфакс» по данным ЦДУ ТЭК, средняя маржа АЗС в России в октябре с 1 л Аи-92 составит 2,86 руб., для Аи-95 – 3,06 руб., для дизельного топлива – 2,36 руб.

В январе 2019 г. нефтяникам разрешено будет поднять цены не более чем на 1,7% – в связи с повышением НДС с 18 до 20%. Затем они смогут повышать цены только на инфляцию согласно официальному прогнозу – 4,3%. Нефтяники обязуются полностью удовлетворять спрос независимых АЗС на топливо и поставлять на внутренний рынок не менее 17,5% добываемой нефти.

Участники соглашения – все вертикально-интегрированные нефтяные компании: «Роснефть», «Газпром нефть», «Лукойл», «Сургутнефтегаз», «Татнефть», «Русснефть», «Нефтегазхолдинг» и т. д. Если хотя бы одна из компаний уклонится от подписания соглашения с правительством или нарушит его, то пострадают все. Минэнерго и ФАС должны внести предложения по «системным мерам для стабилизации внутреннего рынка нефтепродуктов», говорится в протоколе. Ранее премьер Дмитрий Медведев грозил рынку пошлиной на экспорт нефти и нефтепродуктов. «Создается ситуация, при которой нефтяные компании отвечают друг за друга», – комментирует федеральный чиновник.

«Правительство совместно с нефтяными компаниями выработало ряд специальных мер, направленных на стабилизацию топливного рынка до вступления в силу закона о завершении налогового маневра», – комментирует представитель Козака. Правительство вынуждено действовать в первую очередь в интересах потребителей на внутреннем рынке, продолжает он. Представитель Минэнерго от комментариев отказался.

ФНС и ФАС будут следить за тем, чтобы независимые АЗС не повышали цены. Правительство поручило им «обеспечить проведение внеплановых проверок», «обратив особое внимание на предприятия», где цена топлива выше, чем максимальная цена на оптовом рынке, более чем на 4%. Но установленных в протоколе цен может не хватить для покрытия операционных расходов АЗС, комментирует президент Российского топливного союза Евгений Аркуша: средняя маржинальная доходность для нормальной работы АЗС и уплаты налогов должна быть 4–5 руб. за 1 л топлива.

Фиксируя цены на топливо, правительство гарантирует участникам соглашения отсутствие претензий со стороны налоговой и антимонопольной служб за нерыночные цены. ФАС поручено не привлекать к ответственности компании за заключение с Минэнерго и ФАС соглашений, а ФНС – во время проверок учитывать индикативные цены, о которых договорились бизнес и правительство.

Заключение соглашений Минэнерго и ФАС с участниками рынка осуществляется в соответствии с законом о защите конкуренции, передал представитель ФАС ответ заместителя руководителя службы Анатолия Голомолзина. Но соглашения должны быть временными и не допускать ограничения конкуренции, настаивает он. Сговором такое соглашение между Минэнерго, ФАС и компаниями считать нельзя, согласен руководитель антимонопольной практики Bryan Cave Leighton Paisner Николай Вознесенский: закон о защите конкуренции допускает ценовые соглашения, если они предусмотрены законом, поручениями президента или постановлениями правительства. Но если независимые АЗС подадут в ФАС жалобу, служба будет обязана ее рассмотреть и возбудить дело, если нарушение не связано с соглашением с правительством, говорит Вознесенский.

Налоговики тоже могут учитывать соглашение между компаниями и правительством, считает партнер Herberth Smith Freehills Олег Коннов. К тому же с 2019 г. контроль за трансфертными ценами внутри России отменяется (сохранится для некоторых сделок – например, если их участники пользуются налоговыми льготами). Если правительство устанавливает индикатор цен, то штрафовать за нерыночные цены неправильно, согласен партнер Taxology Алексей Артюх. Представитель ФНС не ответил на вопросы «Ведомостей».

Очистка биржи

До 12 ноября ФАС, Центробанк и Санкт-Петербургская товарно-сырьевая биржа (СПбМТСБ) должны подготовить предложения, как, изменив правила торговли нефтепродуктами, исключить спекулятивные сделки на внутреннем рынке. Некоторые трейдеры скупают бензин и нефтепродукты на бирже и отправляют их за рубеж, жаловался «Ведомостям» один из нефтяников: у трейдеров нет обязательств перед правительством поставлять на внутренний рынок часть купленного топлива, «спекулянты» могут отправлять его на экспорт или перепродавать самим нефтяникам для поставки на АЗС. Правительство введет «предквалификацию» участников торгов топливом, и до 31 марта 2019 г. допускать к ним планируется только сети АЗС, конечных промышленных и сельскохозяйственных мелкооптовых потребителей.

Тема перепродавцов неоднократно обсуждалась на биржевом комитете, пока однозначного решения нет, признает Голомолзин: «Этот институт является одним из легальных каналов сбыта, ему присущи и недостатки, и достоинства». Этот вопрос нужно обсуждать вместе с развитием срочного рынка, считает Голомолзин. Представитель СПбМТСБ комментировать эту инициативу в понедельник вечером не стал.

Меры по стабилизации внутреннего рынка являются краткосрочными и не вводят запрет или ограничение деятельности добросовестных участников рынка, комментирует идею федеральный чиновник. «Трейдеры являются неотъемлемой частью рынка – они предоставляют ликвидность и дают возможность малым участникам рынка фондироваться», – признает он.

Минфин против

В протоколе Минфину, ФНС и **Минтрансу** поручено также подумать об изменении механизма сбора акцизов. Они должны проработать идею перенести уплату акцизов с НПЗ на АЗС и сделать акциз на топливо плавающим: ставка растет при снижении цен на нефть и наоборот. Последнюю идею много лет предлагает ФАС, выступала за нее и «Роснефть». Это нужно в том числе для обеспечения ценовой стабильности внутреннего рынка на долгосрочную перспективу, считает Голомолзин. В протокол Козака вошли и некоторые другие предложения «Роснефти» – например, обязать всех нефтяников поставлять определенную часть добытой нефти и газового конденсата на российские НПЗ.

Но Минфин не видит смысла в изменении механизма сбора акциза. Перенос уплаты акциза с НПЗ на АЗС значительно усложнит администрирование, объясняет представитель ведомства: в стране несколько десятков НПЗ и тысячи АЗС. А плавающие акцизы могут создать проблемы с наполнением дорожных фондов, напоминает он.

Правительство не первый раз фиксирует цены, вспоминает Вознесенский, в 2011 г. первый вице-премьер Виктор Зубков выпустил постановление с индикативной ценой на 1 л молока при его закупке у фермеров. Для экономики подобные решения вредны, говорит замдиректора Института анализа предприятий и рынков Высшей школы экономики Светлана Авдашева, в России низкие розничные цены всегда объясняются интересами потребителя, а регулирование цен носит характер социальной политики. Было выработано компромиссное решение, такова цена социальной стабильности в нефтедобывающей стране, считает федеральный чиновник.

<https://www.vedomosti.ru/technology/articles/2018/11/05/785610-tarifi-internet>

### ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ ЛЮСИН; 2018.11.05; ВСЁ ПУТЕМ: ЧТО ТАКОЕ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР–ЮГ»; СМОЖЕТ ЛИ ИНДИЯ ОСУЩЕСТВИТЬ ЭКСПАНСИЮ В СРЕДНЮЮ АЗИЮ В ОБХОД РОССИИ И КИТАЯ

Три недели – ровно столько остается до момента встречи в Тегеране, которую СМИ Индии, Ирана и России уже успели окрестить исторической. Представители трех стран обсудят перевод на регулярный режим работы транспортного коридора «Север–Юг». Этому проекту без малого двадцать лет, но его запуск всё время откладывался. И теперь наконец время пришло. 23 ноября Москва, Тегеран и Нью-Дели проведут основные переговоры, и есть шанс, что в ближайшие месяцы многострадальный коридор наконец-то заработает. Но запуск вполне может быть отложен, если стороны не придут к соглашению о том, каким именно маршрутом пойдут грузы. Подробности – в материале «Известий».

Кладите рельсы

Всё началось в далеком 1999 году. Тогда несколько российских, иранских и индийских фирм договорились о перевозке контейнеров по маршруту Шри-Ланка – Индия – Иран – Россия.

На бумаге проект выглядел заманчиво. Вместо того чтобы отправлять контейнеры через забитый Суэцкий канал или вокруг Африки, теоретически можно было доставлять их по железной дороге. О полностью сухопутном маршруте речи тогда не шло по политическим причинам. Нью-Дели и Исламабад в который раз оказались в состоянии конфликта – шла Каргильская война, индийские войска несли тяжелые потери, пытаясь выбить с господствующих высот пришедшие из Пакистана отряды боевиков. В этих условиях включать в маршрут пакистанские территории было слишком рискованно.

В итоге маршрут выглядел так: сперва груз шел до Мумбаи, затем морем до иранского побережья, там уже перегружался на железную дорогу и дальше путешествовал сушей до Каспия. Затем он вновь перегружался на судно, в Астрахани – снова на железную дорогу и дальше уже шел к конечному потребителю. Четырехкратная перегрузка контейнеров, конечно, затрудняла процесс, но в целом получалось всё равно быстрее, чем морем через Суэц.

Начало движения поездов на железнодорожном участке Яндыки–Оля (Астраханская область) – часть международного транспортного коридора «Север–Юг»

На этой волне в 2000 году в Санкт-Петербурге между Россией, Ираном и Индией подписали межправительственное соглашение о создании коридора, и по нему тут же пошли контейнеры из Индии. Через два года Госдума и Совфед бумагу ратифицировали, и в мае 2002 года коридор официально открыли.

К этому моменту стало ясно, что всё не столь радужно, как ожидалось. Действительно, грузы теперь шли гораздо быстрее – путь по территории Ирана занимал всего четыре дня. Но когда объем перевозок попробовали увеличить, начались проблемы. Обнаружилось, что транспортная сеть Ирана просто не может пропустить через себя весь поток перевозок, на который рассчитывали Россия и Индия. Чтобы расширить иранскую инфраструктуру, требовались рабочие руки, время, но главное – много денег, которые неоткуда было взять: ни у Индии, ни у России, ни тем более у Ирана их не было.

Проект встал – в ожидании, пока иранские инженеры расширят свою железнодорожную сеть. Работали участки Россия–Иран и Индия–Иран, процесс строительства инфраструктуры шел, но медленно, – мешало отсутствие финансирования. Параллельно с прокладкой путей шли международные переговоры и поиск новых инвесторов. В проект вошли Азербайджан и Армения, Казахстан, Сирия, Оман и Белоруссия, интерес проявила Турция. Но финансовый вопрос это решить не помогло.

Россия и Иран прорабатывают прокладку торгового маршрута по Волго-Донскому каналу

В итоге всё решили индийские деньги. За прошедшие годы экономика Индии вышла на третье место в мире, и у Нью-Дели нашлись наконец средства на то, чтобы влить их в иранскую инфраструктуру: порт Чабахар, который принимает индийские грузы (в него индийцы вложили полмиллиарда долларов), и железные дороги, которые везут их на север. В преддверии американских санкций Индия выдала Ирану целую кучу займов – хотя, как обнаружилось позже, можно было не торопиться: Вашингтон все-таки решил сделать для Нью-Дели исключение из санкций, связанных с Ираном.

Однако с решением инфраструктурных проблем в полный рост встают проблемы политические, о которых два десятилетия назад еще никто не думал. У бенефициаров маршрута, как выяснилось, цели совпадают лишь частично.

Есть три дороги

Дело в том, что коридор «Север–Юг» – это не единая транспортная артерия. На иранской земле он разветвляется на три рукава.

Западный вариант предполагает, что грузы идут по железной дороге в Азербайджан, затем в Дагестан и далее в европейскую часть России. В этом случае Баку превращается в одного из выгодополучателей.

Центральный вариант предусматривает маршрут, который предполагался изначально, – через Каспийское море до Астрахани. Он наряду с западным наиболее выгоден для России.

И, наконец, восточный маршрут предусматривает протягивание линии в Среднюю Азию – либо через Афганистан, либо через Туркмению. Оба варианта чрезвычайно выгодны для Индии: в Нью-Дели давно воспринимают среднеазиатские республики как часть зоны «расширенного партнерства» – недаром в былые времена между ханствами Средней Азии и государствами Индии существовали тесные торговые, культурные и военные контакты, а в Бухаре, Хиве и Самарканде проживали крупные индийские общины.

Индия не прочь возродить эти связи на новом витке исторического развития, тем более что Средняя Азия богата полезными ископаемыми, включая необходимые Индии драгоценные камни и углеводороды. Туркестанский маршрут означает доступ к нефти, афганский – усиление индийского влияния в этой стране и регионе, а также путь к перспективным месторождениям. Не случайно индийцы активнее всего лоббируют именно восточный коридор.

Россия до недавних пор относилась к индийским планам достаточно прохладно: Москва не особо довольна китайской экономической экспансией в Средней Азии, но относится к ней как к неизбежному злу, плате за политическую поддержку, оказываемую КНР России в условиях противостояния с Западом. Однако в последнее время российское руководство, похоже, всё больше склоняется к тому, чтобы пересмотреть позицию в качестве ответа на некоторые китайские шаги в финансовой сфере, которые ряд экспертов оценивают как недружественные.

Появление нового игрока на среднеазиатском рынке заставит китайские компании понервничать и даст элитам республик пространство для маневра. Для России главное – обеспечить свои интересы и гарантировать, что Индия не попытается превратить экономическую экспансию в политическую.

 «Север–Юг» важен для Индии еще по одной причине. В условиях, когда Китай опутывает Евразию и Африку своими экономическими коридорами, Индии практически нечего ему противопоставить, представить какую-то альтернативу китайской инфраструктурной дипломатии. Практически готовый коридор «Север–Юг» – отличная возможность показать, что Индия тоже может создавать экономические маршруты в содружестве с другими странами, и главное – без участия Китая.

Демонстрация должна получиться яркой: от иранского Чабахара рукой подать до пакистанского Гвадара – конечной точки китайско-пакистанского торгового коридора CPEC.

И, кроме того, развитие иранской транспортной сети позволяет Индии в перспективе сформировать еще один коридор – не через Россию, а через Турцию с выходом сразу в Восточную Европу. Понятно, что в Москве от этого не в восторге, да и перспектива пока исключительно туманная, но со счетов сбрасывать ее не стоит.

Но политикой проблемы не исчерпываются. При всей привлекательности маршрута остается ряд вопросов. В частности – что Россия и республики Средней Азии могут предложить Индии взамен продукции ее легкой промышленности, фармацевтического сектора и других товаров. Гнать обратно пустые контейнеры – не самое удачное решение.

На данный момент суммарный ВВП стран ЕАЭС примерно равен индийскому – при этом объем двусторонней торговли не дотягивает до $10 млрд (для сравнения: объем индийско-китайской торговли в этом году, как ожидается, превысит 90 млрд). Ситуацию может изменить подписание соглашения о зоне свободной торговли – наподобие того, который ранее ЕАЭС подписал с Вьетнамом. Тогда объем торговли за первый же год подскочил на 30% и, главное, продолжает расти до сих пор.

Переговоры о ЗСТ с Индией идут сейчас полным ходом, и остается надеяться, что завершены они будут уже в ближайшее время. Коридор «Север–Юг» может заработать в полную силу лишь после того, как исчезнут торговые барьеры между Индией с одной стороны и странами Евразийского союза с другой. И тегеранская встреча дает основания предполагать, что этот момент уже недалек.

<https://iz.ru/807716/aleksei-liusin/vse-putem-chto-takoe-transportnyi-koridor-sever-iug>

### ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2018.11.06; ЕСТЬ КОНТРАКТ: КРУПНЫМ ИНВЕСТПРОЕКТАМ ГАРАНТИРУЮТ СТАБИЛЬНОСТЬ; БИЗНЕСУ СТОИМОСТЬЮ БОЛЕЕ 10 МЛРД РУБЛЕЙ ПРЕДЛОЖАТ ЗАЩИТУ ОТ ИЗМЕНЕНИЙ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ

Бизнесу предложат специальные контракты с государством, которые защитят проекты компаний от изменений в законодательстве. Например, от роста налоговых ставок, таможенных платежей или экологического сбора, следует из законопроекта Минфина («Известия» ознакомились с документом). Гарантия постоянства будет возможна для проектов стоимостью не менее 10 млрд рублей. В правительстве считают, что такая стабилизация может стать одним из основных стимулов для повышения доли капиталовложений в ВВП. Однако кроме предсказуемости обязательных платежей и сборов, которые определяют инвестиционную активность, есть и другие важные факторы, считают эксперты.

В Минфине признали, что действующие стимулы недостаточно мотивируют частных инвесторов вкладывать в долгосрочные проекты. Об этом говорится в сводном отчете будущего закона «О защите и поощрении капиталовложений в РФ». В то же время долю частного капитала в российской экономике необходимо увеличивать – без этого невозможно будет реализовать ряд проектов по созданию новой транспортной, коммунальной, социальной инфраструктуры, а также инфраструктуры информации и связи, объектов электроэнергетики, говорится в документе.

Для решения проблемы необходимо вмешательство государства с целью создания новых условий нормативного правового регулирования, считают в ведомстве. Основная цель предлагаемых новаций – не допустить, чтобы изменения в правовом поле ухудшали реализацию инвестпроектов. Компаниям, заключившим с государством такой инвестиционный контракт, не придется платить, например, больше фискальных сборов по своим проектам, если ставки повысятся уже по ходу их реализации.

В Минфине не ответили на вопросы «Известий» о том, как на практике будет работать механизм стабильности, а также об ожидаемом экономическом эффекте от изменения законодательства. В Минэкономразвития не прокомментировали запрос «Известий» о том, поддерживает ли ведомство законопроект. В Федеральной антимонопольной службе сообщили, что документ пока не поступал на рассмотрение.

Дискуссия о необходимости предоставить бизнесу прогнозируемые условия по обязательным платежам возникла после предложения помощника президента Андрея Белоусова изъять у крупных компаний сверхдоходы, полученные благодаря курсовым разницам. В результате продолжительных обсуждений была достигнута договоренность о добровольном направлении свободных средств бизнеса в российскую экономику при условии гарантий стабильности. Законопроект «О защите и поощрении капитальных вложений» возник именно как ответ государства на поставленные предпринимателями условия, считает аналитик «Финама» Алексей Калачев.

Согласно законопроекту, правовые условия могут быть заморожены по обязательным платежам и сборам, лицензированию и сертификации, использованию природных ресурсов и охране окружающей среды, внешнеэкономической деятельности и отношениям с таможней. Заморозка не касается изменений в законы, влияющие на Конституцию, безопасность и обороноспособность государства.

В ситуациях, когда компаниям всё же придется подстраиваться под законодательные изменения и платить, например, налоги по новой ставке, государство обещает выплачивать компенсацию за понесенные из-за этого убытки. Для социально значимых проектов (транспортная и коммунальная инфраструктура, электроэнергетика, экология и т.д.) предусмотрен механизм возвратного налогового финансирования.

Кроме того, в рамках соглашения государство может оказать бизнесу дополнительную поддержку – деньгами, имуществом, гарантией спроса на продукцию проекта.

Претендовать на защиту от возможных изменений смогут проекты стоимостью от 10 млрд рублей, при этом часть затрат может брать на себя государство. Проекты подешевле заявлять можно, однако объем частных вложений должен быть не менее 3 млрд рублей. Чем больше инвестор вкладывает сам, тем выше у его проекта приоритет и больше шансов на господдержку. Соответствующее соглашение может быть заключено с пулом инвесторов, их «гражданство» не регламентируется.

Перечень отраслей, в которых можно просить защиты, ограничен. Например, соглашения не будут заключаться с компаниями, инвестирующими в добычу нефти и газа, производство топлива, табака и алкогольной продукции. Бизнесу предлагается вкладывать в сельское хозяйство, обработку, сжижение газа, производство электроэнергии, сбор и переработку мусора, туризм или информационные технологии.

Срок действия «регуляторного щита» – шесть лет для проектов с частными инвестициями менее 30 млрд рублей. Если инвестор вложит больше, то он сможет рассчитывать на 12 лет «постоянства». Срок может быть продлен еще на шесть лет, если бизнес обязуется реинвестировать в российскую экономику не менее 1 млрд рублей из доходов проекта.

«Известия» направили письма в 20 крупнейших российких компаний («Газпром», «Газпром нефть», «Лукойл», «Роснефть», «Ростех», Х5 Retail Group, «Интер РАО», АФК «Система», «Евраз» и др.) с вопросом о том, рассматривают ли они инвестирование в рамках этого закона. Большая часть из опрошенных от комментариев воздержалась. В «Ростехе» «Известиям» сообщили, что расценивают законопроект как новую возможность для реализации частно-государственных партнерств в сферах деятельности корпорации.

Резкого улучшения инвестиционного климата в результате появления предлагаемой будущим законом практики не произойдет, полагают опрошенные «Известиями» эксперты. Это обеспечит прогнозируемость платежей, однако не решит другие важные системные проблемы российской экономики. Такие, как, например, нестабильность курса национальной валюты, считает профессор НИУ ВШЭ Александр Абрамов.

Так, в результате ослабления рубля в августе были сорваны планы множества производственных компаний, зависящих от импортных поставок, подтвердил ведущий научный сотрудник Института Гайдара Алексей Ведев. По его словам, в результате на 10% упал инвестиционный импорт машин и оборудования, из-за чего сократились и внутренние капиталовложения.

Документ, вероятно, нацелен на привлечение бизнеса к реализации крупных проектов страны, полагает Алексей Ведев. То есть государство своей собственной инвестиционной активностью пытается простимулировать предпринимателей больше вкладывать в экономику. Однако это рискованная политика, так как бизнес, исходя из практики предыдущих лет, не уверен в высокой доходности госпроектов.

Как говорил ранее глава Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) Александр Шохин, правительство уже предложило компаниям из «списка Белоусова» профинансировать ряд крупных проектов. Например, автомобильную скоростную трассу и высокоскоростную железнодорожную магистраль Москва–Казань. По словам президента РСПП, суммарная заявленная стоимость проектов, предложенных правительством составит 40 трлн рублей.

Впрочем, в Минфине не согласны, что основную выгоду новые инвестиционные стимулы сулят только крупному бизнесу. Из материалов к законопроекту следует, что по ожиданиям ведомства, примерно 80% частных инвестиций в проекты в рамках закона придет от крупных компаний, 20% – от средних. Однако рост инвестиционной активности в целом приведет к появлению новых рынков сбыта в том числе и для продукции малых и микропредприятий. Это, в свою очередь, поспособствует достижению целей по развитию малого и среднего бизнеса.

<https://iz.ru/806945/dmitrii-grinkevich/est-kontrakt-krupnym-investproektam-garantiruiut-stabilnost>

### ТАСС; 2018.11.03; ВЛАСТИ НАШЛИ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ ОЧЕРЕДЕЙ НА ГРАНИЦЕ РОССИИ И КИТАЯ В ЗАБАЙКАЛЬЕ

Решение проблемы очередей на международном автомобильном пункте пропуска «Забайкальск» (МАПП, крупнейший российско-китайский погранпереход) найдено. Об этом заявил Александр Осипов, назначенный на прошлой неделе врио губернатора Забайкальского края. Его слова приводит в субботу пресс-служба главы региона.

15 октября в пограничном Забайкальске произошла давка, когда пассажиров нескольких рейсовых автобусов, въезжающих в Россию из Китая, одновременно впустили в помещение для паспортного и таможенного контроля. По данным региональных СМИ, от духоты в помещении стало плохо двум женщинам. 27 октября полпред президента РФ в Сибирском федеральном округе Сергей Меняйло призвал наладить на МАПП ведомственное взаимодействие.

«Найдены совместные решения в пределах существующей конструкции МАПП, имеющихся сил и средств. Задача - кардинально уменьшить время, которое уходит на контроль и проверку документов, при этом сохраняя интересы Российской Федерации в пограничном и таможенном контроле», - цитирует пресс-служба слова Осипова, который в пятницу побывал на погранпереходе.

Во время рабочей поездки в Забайкальск Осипов пообщался с людьми, которым приходится много времени проводить в очередях на переходе. По их мнению, задержки при прохождении границы, в том числе, связаны с долгим оформлением документов.

Ранее в региональном погрануправлении ФСБ заявили, что в инциденте на пункте пропуска 15 октября виноваты, в том числе, сотрудники таможни, которые нарушили непрерывность процесса оформления лиц и последовательность предусмотренных процедур. После инцидента Читинская таможня увеличила численность смен.

Распространенным явлением для Забайкальска являются и так называемые «кэмелы» - люди, которые вывозят из Китая коммерческие грузы под видом товаров для личного потребления. Они также осложняют работу пограничников и таможенников. Пресс-служба Читинской таможни отмечала, что пассажиропоток на МАПП «Забайкальск» с начала осени увеличился на 15%.

Крупнейший российско-китайский погранпереход

МАПП «Забайкальск» - крупнейший автомобильный пункт пропуска на российско-китайской границе. Через него проходит основной поток граждан Китая, следующих в Забайкальский край и далее вглубь России, а также поток внешнеторговых грузов для регионов Сибири. Через МАПП осуществляются пассажирские перевозки в китайские города Манчжурия и Хайлар - многие сибиряки ездят туда для отдыха и шопинга.

<https://tass.ru/ekonomika/5753327>

### ТАСС; ЕКАТЕРИНА ЛУКА; 2018.11.02; КАРТА «ТРОЙКА» СТАНЕТ ПЕРСОНАЛИЗИРОВАННОЙ

Московский метрополитен объявил о подготовке к реформе билетной системы, которая предусматривает персонализацию карт «Тройка» и возможность интеграции с билетными системами других регионов. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе подземки.

«Новая билетная система будет обрабатывать более 6 млрд транзакций в год. С вводом новой билетной системы появится возможность привязки карты «Тройка» к аккаунту в личном кабинете. Также в новой билетной системе будет заложена возможность оплачивать проезд в транспорте не только Москвы, но и соседних регионов», - сказал собеседник агентства, отметив, что на разработку системы уйдет год, еще полтора года займет внедрение.

Представитель пресс-службы пояснил, что новая билетная система будет доступна для пользования на всем городском транспорте Москвы. «Пассажиры смогут получить полный контроль над своим счетом по аналогии с банковским или мобильным. В период опытной эксплуатации и внедрения новая билетная система будет работать в тестовом режиме параллельно с действующей», - заключил собеседник агентства.

Пассажиры получат возможность проверить баланс карты, заблокировать ее, а остаток на счете перенести на другую карту. Карту «Тройка» можно будет пополнять в режиме реального времени без дальнейшей активации средств через желтый информационный терминал. Пополнить карту и записать на нее все виды билетов без активации у терминала можно будет и через приложение «Метро Москвы».

Кроме того, в новой билетной системе будет заложена возможность оплачивать проезд в транспорте не только Москвы, но и соседних регионов. Это даст возможность другим городам тоже использовать карту «Тройка» и московскую систему оплаты проезда.

Благодаря разработанным дополнительным сервисам удобнее станет и корпоративным клиентам метрополитена. Открыв один расчетный счет, организация сможет обеспечить билетами на проезд в общественном транспорте всех своих сотрудников, заключил собеседник агентства.

<https://tass.ru/moskva/5750989>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2018.11.06; ОПАСНЫЕ МАРШРУТЫ; КОРРЕСПОНДЕНТЫ «РГ» ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ В ПРОВЕРКЕ АВТОБУСОВ НА ДОРОГАХ

Напомним, что в связи с ростом аварийности с автобусами в России, а также в связи с громкими авариями, которые произошли с участием автобусов, перевозивших пассажиров, начальник Госавтоинспекции МВД РФ дал указание провести проверку всех перевозчиков пассажиров в регионах. В том числе провести рейды по автобусам, в том числе с проведением сплошных проверок на дорогах. Это когда в специально выбранных местах останавливаются все автобусы подряд. Вот именно в таком мероприятии и поучаствовали корреспонденты «РГ».

Надо сказать, что Московская область не отличается повышенной автобусной аварийностью. Наоборот, за 9 месяцев этого года отмечается положительная тенденция к сокращению аварийности с участием пассажирского транспорта, в частности за истекший период зарегистрировано 262 ДТП, что на 10 процентов меньше, чем за аналогичный период прошлого года. В них погибли 36 человек. Это уже снижение на 28 процентов. Тем не менее, проверки проводят и здесь.

Корреспонденты провели полночи на посту на 74-м километре Киевского шоссе, и выявили некую тенденцию. Буквально в самом начале рейда, автобусы шли по этому участку валом. Однако буквально спустя час сплошных проверок, их поток заметно оскудел. Сложно поверить, что в девять вечера перестают ходить даже рейсовые маршруты. Но именно такое впечатление сложилось после дежурства на посту.

Среди тех автобусов, которые были остановлены, в большинстве случаев все было нормально. За редким исключением. Так, например, у одного из междугородних автобусов не работал привод средний двери. Еще у одного автобуса оказались разные шины на одной оси. В одном из автобусов не работал замок ремня безопасности. Все эти нарушения страшными не назовешь. Их быстро оформили, и отпустили автобусы дальше.

Кстати, пассажиры автобусов к проверке отнеслись с пониманием. Понятно, что все спешили добраться до дома. Но проверка не вызвала ни гнева, ни даже раздражения. Одна из пассажирок высказалась, что такой контроль необходим, всем хочется живыми до дома доехать.

У водителя рейсового автобуса не оказалось персональной карты для тахографа. А это серьезное нарушение. То есть режим труда и отдыха этого водителя никаким образом не учитывался. Водителя оштрафовали. В ГИБДД придется приехать должностному лицу этого предприятия для разбирательства по этому делу. Скорее всего, на него тоже наложат штраф. Так же информация об этом нарушении направлена в **минтранс** Московской области. По счастью, водитель автобуса выглядел довольно бодро. А что бы делали инспекторы, если бы у него был уставший вид? Правильно, ничего.

Напомним, что задержание транспорта сейчас возможно только в крайних случаях. Например, у автобуса неисправно рулевое управление или тормозная система. Отстранить водителя от управления можно только в том случае, если он нетрезв. Кстати, при такой же сплошной проверке, проведенной неделю назад, попался нетрезвый водитель. Пассажиров пришлось пересаживать на другой автобус. А если водитель просто уставший, даже если действующий тахограф показывает, что он не соблюдал режим труда и отдыха, то предпринять в этой ситуации инспектор не может ничего. Только оформить административное нарушение. Оснований для задержания автобуса нет.

Между тем огромное количество аварий происходит именно по причине усталости водителя. Кстати, развеем некий миф, который активно распространяется последнее время. Мол, водителя оштрафуют, если в зимний период он ездит на летних покрышках. Нет, за это привлечь к ответственности нельзя. Можно привлечь только за «лысую» резину. А уж зимняя она или летняя - не важно. Хотя это тоже становится причиной заторов и аварий на дорогах.

Всего за 9 месяцев этого года в России произошло 4125 аварий по вине водителей автобусов, что на 2,5 процента больше, чем в прошлом году. В них погибло 173 человека. А это на 21 процент меньше, чем в прошлом году. Анализ причин их совершения показывает, что в большинстве случаев водители не соблюдали установленный скоростной режим, а также режима труда и отдыха. Так же есть нарушения со стороны должностных лиц перевозчиков. А именно невыполнение обязанностей по контролю за техническим состоянием автобусов и предрейсовому медицинскому осмотру.

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 внесенными изменениями.

<https://rg.ru/2018/11/03/reg-cfo/korrespondenty-rg-priniali-uchastie-v-proverke-avtobusov-na-dorogah.html>

### КОММЕРСАНТ; ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ; 2018.11.06; ПОПУТЧИКОВ ЗАПОДОЗРИЛИ В НЕУСТАВНЫХ ОТНОШЕНИЯХ; ПЕРЕВОЗЧИКИ ПОДАЛИ ИСК О БЛОКИРОВКЕ BLABLACAR

Автобусный перевозчик «Транс Лайн» инициировал очередную попытку заблокировать в России французский онлайн-сервис совместных путешествий на автомобилях BlaBlaCar. К иску присоединились почти 30 заявителей, включая автовокзалы, ссылающихся на убытки от нелегальных перевозчиков и нарушение сервисом Устава автомобильного транспорта. Понимания, как легализовать в России райдшеринг, пока нет, констатируют юристы.

Российское представительство французского онлайн-сервиса BlaBlaCar ООО «Комьюто Рус» стало ответчиком по иску автоперевозчиков и автовокзалов, следует из карточки дела, зарегистрированного 1 ноября, на сайте Таганского суда Москвы. Иск к структуре BlaBlaCar подал астраханский междугородный автобусный перевозчик ООО «Транс Лайн». Компания просит суд признать информацию на сайте и в мобильном приложении BlaBlaCar запрещенной в России и обязать Роскомнадзор внести сетевой адрес BlaBlaCar в реестр запрещенных ресурсов, следует из иска (есть у “Ъ”). Кроме того, компания просит запретить работу сервиса BlaBlaCar в России.

По мнению «Транс Лайн», деятельность BlaBlaCar нарушает права компании как перевозчика, что «приводит к возникновению убытков»: «На BlaBlaCar пассажиры могут приобрести билеты на рейсы Астрахань–Москва нелегальных перевозчиков, что причиняет обществу значительный материальный ущерб». Деятельность нелегальных перевозчиков «создает благоприятную среду для оборота запрещенных средств и предметов, с помощью которых лица с преступными намерениями имеют возможность совершать террористические акты», полагает истец. К тому же Устав автомобильного транспорта не предусматривает совместных перевозок, отмечает «Транс Лайн». «Я подписывал такое, потому что они незаконно воруют клиентов везде и всюду. И потому что они никакой ответственности не несут, у них никто не застрахован ни от чего, не отвечают за безопасность»,– заявил “Ъ” представитель одного из региональных автовокзалов, присоединившихся к заявлению.

В Роскомнадзоре не стали комментировать иск. Если суд примет решение о внесении сетевого адреса BlaBlaCar в реестр запрещенных сайтов, то Роскомнадзор будет обязан его исполнить, отметил собеседник “Ъ”, близкий к ведомству.

Это не первая попытка заблокировать BlaBlaCar в России. Как ранее писал “Ъ”, из-за претензий региональных властей к нелегальным перевозкам в сентябре 2017 года BlaBlaCar грозила блокировка в России по решению суда, которое компании удалось оспорить.

Оценить перспективы судебного иска к BlaBlaCar можно как 50 на 50, полагает партнер юридической компании «Рустам Курмаев и партнеры» Дмитрий Горбунов. Коллективный иск подается рядом перевозчиков, которые ссылаются на недополученные прибыли и возросшую конкуренцию со стороны сервиса, однако отсылка к Конституции и автомобильному уставу может быть не до конца принята судом как реальные доказательства неправомерности работы сервиса, считает юрист. Требования по претензиям к BlaBlaCar могут быть удовлетворены частично, так как доказательная база предоставлена лишь на уровне ряда выводов и статистики, рассуждает господин Горбунов.

Привлечение Роскомнадзора в качестве ответчика является попыткой привлечь повышенное внимание как суда, так и общественности к проблеме работы сервиса в России и поднять вопрос его законности, считает юрист: «Учитывая, что деятельность сервиса формально нарушает ряд законодательных актов и автомобильный устав, он должен быть заблокирован до того момента, пока не будет налажена легальная работа каждого перевозчика в соответствии с законодательством». Однако в России пока нет понимания, как именно правильно легализовать эту сферу: сервисов помимо BlaBlaCar уже появилось предостаточно, и если блокировать французский сервис, то тогда будет не совсем ясно, что делать с другими, заключает юрист.

<https://www.kommersant.ru/doc/3791919>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2018/11/05/perevozchiki-podali-v-sud-na-servis-poiska-poputchikov.html>

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2018.11.06; МАШИНЫ БЕЗ ВОДИТЕЛЕЙ ВСТУПАЮТ В ПРАВА; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫПУСКАЕТ НА ДОРОГИ РОССИИ БЕСПИЛОТНИКИ

Первые беспилотные машины на российских дорогах появятся уже в марте 2019 года, эксперимент пройдет в Москве и Татарстане. Речь идет о «высокоавтоматизированных автомобилях», в салоне которых находится страхующий водитель, не вмешивающийся в управление. Постановление правительства о пилотном проекте, который продлится три года, опубликовано для общественного обсуждения. Доступ к нему получат только компании с уставным капиталом в 100 млн руб., причем каждую участвующую в эксперименте машину надо будет застраховать на 10 млн руб. Эксперты документ раскритиковали: постановление готовится в интересах «Яндекса» и ряда других крупных компаний, небольшие российские стартапы в пилоте участвовать не смогут.

Минпромторг разместил на regulation.gov.ru проект постановления правительства РФ «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автодорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств» с 1 марта 2019 года по 1 марта 2022 года на территории Москвы и Татарстана. По улицам (их список не указывается) будут ездить автомобили с системами, не требующими «физического воздействия со стороны водителя».

Российские власти, напомним, уже несколько лет обсуждают возможность допуска полностью автономных авто на дороги. За рубежом уже активно тестируют подобные транспортные средства. Экспериментальный беспилотник на базе Toyota Prius есть у «Яндекса», беспилотные электробусы «Шатл» и «Матрешка» – у КамАЗа/НАМИ и Volgabus соответственно. Проект беспилотной «Газели» недавно анонсировал и ГАЗ. С 2014 года по поручению президента Владимира Путина правительство реализовывает национальную технологическую инициативу (НТИ) «Автонет» – государственный план до 2035 года по развитию технологий беспилотных авто и электромобилей. Финансирование НТИ до 2020 года превышает 50 млрд руб., из них 28,5 млрд руб. – из госбюджета. Проект постановления подготовлен в рамках реализации дорожной карты «Автонета».

В документе подробно расписана процедура допуска беспилотных авто на дороги. Компания–владелец машины для начала должна иметь уставный капитал не менее 100 млн руб. Сама машина будет оснащена системами для «непрерывной видеорегистрации действий водителя и окружающей дорожно-транспортной обстановки», а также кнопкой для «активации и деактивации автоматизированной системы вождения», которую водитель сможет нажать, не отстегивая ремней безопасности. Для участия в эксперименте подается заявка в государственный научный центр ФГУП НАМИ с перечнем беспилотных автомобилей (не более 200 в одном регионе) и списком страхующих водителей (стаж не менее трех лет, без лишения прав). НАМИ, проведя испытания, выдаст свидетельство о соответствии авто требованиям безопасности. Затем машину надо будет зарегистрировать в ГИБДД с отметкой о том, что в конструкцию внесены изменения для проведения «правового эксперимента». С этого момента машина имеет право выезжать на улицу, водителю необходим путевой лист с маршрутом следования беспилотника. Все параметры движения должны записываться и передаваться в НАМИ и МВД.

Интерес представляют нормы, описывающие возможное ДТП с участием беспилотника. Еще до подачи заявки в НАМИ владелец машины должен застраховать гражданскую ответственность на сумму не менее 10 млн руб. либо разместить эту сумму на депозите нотариуса или на эскроу-счете в банке, где деньги будут заблокированы и выплачены пострадавшим в случае аварии. Собственник понесет «полную ответственность за ДТП, происшедшие с участием принадлежащего ему транспортного средства при проведении эксперимента».

В пресс-службе «Яндекса» документ поддержали, уточнив, что разработка ведется рабочей группой НТИ «Автонет» по поручению вице-премьера **Максима Акимова**. «Мы считаем его важным для развития сферы беспилотного транспорта в России, потому что особенности искусственного интеллекта требуют обучения в реальной дорожной обстановке,– заявили в компании.– Мы уверены, что итоговая редакция постановления будет предусматривать все необходимые меры безопасности для участников дорожного движения при тестировании беспилотных автомобилей». В пресс-службе «КамАЗа» “Ъ” подтвердили, что «заинтересованы в документе».

Президент компании Cognitive Technologies (разработчик технологии для беспилотного вождения) Ольга Ускова назвала проект «скандальным». «Он явно готовился в интересах нескольких крупных компаний, включая «Яндекс»,– считает она.– Допуск к эксперименту основан на финансовых, а не технологических возможностях компании. В России есть несколько десятков небольших стартапов, работающих в области автономных технологий, но уставный капитал в 100 млн руб. доступен мало кому. Если постановление примут в таком виде, российский рынок для этих стартапов будет закрыт, они вынуждены будут уехать за границу, Россия потеряет отличных специалистов». Госпожа Ускова заметила, что каждое транспортное средство, в зависимости от принадлежности к тому или иному типу автономной системы (всего их шесть, согласно классификации Society of Automotive Engineers, SAE), испытывается на полигонах по специальным методикам, прежде чем выйдет на улицы. «Никто уже не выпускает беспилотники без верификации, но в документе Минпромторга об этом ни слова»,– отметила она. Выбор испытательных зон она назвала «очень странным». «С 2019 года за рубежом начнутся испытания беспилотных технологий, позволяющих водителю не участвовать в управлении машиной на хайвеях,– говорит она.– Где в Москве хайвеи для проведения таких испытаний? И каковы будут критерии их успешности, кто это будет оценивать?» Эксперимент готовился специально под «Яндекс», подтверждает “Ъ” источник, знакомый с ситуацией: в пилотном проекте можно использовать только присутствующую на рынке модель, оборудованную датчиками и камерами: «Яндекс» с его Prius по данному критерию проходит, «Шатл» НАМИ – уже нет. В пресс-службе «Автонета» “Ъ” на критику заявили, что проект постановления готовился для «всех разработчиков высокоавтоматизированных транспортных средств».

Интересно, что «Яндекс» уже проводил испытания на дорогах общего пользования: в начале 2018 года машина курсировала по улицам Москвы, причем на выложенном в официальном аккаунте «Яндекса» видео видно, что водитель находится на водительском месте, но к рулю не притрагивается. Позже машина проехала 800 км от Москвы до Казани по трассе М7. Однако в апреле 2018 года в интервью “Ъ” начальник ГИБДД Михаил Черников заявил, что ведомство не разрешало проводить испытания в Москве. В начале сентября «Яндекс» организовал несколько встреч с руководством ГИБДД России, где показывал работу беспилотной машины. В октябре машина также демонстрировалась начальникам региональных управлений ГИБДД в Сочи. По итогам Михаил Черников заявил: полностью беспилотных автомобилей на дорогах в ближайшее время не появится, нужны отдельные требования к водителям, которые находятся в салоне для страховки.

Адвокат движения автомобилистов «Свобода выбора» Сергей Радько считает, что в случае ДТП с беспилотным автомобилем вопрос об ответственности будет решаться «на общих основаниях». «Сложности могут возникнуть в случаях отказа электроники либо ее некорректной работы в нестандартных условиях,– считает он.– Например, в аварийной ситуации, при возникновении неожиданных препятствий на пути». Теоретически за ДТП можно привлечь и водителя, считает юрист, эксперт по безопасности дорожного движения Катерина Соловьева, но для этого все обстоятельства аварии должны быть установлены в ходе расследования. В перспективе, считает она, при причинении вреда беспилотным авто ответственность за ДТП наступит только финансовая, причем независимо от тяжести последствий. «Нормы уголовного кодекса в действующей редакции в этом случае не применимы. Разработчика технологии в теории тоже можно наказать, если выяснится, что в софте автоматизированной машины есть системная ошибка, приводящая к некорректному поведению авто на дороге,– говорит она.– Это можно будет расценить как халатность».

<https://www.kommersant.ru/doc/3792008>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Minpromtorg-nazval-sroki-ispitanii-bespilotnikov-v-Moskve-i-Tatarstane-2018-11-02/>

### ВЕДОМОСТИ; БЭЛА ЛЯУВ; 2018.11.06; ВЛАСТИ МОСКВЫ ОЦЕНИЛИ РАСХОДЫ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ МОНОРЕЛЬСА; ПРЕВРАЩЕНИЕ МОНОРЕЛЬСА В ТРАМВАЙ ОБОЙДЕТСЯ ПОЧТИ В 4 МЛРД РУБЛЕЙ

Москва заложила 3,75 млрд руб. в Адресную инвестиционную программу (АИП) на реконструкцию Московской монорельсовой транспортной системы в трамвайную линию – с соединением с другими сетями трамвая. Это указанно в опубликованном городом документе АИП на 2018–2021 гг. Проектно-изыскательские работы обойдутся городу в 300 млн руб., остальное – строительство. Завершится реконструкция в 2021 г.

Монорельс был построен в 2004 г., он обошелся городу в 6,3 млрд руб. Трасса Московской монорельсовой транспортной системы проходит по эстакаде на высоте около 6 м в северной части города – от северного входа ВВЦ до станции метро «Тимирязевская». На линии шесть станций. Расстояние между ними – 700–800 м. Для линии был разработан специальный подвижной состав: в поезде шесть вагонов, 44 посадочных места.

Разговоры о том, чтобы избавиться от монорельса, московские власти ведут не один год. Основная претензия – малый пассажиропоток при больших затратах на содержание. Московскому бюджету монорельс обходится примерно в 1 млрд руб. в год. Им пользуются всего 10 000 пассажиров, спроектирован он был неудачно и дохода не приносит, рассказывал еще в 2012 г. первый замглавы департамента транспорта Евгений Михайлов.

С открытием в сентябре 2016 г. трех новых станций Люблинско-Дмитровской линии и запусков Московского центрального кольца пассажиропоток на монорельсовой дороге снизился еще на треть. С начала этого года монорельс перевели в туристический режим. В среднем интервалы между поездами выросли до 15–30 минут в зависимости от времени суток.

Бывший мэр Москвы Юрий Лужков до последнего доказывал, что монорельс нужен городу. «Монорельс нужен был как один из видов транспорта, он никому не мешал, он тихий, он бесшумный, в экологическом плане этот монорельс используется во всех практически крупных городах. А в Москве оказалось почему-то, что монорельс не пригоден. Он же идет на высоких сваях, он идет спокойненько между домами, его надо развивать, а не уничтожать!» – говорил он «Комсомольской правде в 2015 г.

Переделать монорельс в трамвай – хорошая идея, считает сооснователь фонда «Городские проекты» Максим Кац. По его словам, себестоимость перевозки одного пассажира достигает 250 руб., кроме того, система не интегрирована в другие городские системы транспорта.

Часть конструкций монорельса будет демонтирована, сообщал ранее руководитель департамента строительства Москвы Андрей Бочкарев. «Фактически пути будут опущены на землю и большая часть маршрута пройдет по земле», – сказал чиновник. Останутся эстакады на пересечении линий монорельса с железнодорожными путями и автомобильными дорогами.

Как район Марфино может изменить развитие транспортной системы Москвы

Всего на развитие наземного городского пассажирского транспорта в АИП заложено 39,5 млрд руб. Из них большая часть – на реконструкцию трамвайных депо: 21 млрд руб. Новых трамвайных линий появится две: на участке 3-я Владимирская улица и от станции метро «Пражская» до района Бирюлево Западное и северной части района Бирюлево Восточное.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/11/02/785491-monorelsa>

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.06; НАЗВАНЫ РЕГИОНЫ С САМЫМ ДОРОГИМ И ДЕШЕВЫМ ДИЗЕЛЬНЫМ ТОПЛИВОМ

Самое дешевое дизельное топливо (40 рублей за литр) среди российских регионов – в Ингушетии и Чечне, самое дорогое, более 50 рублей за литр, – в Сахалинской области, на Камчатке, Чукотке, в Якутии и Магаданской области, свидетельствуют результаты исследования РИА Новости.

По заказу РИА Новости агентство РИА Рейтинг на основании данных Росстата составило рейтинг российских регионов по доступности дизельного топлива для населения. Разница в ценах между максимумом и минимумом превышает 50%. При этом следует учитывать, что уровень цен на АЗС не всегда свидетельствует о доступности дизельного топлива для населения, так как уровень зарплат также существенно отличается в разных регионах страны.

Эксперты РИА Рейтинг ожидают, что если в четвертом квартале административными мерами удастся стабилизировать цены на топливо, то в начале в начале 2019 года в связи с повышением НДС, увеличением акцизов, и ростом цен на оптовом рынке вероятен рост. В связи с этим доступность топлива может сократиться, если подорожание не будет компенсировано аналогичным ростом заработной платы населения.

За девять месяцев 2018 года в целом по стране цены на дизельное топливо выросли более чем на 10%, в трех регионах цены выросли более чем на 17%. Исключение – Чукотка, там цены не меняются с начала года. Довольно стабильными были цены на дизельное топливо и в Сахалинской области, где их рост был ниже 2%. Еще в четырех регионах темпы роста цен на дизельное топливо были ниже 5%. В их число входят Приморский край, Камчатский край, Хабаровский край и Еврейская автономная область.

Наиболее существенно цены выросли в Республике Алтай (на 17,0%), в Орловской области (на 17,2%) и в Магаданской области (на 17,5%). Еще в восьми регионах цены выросли более чем на 15%.

Большинство регионов с высокими темпами роста цен находятся в нижней части списка по доступности дизельного топлива. В регионах, где темпы роста цен низкие, доступность дизельного топлива довольно высокая. Исключением стали только обе столицы и примыкающие к ним области, а также Магаданская область и Мурманская область, где цены выросли больше, чем в среднем по России, однако доступность от этого почти не пострадала.

В 11 регионах жители могут купить на среднемесячную зарплату более тысячи литров дизельного топлива. Лидеры по доступности дизельного топлива: Ямало-Ненецкий автономный округ, Чукотский автономный округ и Москва, где жители на среднюю зарплату могут купить более 1,5 тысячи литров дизельного топлива. Еще в восьми регионах на среднемесячную зарплату доступно более тысячи литров дизельного топлива.

В первой двадцатке регионов с наиболее доступным дизельным топливом преимущественно регионы Крайнего Севера и Дальнего Востока. Из числа регионов Центральной России, если не считать Москву и Московскую область, самое доступное дизельное топливо в Калужской области (23-е место).

Самое дешевое дизельное топливо в Ингушетии и Чечне, где литр стоит менее 40 рублей. Самое дорогое – более 50 рублей за литр – на Сахалине, Камчатке, Чукотке, Якутии и в Магаданской области. Однако по доступности дизельного топлива данные регионы занимаю высокие позиции, что обусловлено высоким уровнем заработных плат.

В восьми регионах страны на среднемесячную зарплату можно купить менее 500 литров дизельного топлива при общероссийском уровне 813 литров. Самая низкая доступность дизельного топлива в Дагестане (461 литр), Алтайском крае (479 литров), Кабардино-Балкарии (487 литров). При этом необходимо отметить, что уровень цен на дизельное топливо в данных регионах ниже общероссийского.

<https://ria.ru/economy/20181106/1532164092.html?referrer_block=index_main_6>

### ТАСС; 2018.11.02; КАЛИНИНГРАД БУДЕТ РЕМОНТИРОВАТЬ ДОРОГИ НА ВОСТОКЕ ОБЛАСТИ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА

Трансформация программы «Безопасные качественные дороги» в национальный проект позволит Калининградской области заняться ремонтом дорог в восточных муниципалитетах региона и привести их в надлежащее состояние до 2024 года. Об этом сообщил ТАСС губернатор области Антон Алиханов.

«Сейчас программа («Безопасные качественные дороги») трансформировалась в нацпроект и мы получим существенные деньги уже в следующем году на его реализацию. Трансформировання программа позволит нам идти в восточные муниципалитеты и муниципальные и региональные дороги смогут попасть в эту программу», - сказал губернатор.

Он отметил, что области в 2017-2018 годах удалось включиться в программу «Безопасные качественные дороги» и благодаря выделенным по ней 2,5 млрд рублей в области были отремонтированы более 247 улиц и дорог в 14 муниципалитетах, входящих в Калининградскую агломерацию. Реализация национального проекта позволит области выйти на новый качественный уровень состояния автодорог по всему регионе, считает губернатор. «Он у нас и так достаточно неплохой, но есть еще дороги, которые находятся в ужасном состоянии не только в восточных муниципалитетах, но и в Калининграде и в близлежащих муниципалитетах, которыми надо скорее заняться», - признал он.

Губернатор отметил, что наряду с реализацией программы «Безопасные качественные дороги» в рамках подготовки к чемпионату мира по футболу в области реализовали несколько масштабных проектов с общим объемом вложений 28 млрд рублей, в том числе 23 млрд рублей из федерального бюджета. Было построено и отремонтировано около 60 км дорог, путепроводов и мостов, включая дорожную сеть на острове Октябрьский, где построен стадион, принявший игры мирового футбольного первенства.

Сейчас ведется активное строительство Северного обхода Калининграда. Решается вопрос о продлении скоростной трассы Приморское кольцо, соединяющей Калининград с приморским городами области, до города Балтийска и Светлый, где расположены паромный терминал, крупнейшие предприятия по переработке сои, транспортный нефтяной терминал компании «Лукойл».

По данным областного правительства, общая протяженность дорог в Калининградской области составляет около 9 тыс. км. По плотности дорог регион занимает второе место в Северо-Западном федеральном округе после Санкт-Петербурга и в восемь раз превышает среднероссийский показатель. При этом, по данным регионального правительства, все дороги области находятся в нормативном состоянии.

<https://tass.ru/ekonomika/5752302>

### ТАСС; 2018.11.02; НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ НАПРАВЯТ 67 МЛРД РУБЛЕЙ ФЕДЕРАЛЬНЫХ СРЕДСТВ

Около 67 млрд рублей будет выделено из средств федерального бюджета на строительство моста через Волгу в районе села Климовка Самарской области. К строительству объекта планируется приступить в 2019 году, сообщил в пятницу журналистам **министр транспорта** и автомобильных дорог региона Иван Пивкин.

«Из федерального бюджета поступит 67 млрд рублей, остальные - средства инвестора. Будут проведены конкурсные процедуры, будет выбран инвестор <...> Мы рассчитываем, что реализация проекта будет запущена со следующего года», - отметил Пивкин.

Как сообщалось ранее, общая стоимость строительства моста через Волгу в районе села Климовка составит порядка 130 млрд рублей, завершить строительство планируется в 2023 году. Кроме возведения самого мостового перехода длиною 3,7 км, проект также включает в себя строительство более 90 км автодорог. Мост должен стать частью международного транспортного маршрута Европа - Западный Китай и позволит пустить транспортный поток в обход города Тольятти, разгрузив участок федеральной трассы М-5, проходящей через плотину Волжской ГЭС.

<https://tass.ru/ekonomika/5752375>

### ВЕДОМОСТИ; 2018.11.06; ТРИ ЧЕЛОВЕКА ПОГИБЛИ В ДТП С МИКРОАВТОБУСОМ В КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ

Три человека погибли в результате аварии с участием микроавтобуса в Калужской области. Об этом сообщил РЕН ТВ.

По предварительной информации, ДТП произошло недалеко от поселения Село Ворсино в Боровском районе.

Предположительно микроавтобус наехал на препятствие. Три человека погибли, еще шестеро пострадали. Причины и обстоятельства произошедшего устанавливаются.

5 ноября пресс-служба республиканского главка МВД сообщила, что ДТП с участием микроавтобуса и двух легковых автомобилей в Кабардино-Балкарии унесло жизни двух человек.

<https://iz.ru/808727/2018-11-06/tri-cheloveka-pogibli-v-dtp-s-mikroavtobusom-v-kaluzhskoi-oblasti>

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.05; ТРЕХ ПОСТРАДАВШИХ ПРИ ОБРУШЕНИИ МОСТА В ЮГРЕ ПЕРЕВЕЛИ В ТРАВМЦЕНТР СУРГУТА

Трое из семи пострадавших при обрушении выведенного из эксплуатации моста в Ханты-Мансийском автономном округе переведены из больницы Нефтеюганска в травмцентр Сургута, сообщили журналистам в правительстве Югры со ссылкой на главу регионального депздрава Алексея Добровольского.

В понедельник в Нефтеюганском районе обрушился находящийся на стадии демонтажа мост, после обрушения с него упали КАМАЗ и кран. Из-за ЧП два работника скончались на месте, семеро пострадали, они были доставлены в больницу районного центра.

«Трое переведены и находятся под наблюдением врачей в травматологическом центре в Сургуте. Ночью двоим были проведены операции из-за полученных тяжелых травм. Состояние на утро стабильное без ухудшений: два пациента в тяжелом состоянии, один в крайне тяжелом», – цитируют Добровольского в окружном правительстве.

По его словам, в больнице Нефтеюганска остаются четверо, их состояние – средней тяжести.

Ранее в связи с инцидентом следователи возбудили уголовное дело. По данным Следственного комитета, работы по демонтажу конструкций вели сотрудники территориальной фирмы «Мостоотряд-29». Власти автономного округа в свою очередь уточняли, что мост был полностью выведен из эксплуатации, его собирались демонтировать до 20 декабря.

РИА Новости

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.05; В РОСТОВЕ ПЛАВУЧИЙ КРАН НАЧАЛ ПОДЪЕМ ЧАСТИЧНО ЗАТОНУВШЕГО ПОНТОННОГО МОСТА

Плавучий кран в Ростове-на-Дону приступил к подъему частично затонувшего понтонного моста, соединяющего Зеленый остров с городом, сообщил журналистам представитель ГУМЧС по Ростовской области.

Два пролета моста в створе 29-й линии затонули накануне вечером, оставив без транспортного сообщения Зеленый остров. Спасатели организовали эвакуацию людей на лодках. Всего было перевезено более 400 человек.

По данным областного МЧС, на место ЧП прибыл плавучий кран, который уже поднял одну из затонувших секций, из нее идет откачка воды.

«Ведутся работы по подъему второй секции на поверхность», – сказал представитель ведомства.

Он уточнил, что на острове остаются более 80 автомобилей, которые смогут его покинуть после завершения восстановительных работ.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.05; В ОМСКОЙ ОБЛАСТИ АВТОБУС ОПРОКИНУЛСЯ В КЮВЕТ

Рейсовый автобус съехал в кювет и опрокинулся в Саргатском районе Омской области, пострадали семь человек, сообщил РИА Новости представитель экстренных служб региона.

«На 135-м километре автодороги Р-392 съехал в кювет и опрокинулся рейсовый автобус, следовавший из Усть-Ишима в Омск. Семь человек направлены в больницу, остальных пассажиров врачи осматривают на месте», – сказал собеседник агентства.

Он уточнил, что всего в автобусе находились 47 человек. На место ДТП направлен резервный автобус.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.05; В ГРОЗНОМ В ДТП С МАРШРУТКОЙ ПОСТРАДАЛИ ДЕСЯТЬ ЧЕЛОВЕК

Авария с участием трех машин, в том числе маршрутки, произошла в Заводском районе Грозного, пострадали 10 человек, сообщил РИА Новости в понедельник представитель УГИБДД МВД по Чечне.

«Столкнулись пассажирская «Газель», автомобили «Ларгус» и Ford Mondeo в Заводском районе Грозного, на улице Сайханова. По предварительным данным, пострадали десять человек, среди них двое подростков, 2001 и 2003 годов рождения», – отметил собеседник.

Состояние пострадавших оценивается как средней тяжести, угрозы жизни нет. Травмы получили также двое водителей – маршрутки и «Ларгуса».

РИА Новости

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.04; ЧИСЛО ПОСТРАДАВШИХ В ДТП С АВТОБУСОМ ПОД САРАТОВОМ ВЫРОСЛО ДО ПЯТИ

Число пострадавших при столкновении рейсового автобуса и легкового автомобиля в Новобурасском районе Саратовской области увеличилось до пяти человек, сообщили РИА Новости в воскресенье в пресс-службе областной ГИБДД.

Ранее в областной ГИБДД сообщили РИА Новости, что в субботу на 22-м километре автодороги Саратов – Балтай, по предварительным данным, 72-летний водитель автомобиля ВАЗ-2107 врезался в рейсовый автобус Mercedes-Benz компании «Властелин».

«В результате ДТП телесные повреждения получили пять человек, из них двоим пассажиркам 12 и 17 лет, которые были пристегнуты ремнями безопасности, оказана разовая медицинская помощь на месте, водитель ВАЗ-2107, пассажирки автобуса 63 и 34 лет госпитализированы», – сказала собеседница агентства.

Как предварительно установила ГИБДД, легковой автомобиль выехал на встречную полосу, где врезался в автобус, который после столкновения съехал в кювет и опрокинулся.

### КОММЕРСАНТ; ЮЛИЯ ТИШИНА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ИВАН САФРОНОВ, ДЕНИС СКОРОБОГАТЬКО; 2018.11.06; ВАГОНЫ ПОДКЛЮЧАЮТ К ГЛОНАСС; «РОСТЕХ» И РЖД ЗАЙМУТСЯ ПРОЕКТОМ ЦИФРОВОЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ

Как стало известно “Ъ”, единую цифровую транспортно-логистическую систему, появление которой предусмотрено программой «Цифровая экономика», планируется создать на базе АО ГЛОНАСС, акции которого предлагается в равных долях передать РЖД и «Ростеху». Это позволит запустить цифровые сервисы по контролю транзита экспорта и импорта, оборудовать электронными датчиками грузовые вагоны и создать систему обязательного страхования грузов, рассчитывают в РЖД и «Ростехе». В будущем в компанию предлагается привлекать частных инвесторов, включая оператора системы «Платон» компанию «РТ-Инвест транспортные системы» (РТИТС).

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев поручил вице-премьерам Юрию Борисову и **Максиму Акимову** совместно с госкорпорацией «Ростех» и РЖД в течение двух недель проработать вопрос создания в России единой цифровой транспортно-логистической системы на базе подконтрольного государству АО ГЛОНАСС, следует из письма, направленного в аппарат правительства 26 октября (копия есть у “Ъ”). Создание такой системы предусмотрено программой «Цифровая экономика», утвержденной правительством в июле 2017 года. Представитель **Максима Акимова** Алия Самигуллина подтвердила “Ъ” наличие такого поручения, отметив, что его срок еще не вышел, «вопрос прорабатывается». В аппарате Юрия Борисова от комментариев отказались.

Поручение дано в ответ на письмо председателя правления РЖД Олега Белозерова и гендиректора «Ростеха» Сергея Чемезова в адрес премьер-министра, в котором они предлагают проработать вопрос передачи 50% акций АО ГЛОНАСС в уставный капитал РЖД и 50% – в собственность «Ростеха». На втором этапе развития проекта главы РЖД и «Ростеха» предлагают рассмотреть возможность участия в АО ГЛОНАСС компании РТИТС (оператор государственной системы взимания платы с грузовиков свыше 12 тонн «Платон») путем приобретения на рыночных условиях дополнительной эмиссии 25,1% акций. В РТИТС 50% принадлежит сыну бизнесмена Аркадия Ротенберга Игорю Ротенбергу, еще 50% – «РТ-Инвесту», блокпакетом которого владеет «Ростех».

АО ГЛОНАСС основано по поручению президента Владимира Путина в июле 2015 года и управляет системой экстренного реагирования при ДТП ЭРА-ГЛОНАСС. В апреле 2018 года занимавший тогда должность вице-премьера Дмитрий Рогозин на встрече с президентом сообщал, что ЭРА-ГЛОНАСС оснащены более 1,8 млн автомобилей в стране, а до конца года их число увеличится до 3,5 млн. Он также заявлял, что в этом году прекратится госфинансирование проекта, так как компания вышла на самоокупаемость. В июле 2018 года гендиректором АО ГЛОНАСС был назначен экс-советник главы Минкомсвязи Игорь Милашевский, сменивший на этой должности Андрея Жерегелю.

Передача АО ГЛОНАСС в РЖД и «Ростех» обеспечит повышение экономической эффективности и безопасности всего транспортно-логистического комплекса, а также реализацию транзитного потенциала страны, заявили “Ъ” в «Ростехе». «Это также позволит привлечь частных инвесторов, и тем самым повысить эффективность и снизить затраты бюджетов, финансовую нагрузку на бизнес и население»,– отметил представитель госкорпорации. В РЖД от комментариев отказались. В **Минтрансе** заявили “Ъ”, что о таком проекте им не известно.

Одна из целей вхождения в АО ГЛОНАСС новых участников – создание цифровых сервисов по контролю транзита экспортно-импортных грузов, снижению времени прохождения транзитных грузов и интеграции с сопредельными государствами, включая Казахстан, Белоруссию, Китай и страны Евросоюза, а также развитие международного проекта «Один пояс – один путь», следует из письма РЖД и «Ростеха».

Там также указывается, что участие «Ростеха» «обеспечит устойчивую загрузку оборонных предприятий высокотехнологичной гражданской продукцией для транспортной телематики».

Предлагаемое создание «единой цифровой транспортно-логистической экосреды» может выразиться в оборудовании всех грузовых вагонов электронными датчиками, которые заменят осмотрщиков, и введением системы обязательного страхования грузов как минимум для транзита, следует из письма. Там также сообщается, что на железных дорогах будет создана «единая система цифрового контрольного оборудования», которая позволит «своевременно выявлять технические и коммерческие неисправности подвижного состава» и формировать дополнительные информационные сервисы для грузоотправителей и операторов. Внедрение этой системы «позволит сформировать условия для создания сквозной системы страхования грузов» для привлечения крупных мировых логистов на российский рынок. Сегодня никто груз страховать не обязан: это делается по желанию, а РЖД как перевозчик за его утрату несет ответственность в размере стоимости груза.

В долгосрочной программе развития РЖД до 2025 года не указывается общий бюджет программы цифровизации, но перечислены ее мероприятия. Среди них, в частности, создание платформы управления и мониторинга грузовых перевозок, инструментов интеллектуального управления движением, цифрового моделирования и мониторинга транспортных средств и объектов инфраструктуры, модернизация архитектуры информационных систем и IT-инфраструктуры на основе импортонезависимого программного обеспечения. В инвестпрограмме на 2019–2025 годы на программу корпоративной информатизации (автоматизации перевозочного процесса) предусмотрено 43,1 млрд руб., на обновление оборудования и устройств связи – 19,4 млрд руб., на единую интеллектуальную систему управления и автоматизации производственных процессов на железнодорожном транспорте – 3,5 млрд руб.

Помимо учтенных в инвестпрограмме РЖД затрат, существует более крупная программа на уровне **Минтранса**: в рамках программы «Цифровая экономика» министерство планирует создать единую цифровую платформу транспортного комплекса (ЕЦПТК). Она должна базироваться на существующих системах «Платон», РЖД и ЭРА-ГЛОНАСС. В 2017 году занимавший тогда должность первого зам**министра транспорта** (сейчас – министра) Евгений **Дитрих** говорил, что ЕЦПТК начнет функционировать в конце 2019 года, в полном объеме заработает в 2022 году, а ее стоимость составит около 450 млрд руб. Как пояснял гендиректор РТИТС Антон Замков, ЕЦПТК будет подразумевать оборудование транзитных грузов, идущих по коридору Азия–Европа, единой электронной пломбой с использованием технологии ГЛОНАСС и полностью электронным декларированием с применением технологии блокчейн. В мае 2018 года крупнейшие транспортные компании, в том числе РЖД, «Автодор», «Аэрофлот» и РТИТС, подписали соглашение о создании ассоциации «Цифровой транспорт и логистика», которая должна заняться созданием ЕЦПТК.

В сентябре замглавы Федеральной таможенной службы Тимур Максимов рассказывал «РИА Новости», что таможенные службы России и Казахстана проводят эксперимент, в рамках которого пломбы ГЛОНАСС, куда закладывается информация о товаре, устанавливаются на российский и зарубежный автотранспорт. По его словам, на стадии эксперимента РТИТС устанавливает пломбы безвозмездно, но «в дальнейшем данная функция отойдет непосредственно бизнесу», а если закон о контроле транзитных перевозок будет принят до конца года, система заработает по всей стране.

Собеседник “Ъ” на рынке полагает, что сейчас АО ГЛОНАСС не способно без бюджетного финансирования развивать коммерческие сервисы. «Даже с обязательным внедрением ЭРА-ГЛОНАСС на Дальнем Востоке и у российских автопроизводителей возникают проблемы из-за дороговизны установки оборудования и отсутствия собственной сети обслуживания»,– отмечает он. Кроме того, работа АО ГЛОНАСС стала причиной отказа множества туристических групп от поездок в города-организаторы чемпионата мира по футболу во время его проведения, указывает он: «Это также вызвало недовольство со стороны автоперевозчиков, поэтому пришлось в экстренном порядке переключать иностранные автобусы на бортовые устройства системы «Платон»«.

«Ростех» давно рассматривался как один из потенциальных собственников АО ГЛОНАСС. Как сообщал “Ъ”, еще в 2016 году рассматривалась схема, в которой госкорпорация получила бы от государства 58,8% акций, еще 29,5% планировалось передать «Роскосмосу», после чего планировалась допэмиссия в пользу «Ростелекома». Еще раньше, осенью 2014 года, из-за дефицита госсредств Минфин предлагал пустить в капитал АО ГЛОНАСС не только компании с госучастием, но и операторов связи – МТС, «Вымпелком» и «МегаФон», которые взаимодействуют с ЭРА-ГЛОНАСС. В МТС и «Вымпелкоме» отказались от комментариев, в «Ростелекоме» и «МегаФоне» не ответили на запросы.

<https://www.kommersant.ru/doc/3792024>

На ту же тему;

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2018/11/06/785631-rzhd-rosteh-glonass>

### ТАСС; 2018.11.02; «Ъ»: ПУТИН ПОРУЧИЛ ФАС ПРОВЕСТИ МОНИТОРИНГ ЦЕН НА ВАГОНЫ

Президент России Владимир Путин поручил Федеральной антимонопольной службе (ФАС) провести мониторинг цен на грузовые вагоны и услуги по их предоставлению, сообщает газета «Коммерсантъ».

Служба должна до 1 декабря представить доклад, а после повторять процедуру раз в полгода.

Такое поручение Путин дал ведомству по итогам поездки в Ставропольский край в начале октября. Попытки ввести мониторинг цен предпринимаются с 2016 года. Поручение может активировать дискуссии о возвращении в операторский бизнес регулирования.

Также по итогам поездки были даны поручения по предотвращению дефицита универсальных и специализированных вагонов. Этого следует достичь, пишет «Ъ», путем синхронизации планов ввода и выбытия подвижного состава, повышения эффективности оборачиваемости подвижного состава на железнодорожных путях общего и необщего пользования, а также обеспечения бесперебойных поставок грузов для погрузки.

<https://tass.ru/ekonomika/5750516>

### ТАСС; 2018.11.02; ПЕСКОВ НЕ ПОДТВЕРДИЛ, ЧТО ПУТИН СТАВИЛ ПОД ВОПРОС СТРОИТЕЛЬСТВО ВСМ ДО НИЖНЕГО НОВГОРОДА

Пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков не подтвердил достоверность утверждений о том, что российский лидер поставил под сомнение целесообразность строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) от Москвы до Нижнего Новгорода.

«Вам нужно спрашивать это у газеты, которая опубликовала эти данные», - сказал Песков.

Ранее газета «Ведомости» со ссылкой на свои источники сообщила, что якобы Путин 11 октября высказал такие сомнения на одном из совещаний.

«Конечно, подобные мегапроекты подлежат тщательной выверке и согласованию», - сказал Песков. «По мере того, как меняется конъюнктура, будь то внутренняя или внешняя, производится дополнительная сверка», - добавил он.

Сейчас проект строительства ВСМ «Москва - Казань» включен в комплексный план развития магистральной инфраструктуры, но только в виде первого этапа - строительства ВСМ от Москвы до Нижнего Новгорода.

Как сообщил ранее заместитель **министра транспорта** РФ Иннокентий Алафинов, он будет осуществлен в шестилетний период. Его реализация даст возможность «обкатать» технологию строительства.

<https://tass.ru/ekonomika/5750396>

### ТАСС; 2018.11.02; «Ъ»: СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ВСД В ПЕТЕРБУРГЕ ВОЗРОСЛА ДО 182,8 МЛРД РУБЛЕЙ

Стоимость строительства Восточного скоростного диаметра (ВСД) в Петербурге возросла до 182,8 млрд рублей, сообщает газета «Коммерсантъ», со ссылкой на расчеты Дирекции по развитию транспортной системы города.

Согласно публикации, из них 170,7 млрд рублей - это затраты на реализацию на территории Санкт-Петербурга и 12,1 млрд рублей - на территории Ленинградской области.

Кроме того, теперь проект планируется реализовать в 2023 году, вместо намеченного срока на 2022 год. Строительство магистрали займет примерно 41 месяц.

<https://tass.ru/ekonomika/5750567>

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.02; «РУСГИДРО» ПЕРЕДАЕТ РЖД ДОЛИ В ПОЧТИ 1,8 ТЫС ОБЪЕКТОВ Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРЫ

Правительство РФ распорядилось передать от «Русгидро» в уставный капитал РЖД доли в почти 1,8 тысячи объектов железнодорожной инфраструктуры, следует из распоряжения на официальном портале правовой информации.

«Принять в казну РФ передаваемую публичным акционерным обществом «Федеральная гидрогенерирующая компания Русгидро» 1/6 доли в праве собственности на объекты железнодорожной инфраструктуры железнодорожной линии Известковая-Чегдомын, находящейся в собственности указанного публичного акционерного общества, по перечню согласно приложению в целях последующего внесения в уставный капитал ОАО «РЖД», – говорятся в распоряжении.

Имущество будет передано РЖД в порядке оплаты размещаемых акционерным обществом дополнительных акций в связи с увеличением его уставного капитала.

Всего в перечне 1,773 тысячи объектов. Среди прочего там указаны волоконно-оптические линии, металлические ограждения, низкие пассажирские платформы, железнодорожные мост и так далее.

### ТАСС; 2018.11.02; ОНЛАЙН-ПОКУПКУ ЛЬГОТНЫХ БИЛЕТОВ РЖД ДЛЯ ИНВАЛИДОВ ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ В 2019 ГОДУ

Услугу по приобретению льготных билетов для людей с ограниченными возможностями на сайте РЖД планируется запустить в 2019 году, заявил в пятницу замминистра труда и соцзащиты РФ Григорий Лекарев на форуме «Сообщество».

Он напомнил, что был создан федеральный реестр инвалидов на базе Пенсионного фонда России.

«Мы сейчас совместно с компанией РЖД прорабатываем вопрос с нашим оператором о том, как обеспечить доступ [к реестру] компании РЖД... чтобы сделать эти [онлайн] услуги такими же доступными для людей с инвалидностью, как ими сейчас пользуются люди без инвалидности. Мы очень надеемся, что в этом году мы сможем дать доступ, чтобы уже со следующего года [услуга] заработала», - сказал он.

Лекарев добавил, что в дальнейшем такая же услуга может быть внедрена и в других транспортных компаниях.

<https://tass.ru/ekonomika/5751309>

### ТАСС; 2018.11.02; РЖД УВЕЛИЧИЛИ КОЛИЧЕСТВО ПОЕЗДОВ С УСЛУГОЙ ПЕРЕВОЗКИ ДОМАШНИХ ЖИВОТНЫХ БЕЗ СОПРОВОЖДЕНИЯ

АО «Федеральная пассажирская компания» (дочернее общество ОАО «РЖД») увеличило список поездов дальнего следования, где предоставляется услуга по перевозке домашних животных без сопровождения владельцев. Об этом говорится в сообщении РЖД.

Сервис доступен в 226 поездах дальнего следования, курсирующих по всей сети российских железных дорог. Услугу по перевозке животных в багажных купе запустили 16 июля 2018 года в 13 поездах компании. На сегодняшний день уже оформлено 200 билетов для домашних питомцев.

Оформить перевозку можно в специализированных багажных кассах. Для этого необходимо заполнить заявление и указать в нем данные отправителя и получателя, а также другую необходимую информацию. Стоимость билета для питомца зависит от дальности поездки и составляет от 730 рублей.

К перевозке допускаются собаки, кошки, птицы и другие маленькие теплокровные животные (хомяки, морские свинки, кролики), а также черепахи. К перевозке не допускаются животные, перевозка которых может угрожать жизни и здоровью пассажиров и работников перевозчика. Животные принимаются к перевозке в клетках (контейнерах). Вместе с питомцем можно отправить в конверте сопроводительные документы, поилку с водой, кормушку и корм, одну игрушку, абсорбент для поддержания надлежащего санитарно-гигиенического состояния в клетке. За состоянием животного во время поездки будет следить проводник.

Один отправитель может оформить не более трех мест (клеток, контейнеров) для перевозки животных, которые по сумме трех измерений каждого места не превышают 180 см. В каждой клетке или контейнере может перевозиться не более двух питомцев. Вес каждой клетки вместе с животным не должен превышать 75 кг.

<https://tass.ru/obschestvo/5751389>

### ТАСС; 2018.11.02; РЖД БУДЕТ ПЕРЕВОЗИТЬ АВТОМОБИЛИ ИЗ САМАРЫ В МОСКВУ ПАССАЖИРСКИМ ПОЕЗДОМ

Куйбышевский филиал «Федеральной пассажирской компании» (ФПК, дочернее общество РЖД) запускает услугу перевозки автомобилей пассажирским поездом на маршруте Самара - Москва. Об этом журналистам сообщил в пятницу начальник Куйбышевского филиала ФПК Владислав Губанов.

«С сегодняшнего дня мы запускаем новую услугу - по перевозке автомобилей в составе пассажирского поезда. Данная услуга уже представлена в сети железных дорог на маршрутах из Москвы в Сочи, в Санкт-Петербург, Казань, теперь она представлена и на маршруте из Самары в Москву. <...> В составе поезда будет курсировать один вагон-автомобилевоз - в зависимости от потребности. Одновременно в вагоне смогут перевозиться три автомобиля и два мотоцикла или четыре автомобиля массой до 2,5 тонн», - отметил Губанов.

По словам Губанова, на сегодняшний день рынок перевозок автомобилей из Самары в Москву ограничен - автомобиль либо перегоняется своим ходом, либо используется эвакуатор по цене от 15 тыс. рублей, перевозка по железной дороге в «вагоне-гараже» должна обойтись дешевле. «Есть определенные люди, которые желают, чтобы их автомобили доставлялись до Москвы не своим ходом, а были перевезены», - сказал начальник филиала ФПК. Для таких машин предусмотрены спецпарковки в Москве и Самаре.

Как сообщалось ранее, перевозки личного транспорта пассажиров в поездах дальнего следования выросли в январе-сентябре почти на 10%, до 4 020. С момента запуска этой услуги с 26 ноября 2012 года было оформлено более 15 тыс. заявок на перевозку транспортных средств в вагонах-автомобилевозах. В настоящее время вагоны-автомобилевозы курсируют по девяти направлениям: Москва - Санкт-Петербург, Москва - Адлер, Москва - Хельсинки, Москва - Казань, Москва - Петрозаводск, Москва - Ростов-на-Дону, Ростов-на-Дону - Адлер, Санкт-Петербург - Адлер, Санкт-Петербург - Астрахань.

<https://tass.ru/ekonomika/5750971>

### ТАСС; 2018.11.02; ПЕРВЫЙ ЭТАП РЕКОНСТРУКЦИИ ИРКУТСКОГО ВОКЗАЛА ЗАВЕРШИТСЯ В 2019 ГОДУ

Первый этап реконструкции железнодорожного вокзала в Иркутске - одного из крупнейших на Транссибе - завершится в 2019 году. На станции отремонтируют платформы и подземный переход, информационные системы, сообщил в пятницу ТАСС начальник дирекции железнодорожных вокзалов Восточно-Сибирской железной дороги (ВСЖД) Дмитрий Сокольников.

«В первый этап входит реконструкция подземного перехода, которая будет выполнена в 2018 году. Выполнение ремонтных работ по платформенному хозяйству будет в 2019 году, так же как и часофикации, информатизации, видеонаблюдения», - сказал Сокольников.

По его словам, в подземном переходе заменят гидроизоляцию, создадут условия для маломобильных групп граждан, установят два лифта. На платформах № 1 и № 2 асфальт заменят на брусчатку, установят навесы.

Сокольников не уточнил объем финансирования первого этапа реконструкции, отметив, что заказчиком выступает АО «РЖДСтрой». На сайте госзакупок 31 октября появилась информация, что подрядчиком реконструкции иркутского вокзала выбрана московская компания «Транссигналстрой», которая стала единственным претендентом на лот. Сумма контракта составила 451,6 млн рублей, его с подрядчиком заключат до конца 2019 года.

Реконструкция железнодорожного вокзала в Иркутске поделена на три этапа и должна завершится в 2021 году. В рамках второго этапа планируется строительство объединенного пассажирского зала и модернизация инженерных сетей. На третьем этапе предусматривается реконструкция существующего здания вокзала с сохранением исторических архитектурных форм. После реконструкции пропускная способность станции увеличится в два раза - до 7 тыс. пассажиров в сутки.

Здание иркутского железнодорожного вокзала построено в 1905 году. За год в дальнем сообщении с него отравляется более 750 тыс. пассажиров, в пригородном - около 600 тыс. человек.

<https://tass.ru/sibir-news/5749364>

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.03; НА КУБАНИ ПОСЛЕ ДТП С ПОЕЗДОМ И ГРУЗОВИКОМ НАЧАЛИ ПРОВЕРКУ

Следователи в Краснодарском крае проводят проверку после ДТП с участием поезда и грузовика, в котором пострадали 18 человек, сообщается на сайте Южного следственного управления на транспорте СК РФ.

Ранее сообщалось, что в субботу в 04.10 на железнодорожном переезде между станциями Тимашевская и Ведмидовка в Краснодарском крае водитель грузовика выехал на железнодорожный переезд, где произошло столкновение с поездом Минск-Адлер. После инцидента за медицинской помощью обратились 15 человек. Водитель «Камаза», машинист и помощник машиниста поезда госпитализированы в медицинское учреждение

«Следственными органами Южного следственного управления на транспорте СК РФ проводится процессуальная проверка в отношении машиниста поезда. Следствию предстоит проверить соблюдение законодательства о безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта», – говорится в сообщении.

По предварительным данным, мужчина 1979 года рождения, управляя грузовым автомобилем, двигался через железнодорожный переезд на запрещающий сигнал светофора, в результате чего произошло столкновение с поездом дальнего следования.

По уточненным данным на сайте Северо-Кавказской железной дороги, из 15 обратившихся за медпомощью трое являются гражданами Белоруссии и один гражданин Украины.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, АНАТОЛИЙ ДЖУМАЙЛО; 2018.11.06; ТАМАНИ МЕНЯЮТ ГРУЗЫ; ПРОЕКТ ПОРТА-ДОЛГОСТРОЯ ОПЯТЬ СКОРРЕКТИРОВАЛИ

“Ъ” выяснил подробности скорректированного проекта строительства порта Тамань, реализацию которого поручил ускорить вице-премьер **Максим Акимов**. Предполагается, что инвесторы-операторы сами будут строить терминалы, а четкая схема проекта должна стать понятна в начале 2019 года. По данным “Ъ”, крупнейшим грузом Тамани станет уголь, увеличены мощности для зерна, но снизились планы по перевалке нефтепродуктов, контейнеров и руды.

1 ноября у вице-премьера **Максима Акимова** прошло совещание о развитии порта Тамань – уже реализующегося проекта ОТЭКО Мишеля Литвака и перспективного сухогрузного района (СР), создание которого обсуждают не первый год. В аппарате чиновника это не комментировали. По словам источников “Ъ”, вице-премьер дал понять, что проект СР – один из ключевых в магистральном плане развития инфраструктуры.

Проект сухогрузного района еще в 2014 году получил положительное заключение Главгосэкспертизы, в 2015 году были заключены предварительные инвестмеморандумы. Но в 2017 году было решено реализовывать его из внебюджетных источников, что потребовало корректировки моделей. Как писал “Ъ”, проект СР обсуждали в **Минтрансе** 31 июля с новым составом терминалов и операторов. В октябре на основе данных от возможных инвесторов актуализировали прогнозы грузопотоков, пришлось переделывать генплан порта с исключением из проекта земельных участков ОТЭКО (подробнее см. “Ъ” от 13 марта).

По данным “Ъ”, **Максим Акимов** поручил до 1 декабря завершить переговоры и либо договориться с ОТЭКО о продаже земель, либо делать проект при соблюдении текущих прав собственности. По словам собеседников “Ъ”, исключение из границ порта территорий ОТЭКО увеличило инвестиции: теперь нужны вдвое большие искусственные земельные участки. Как следует из презентации **Минтранса** к совещанию (есть у “Ъ”), по сравнению с 2014 годом затраты проекта выросли на 12,6 млрд руб., до 232 млрд руб. (в сравнении цен соответствующих лет).

По информации “Ъ”, **Максим Акимов** поручил к середине января 2019 года подготовить доклад по общей модели проекта, параметрам организационно-финансового и технологического дизайна. В феврале в правительство должны внести предложения о концессии, рассказывают источники “Ъ”. В презентации указано, что концессионером станет ООО «РМП-Тамань», 25% в нем – средства ФГУП «**Росморпорт**», а 75% – стратегических инвесторов. По словам собеседников “Ъ”, это 1 ноября детально не обсуждали. Концессионер создаст объекты федеральной собственности – земельные участки, внутрипортовую и часть причальной инфраструктуры, административные здания, акваторию и т. д.

Терминалы будут собственностью инвесторов и будут ими финансироваться, публичных терминалов не планируется, говорят источники “Ъ”. В презентации указаны два угольных терминала «Кузбассразрезугля» на 20 млн тонн и СУЭК на 12 млн тонн, терминалы металлогрузов «Металлоинвеста» (9 млн тонн), минудобрений «Еврохима» (11 млн тонн), нефтепродуктов «РН-Бункера» (входит в «Роснефть», 0,9 млн тонн) и грузовой терминал «Ростеха» на 40 тыс. тонн. Во второй очереди СР с 2025 года планируются терминалы для зерна и пищегрузов и контейнеров. NPV проекта – 132,8 млн руб., внутренняя норма доходности – 19,8%, период окупаемости – 10,4 года, дисконтируемый период окупаемости – 13 лет, ставка дисконтирования – 10%.

В «Металлоинвесте» “Ъ” подтвердили заинтересованность в расширении портовой инфраструктуры на юге России, в том числе в глубоководном порте Тамань с железорудным терминалом на 9 млн тонн в год. Сейчас актуализируются изыскания и проектная документация для строительства порта, говорят в компании, к концу года будет определена полная стоимость строительства и объектов федеральной собственности, и терминалов. После этого на основе анализа финмодели проекта и с учетом возможных моделей сотрудничества можно будет обсуждать структуру финансирования строительства, управление портом, условия концессии, сказали в «Металлоинвесте». С учетом стратегической задачи по росту экспорта к 2024 году и при дефиците портовых мощностей на юге Тамань надо запустить в 2023 году, поэтому решения участникам процесса нужно будет принимать достаточно оперативно, заключают в компании.

В «Ростехе» также подтверждают заинтересованность в развитии портовой инфраструктуры в Тамани, проект позволит нарастить возможности госкорпорации по использованию портов РФ для размещения продукции предприятий. Но говорить о сроках, объемах, иных параметрах будущего сотрудничества с портом преждевременно, заключают в «Ростехе». Остальные компании и **Минтранс** это не комментируют.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что по сравнению с параметрами от 31 июля текущий вариант более сбалансирован и реалистичен, в частности, сокращены мощности контейнерного терминала, металлургического (с 11 млн до 9 млн тонн). «Роснефть» отказалась от терминала на 4,5 млн тонн, сохранив бункеровочную базу, продолжает эксперт, тогда как мощности по углю выросли на 8 млн тонн, а по зерну – с 20 млн до 32 млн тонн. Наиболее острый вопрос – конкуренция с навалочным терминалом «ОТЭКО-Портсервис». Источник “Ъ” говорит, что терминал ОТЭКО для угля сдвигается по срокам на март–апрель 2019 года и до полного запуска оборудования в 2019 году выгрузит 1–2 млн тонн при мощности в 10 млн тонн.

<https://www.kommersant.ru/doc/3792011>

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.02; ПЕРЕВАЛКА ГРУЗОВ В АЗОВО-ДОНСКОМ БАССЕЙНЕ В АПРЕЛЕ-ОКТЯБРЕ ВЫРОСЛА НА 9,7%

Перевалка грузов в границах ответственности Азово-Донской бассейновой администрации в апреле-октябре 2018 года увеличилась на 9,7% по сравнению с показателем аналогичного периода 2017 года - до 9,628 млн тонн, сообщается на сайте бассейновой администрации.

Прогнозный показатель на этот период перевыполнен на 1,2%.

В общем объеме грузооборота наибольшую долю составили мазут - 25,4% (2,4 млн тонн), пшеница - 19,8% (1,9 млн тонн), дизельное топливо - 10,3% (990,3 тыс. тонн), вакуумный газойль - 9,6% (920,3 тыс. тонн).

В октябре перевалка грузов увеличилась на 23,8% относительно уровня октября 2017 года - до 1,551 млн тонн.

Ранее сообщалось, что в текущем году транзитная навигация на нижнем Дону началась 1 апреля. С учетом благоприятных гидрометеорологических условий **Росморречфлот** разрешил с этой даты проход судов в балласте на погрузку к ЗАО «Агропром-Импекс», ООО «Багаевский водный терминал», ООО «Гранит», ООО «Терминал». Первое судно подошло под погрузку зерновых к элеватору «Агропром-Импекса» в станице Багаевской еще раньше - 20 марта.

Сообщалось также, что перевалка грузов в границах ответственности Азово-Донской бассейновой администрации в навигацию 2017 года снизилась на 4,8% по сравнению с показателем 2016 года - до 9,8 млн тонн.

В зону ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» входит участок реки Дон протяженностью 257,3 км (в том числе 245,3 км транзитного пути) от устья 132-го канала (шлюз N15 2875,7 км) до города Аксай (3121 км), используемый для регулярного судоходства и входящий в состав Единой глубоководной системы европейской части России. Общая протяженность водных путей, закрепленных за управлением, составляет 691,3 км.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.02; ГРУЗООБОРОТ «ВОСТОЧНОГО ПОРТА» ЗА 10 МЕСЯЦЕВ ВЫРОС НА 5,9% - ДО 20,4 МЛН ТОНН УГЛЯ

 «Восточный Порт» (входит в угольный портовый холдинг «Управляющая портовая компания») за январь-октябрь отгрузил на экспорт 20,4 миллиона тонн угля премиального качества, что на 5,9% больше, чем за аналогичный период предыдущего года, сообщил стивидор.

Уголь в текущем году отправлялся в Южную Корею, Японию, Тайвань, Китай, Малайзию, Индию, Пакистан, Таиланд, Вьетнам и Сингапур. Лидером по объему импорта является Южная Корея, на долю которой пришлось 34%.

«Количество выгруженных полувагонов с начала текущего года составило почти 271 тысячу единиц, что на 2,8% больше, чем с января по октябрь 2017 года (263,5 тысячи полувагонов). По сравнению с аналогичным периодом прошлого года доля инновационных полувагонов повышенной грузоподъемности увеличилась на 17 процентных пунктов – с 61% (161 тысяч) до 78% (210,8 тысячи)», говорится в сообщении.

Компания также сообщила, что на причалах погружены 483 балкера различной грузовместимости, в том числе, 161 (33%) судов типа panamax и 48 (10%) типа capesize. «Для сравнения, с января по октябрь 2017 года к причалам порта вставали под погрузку 39 (9%) судов типа capesize, уточняет порт.

«Управляющая портовая компания» - крупнейший угольный портовый холдинг России. Уголь отгружается в страны Европы, Азиатско-Тихоокеанского региона, Африки и Латинской Америки. Ожидается, что к 2019 году общий годовой грузооборот специализированных морских угольных портов под контролем компании превысит 56 миллионов тонн.

### ИЗВЕСТИЯ; 2018.11.06; В КИТАЕ ПРЕДСТАВИЛИ МАКЕТ СОВМЕСТНОГО С РОССИЕЙ САМОЛЕТА CR-929

Китайская корпорация гражданского авиастроения (СОМАС) и объединенная авиастроительная корпорация (ПАО «ОАК») совместно презентовали полномасштабный макет совместного широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета CR-929 на Чжухайском авиасалоне.

Первыми на нее могут перейти государства Шанхайской организации сотрудничества

Демонстрационная версия макета выполнена в масштабе 1:1 и включает в себя три класса компоновки пассажирского салона и кабину экипажа. Длина макета составила 22 м, ширина – 5,9 м, а высота – 6,5 м.

Всего салон оснащен двумя рядами кресел для первого класса, тремя рядами – для бизнес-класса и четырьмя – для эконом-класса. Внутреннее оформление выполнено в китайском и русском стилях, а также включает развлекательную систему. В базовой версии самолет сможет перевозить 280 пассажиров. Максимальное расстояние полета – 12 тыс. км.

Российский главный конструктор Максим Литвинов отметил, что самолет находится на этапе эскизного проектирования и отбора поставщиков. Также отмечается, что до конца 2019 года будет сформирован окончательный облик. Инженерный центр будет располагаться в России.

Первый полет самолета ожидается в 2025 году. Предполагается, что он составит конкуренцию крупным ведущим мировым авиапроизводителям и сможет занять определенную долю рынка не только в России и Китае, но и в других странах.

<https://iz.ru/808725/2018-11-06/v-kitae-predstavili-maket-sovmestnogo-s-rossiei-samoleta-cr-929>

### ТАСС; МАРИЯ АМИРДЖАНЯН; 2018.11.02; КРЫМ ПОПРОСИЛ МИНТРАНС ПОМОЧЬ ОРГАНИЗОВАТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ДАМАСКОМ И СИМФЕРОПОЛЕМ

Глава республики Крым Сергей Аксенов направил министру транспорта РФ Евгению **Дитрих**у письмо с просьбой оказать поддержку в организации авиасообщения между Дамаском и Симферополем. Копия письма есть в распоряжении ТАСС.

«Прошу вас оказать поддержку в организации авиасообщения между Дамаском и Симферополем», - говорится в письме.

«По результатам рабочих встреч между Республикой Крым и Сирийской Арабской Республикой подписан меморандум об экономическом сотрудничестве, - отмечается в документе. - В ходе официальных переговоров одним из направлений сотрудничества между странами рассмотрен вопрос организации прямого авиасообщения между Дамаском и Симферополем».

В **Минтрансе** РФ ТАСС подтвердили факт получения письма.

Делегация Республики Крым во главе с руководителем региона Сергеем Аксеновым посетила Дамаск 15-16 октября.

Регулярные авиарейсы между Россией и Сирией возобновились этим летом. 4 июля свой первый рейс в международный аэропорт Внуково из Дамаска совершил самолет сирийской авиакомпании Cham Wings Airlines.

<https://tass.ru/ekonomika/5752261>

### ТАСС; 2018.11.02; В ГЕНПРОКУРАТУРЕ РАССКАЗАЛИ, КАК ВЕРНУТЬ ДЕНЬГИ ЗА НЕВОЗВРАТНЫЕ АВИАБИЛЕТЫ

Пассажиры авиарейсов, купившие билет без права возврата, в некоторых случаях имеют право вернуть деньги за билет. Об этом сообщил заместитель Московского межрегионального транспортного прокурора Олег Опенышев, выступая на интернет-канале Генпрокуратуры «Эфир»

«Есть требования законодательства, которые четко предусматривают, в каких случаях можно вернуть невозвратные билеты, - сообщил он. - Это те случаи, когда нет вины пассажира».

«Если человек пришел вовремя, а рейс отменили, то он имеет право потребовать, чтобы ему оплатили [стоимость билета]. Или тот же овербукинг, когда рейс есть, а места ему не хватило, также в случае его болезни или болезни летящего с ним его близкого родственника - это тоже может рассматриваться как основание для возврата невозвратных билетов», - пояснил прокурор.

«Если такая история произошла, и вы не вылетели не по своей вине, то пишите заявление представителям авиакомпании, у которой приобретали билеты, а если не пойдут к вам навстречу и сочтут ваши доводы неубедительными, то обращайтесь в прокуратуру», - добавила в свою очередь начальник пресс-службы Генпрокуратуры Татьяна Захарова.

Опенышев также подчеркнул, что когда пассажир покупает билет, он принимает решение - если хочет чуть сэкономить, то отказывается от некоторых льгот, которые предусмотрены в более дорогом тарифе. «И невозвратность (билета) - это одна из опций, которая удешевляет его стоимость. Человек принимает решение, это его право, но он должен понимать и риск, который он несет», - отметил зампрокурора.

<https://tass.ru/obschestvo/5750759>

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.02; РОССИЯ И ИСПАНИЯ НАШЛИ ВЫХОД ДЛЯ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ ПРОСРОЧЕННЫХ ВИЗ В АЭРОПОРТАХ – ПОСОЛ РФ

Россия и Испания нашли способ решения проблемы просроченных виз испанцев, чьи самолеты задерживались с вылетом из российских аэропортов, сообщил в интервью РИА Новости посол РФ в Испании Юрий Корчагин.

По его словам, во время недавних консультаций по консульским вопросам удалось найти решение по проблеме, которая волновала испанскую сторону. «Нередко получалось, что испанцы, которые ездят в Москву или Санкт-Петербург, имеют обратный билет на самолет, который вылетает из России поздно, незадолго до полуночи. В результате, если рейс задерживается, возникает проблема просроченной визы. Испанская сторона, которая получала жалобы от своих граждан, ставила перед нами этот вопрос, и мы нашли вариант решения, который их удовлетворил», – рассказал посол.

Шестого ноября состоится визит в Мадрид главы российского МИД Сергея Лаврова. В рамках визита запланированы переговоры с его испанским коллегой Жозепом Боррелем. Кроме того, российского министра примет глава государства король Фелипе VI.

### ТАСС; 2018.11.02; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВИЛ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ МЕЖДУ МОСКВОЙ И ДУБЛИНОМ ПОСЛЕ 15-ЛЕТНЕГО ПЕРЕРЫВА

Ежедневные прямые рейсы «Аэрофлота» между Москвой и Дублином возобновлены после более чем 15-летнего перерыва. Официальная церемония по этому случаю состоялась в четверг: экипаж и пассажиров рейса SU2590 встретила в аэропорту ирландской столицы представительная делегация, в терминале звучала русская народная музыка. Первый же после многолетнего перерыва прямой рейс «Аэрофлота» в Дублин был совершен в воскресенье.

«Дублинский аэропорт всегда рад открывать новые направления, но сегодня особый день. Мы встречаем после более чем 15-летнего перерыва старых друзей», - обратился к гостям главный финансовый директор аэропорта Рэй Грэй.

Он отметил, что за последние 12 месяцев число авиапассажиров, совершивших перелеты из одной столицы в другую, превысило 40 тыс. «Теперь такое путешествие станет проще. Надеемся также, что прямое регулярное сообщение придаст импульс бизнес-контактам между нашими странами», - добавил Грэй.

«Сегодня вечером Москва и Дублин стали ближе друг к другу, - заявил в приветственном слове посол России в Ирландии Юрий Филатов. - Этим мостом смогут воспользоваться люди искусства и науки, спортсмены, бизнесмены, студенты и школьники». «Желаю компании «Аэрофлот» и отношениям между Россией и Ирландией чистого неба», - отметил в заключении глава российской дипломатической миссии.

Время отправления рейса SU2590 из аэропорта Шереметьево - 19:40, прибытия в Дублин - 21:00 (24:00 мск).

<https://tass.ru/ekonomika/5749125>

### ТАСС; ИГОРЬ КАЛЕНИЧ.4 2018.11.02; АЭРОПОРТ ВОЛГОГРАДА СПУСТЯ ТРИ ГОДА ВОЗОБНОВИТ РЕЙСЫ В УЗБЕКИСТАН, ТАДЖИКИСТАН И АРМЕНИЮ

Аэропорт Волгограда спустя три года возобновит в декабре рейсы в три страны ближнего зарубежья - Узбекистан, Таджикистан и Армению, сообщил беседе с корреспондентом ТАСС гендиректор ПАО «Международный аэропорт Волгоград» Сергей Дмитриев.

По данным пресс-службы авиаузла, самолеты из Волгограда летали в Душанбе и Ташкент в 2015 году, в Ереван рейсы выполнялись в 2014-2015 годах, затем они были прекращены.

«Компания «Уральские авиалинии» с декабря заявилась на выполнение рейсов в Ташкент (Узбекистан), Душанбе (Таджикистан) и Ереван (Армения). Рейсы будут выполняться два раза в неделю на самолетах Airbus A320», - сказал гендиректор аэропорта.

По его словам, волгоградский аэропорт выступает здесь как один из ближайших российских регионов со стороны юго-восточных направлений. «Это будет интересный для нас пассажиропоток, мы говорим о потоке трудовых мигрантов, входной путь для них будет теперь и в аэропорту Волгограда. Сейчас они используют автомобильный транспорт или железную дорогу, он... длительный и недостаточно безопасный. Но люди в нас поверили и решили открыть эти направления», - отметил Дмитриев.

Кроме того, в начале января из волгоградского аэропорта возобновятся прямые рейсы на Пхукет (Таиланд). «Пилотной программой начала этого года было открытие рейсов в Таиланд, загрузка Boeing 767 была стопроцентной, рейсы в Пхукет также будут выполняться и с января следующего года», - уточнил Дмитриев.

Семь новых направлений

Ранее гендиректор аэропорта Волгограда отмечал, что пассажиропоток по итогам 2018 года ожидается рекордным и составит 1,170 млн человек. Это на 17% больше прошлогоднего рекорда. «Прогнозируемый пассажиропоток в 2019 году - около 1,37 млн человек», - сказал ТАСС Дмитриев.

Гендиректор аэропорта Волгограда уточнил, что основной рост потока пассажиров в этом году был обеспечен за счет открытия семи новых направлений, три из которых - в Ростов-на-Дону, Сочи и Казань - появились благодаря программе софинансирования региональных полетов.

«Мы условно расчертили вокруг Волгограда несколько кругов радиусом 500, 1 тыс., 1,5 тыс. и 2 тыс. км, определили, какие зоны тяготения попадают в эти области, и выстроили топ направлений, которые хотим открыть. Затем рассматриваем возможность открытия этих направлений совместно с губернатором и **Росавиаци**ей. Авиакомпаниям, готовым выполнять такие рейсы, предоставляем максимально комфортные условия сотрудничества, в том числе удобные стыковые рейсы», - пояснил Дмитриев.

Он считает, что в итоге получилась «хорошая география полетов» - кроме Сочи, Казани и Ростова-на-Дону новые рейсы открылись в этом году в Симферополь, Краснодар, Самару, Минеральные Воды. Планируется, что эти маршруты сохранятся и в 2019 году.

«Пассажиропоток увеличился также в связи с большим количеством ежедневных рейсов в Москву. Существенно, на 25% возрос в этом году по сравнению с прошлым годом пассажиропоток в Турцию», - отметил собеседник агентство.

Гендиректор аэропорта подчеркнул, что волгоградский авиаузел уже сейчас с имеющейся инфраструктурой может принять годовой пассажиропоток примерно 5,5 млн человек. Тем не менее, современные требования по безопасности и обеспечению комфорта пассажиров предполагают модернизацию всего аэровокзального комплекса.

Модернизация аэропорта

«Всего «Новапорт» (аэропорт Волгоград входит в состав группы «Новапорт Холдинг» - прим. ТАСС) вложил в реконструкцию волгоградского авиаузла 3,1 млрд рублей, в результате чего построены два новых терминала. В марте 2019 года мы приступаем к окончательному этапу модернизации, общий объем инвестиций «Новапорта» составит 2,2 млрд рублей. Эти средства пойдут на архитектурное объединение двух терминалов, мы получим 18 тыс. кв. м дополнительных площадей, впервые в аэропорту будут оборудованы четыре телетрапа. Полностью завершить модернизацию аэровокзала планируем в 2020 году», - сказал Дмитриев.

По его словам, Волгоград - третий город после Москвы и Санкт-Петербурга, где в рамках федеральной программы установлено новейшее метеоборудование, позволяющее совершать посадку в условиях сильного тумана. «Мы сегодня можем обслуживать воздушные суда при метеоминимуме, когда продольная видимость составляет 200 метров, а нижний край облаков 15 метров. Практически у нас можно летать в любых погодных условиях», - отметил Дмитриев.

По его словам, три года назад в аэропорту была построена новая взлетно-посадочная полоса, была обновлена вся инфраструктура аэродромного комплекса - перроны, рулежные дорожки, из федерального бюджета на эти цели было направлено 3,6 млрд рублей. «В этом году мы еще получили технические средства охраны периметра. Теперь на 15 км периметра нашего аэропорта установлено около 600 камер, которые фиксируют все передвижения и возможные акты незаконного вмешательства. Общая сумма инвестиций составила 211 млн рублей, таким тоже не все аэропорты могут похвастаться», - отметил собеседник агентства.

Имя для аэропорта

В настоящее время в России реализуется проект «Великие имена России» - в честь выдающихся соотечественников планируется дать дополнительны названия 45 российским аэропортам, в том числе волгоградскому аэропорту, который зачастую называют Гумрак - так назван ближайший к аэропорту поселок Волгограда. Еще до этой инициативы два года назад волгоградские ветераны предложили губернатору Андрею Бочарову назвать аэропорт Волгограда Сталинградом. Тогда глава региона ответил, что этот вопрос требует проработки.

Не преминули воспользоваться ветераны и объявленной инициативой «Великие имена России», их предложение - в виде исключения назвать аэропорт Волгограда не именем исторической личности, а прежним именем города - Сталинград. Этот вариант вошел в лонг-лист местных общественников, отправленных в Общественную палату РФ. В предварительный список дополнительных названий для аэропорта вошли также имена героев Сталинградской битвы Жукова, Чуйкова, Павлова, летчика Маресьева, композитора Пахмутовой и другие.

«Если есть инициатива, мы ее поддержим и сделаем все, чтобы она была доведена до конца. В принципе, мы абсолютно не против любого дополнительного названия, которое выберет общественность», - сказал Дмитриев.

<https://tass.ru/ekonomika/5749925>

### ТАСС; 2018.11.02; БУРЯТИЯ РАССЧИТЫВАЕТ НА УВЕЛИЧЕНИЕ КОЛИЧЕСТВА СУБСИДИРУЕМЫХ АВИАРЕЙСОВ

Бурятия рассчитывает на расширение своего участия в программе субсидирования авиаперевозок после вхождения в состав Дальневосточного федерального округа (ДФО), в **Минтранс** РФ уже направлены предложения по нескольким направлениям, сказал во вторник журналистам и.о. министра по развитию транспорта, энергетики дорожного хозяйства республики Алексей Назимов.

Президент России Владимир Путин ранее подписал указ о переходе Республики Бурятия и Забайкальского края из состава Сибирского федерального округа в ДФО.

«В **Минтранс** направлены предложения о включении в перечень [субсидированных направлений] таких направлений как Владивосток, Екатеринбург, Новосибирск, Сочи. Мы ожидаем ответа. В свете последних событий мы должны туда войти», - сказал Назимов.

По его словам, сейчас в регионе субсидируется только московский рейс.

В программу субсидирования перелетов на Дальний Восток было включено в 2009 году 26 маршрутов, в 2018 году в документ вошли 73 маршрута. В июне текущего года президент РФ Владимир Путин в ходе «Прямой линии» призвал расширить программы субсидирования авиаперелетов на Дальний Восток.

Программа субсидирования перелетов на Дальний Восток в 2018 году действует с конца марта по 1 декабря. Купить субсидируемый билет могут граждане в возрасте до 23 лет, женщины старше 55 лет и мужчины старше 60 лет, инвалиды и сопровождающие их лица.

<https://tass.ru/ekonomika/5758441>

### ТАСС; 2018.11.02; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» ЗАПУСТИТ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ РОСТОВА-НА-ДОНУ В АЛМА-АТУ И КАЛИНИНГРАД

Авиакомпания «Азимут» запустит прямые рейсы из Ростова-на-Дону в Алма-Ату (Казахстан) и Калининград. Об этом сообщил ТАСС в пятницу генеральный директор авиакомпании Павел Екжанов перед открытием авиарейса по направлению Пермь - Нижний Новгород - Ростов-на-Дону.

«Мы планируем открывать рейсы в Алма-Ату из Ростова-на-Дону в конце этого года. Примерно летом следующего года будет открыто направление в Калининград из Ростова-на-Дону в том числе, также мы рассматриваем открытие рейсов в Калининград из Калуги», - рассказал Екжанов.

Авиакомпания «Азимут» - новый авиаперевозчик юга России, базирующийся в аэропорту «Платов» (Ростов-на-Дону). На сегодняшний день авиакомпания имеет парк самолетов, состоящий из воздушных судов SSJ-100. Маршрутная сеть авиакомпании, по словам Екжанова, насчитывает 32 направления.

<https://tass.ru/ekonomika/5752861>

### ТАСС; 2018.11.02; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» НАЧАЛА ПРЯМЫЕ ПЕРЕЛЕТЫ ИЗ ПЕРМИ В НИЖНИЙ НОВГОРОД

Прямые перелеты из Перми в Нижний Новгород и Ростова-на-Дону начала осуществлять авиакомпания «Азимут». Первый рейс воздушного судна SSJ-100 по этому маршруту вылетел сегодня из пермского аэропорта «Большое Савино», сообщает корреспондент ТАСС из аэровокзала.

«Это самолет Sukhoi Superjet 100, наш отечественный продукт. Очень надежный и удобный самолет, один из самых перспективных - он вобрал в себя все последние достижения современного самолетостроения. Данный рейс оказался очень востребованным у пассажиров Перми, Нижнего Новгорода и Ростова-на-Дону - ближайшие несколько рейсов у нас загружены практически на 95%. Мы надеемся, что число пассажиров будет только увеличиваться», - рассказал журналистам генеральный директор авиакомпании «Азимут» Павел Екжанов.

По данным авиакомпании, в Нижнем Новгороде запланирована пересадка и дальнейшее следование самолета по маршруту до Ростова-на-Дону. Перелет из Перми до Нижнего Новгорода составляет 1,5 часа, а в целом транзитный рейс Пермь - Нижний Новгород - Ростов-на-Дону занимает 4 часа 20 минут с учетом времени стыковки в аэропорту Нижнего Новгорода. Стоимость билета до Нижнего Новгорода составляет 1080 рублей, а до Ростова-на-Дону - 2760 рублей. Перелеты будут осуществляться дважды в неделю: по понедельникам и пятницам.

Авиакомпания «Азимут» - новый авиаперевозчик юга России, базирующийся в аэропорту «Платов» (Ростов-на-Дону). На сегодняшний день авиакомпания имеет парк самолетов, состоящий из воздушных судов SSJ-100. Маршрутная сеть авиакомпании, по словам Екжанова, насчитывает 32 направления.

<https://tass.ru/ekonomika/5752657>

### ТАСС; 2018.11.02; ВЛАСТИ ЧУКОТКИ ПОТРАТЯТ БОЛЕЕ 30 МЛН РУБ. НА ОБУСТРОЙСТВО ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНЫХ ПЛОЩАДОК

. Правительство Чукотского автономного округа за два года направит на обустройство взлетно-посадочных площадок (ВПП) в регионе более 30 млн рублей, сообщил в пятницу на заседании правительства Чукотки начальник управления транспорта, связи и дорожного хозяйства региона Андрей Быков.

«В рамках госпрограммы по развитию транспортной инфраструктуры в бюджете округа с 2019 года предусмотрено новое мероприятие - «Субсидии на обустройство взлетно-посадочных площадок в населенных пунктах Чукотского автономного округа». Объем средств на будущий год - 15 млн рублей, на 2020 - 15,9 млн. Реализация мероприятия позволит осуществить обустройство площадок Анадырского и Билибинского районов и городского округа Эгвекинот», - сказал Быков.

Первыми обустроят площадки в селах Хатырка, Нутэпэльмен, Ванкарем, Островное, Илирней, Мейныпильгыно и Конергино. На них смогут приземляться небольшие самолеты DHC-6. Сейчас во многих селах есть только вертолетные площадки, но использование вертолетов Ми-8 для перевозок пассажиров в села обходится гораздо дороже DHC-6.

Ранее губернатор Роман Копин в интервью ТАСС сообщал, что до конца 2019 года на Чукотке отреставрируют еще пять грунтовых взлетно-посадочных площадок в селах. Еще одну такую впервые построят в селе Нешкан.

<https://tass.ru/ekonomika/5749271>

### ТАСС; 2018.11.02; ВЛАСТИ ЧУКОТКИ С 2019 ГОДА НАЧНУТ СУБСИДИРОВАТЬ РЕЙСЫ ИЗ БИЛИБИНСКОГО РАЙОНА В МАГАДАН

Правительство Чукотского автономного округа с 2019 года начнет субсидировать рейсы из Билибинского района (аэропорт Кепервеем) в Магадан, сообщил в пятницу на заседании правительства Чукотки начальник управления транспорта, связи и дорожного хозяйства региона Андрей Быков.

«В целях обеспечения доступности межрегиональных перевозок пассажиров по маршруту Магадан - Кепервеем - Магадан правительство региона в проекте бюджета на 2019 год предусмотрело 36,5 млн на субсидирование этого направления. Сумма незначительная, но эта субсидия для нас новая, поэтому важно проанализировать потребность в этих билетах. Планируется, что субсидироваться билеты будут только для жителей Чукотского автономного округа», - сказал Быков.

Авиакомпания «ИрАэро» выполняет рейсы по маршруту Магадан - Кепервеем - Магадан пять раз в неделю. Стоимость билета в одну сторону составляет 26-28,5 тыс. рублей. В 2017 году по этому направлению перевезено более 17 тыс. пассажиров.

По словам Быкова, тариф будет действовать с мая по сентябрь, стоимость билета составит 15 тыс. рублей, при этом на рейс будет продаваться десять билетов. За год льготными билетами смогут воспользоваться 2800 человек. Продолжит в будущем году правительство региона субсидировать и билеты по маршруту Магадан - Омолон - Магадан. Омолон - это село с населением более чем в 300 человек, также находящееся в Билибинском районе Чукотки.

<https://tass.ru/ekonomika/5749242>

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.02; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» НАЧАЛА ТЕСТИРОВАТЬ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» РОБОТА-ЗАПРАВЩИКА

 «Газпром нефть» начала тестировать в аэропорту «Шереметьево» робота, наливающего нефтепродукты в аэродромный топливозаправщик без участия персонала, сообщает компания.

«В международном аэропорту «Шереметьево» «Газпром нефть» презентовала концепт роботизированной системы загрузки нефтепродуктов в аэродромный топливозаправщик (ТЗА). Впервые в России процесс налива авиационного топлива был реализован автоматикой с помощью робота-манипулятора без участия персонала», – говорится в сообщении.

Робот в настоящее время проходит испытания для внедрения на топливозаправочных комплексах в аэропортах. Пилотный проект реализуют «Газпромнефть-Аэро» и Центр цифровых инноваций «Газпром нефти» совместно с ЦНИИ робототехники и технической кибернетики в рамках соглашения, подписанного на ПМЭФ-2018.

«С помощью цифровых и роботизированных технологий мы можем избавить человека от работы на опасном объекте, повысив безопасность и скорость работы. Все процессы будут контролироваться с пункта дистанционного управления в режиме онлайн. Это позволит с помощью средств предиктивной аналитики устранять возможные отклонения от целевых параметров до их возникновения, что обеспечит максимальную безопасность технологического процесса отгрузки топлива», – сообщил руководитель центра цифровых инноваций ПАО «Газпром нефть» Владимир Воркачев.

Помимо робота-заправщика компания «Газпром нефть» работает и над другими проектами, ведется активная разработка автоматизированных комплексов, которые будут применяться в процессах отгрузки нефтепродуктов с НПЗ, а также при создании автономного транспорта для внутренней логистики и систем анализа качества продукции.

### ТАСС; 2018.11.02; БОЛЕЕ 4 ТЫС. АВИАРЕЙСОВ БЫЛИ ЗАДЕРЖАНЫ С НАЧАЛА ГОДА В МОСКОВСКОМ РЕГИОНЕ

Более 4 тысяч рейсов были задержаны в московских аэропортах с начала этого года. Об этом сообщил заместитель Московского межрегионального транспортного прокурора Олег Опёнышев.

«За 9 месяцев этого года по задержкам рейсов было более 4 тыс. случаев. В сравнении с общим количеством вылетов это немного, это 1,5%», - сказал он в интервью на интерактивном видеосервисе Генпрокуратуры РФ «Эфир».

По его словам, динамика по сравнению с прошлым годом сохраняется. Он отметил, что в трети случаев виновниками задержек стали авиакомпании.

«Когда стали разбираться с причинами задержек, то оказалось, что где-то в трети случаев есть вина авиакомпаний. Есть случаи, где компании в погоне за дополнительной прибылью не обеспечивали резервный самолет», - сказал он. В большинстве случаев причиной задержек рейсов стали погодные условия.

<https://tass.ru/obschestvo/5750594>

### ТАСС; МАРИЯ АМИРДЖАНЯН; 2018.11.02; РОСАВИАЦИЯ МОЖЕТ ПРОВЕСТИ ВНЕПЛАНОВУЮ ПРОВЕРКУ «ПОБЕДЫ» ИЗ-ЗА РЕЙСОВ В ТБИЛИСИ

**Минтранс** планирует дать **Росавиаци**и поручение провести внеплановую проверку авиакомпании «Победа» из-за открытия продаж билетов на рейсы из регионов РФ в Тбилиси до получения необходимых разрешений авиавластей. Об этом ТАСС сообщили в **Минтрансе** РФ.

«**Минтранс** планирует дать поручение **Росавиаци**и провести внеплановую проверку авиакомпании «Победа» на предмет соответствия лицензионным требованиям с целью предотвращения нарушений прав пассажиров, которые допустила «Победа», заведомо продавая билеты на непредусмотренные международными соглашениями рейсы», - сообщили в **Минтрансе**.

Ранее «Победа» сообщила, что грузинские авиавласти отказали компании в выдаче разрешения на полеты по маршрутам в Тбилиси из Санкт-Петербурга, Казани, Екатеринбурга и Перми. Компания закрыла продажу на эти маршруты, полеты по ним планировалось начать в конце октября - начале ноября. Через несколько дней «Победа» заявила, что авиавласти все же выдали соответствующие разрешения, лоукостер скорректировал расписание полетов.

«Вряд ли у профильного ведомства возникнут вопросы по алгоритму запуска продаж и процедуре открытия рейсов. Чтобы открыть продажу билетов, необходимо наличие лицензии, Нота МИД о назначении на маршрут, аккредитация авиакомпании в авиавластях страны (ее «Победа» получила еще перед началом полетов из Ростова-на-Дону в Тбилиси), также необходимо наличие согласованных слотов. Абсолютно все эти пункты «Победой» соблюдены в полном объеме и своевременно», - сообщил представитель лоукостера.

«Заявление о выдаче разрешения на полеты по форме «Р» (регулярные полеты - прим. ТАСС), то самое разрешение, которое стало препятствием для выполнения рейсов с 29 октября по 1 ноября, подается в авиавласти всего два раза в год - перед началом летнего и зимнего расписания, и не является условием начала продаж», - напомнили в компании.

Полеты по треугольнику

Как следовало из заявления Агентства гражданской авиации Грузии, лоукостер планировал выполнять рейсы Санкт- Петербург - Тбилиси - Пермь - Тбилиси - Санкт-Петербург (и по аналогии такие же рейсы из Петербурга в Тбилиси через Екатеринбург и Казань). Согласно протоколу технической встречи между РФ и Грузией от 10 июня 2016 года, такие рейсы (их для упрощения называют «треугольник»), где есть более двух пунктов назначения, запрещены, если один из них Москва или Тбилиси.

В протоколе технической встречи от апреля 2015 года говорится, что «При выполнении регулярных полетов между странами разрешается совмещение на одном рейсе нескольких пунктов отправлений». При этом дополнительно уточняется, что авиакомпании Грузии и РФ «могут выполнять полеты по схемам «треугольник» <...> при условии исключения из этих схем пунктов Тбилиси и Москва».

«Авиакомпания «Победа» в нарушение действующих договоренностей авиационных властей России и Грузии и до получения необходимых разрешений начала продажу авиабилетов по маршрутам Казань - Тбилиси - Санкт-Петербург, Екатеринбург - Тбилиси - Санкт-Петербург и Пермь - Тбилиси - Санкт-Петербург. **Росавиаци**я своевременно уведомила перевозчика о незаконности подобных инициатив. Такие действия перевозчика создают напряженность в двусторонних российско-грузинских отношениях и могут привести к нарушению прав авиапассажиров», - сообщили в **Минтрансе** РФ.

В «Победе» же посчитали, что документ составлен «неоднозначно».

«Авиавласти Грузии выдвинули требование, что не должно быть в расписании «Москвы и Тбилиси», а не «Москвы или Тбилиси». Исходя из такой трактовки «Победа» изначально не запрашивала разрешение на полеты из Москвы и решила развивать прямые рейсы в Тбилиси исключительно из регионов России, - сообщил ТАСС представитель «Победы». - Если документ составлен таким образом, что формулировки в нем настолько неоднозначны, значит надо менять документ, чтобы каждая из сторон не должна была заниматься расшифровкой возможных вариантов трактовок и угадыванием заложенных смыслов».

В компании напомнили, что у лоукостера есть права на выполнение рейсов Казань - Тбилиси, Санкт-Петербург - Тбилиси, Екатеринбург - Тбилиси, Пермь - Тбилиси.

«Как лететь самолету - определяет исключительно авиакомпания с учетом привлекательности расписания и тарифов для клиентов, - сказал представитель компании. - Мы можем летать из Казани в Тбилиси и из Тбилиси в Пермь и т. д., ориентируясь при составлении расписания на удобство времени и стыковок рейсов для клиентов».

«Если соглашение о воздушном сообщении предполагает разночтения и неоднозначные трактовки, то логично перед открытием продаж получить от авиавластей разъяснения относительно формулировок», - сказал руководитель аналитической службы агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

Минск и Инсбрук

В **Минтрансе** напомнили, что это не единичный случай нарушения международных соглашений со стороны «Победы».

В конце 2016 года компания сообщала, что отказалась от полетов в Инсбрук (Австрия). Лоукостер не устроило время прилета - вылета, предложенное австрийской стороной: австрийцы, сообщала компания, летают в более удобное время. Тогда гендиректор компании Андрей Калмыков в письме тогдашнему министру транспорта РФ Максиму **Соколов**у писал, что единственное предложенное время «не будет пользоваться спросом в связи со спецификой турпотока на горнолыжные курорты, что создает неконкурентные условия для авиакомпании «Победа» по сравнению с национальным перевозчиком Австрии - Austrian Airlines».

В письме Калмыков просил **Минтранс** и **Росавиаци**ю не согласовывать Austrian Airlines заявку на выполнение регулярных рейсов. Как пояснял ТАСС представитель авиакомпании, такая просьба была адресована **Минтрансу** в том числе и «для соблюдения принципа паритета и недопущения ущемления прав российской авиакомпании в пользу австрийской».

Желание лоукостера «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») приостановить полеты Austrian Airlines из Москвы в Инсбрук с помощью российских авиавластей является необоснованным, сообщали тогда в **Минтрансе**. В ведомстве добавляли, что «Победе» следует обратиться в аэропорт Инсбрука о предоставлении слотов для осуществления полетов в другой день недели.

«Победа» в 2015 году не смогла открыть полеты из Москвы в Минск из-за того, что не договорилась с «Белавиа» по тарифам на перевозку пассажиров. Согласование пассажирских тарифов - одно из условий для получения аккредитации от авиавластей Белоруссии. Летом 2016 года «Победа» отказалась от этих допусков.

<https://tass.ru/ekonomika/5751340>

### RNS; 2018.11.02; РОСАВИАЦИЯ ПРОКОММЕНТИРОВАЛА ИНЦИДЕНТ С ВОЗВРАЩЕНИЕМ САМОЛЕТА AIRFRANCE

Авиакомпания AirFrance не запросила разрешение на использование воздушного пространства России при выполнении рейса Париж – Хошимин 1 ноября. Об этом сообщил RNS официальный представитель **Росавиаци**и, комментируя ситуацию с прекращением выполнения рейса французского авиаперевозчика.

«Рейс AF258 Париж-Хошимин (Вьетнам) авиакомпании AirFrance на протяжении длительного времени выполняется по воздушным трассам, не затрагивающим воздушное пространство России. Между тем 1 ноября 2018 года маршрут следования рейса AF258 был значительно изменен и проложен через российское воздушное пространство. При этом соответствующего разрешения на использование воздушного пространства РФ авиакомпания не запросила», – сказал он.

Экипаж самолета поблагодарил диспетчеров за предложение помощи, но принял самостоятельное решение прекратить выполнение рейса и не входить в воздушное пространство РФ. Самолет осуществил посадку в Варшаве, а затем вернулся во Францию.

«Находясь в воздушном пространстве Белоруссии, экипаж AF258 был проинформирован российским провайдером аэронавигационных услуг - ФГУП “Госкорпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации” - об отсутствии разрешения. Одновременно с этим госкорпорация сообщила о готовности в оперативном порядке обработать запрос и без задержек обеспечить пролет воздушного судна с пассажирами над территорией России», – отметили в **Росавиаци**и.

Ранее радиостанция Europe 1 сообщила, что самолет французской авиакомпании Air France, выполнявший в четверг рейс Париж – Хошимин, вынужден был вернуться во Францию в связи с отсутствием разрешения на пролет в воздушном пространстве России. В авиакомпании полагают, что могла произойти компьютерная ошибка.

<https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-prokommentirovala-intsident-s-vozvrascheniem-samoleta-AirFrance-2018-11-02/>