**13 НОЯБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2018.11.13; ПРОЛЕТЫ ТЯНУТ К АРКЕ; В КЕРЧЕНСКОМ ПРОЛИВЕ ПОСТРОЕНЫ ВСЕ ОПОРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОСТА

В акватории Керченского пролива завершены сразу два важных промежуточных этапа строительства железнодорожного моста, которые приближают его сдачу в эксплуатацию. Арка сооружения, установленная еще в августе 2017 года, состыкована с первым пролетом с керченской стороны. Одновременно возведена последняя опора моста под номером 254.

Всего у Крымского моста 595 опор, из которых 307 - железнодорожные. Для формирования свайных полей и ростверков - железобетонных конструкций на свайных фундаментах - вокруг рабочих участков на воде создавались волнозащитные стенки. Строители постепенно поднимали опоры из воды, наращивая заданную проектом высоту. Опоры под железную дорогу массивнее автодорожных: чтобы поезд мог забраться на самую высокую точку моста - арку, они более плавно растут в направлении фарватера - с 5 до 35 метров.

- Завершающим этапом работы стало бетонирование верхних элементов опоры N 254, на которые дальше устанавливаются специальные устройства - опорные части. На них ставятся пролеты, - рассказал руководитель проекта на участке строительства Крымского моста Алексей Двоеглазов. - Это своего рода балансиры, что обеспечат невидимые невооруженному глазу необходимые угловые и линейные перемещения пролетов в случае температурных расширений металла или возможных сейсмических колебаний.

Опора N 254 между фарватером Керченского пролива и крымским берегом базируется на фундаменте из 16 трубчатых свай, забитых под разными углами на глубину до 70 метров. Вершина опоры находится на отметке 33 метра над водой - это высота 12-этажного дома. По словам председателя совета директоров компании «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга, на отдельных участках сваи пришлось заглублять более чем на 100 метров.

- Проведена титаническая работа, - рассказал Ротенберг. - Непростой грунт и частые штормы сильно осложняли работу, но все удалось сделать качественно и в срок.

Теперь мостостроителям предстоит завершить надвижку двух веток пролетов: одна - для движения составов в сторону Крыма, вторая - в сторону Тамани. Завершится этот процесс на суше и над морем в первом квартале 2019 года. Пока на восьми участках пролетами перекрыто более 15 километров трассы. На сухопутные опоры собранные на стендах пролеты ставятся кранами, на морские - надвигаются домкратами продольным и поперечным способами.

В минувшие выходные морской пролет весом 580 тонн надвинули на 253-ю опору и соединили его с аркой. 40 основных элементов пролета соединены между собой сваркой и высокопрочными болтами. Высота собранного из заводских сегментов блока составляет более пяти метров, ширина - более 15 метров с учетом служебных проходов.

К осени следующего года мостостроители обустроят верхнее строение пути. Сейчас уже уложено более 9 из 38 километров рельсошпальной решетки. При этом используются удлиненные термоупрочненные рельсы типа Р65 российского производства. Их повышенная длина позволяет достичь минимального количества стыков на дороге и так называемого бархатного хода поездов. Рельсы поставляются на звеносборочную базу на Таманском полуострове, где соединяются со шпалами. Готовые рельсошпальные решетки перевозятся хозяйственными составами на мост, к месту укладки. На участках сопряжения Крымского моста с железнодорожными подходами к нему с двух берегов устанавливаются акустические экраны.

Железнодорожное движение по мосту откроется в декабре 2019 года.

<https://rg.ru/2018/11/12/reg-ufo/v-kerchenskom-prolive-postroili-vse-opory-zheleznodorozhnogo-mosta.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/5781295>

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2018.11.13; ДЕРЖИ ТАМАНЬ ШИРЕ; СТРОИТЕЛЬНЫЙ ОПЫТ АРКАДИЯ РОТЕНБЕРГА МОЖЕТ ПРИГОДИТЬСЯ ЗА ПРЕДЕЛАМИ КРЫМА

Как выяснил “Ъ”, структуры Аркадия Ротенберга, заканчивающие строительство Крымского моста, могут затем перекинуть на другой масштабный инфраструктурный проект по соседству: сухогрузный район порта Тамань. Источники “Ъ” отмечают, что серьезных альтернатив для применения уже созданных крупных мостостроительных отрядов и закупленной дорогостоящей техники пока нет. Между тем объем работ в Тамани только по федеральным объектам порта оценивается в 65 млрд руб., подрядчики смогут претендовать и на строительство терминалов для частных инвесторов порта.

На совещании о строительстве порта в Тамани 1 ноября вице-премьер **Максим Акимов** предложил будущему концессионеру и инвесторам терминалов проработать вопрос об использовании в проекте мощностей организаций, задействованных на строительстве Крымского моста, рассказали “Ъ” источники в отрасли. В аппарате господина **Акимова** подтвердили, что такой вопрос обсуждался, хотя «про конкретные компании речь не шла». В **Минтрансе** уточнили, что соответствующее поручение о проработке поступило и находится на рассмотрении.

Источники “Ъ” считают, что к строительству сухогрузного района порта Тамань (подробнее о проекте см. “Ъ” от 6 ноября) будут привлечены структуры генподрядчика моста ООО «Стройгазмонтаж» (СГМ) Аркадия Ротенберга. Один из собеседников “Ъ” уточнил, что конфигурации могут быть разными, например, как в случае с мостом, через «создание специальной «дочки» при СГМ вроде «СГМ-Порт», которая, управляя подрядом, создает кооперацию, включающую как филиалы «Мостотреста» (компания Аркадия Ротенберга.– “Ъ”), так и другие компании, работавшие в Керченском проливе». Представитель семьи Ротенбергов заявила, что «у нее нет информации по этому вопросу», и отказалась от комментариев.

Госконтракт по Крымскому мосту был заключен в феврале 2015 года. Заказчик и организатор строительства – ФКУ «Упрдор «Тамань»«, подведомственное **Росавтодор**у. Общая стоимость проекта – 228 млрд руб. В марте 2016 года к строительству моста подключился «Мостотрест», заключивший с генподрядчиком контракт на 97 млрд руб. Открытие автомобильного движения было запланировано на декабрь 2018 года, но оно стартовало уже в мае, полный ввод в эксплуатацию и завершение госконтракта намечены на декабрь 2019 года.

Источники “Ъ” утверждают, что на совещании 1 ноября прямо обсуждалась возможность привлечения в Тамань именно структур СГМ. Как рассказывает один из собеседников “Ъ”, присутствовавший на мероприятии топ-менеджер компании отметил, что строительство моста близится к завершению, намекая на высвобождающиеся возможности, и на это «живо отреагировали некоторые инвесторы», отмечая перспективы привлечения СГМ как подрядчика. Предварительные договоренности об участии мостовиков в строительстве объектов федеральной собственности порта Тамань и отдельных терминалов достигнуты еще весной на уровне акционеров, утверждает другой источник “Ъ”. Проект порта планируется к реализации полностью за частные деньги, так что выбор подрядчиков – исключительно вопрос экономики, добавляет он. Однако, уточняет другой собеседник “Ъ”, несмотря на планы по ускорению строительства сухогрузного района в Тамани, окончательного проекта пока нет, а чтобы точно говорить об участии в строительстве, нужно понимать его экономику, перспективы. Частные инвесторы терминалов от комментариев отказались.

Проект моста уникален по объемам и срокам реализации, но у такого результата есть побочные эффекты – значительно выросший штат строительных компаний и многомиллиардные вложения в технику, говорит один из источников “Ъ”.

Если людей можно сократить, добавляет он, то оборудование просто некуда девать: на закупку дополнительного оборудования для стройки затрачено более €100 млн, договоры лизинга заключены на сроки от трех до шести лет, и эти расходы не компенсируются госконтрактом на мост. По мнению собеседников “Ъ”, схема привлечения мостовиков может быть выгодна и для порта, он получит опыт, компетенции и оборудование, необходимые для работы в Керченском проливе.

Основной объем работ мостоотрядов – до весны 2019 года, дальше – мелочи: работа по железной дороге и разборка «времянки», отмечает один из источников “Ъ”. «Живых» денег по госконтракту больше нет, добавляет он, на 2019 год осталось несколько миллиардов, и весь год пойдет в счет гашения аванса, других подрядов, хотя бы близко сравнимых по объемам, как минимум в первой половине 2019 года не предвидится. По мнению собеседников “Ъ”, чем дальше вправо будет уходить в 2019 году решение привлечь мостовиков в Тамань, тем больше теряют стороны в эффективности по разворачиванию фронта работ. До конца 2019 года есть возможность использовать под стройку порта временные промплощадки, но затем эти участки в соответствии с контрактом на мост нужно начать высвобождать.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров согласен, что привлечение в порт Тамань компаний, строивших Крымский мост, может ускорить реализацию проекта и «сохранить потенциал подрядных организаций, находящихся под санкциями». Госбанки, добавляет эксперт, также, вероятно, будут активнее кредитовать концессионера и инвесторов терминалов в случае привлечения согласованных с правительством подрядчиков. По оценкам господина Бурмистрова, объем работ только по федеральным объектам порта для СГМ может составить около 65 млрд руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/3798269>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2018/11/13/786249-mogut>

### ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА;ПОЛИНА ГРИЦЕНКО;ЕГОР СОЗАЕВ-ГУРЬЕВ;СЕРГЕЙ ИЗОТОВ;2018.11.13;БЕНЗОВОЗ И НЫНЕ ТАМ: БУДУТ ЛИ РАСТИ ЦЕНЫ НА ТОПЛИВО;К СОГЛАШЕНИЯМ О СТАБИЛИЗАЦИИ РЫНКА ПЛАНИРУЕТСЯ ПРИВЛЕЧЬ НЕЗАВИСИМЫЕ АЗС

Мировой рост цен на нефть не означает, что компании должны получать сверхприбыли на внутреннем рынке. Об этом Владимир Путин заявил на совещании с членами правительства. По словам президента, эта сфера должна быть рыночной, но ее нельзя оставлять без регулирования. Соглашение о сдерживании цен на топливо достигнуто со всеми участниками рынка, сообщил вице-премьер Дмитрий Козак. С независимыми АЗС в регионах тоже могут подписать соглашения, если будут выявлены признаки монополии. Из-за угрозы убытков заправки не пойдут на уступки без встречных обязательств со стороны нефтяных компаний, заявили «Известиям» в Независимом топливном союзе. Несмотря на заморозку цен на бензин до марта, в дальнейшем можно ожидать скачок из-за роста акцизов в 2019 году, считают в Совете Федерации.

Все за одного

В начале совещания президент предложил в первую очередь обсудить работу по сдерживанию цен на нефтепродукты.

– Мы договаривались с вами о том, что правительство проведет эту работу, еще месяц назад. В каком состоянии сегодня дела? Потому что мы понимаем: ситуация должна быть безусловно рыночной, она такой и является, но, когда на мировом рынке нефти цены поднялись и поднялись прилично, это совсем не значит, что мы должны обеспечивать такую же сверхприбыль и внутри страны. Нужно так или иначе эту сферу регулировать, – обратился глава государства к заместителю председателя правительства Дмитрию Козаку.

Ситуация стабилизирована, цены заморожены и будут сохраняться на том же уровне – с учетом инфляции и изменений налогового законодательства – до конца марта, заверил вице-премьер.

Дмитрий Козак подчеркнул, что в период 7–10 ноября все российские нефтяные компании подписали соглашение для стабилизации цен на нефтепродукты в России. Были определены ценовые параметры в региональном разрезе по каждому субъекту РФ, а также цены оптовых поставок нефтепродуктов. До каждой компании доводились параметры поставок на внутренний рынок, на биржу и на мелкооптовый рынок нефтепродуктов – в объеме, который соответствует поставке в соответствующем месяце 2017 года плюс 3%, отметил вице-премьер.

Установлен долгосрочный план поставок нефтепродуктов на внутренний рынок до 31 марта, уточнил Дмитрий Козак. Соглашениями предусмотрен порядок работы в первые три месяца 2019 года. В связи с увеличением ставки НДС (с 18% до 20%) с 1 января цены на нефтепродукты на оптовом рынке вырастут на 1,7%, а с февраля будут постепенно повышаться ежемесячно равными долями в пределах инфляции.

Вице-премьер отметил, что договоренность достигнута по принципу: «один за всех и все за одного», иначе будет недобросовестная конкуренция. Если кто-то не выполнит соглашение, будут введены заградительные экспортные пошлины.

Президент обратил внимание вице-премьера на претензии вертикально интегрированных компаний к розничному звену.

– По мнению руководителей компаний, эта розница играет на бирже недобросовестно, потом вставляет необоснованное количество посредников, цель которых – только цену задирать, а не оказывать реальные услуги на рынке. С этим как быть? – обратился Владимир Путин к Дмитрию Козаку.

– Об этом тоже договорились, даны поручения, – отреагировал вице-премьер.

Он отметил, что правительство поставило перед ФАС и Минэнерго задачу до конца года «проанализировать в региональном разрезе всю сеть независимых компаний на предмет монополизации», сказал Дмитрий Козак. Совокупно независимые АЗС занимают 62% розничного рынка.

– Очень часто, несмотря на их большое количество, владельцами являются одни и те же лица и действуют в нарушение антимонопольного законодательства. Поэтому мы такой анализ проведем до конца декабря, и в случае, если будут выявлены компании, которые занимают на розничном рынке монопольное положение, с ними тоже будет подписано соответствующее соглашение, – пояснил он.

Также даны поручения антимонопольной службе, Роспотребнадзору и Росстандарту обеспечить усиленный контроль деятельности так называемых независимых автозаправочных станций с точки зрения качества продукции, которую они поставляют, и особое внимание обратить на тех, кто будет обеспечивать себе повышенную маржинальность по сравнению с параметрами, которые заданы решениями правительства.

Монополия на местах

Дмитрий Козак еще по итогам совещания 31 октября поручил ФНС и ФАС провести внеплановые проверки независимых сетей АЗС, обратив внимание на те, у которых цены на топливо превышают индикативный уровень более чем на 4%. Среди независимых заправок нужно наводить порядок, у них много нарушений, отмечал вице-премьер. В ФАС не ответили на запрос «Известий». В Минэнерго переадресовали запрос в правительство.

– Речь идет о сетях АЗС, которые, имея монопольное положение, решили повысить цены, мотивируя это якобы влиянием ситуации на рынке, – пояснил «Известиям» ведущий эксперт Фонда национальной энергетической безопасности Игорь Юшков. В масштабах региона розничный рынок обычно высококонкурентен, монопольные игроки могут возникать в небольших городах, добавил он.

С июня розничные цены на АЗС нефтяных компаний заморожены, и независимые сети в регионах с высокой конкуренцией стараются существенно их не поднимать. В среднем у независимых заправок топливо на 2–3 рубля дороже, чем у сетей АЗС вертикально интегрированных нефтяных компаний (ВИНК). Но есть регионы, где эта разница больше, рассказал «Известиям» представитель Независимого топливного союза Сергей Бойко.

– Речь идет о регионах, где ВИНК представлены более слабо или отсутствуют, а также о субъектах с большим транспортным плечом – Якутия, Хабаровский край, север страны. Поставка топлива туда требует больших средств, – отметил он.

Заправки торгуются

Представители независимых АЗС жалуются, что для компенсации затрат допущенный уровень повышения цен по сравнению с сетями ВИНКов всё равно недостаточен.

– В протоколе названы только индикативные мелкооптовые цены, розничных нет. Но есть пункт о том, что если превышение розничных цен по сравнению с оптовыми будет более чем на 4%, это является основанием для проверки АЗС ФНС и ФАС. Но это всего 2 рубля на литр, которых хватит только на доставку топлива до АЗС и оплату банковского эквайринга, – заявил «Известиям» первый замгендиректора «Петербургской топливной компании» (ПТК) Леонид Чурилов. – Соответственно, это прямые убытки, ведь у независимых АЗС, в отличие от ВИНКов, нет других источников доходов в виде экспорта или оптовой торговли.

Из-за угрозы убытков независимые сети будут не готовы подписать такие соглашения без встречных обязательств со стороны нефтяных компаний, это грозит им закрытием, указывает Сергей Бойко. Он предполагает, что необходимо обязать ВИНКи зафиксировать объемы поставки топлива независимым АЗС. Разница между оптовыми и розничными ценами должна покрывать хотя бы затраты.

– В текущей ситуации маржинальность независимым АЗС можно обеспечить только двумя путями: либо «отпустив» розничные цены, либо снизив оптовые при фиксированных розничных, – пояснил Леонид Чурилов.

Регулирование на рынке нефтепродуктов нужно начинать не с запретительных мер, а с пересмотра фискальной политики, которая в конечном итоге должна работать на граждан, считает член комитета Совета Федерации по экономической политике Валерий Васильев.

– Любое, даже незначительное повышение цен на бензин, всегда приводит к росту себестоимости всех товаров, а значит, негативно скажется на потребителе. Этого допустить никак нельзя, – заявил «Известиям» парламентарий.

Сенатор уверен, что предлагаемые на сегодняшний день компенсационные механизмы в рамках налогового маневра не смогут гарантировать длительной стабильности на рынке нефтепродуктов.

– Несмотря на заморозку цен до марта, в дальнейшем можно ожидать роста цен на бензин, поскольку в 2019 году предусмотрено увеличение акцизов. На рынке нефтепродуктов должны остаться и крупные, и мелкие игроки, главное условие – они обязаны продавать только качественное топливо и не задирать цены сверх меры, – констатировал Валерий Васильев.

С 2019 года увеличатся ставки НДС и НДПИ, экспортные пошлины будут постепенно обнуляться и появится демпфирующий механизм. Всё это вместе принесет повышение цен еще на 5 рублей за литр, рассказывали «Известиям» эксперты. По их мнению, логичным шагом со стороны правительства был бы отказ от повышения акцизов в следующем году.

<https://iz.ru/811455/irina-tcyruleva-polina-gritcenko-egor-sozaev-gurev-sergei-izotov/benzovoz-i-nyne-i-tam-budut-li-rasti-tceny-na-toplivo>

### РБК; ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА, ВАЛЕРИЯ КОМАРОВА; 2018.11.12; БЕНЗИН ОБТЕКАЕТ ОГРАНИЧЕНИЯ; ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ НАЧАЛИ ТРАНСПОРТИРОВКУ ТОПЛИВА ДЛЯ АЗС

С начала октября бензовозы начали доставлять топливо по Крымскому мосту на полуостров. Об этом РБК рассказали трейдеры, поставляющие его в Крым, и топ-менеджер местной сети АЗС.

В ночь на 1 октября по Крымскому мосту открыли движение для большегрузов, которым ранее был запрещен въезд, но тогда провоза нефтепродуктов это не коснулось из-за проблем с инфраструктурой – не были готовы стационарные досмотровые комплексы со стороны Крыма, сообщали источники РБК. Поэтому топливо на полуостров по-прежнему ввозилось через грузовую паромную линию порта Кавказ – Керчь. В четверг, 8 ноября, гендиректор государственного унитарного предприятия Республики Крым «Крымские морские порты» Алексей Волков сообщил, что сейчас опасные грузы (к ним относятся нефтепродукты) не идут через эту паромную переправу.

**Министр транспорта** Евгений **Дитрих** 2 октября сказал, что движение бензовозов по Крымскому мосту откроется только через полтора-два месяца. 8 ноября представитель федерального **Минтранса** отказался от комментариев, в **Минтрансе** Крыма пока не ответили на запрос РБК.

Заместитель директора компании «Олегор РК» Олег Карпаев (поставляет топливо в Крым) сообщил РБК, что бензовозы с дизельным и печным топливом пропускают по Крымскому мосту практически с момента открытия грузового движения – со 2–3 октября. «Что касается бензина, для его перевозки необходимы спецразрешения, так как он считается опасным грузом. Перед въездом на мост проводятся проверки, в ходе которых открывают секции бензовозов и смотрят, какой вид топлива они перевозят. Цистерны с бензином разворачивают, за перевозку таких грузов могут оштрафовать», – сказал он.​

Информацию о провозе в Крым дизтоплива по мосту РБК подтвердил и топ-менеджер одной из местных сетей. По его словам, участники рынка уже обратились в **Ространснадзор** за разрешениями на провоз бензина на полуостров, но пока никто их не получил. Впрочем, источник в профильном дорожном ведомстве сказал РБК, что бензовозы с бензином и дизелем едут по мосту с начала октября. Дорожники согласовывают заявки, межрегиональные отделения **Ространснадзор**а на их основании выдают перевозчикам спецразрешения, добавил он.

«После получения оператором дороги заключения о соответствии (ЗОС) **Ространснадзор** начнет в установленном порядке осуществлять выдачу разрешений на проезд транспорта с опасными грузами. В свою очередь, перевозчик обязан будет выполнять требования, установленные законодательством», – сообщили РБК в пресс-службе **Ространснадзор**а. На дополнительные вопросы представитель ведомства не ответил.

По участку дороги через Крымский мост разрешен проезд всех транспортных средств, согласно действующему в России нормативно-правовому законодательству, заявила представитель ФКУ «Упрдор «Тамань» (оператор автодорожной части Крымского моста) Алина Черно**иванов**а. Но она не стала комментировать, разрешено ли провозить бензин по Крымскому мосту.

Бензин на свой страх и риск

Один из трейдеров, поставляющих топливо в Крым, подтверждает, что помимо дизеля на полуостров по мосту уже ввозят и бензин. «Бензовозы ездят на свой страх и риск. Никаких спецразрешений на перевозку бензина или дизеля никому не выдавали, но и запретов тоже нет. Также отсутствуют запрещающие проезд бензовозов знаки, за игнорирование которых водители рискуют лишиться прав», – пояснил собеседник РБК.

Главной проблемой провоза бензина собеседник РБК назвал отсутствие маршрутных разрешений от МЧС Крыма, где зарегистрированы бензовозы. «МЧС не согласовывают маршрут провоза топлива через Крымский мост. Любой сотрудник ГИБДД вправе остановить транспорт и потребовать такое разрешение. При его отсутствии водителя положено штрафовать, а бензовоз разворачивать», – отмечает собеседник. По его словам, основная трудность с получением таких разрешений в том, что силовики опасаются террористических угроз. РБК направил запрос в МЧС.

Запрет на провоз бензина по Крымскому мосту может быть вызван его легкой воспламеняемостью, сказал РБК заведующий кафедрой технологий переработки нефти РГУ нефти и газа им. Губкина Владимир Капустин. «Температура кипения дизельного топлива колеблется от 180 до 350 градусов Цельсия. Для бензина 180 градусов – уже предельная температура кипения», – объясняет эксперт. По его словам, при утечках топлива бензовоз может взорваться, а грузовики, перевозящие дизель, в такой же ситуации остаются в безопасности. Поэтому он считает оправданным, что бензин относят к классу опасных грузов, на провоз которых требуется специальное разрешение.

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) ждет снижения цен на топливо в Крыму, после того как начнутся поставки бензовозами по автодороге и цистернами по железной дороге по Крымскому мосту, говорил 16 октября замглавы ведомства Анатолий Голомолзин.

ФАС еще весной 2018 года возбудила дело против трейдеров, которые поставляют топливо в Крым, – их обвинили в завышении цен. «Мы обсуждали несколько вариантов, как можно повлиять на расходы компаний, которые работают в Крыму. В том числе как снизить тарифы на транспортировку по территории Крыма железнодорожным транспортом, что изменится после того, как заработают перевозки по Крымскому мосту – и по железной дороге, и бензовозами», – говорил Голомолзин. По его словам, цель ФАС – довести стоимость бензина на полуострове до уровня цен в Краснодарском крае (снизить на 3–5 руб.) после полноценного запуска движения по Крымскому мосту.​ ​По данным Крымстата, стоимость литра бензина АИ-92 в Симферополе 6 ноября составила 46,99 руб., дизтоплива – 50,5 руб. При этом средняя цена бензина АИ-92 в России, по данным ЦДУ ТЭК, составила 41,69 руб., дизтоплива – 45,35 руб.

Крупные российские нефтяные компании не владеют заправками в Крыму и не поставляют туда топливо, опасаясь попасть под западные санкции, отмечает генеральный директор «Аналитики товарных рынков» Михаил Турукалов. По его словам, трейдеры, поставляющие топливо на полуостров, вынуждены продавать его дороже, чтобы окупить свои затраты на закупку, перевозку и другие риски. Еще одной причиной высоких цен в Крыму он называет нехватку бензина и дизеля на материке, а также ограниченное количество путей его завоза. «Цены на топливо могут снизиться по сравнению с текущими, если объемы его завоза через Крымский мост вырастут: текущего объема пока недостаточно», – отметил он.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2018/11/12/5be4357b9a794769932a244c>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2018.11.13; СНИМАЕТ, НО НЕ СНИМАЕТСЯ; ВОДИТЕЛЕЙ, ИГНОРИРУЮЩИХ ЗНАК «СТОП», НАЧАЛИ ШТРАФОВАТЬ, НО ИМ ЭТО НЕ НРАВИТСЯ

Камеры фотовидеофиксации нарушений, которые выписывают штраф за проезд без остановки под знаком «Стоп» в столице, вызвали массу гневных эмоций у водителей. Однако, во всем ли виноваты камеры?

Напомним, одна из них установлена при съезде с дублера Нижней Масловки на улицу Марины Расковой. Другая - при съезде с МКАД на Носовихинское шоссе. Как только они заработали, а их установили в июле и в августе этого года, тут же в ГИБДД посыпались обращения за незаконное наказание. Госавтоинспекция пошла навстречу пожеланиям автовладельцам и перестала администрировать штрафы, с них поступающие. Действительно, сложно по двум фотографиям определить: останавливалась машина перед стоп-линией или нет.

ГАИ потребовала от разработчиков укрепления доказательной базы. А именно - предоставление видеоматриалов с этих камер. До тех пор, пока видеоконтент не поставлялся, камеры не работали. Но теперь, когда видео стало поступать, штрафы начали выписывать вновь. При этом видеозапись просматривает инспектор, перед вынесением постановления.

В связи с тем, что в постановлении по делу об административном правонарушении невозможно разместить видеоряд и все имеющиеся в наличии фотоматериалы зафиксированного нарушения, в нем отображаются только два фотоснимка с первым и последнем кадром нарушения. Все имеющиеся доказательства по делу об административном правонарушении, включающие в себя, в том числе, фото и видеоматериалы, хранятся в банках данных Госавтоинспекции города Москвы. И с ними нетрудно ознакомится.

Корреспондент «РГ», вооружившись постановлениями, выписанными коллегам, не поленился и сходил в Госавтоинспекцию. И убедился, что доказательная база каждого нарушения у ГИБДД более чем основательна.

Еще раз повторимся. Сотрудник, перед тем как подписать постановление с двумя фотографиями, просматривает видео, которое пришло с этого комплекса. На видео четко видно, останавливалась ли машина перед стоп-линией или нет. При этом неважно, сколько секунд она простояла. Важен сам факт остановки. Однако, после просмотра нескольких доказательных материалов, корреспондент «РГ» пришел к выводу, что перед знаком «Стоп» вообще никто из водителей не останавливается.

За эти нарушения, кстати, также выписываются штрафы в автоматическом режиме. С начала работы камеры оформлено примерно 2 тысячи таких материалов.

Понятно, что такие водители - это клондайк для бюджета города. Кстати, штраф за игнорирование стоп-линии - всего 500 рублей. Если у автовладельца возражений нет и он готов уплатить его в течение 20 дней с момента вынесения постановления, то ему придется выложить только 250 рублей. Всего с момента запуска этих комплексов вынесено более 30 тысяч постановлений за проезд без остановки.

Ну а тем, кто считает себя наказанным за нарушение, которого он не совершал, остается посоветовать обжаловать постановление. В Госавтоинспекции Москвы вам предоставят для просмотра видео проезда вашего автомобиля под знак «Стоп». И если вы действительно останавливались на стоп-линии, то постановление отменят. К сожалению, корреспондент «РГ» постановлений, которые бы заслуживали отмены, не обнаружил.

Камеры в этих местах появились не просто так. В обоих случаях пересечения довольно сложные. На Нижней Масловке видимость тем, кто должен уступить дорогу, загораживает стена тоннеля. При съезде с МКАД на Носовихинское шоссе главный поток съезжает с моста. В обоих местах довольно часто происходят аварии. И за год на каждом из этих перекрестков произошло более трех ДТП с пострадавшими. Поэтому там и установлены знаки «Стоп». И по этой же причине установили комплексы фотовидеофиксации.

Понятно, что выявленые автоматическими комлексами нарушения одномоментно не рассматриваются. Поэтому в режиме он-лайн установить - поймала вас камера или нет - невозможно. Корреспондент «РГ» совершил несколько проездов под камерой на Нижней Масловке. И если ему придет штраф, то он про это напишет и расскажет, как его обжаловал.

<https://rg.ru/2018/11/12/reg-cfo/v-moskve-vozobnovili-shtrafy-posle-proezda-bez-ostanovki-mimo-znaka-stop.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.11.13; АВТОМОБИЛЬ С ИСТОРИЕЙ; С ПОМОЩЬЮ ЭЛЕКТРОННЫХ ПАСПОРТОВ БУДУТ БОРОТЬСЯ С КУСТАРНЫМИ АВТОБУСАМИ

Внедрение электронных паспортов транспортных средств (ПТС), которое ожидается в 2019 году, даст возможность выявлять грузовики, нелегально переделанные в автобусы.

Фото: depositphotos.com Фото: depositphotos.com Фото: depositphotos.com

Предполагается, что это должна быть единая информационная система, позволяющая и контрольным органам, и владельцам отслеживать историю транспортных средств, видеть результаты контроля, в том числе весогабаритных параметров, экологических норм, технических характеристик, контролировать соблюдение иных норм законодательства об автотранспорте, рассказал «Российской газете» замглавы **Ространснадзор**а Асланбек Ахохов, участвующий в работе Научно-технического совета Торгово-промышленной палаты, где обсуждается вопрос электронных ПТС.

В **Ространснадзор**е считают, что еще одним важным аспектом электронного ПТС может стать одобрение изменения типа транспортного средства, его конструкции. Пока общей картины по стране нет, кто дает разрешения на переоборудование, почему и как оно сертифицируется, пояснил «РГ» Ахохов. На российских дорогах есть транспорт, который был переделан не в заводских условиях. Например, с завода выпущена грузовая платформа, шасси. Она переделывается в полевых условиях, там устанавливают «оперения» автобуса, монтируются пассажирские кресла. И все это делается с грубейшими нарушениями, без должных на то испытаний.

Создание единой системы электронных паспортов транспортных средств позволит пресекать такого рода переоборудования или допуск таких автобусов на линию. «На уменьшение числа происшествий введение электронных ПТС не особо повлияет, а вот число дорожно-транспортных происшествий с тяжелыми последствиями сократится», - прогнозирует Ахохов.

Когда такой «автобус» попадает в ДТП, много людей гибнет, так как им не была обеспечена пассивная безопасность. Можно в таком автобусе пристегнуться, но это не будет иметь смысла, если кресло прикручено в фанерному листу (его может вырвать из пола инерцией). «Уже были ДТП с участием таких «автобусов», когда в живых оставался пассажир, который находился рядом с водителем. А люди, сидевшие в салоне, погибали. В бывших грузовиках, переделанных под автобусы, в передней части автомобиля заводские крепления, жесткие конструкции, а в остальном салон кустарный», - говорит Ахохов.

Есть еще примеры переоборудования, которые сказываются на безопасности. Заводской вариант небольшого автобуса на 13 пассажирских мест в кустарных условиях переделывают в маршрутку с 15 и более местами.

Все эти переделки не учитывают требования по безопасности, которые бы соблюдались в заводских условиях. Но кто-то допускает такое переоборудование без испытаний в лаборатории. Система электронного ПТС покажет, кто сертифицировал такое транспортное средство, и сделает невозможным подобного рода отклонения, считает Ахохов.

Электронный ПТС будет содержать информацию о ДТП, в которых побывал транспорт, сколько раз машина перепродавалась, ее пробег, пройденные техосмотры. Это исключит возможность вводить в заблуждение покупателя машины, бывшей в употреблении, сказал Ахохов. Электронный ПТС - документ, который можно будет развивать. Например, дать допуск к нему сертифицированным сервисам, чтобы они могли вносить в него записи по факту проведенных работ, замене деталей. Это поможет снижению риска установки на машину фальсифицированных запчастей, говорит Ахохов.

<https://rg.ru/2018/11/12/v-chem-preimushchestvo-elektronnogo-pts.html>

### ИЗВЕСТИЯ; АНЖЕЛИНА ГРИГОРЯН; 2018.11.13; КЛАДУТ НА СНЕГ И ДОЖДЬ: МЕНЯТЬ АСФАЛЬТ РАЗРЕШИЛИ В ПЛОХУЮ ПОГОДУ;РОСАВТОДОР РАЗРАБОТАЛ РЕКОМЕНДАЦИИ, КАК ПРАВИЛЬНО ПРОИЗВОДИТЬ ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ

В минусовую температуру и при незначительных осадках асфальтоукладчикам разрешено обновлять дорожное покрытие при условии соблюдения технологий. Такие рекомендации компаниям и чиновникам дал **Росавтодор**. Пока что нередко случается, что рабочие кладут асфальт прямо на снег – это явно не способствует долговечности покрытия. Новые рекомендации сами по себе вряд ли исправят ситуацию, проблема в недостаточном контроле за соблюдением правил, говорят дорожные эксперты.

К приближающейся зиме **Росавтодор** подготовил методические рекомендации по устройству асфальтобетонных покрытий при неблагоприятной погоде. В документе, с которым ознакомились «Известия», собраны воедино нормы уже действующих техрегламентов, СНиПов и ГОСТов. Предполагается, что рекомендации помогут строителям избежать ошибок.

Указано, что класть асфальт можно при температуре до -10 градусов и даже при незначительных осадках. Однако важно предварительно расчистить поверхность от снега, льда, пыли и грязи и просушить ее терморазогревателем. Также **Росавтодор** рекомендовал покрывать основание дороги битумом перед укладкой асфальта, чтобы предотвратить образование снежных и ледяных корок. В условиях пониженной температуры ведомство посоветовало увеличить число одновременно работающих катков до двух или трех в зависимости от ширины укладки. Это позволит быстрее положить асфальт, пока поверхность не замерзла.

– При выпадении более 5 мм осадков в день производить работы по устройству асфальтобетонных покрытий запрещается, – подчеркнуто в документе.

Дорожные рабочие далеко не всегда соблюдают стандарты и нормы здравого смысла. В Красноярске, по сообщениям местных СМИ, в первых числах ноября рабочие пытались положить асфальт прямо на снег. Об аналогичном случае сообщали из Рубцовска (Алтайский край). В Екатеринбурге в одном из микрорайонов на прошлой неделе уложили асфальт ночью на снег в минусовую температуру.

На качество дорог негативно влияют излишняя влага, которая попадает в асфальт и под его слой во время работ при обильных осадках; низкая температура окружающей среды (замерзая, вода разламывает асфальт); материалы (битумные, асфальтные), не соответствующие погодным условиям укладки, отметил директор по закупкам транспортных услуг FM Logistic Эдуард Миронов.

На ремонт дорог в России выделяют деньги как федеральный, так и региональные и муниципальные бюджеты – ежегодно это десятки миллиардов рублей. Только в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги» федеральный центр направил в субъекты 31 млрд рублей в 2018 году.

Средняя стоимость километра одной полосы нескоростной трассы составляла 44 млн рублей в 2016 году, отметил эксперт, более свежие данные отсутствуют. В России общая протяженность только федеральных трасс составляет 50 тыс. км.

Более детальное регулирование укладки асфальта – однозначно благоприятное нововведение, считает управляющий партнер коллегии адвокатов «Старинский, Корчаго и партнеры» Владимир Старинский. Однако вопрос в том, насколько аккуратно будут соблюдаться рекомендации, говорит эксперт.

Качество дорог прямо влияет на аварийность, уже писали «Известия». ﻿По данным ГИБДД, за девять месяцев 2018 года свыше 44 тыс. аварий произошли на участках, где зафиксированы нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию дорог.

В **Росавтодор**е оперативно не ответили на запрос «Известий» по поводу новых рекомендаций.

<https://iz.ru/809055/anzhelina-grigorian/kladut-na-sneg-i-dozhd-meniat-asfalt-razreshili-v-plokhuiu-pogodu>

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.12; ДОРОЖНУЮ РАЗМЕТКУ НАЧАЛИ НАНОСИТЬ НА ТРАССУ «ТАВРИДА» - МИНИСТР ТРАНСПОРТА КРЫМА

Строители приступили к нанесению дорожной разметки в рамках первой очереди строительства федеральной трассы «Таврида», сообщил **министр транспорта** Крыма Сергей Карпов.

«К нанесению разметки приступили на первом и втором этапах строительства трассы, где на сегодняшний день размечено уже порядка 30 километров дорожного полотна. На третьем и четвертом этапах «Тавриды» в полном объеме выполнены подготовительные работы по предварительной разметке проезжей части, специалисты приступят к нанесению дорожной разметки в третьей декаде ноября», – сказал Карпов, слова которого приводит пресс-служба министерства.

Дорожная разметка на первых четырех этапах строительства трассы наносится в рамках подготовки пуска рабочего движения на 190-километровом участке «Тавриды» от Керчи до Симферополя. Движение в двухполосном исполнении будет открыто в конце декабря этого года. Ввод в эксплуатацию всех 250 километров трассы в четырехполосном исполнении намечен на декабрь 2020 года.

В Крыму строится четырехполосная трасса «Таврида», которая соединит Керчь, откуда построен мост через Керченский пролив, с Симферополем и Севастополем. Первую очередь строительства трассы (две полосы) планируется завершить к концу 2018 года, вторую (четыре полосы) – к концу 2020 года. Общая протяженность трассы – 250,7 километра, пропускная способность – до 40 тысяч автомобилей в сутки. Генподрядчик строительства – АО «ВАД». Полная стоимость строительства «Тавриды» определена на уровне 149,3 миллиарда рублей.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.12; ЛИНИЮ ЧАСТНОГО ТРАМВАЯ В ПЕТЕРБУРГЕ ХОТЯТ ПОЛНОСТЬЮ ПОСТРОИТЬ В 2019 Г

Проект создания линии первого частного трамвая в Санкт-Петербурге планируется полностью выполнить к осени 2019 года, сообщил журналистам генеральный директор «Группы ЛСР» Максим **Соколов**.

В настоящее время ООО «Транспортная концессионная компания» (совместное предприятие «Группы ЛСР» и «Инвестиционной компании «Лидер») реализует проект строительства в Красногвардейском районе Петербурга линии скоростного трамвая. Ранее сообщалось, что первый в Петербурге частный трамвай «Чижик» вышел на обкатку маршрута в Красногвардейском районе 1 марта, перевозить пассажиров по первой части маршрута он начал 7 марта.

«Мы видим, что этот проект будет в полном объеме реализован к осени следующего года. Сейчас все необходимое делается на строительных участках. Это касается поэтапного введения в эксплуатацию трамвайных линий, так, уже до конца этого года мы запустим в эксплуатацию участки в сторону Ириновского проспекта и небольшой участок у Ладожского вокзала, который необходим для того, чтобы закольцевать движение этого трамвая», – сказал **Соколов**.

Он отметил, что в следующем году планируется завершить строительство нового депо.

Ранее сообщалось, что новая сеть будет включать в себя трамвайные линии протяженностью около 14 километров, построенные с использованием виброизоляционных материалов, значительно снижающих шум и вибрацию. На сегодняшний день «Чижик», поставленный компанией «Штадлер», является самым длинным среди стран СНГ трехсекционным трамвайным вагоном. Его отличительными чертами стали нестандартная длина в 33,45 метра, наличие двух кабин управления, вместимость до 376 пассажиров, системы кондиционирования салона и кабины водителя, подсчета пассажиров, видеонаблюдения и информирования. Всего на линиях будут курсировать 23 комфортабельных вагона.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.12; АВТОБУСЫ НА ПРИРОДНОМ ГАЗЕ ВСКОРЕ БУДУТ КУРСИРОВАТЬ НА ДОРОГАХ МОСКВЫ

Власти Москвы заключили с компанией «Газпром» соглашение, способствующее развитию общественного транспорта на природном газе, городом уже запланирована закупка 181 газовых автобусов, сообщил заместитель руководителя столичного департамента транспорта Дмитрий Пронин.

«Этот вид топлива (природный газ – ред.) для общественного транспорта заслуживает особого внимания. Мы ведём эту работу очень активно, совместно с компанией «Газпром» у города есть соглашение, согласно которому «Газпром» развивает сеть своих заправочным станций, а город приобретает автобусы. Подобная программа существует, и сегодня мы покупаем 181 газовый автобус, который находится в стадии поставки», – рассказал Пронин на конференции «Транспорт Москвы: возможности для малого бизнеса» в понедельник.

Как уточнил замглавы ведомства, на сегодняшний день компания уже открыла заправочную станцию в столице на улице Левобережная вблизи городского автобусного парка.

«Именно его мы укомплектовываем газовыми автобусами согласно этому соглашению. Мы ведём эту программу, и общественный транспорт на природном газе будет развиваться», – заметил Пронин.

### ТАСС; ЕКАТЕРИНА ЛУКА; 2018.11.12; В МОСКВЕ ЗАПУСТЯТ КАРШЕРИНГ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ; СЕЙЧАС В СТОЛИЦЕ РАБОТАЕТ 15 ОПЕРАТОРОВ КРАТКОСРОЧНОЙ АРЕНДЫ АВТОМОБИЛЕЙ

Власти Москвы и представители бизнеса объявили о планах запустить в столице эктрокаршеринг. Как сообщил ТАСС заместитель руководителя столичного департамента транспорта Дмитрий Пронин, в городе создана вся необходимая инфраструктура для этого, и уже появились компании, готовые внедрить в сервис линейку электрокаров.

«В Москве есть базовое начало, есть небольшая инфраструктура для использования электрических автомобилей как в центральной части, так и на периферийных местах: есть более 100 зарядных устройств и 100 зарядных станций, которые установлены в рамках инвестиционных контрактов компанией «Мосэнерго» и «Россетями», есть закон, позволяющий электрическим автомобилям бесплатно парковаться в городе. Есть некий старт для того, чтобы попробовать, мы надеемся, что эта база, которую му заложили, даст основу для того, чтобы каршеринг запустил электрические автомобили», - сказал Пронин.

«Но есть экономические показатели, есть затратная часть, себестоимость, и конечно это все должны просчитывать владельцы бизнеса. Мы готовы к диалогу, готовы слушать и какие-то вещи дополнительно, если потребуется, реализовывать», - отметил собеседник агентства.

По мнению вице-президента компании «Микро Капитал Групп», в которую входит крупнейший оператор поминутной аренды автомобилей «Делимобиль», Мухита Сейдахметова, для полноценного запуска сервиса электрокаршеринга Москве надо расширять географию электростанций.

«Должно быть не сто, а тысячи зарядных устройств в масштабе столицы. Но заинтересованность такая у нас есть, и прежде всего, с экономической точки зрения, так как мы будем менее зависимы от цен на нефть и бензин. Мы уже ведем переговоры с некоторыми производителями, активно ищем на рынке как гибридные, так и полностью электрические автомобили», - подчеркнул Сейдахметов.

Ранее заммэра Москвы Максим Ликсутов сообщил, что услуга краткосрочной аренды автомобиля в Москве стала в три раза популярней по сравнению с 2017 годом. Это связано с ростом автопарка каршеринговых автомобилей, появлением новых услуг и гибкой тарифной политикой компаний. С начала 2017 года более 18 млн поездок совершили пользователи сервиса краткосрочной аренды. Сегодня в столице работает 15 операторов краткосрочной аренды автомобилей. Число машин в их автопарках достигло 13,5 тысяч.

<https://tass.ru/obschestvo/5782641>

### ТАСС; 2018.11.12; ПОД САРАТОВОМ ОТКРЫЛСЯ НОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ КАМЕЛИК

Мост через реку Камелик открылся в понедельник в Перелюбском районе Саратовской области. Он позволил восстановить бесперебойное транспортное сообщение между селами района, областным центром и другими населенным пунктами области, нарушенное из-за обрушения старого моста в марте 2016 года, сообщили ТАСС в пресс-службе правительства региона.

«Состоялось открытие моста через реку Камелик, объект имеет высокую социальную значимость для населения, - сказала собеседница агентства. - Работы по возведению нового моста длились чуть меньше года, его длина составляет 160 метров. Здесь также обустроен автоподъезд к объекту, системы ливневой канализации и локальных очистных сооружений».

В пресс-службе сообщили, что на возведение объекта было выделено более 325 млн рублей из областного бюджета, строительство удалось закончить раньше срока (дата окончания работ по контракту - 30 декабря 2018 года).

По данным правительства, в марте 2016 года у села Большая Тарасовка Перелюбского района на старом мосту обрушилась плита дорожного покрытия. Мост признали аварийным, его дальнейшая эксплуатация стала невозможной. После этого рядом с мостом возвели плотину с щебеночным покрытием, по которой был налажен проезд транспорта. Однако в весенний период плотину заливали паводковые воды, из-за чего жители оказывались отрезанными от дороги на областной центр, а чтобы попасть в другие населенные пункты, им приходилось делать объезд порядка 200 км.

<https://tass.ru/v-strane/5782357>

### ТАСС; 2018.11.12; В БАШКИРИИ ЗАПРЕТИЛИ УКЛАДЫВАТЬ ГОРЯЧИЙ АСФАЛЬТ ПОСЛЕ 20 НОЯБРЯ

Государственный комитет Башкирии по транспорту и дорожному хозяйству издал приказ, запрещающий проводить работы по укладке горячего асфальта после 20 ноября. Об этом сообщил в понедельник на заседании правительства республики глава госкомитета Тимур Мухаметьянов.

Ранее на прошлой неделе врио главы региона Радий Хабиров предложил установить предельную дату укладки асфальта, чтобы дорожные работы не велись в минусовые температуры и во время снегопада.

«В соответствии с вашим поручением от 9 ноября Гострансом принят приказ о завершении дорожных работ по устройству асфальтобетонных покрытий при ремонте дорог общего пользования с применением горячих асфальтобетонных смесей. В частности, с 20 ноября запрещается укладка горячих асфальтобетонных смесей для устройства покрытий дорог», - сказал Мухаметьянов.

Хабиров на заседании отметил, что нарушение данной нормы грозит наказанием. «Те, кто нас не услышит, будут наказаны», - отметил он.

Дорожный комплекс Башкирии - один из самых крупных в стране. Протяженность автомобильных дорог общего пользования в республике составляет 47,5 тыс. км - больше длины экватора, почти 800 км из них - федерального значения.

Отличие состава холодного асфальта от горячего - в вяжущем компоненте. Холодный содержит добавки, которые позволяют сохранять вязкость даже при минусовой температуре. Недостатком такого асфальта является невысокая прочность, его используют для оперативного ремонта, асфальтирования вспомогательных поверхностей.

<https://tass.ru/v-strane/5781392>

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.12; МНЕНИЕ: СИСТЕМА ЭЛЕКТРОННЫХ ПАСПОРТОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ТРЕБУЕТ ДОРАБОТКИ - СЕНАТОР

Система электронных паспортов транспортных средств, которая разработана в рамках требований правил Таможенного союза, требует доработки – в данный момент отсутствует алгоритм поступления в нее данных, заявил РИА Новости в понедельник замглавы экономического комитета Совфеда Валерий Васильев.

Последнее время в СМИ активно обсуждаются возможные варианты изменений правил прохождения технического осмотра автомобилей, в том числе зависимость частоты плановых ТО от пробега и года выпуска транспортного средства. Это связано с принятием постановления правительства РФ от 5 октября 2017 года, в котором установлен порядок введения в России электронных паспортов транспортных средств и электронных паспортов шасси автотранспорта.

Данное постановление принято в рамках реализации Соглашения о введении на территории Таможенного союза единых форм паспортов транспортных средств и техники, организации систем электронных паспортов. По мнению авторов Соглашения, должна быть создана возможность для сбора всей информации о транспортном средстве с момента его изготовления или ввоза на территорию Таможенного союза и до утилизации. Данная информация будет способствовать защите прав потребителей от недобросовестных поставщиков или продавцов транспортных средств.

Технологическая возможность в Российской Федерации создана, заявил ранее директор департамента научно-технической деятельности АО «Электронный паспорт» Борис Ионов.

По мнению Васильева, то, что такая система в Российской Федерации создана, безусловно, позитивный факт, но «её наличие недостаточно, так как пока отсутствует алгоритм поступления в нее данных». А электронная система без должного контента функционировать в полной мере не может, добавил он.

«Скорее всего, запускать эту базу данных нам придется в несколько этапов. В первую очередь, транспортные компании должны внести данные об имеющихся у них транспортных средствах и фиксировать все, что с каждым автомобилем происходит – пробег автомобиля, прохождение плановых ТО, информацию о ДТП», – сказал сенатор. По его мнению, транспортные компании должны быть заинтересованы в том, чтобы используемый ими транспорт был постоянно в надлежащем состоянии.

ТАКСИ И ДИЛЕРСКИЕ ЦЕНТРЫ

«Особое внимание следует уделить таксопаркам, поскольку от технического состояния такси напрямую зависит безопасность граждан»,- считает Васильев. Также, по его мнению, в принципе можно отслеживать техническое состояние автомобилей, которые обслуживаются в дилерских центрах. Это уже происходит, когда без дополнительных итераций страховые компании продлевают полисы для владельцев автомобилей, если у страховщика заключен официальный договор с дилерским центром и существует возможность проверить, какие работы были выполнены с тем или иным автомобилем за конкретный период, пояснил законодатель.

По мнению Васильева, принятое решение выдавать электронные паспорта при покупке новых автомобилей вполне оправдано. «Дилер должен продавать автомобиль с электронным паспортом технического средства, так как изготовители машин их прилагают к каждому автомобилю, и на основании этих данных можно будет проводить все остальные регистрационные действия», – полагает он.

В ЧАСТНОМ ПОРЯДКЕ

В случае, если автомобиль был куплен и ввезен на территорию Российской Федерации самостоятельно, то оформление всей необходимой документации лежит на собственнике, отметил сенатор. «Но пока даже не прописано, каким образом и где можно эту документацию оформить. Известно, что будут созданы специальные уполномоченные организации, у которых будет лицензия Минпромторга и которые будут полномочны проводить все эти действия. Вопрос в том, что это за организации и как они будут действовать в целом по стране», – сказал парламентарий.

Но при этом уже активно обсуждается информация о том, что каждый желающий может в этих организациях переоформить бумажную версию техпаспорта технического средства и получить взамен ЭПТС. Услуга эта будет стоить собственнику 600 рублей, подчеркнул законодатель.

«Я специально достаточно подробно говорю о том, как предполагается производить замену старых техпаспортов на новые или получение нового техпаспорта в электронном виде, дабы особо подчеркнуть, что пока этот вопрос не проработан в полной мере. Хотя можно, конечно, объявить, что старые техпаспорта на автомобили с определенного периода недействительны и «в установленные сроки необходимо получить электронные ПТС, заплатив за них 600 рублей», – отметил сенатор.

По его мнению, «недостаточная подготовка реформы по переводу ПТС в электронный вид вызывает множество негативных отзывов, авторы которых рассматривают его как косвенный налог и попытку получить в бюджет дополнительно более двух триллионов рублей, поскольку в российском автопарке, по данным на 2018 год, зарегистрировано порядка 43,5 миллиона автомобилей».

ТО И АВАРИЙНОСТЬ

Сенатор также считает преждевременным предложение привязать техосмотр к пробегу автотранспорта и количеству аварий и переход на систему индивидуальных проверок автомобилей, то есть те предложения коллег-депутатов, которые обсуждаются сегодня в Госдуме.

«Говорить об этом преждевременно, сначала было бы целесообразно просто навести порядок с ежегодным прохождением технического осмотра, поскольку большинство владельцев транспортных средств его не проходят, а диагностическая карта свободно продается многими компаниями», – сказал Васильев.

Следующим шагом, по его мнению, должна стать отработка системы поступления информации о транспортных средствах в единую электронную базу данных автомобильного транспорта и только потом можно будет говорить о выработке принципов «индивидуальных программ» техосмотра. «Если же будет попытка законодательно закрепить неотработанный алгоритм, то мы получим закон, который не сможем впоследствии реализовать и который в дальнейшем потребует внесения многочисленных поправок», – считает Васильев. По его словам, на всю подготовительную работу уйдет не один год, так что лучше сегодня подумать о вещах более насущных, чем «говорить о прекрасных, но, к сожалению, на сегодня нереалистичных проектах».

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.12; АВТОПЕРЕВОЗЧИК «НАЕХАЛ» НА КОНКУРЕНТА И ПРЕДСТАНЕТ ПЕРЕД СУДОМ В ПЕТЕРБУРГЕ

Уголовное дело по факту принуждения предпринимателя к отказу от сделки в сфере пассажирских перевозок направлено в суд, сообщает пресс-служба ГУМВД по Петербургу и Ленинградской области.

«В суд направлено уголовное дело по факту принуждения предпринимателя к отказу от сделки, фигурантом которого является владелец компании пассажирских перевозок», – сказано в сообщении.

По данным пресс-службы, всего на скамье подсудимых по делу о принуждении бизнесмена к отказу от выполнения обязательств по договору в сфере коммерческих пассажирских перевозок, будут три человека.

«Было установлено, обвиняемый бизнесмен вместе с сообщниками организовал незаконные коммерческие пассажирские перевозки по маршрутам между населенными пунктами Ленинградской области и Санкт-Петербурга, в том числе по маршруту Сосновый Бор – метро «Купчино». При этом целью злоумышленников был полный контроль над данным маршрутом», – говорится в сообщении.

Как сообщили в пресс-службе, злоумышленники решили устранить с рынка компанию-конкурента, которая по договору с правительством Ленобласти легально обслуживала этот маршрут. «В мае 2017 года они приехали в офис конкурента, потребовали отказаться от выполнения обязательств по легальному договору и прекратить перевозку пассажиров в пользу конкурентов. Потерпевший не согласился с выдвинутыми требованиями, так как в этом случае мог разориться, потеряв все маршруты, которые обслуживал», – говорится в сообщении.

В октябре 2017 года злоумышленники потребовали выплатить им компенсацию в размере пяти миллионов рублей. «В противном случае потерпевшему угрожали насилием и уничтожением имущества. Потерпевший угрозы воспринял как реально осуществимые, так как ранее неизвестные уничтожили путем поджога девять автобусов в автопарке, принадлежащем компании. После этого бизнесмен обратился в полицию. Злоумышленники были задержаны», – сказано в сообщении.

Всем троим обвиняемым была избрана мера пресечения в виде заключения под стражу.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.12; ТРОЕ ПОГИБЛИ В РЕЗУЛЬТАТЕ СТОЛКНОВЕНИЯ ЛЕГКОВОГО АВТОМОБИЛЯ С АВТОБУСОМ В ДАГЕСТАНЕ

Три человека погибли, еще один пострадал в результате столкновения легковушки с рейсовым автобусом в Кизлярском районе Дагестана, сообщил РИА Новости представитель регионального МВД.

«Авария произошла примерно в 17.00 мск в Кизлярском районе, где водитель автомобиля Lada Priora выехал на полосу встречного движения и допустил столкновение с рейсовым автобусом. В результате столкновения три человека, находившиеся в легковушке, погибли на месте. Также пострадал водитель автобуса», – рассказал собеседник агентства.

Он отметил, что, по предварительным данным, больше пострадавших нет.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2018.11.13; МИНЭНЕРГО СПОРИТ О ДВУХ ПРОЦЕНТАХ; АЛЕКСАНДР НОВАК РЕШИЛ ВМЕШАТЬСЯ В ТАРИФЫ ОАО РЖД

Как выяснил “Ъ”, угольщики при поддержке главы Минэнерго Александра Новака пытаются изменить решение о продлении экспортной надбавки 8% к тарифу ОАО РЖД. С подачи министра в протоколе совещания от 8 ноября у Дмитрия Медведева сделана оговорка о том, что наряду с решением о продлении надбавки и повышении платы за порожний пробег на 6% еще возможна альтернативная схема – плоское повышение тарифа ОАО РЖД для всех потребителей на 2%. По мнению экспертов, в купе с ростом НДС до 20% это будет слишком тяжелым бременем для грузоотправителей и не даст ОАО РЖД желаемого эффекта роста перевозок.

“Ъ” ознакомился с выпиской из протокола «железнодорожного» совещания у Дмитрия Медведева, которое состоялось 8 ноября в Горках (об основных решениях см. “Ъ” от 9 ноября). Премьер тогда объявил, что экспортная надбавка 8% к железнодорожному тарифу ОАО РЖД будет продлена до 2025 года для всех грузов, кроме нефтепродуктов и алюминия, а тариф на порожний пробег для полувагонов будет повышен на 6%. Эту информацию подтвердил по итогам совещания глава ОАО РЖД Олег Белозеров, такое же решение было и в проекте протокола.

Но в самом протоколе ФАС, **Минтрансу**, Минэкономики и Минэнерго поручается в соответствии с тарифной заявкой ОАО РЖД принять решения об установлении с 1 января 2019 года этих повышающих коэффициентов по экспортным грузам и порожнему пробегу «либо иное согласованное решение на основании предложения Минэнерго». Согласованное предложение должно быть внесено в правительство до 18 ноября.

Глава Минэнерго Александр Новак был наиболее ярким противником решения об экспортной надбавке и, защищая угольную отрасль, которой это решение обойдется в 130 млрд руб., просил от него отказаться (см. “Ъ” от 26 октября). На сей раз, рассказали “Ъ” источники, знакомые с дискуссией на совещании, глава Минэнерго сделал контрпредложение – дополнительно проиндексировать тариф ОАО РЖД для всех потребителей на 2 процентных пункта. В Минэнерго оперативных комментариев не дали. Но данные собеседников “Ъ” о структуре идеи расходятся: один из них говорит, что речь идет о замене этой допиндексацией обеих надбавок, а другой – только экспортной. Второй вариант выглядит менее вероятным, поскольку из слов Олега Белозерова о том, что в случае отказа от экспортной надбавки с 2019 года вместо согласованной общей индексации тарифа в 3,5% монополия получила бы лишь 2,5%, следует, что экспортная надбавка 8% примерно соответствует 1 процентному пункту индексации, а не 2.

Источник “Ъ” в отрасли говорит, что оговорка в протоколе скорее реверанс в сторону Минэнерго и угольных компаний, а договориться они не успеют. Другой замечает, что, поскольку правительство уже утвердило прогноз социально-экономического развития, где указана индексация тарифа в 3,5%, принятие предложения Минэнерго фактически ведет к пересмотру прогноза, который уже внесен в Госдуму вместе с бюджетом.

В ОАО РЖД комментариев не дали, в **Минтрансе** не ответили на запрос “Ъ”. Заместитель главы ФАС Александр Редько говорит, что служба ожидает предложений Минэнерго по уточнению распределения тарифной нагрузки с учетом планов по перевозке и потребностей в расширении пропускных мощностей в интересах энергокомпаний. «Рассчитываем, что удастся найти консенсус по поэтапной отмене скидок и преференций, выданных для поддержки экспортных грузопотоков добывающих отраслей в годы профицита пропускных мощностей,– говорит господин Редько.– Видим возможности увязки темпов отмены льготных тарифных схем со сроками ввода в эксплуатацию расширенной инфраструктуры».

Введение экспортной надбавки мотивировалось благоприятной внешнеэкономической конъюнктурой и динамикой курса рубль–доллар, напоминает глава экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин. «Плоское повышение тарифа для всех на 2% ставит внутрироссийские перевозки в невыгодное положение: на экспортных перевозках отсутствует НДС, а на внутрироссийских он есть, и тариф для них и так поднимется за счет роста налога на 2%,– объясняет он.– Эффект, который планировалось достичь за счет благоприятной внешнеэкономической конъюнктуры, будет перенесен на стагнирующую внутреннюю экономику». Это, говорит эксперт, вполне возможно, приведет к тому, что ОАО РЖД не получит дополнительного роста объема перевозок, на который надеется.

<https://www.kommersant.ru/doc/3798300>

### ТАСС; 2018.11.12; «УРАЛВАГОНЗАВОД» ПРОДОЛЖИТ ПРОИЗВОДСТВО ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ В 2019 ГОДУ

«Уралвагонзавод» (УВЗ, входит в Ростех) в 2019 году продолжит производство инновационных вагонов после выполнения крупного контракта на поставку обычных полувагонов. Об этом в понедельник сообщили ТАСС в пресс-службе предприятия.

Ранее газета «Ведомости» со ссылкой на представителя «Уралвагонзавода» сообщила, что предприятие приостановило производство инновационных вагонов, продолжая выпускать обычные.

«У нас есть крупный контракт на производство обычных полувагонов. Они стоят на конвейере. С конвейера вагон сходит каждые 40 минут. Остановить этот процесс и вклинить в него выпуск инновационных вагонов нельзя. <…> Производство инновационных вагонов будет продолжено в 2019 году [после выполнения данного контракта]», - сказали в пресс-службе.

Доля инновационных вагонов в общем производстве при этом составит 50%, добавили в пресс-службе. «Главное отличие инновационного вагона от обычного в том, что у обычного нагрузка на ось 23,5 тонны, у инновационного - 25 тонн. Это позволяет перевезти больше груза», - пояснил собеседник агентства.

«Уралвагонзавод» - крупнейшее российское предприятие крупного машиностроения, а также разработчик и изготовитель различных типов грузовых вагонов, полувагонов, грузовых тележек, цистерн.

<https://tass.ru/ekonomika/5781503>

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.12; «УЗБЕКСКИЕ ЖЕЛДОРОГИ» В ДЕКАБРЕ ЗАПУСТЯТ НОВЫЕ ПОЕЗДА В МОСКВУ И КАЗАНЬ

АО «Узбекские железные дороги» в декабре запустят новые поезда в Москву и Казань, сообщили РИА Новости в понедельник в пресс-службе АО «Узжелдорпасс» (осуществляет пассажирские перевозки в республике).

«С 8 декабря пассажирский поезд Ташкент-Екатеринбург будет продлён до Казани», – уточнил представитель компании. С вокзала столицы Узбекистана поезд будет отправляться каждую субботу, во вторник он будет прибывать в Казань.

По данным «Узжелдорпасс», с 14 декабря будет запущен новый поезд Ташкент-Москва, который будет проходить через северо-запад республики, северо-запад Казахстана, Астрахань, Волгоград и Рязань. Протяженность нового маршрута более 3,9 тысячи километров.

В настоящий момент поезд «Узбекских желдорог» по маршруту Ташкент-Москва дважды в неделю проходит через центральную часть Казахстана, Оренбург, Самару и Рязань. Протяженность – 3,3 тысячи километров.

В марте президент Узбекистана Шавкат Мирзиеев поручил соответствующим ведомствам и компаниям ввести новые направления и новые поезда в регионы и города России и Казахстана, где наблюдается спрос на трудовых мигрантов из Узбекистана.

На сегодня из столицы Узбекистана в российском направлении поезда УЖД также курсируют в Волгоград, Новосибирск, Саратов и Уфу. Кроме того, действует поезд Андижан-Москва.

### ТАСС; 2018.11.12; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ РЖД 20 НОЯБРЯ ОБСУДИТ ИЗМЕНЕНИЯ В ИНВЕСТПРОГРАММЕ КОМПАНИИ

Совет директоров РЖД 20 ноября проведет заседание, на повестку которого вынесен вопрос о корректировке инвестиционной программы и финансового плана компании на 2018 год. Соответствующий анонс размещен в материалах РЖД.

Совет директоров также планирует рассмотреть программу мероприятий по повышению операционной эффективности и оптимизации расходов РЖД на 2019-2025 годы.

Кроме того, исполнительный орган собирается подвести итоги оптимизации расходов в первом полугодии 2018 года.

Ранее **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих** говорил, что инвестпрограмма РЖД в 2018 г. составит 547 млрд руб., а чистая прибыль ожидается на уровне в 15 млрд руб. На 2019-2021 гг. объем инвестпрограммы РЖД составит 2,3 трлн рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/5784136>

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.12; HYUNDAI ENGINEERING ГОТОВИТ ТЭО РЕКОНСТРУКЦИИ ПОРТА СЛАВЯНКА В ПРИМОРЬЕ - МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ

Южнокорейская Hyundai Engineering Co. Ltd готовит технико-экономическое обоснование проекта реконструкции морского порта Славянка, входящего в международный транспортный коридор (МТК) «Приморье-2».

«Мы (Россия и Южная Корея - ИФ) только начинаем делать первые шаги в сотрудничестве по портовой инфраструктуре. В данный момент компания «Хёндэ Инжиниринг» готовит технико-экономическое обоснование проекта реконструкции порта Славянка. Считаю, что он заслуживает внимания, и будет правильно вынести на V Восточный экономический форум (ВЭФ) презентацию его старта», - приводит слова главы Минвостокразвития Александра Козлова пресс-служба ведомства.

Ранее сообщалось, что V Восточный экономического форума пройдет 4-6 сентября 2019 года на о.Русский во Владивостоке.

Международный порт Славянка расположен на территории Славянского судоремонтного завода в Хасанском районе Приморья. Порт располагает таможенными складами для переработки и хранения грузов. Единственным акционером ПАО «Славянский судоремзавод» является председатель комитета по региональной политике и законности законодательного собрания Приморского края Джамбулат Текиев.

Сообщалось, что группа компаний «Беркут» (Приморский край), южнокорейская IMT Marine Co., Ltd и японская CREA Virtual Link Co., Ltd создадут совместное предприятие для строительства на базе Славянского судоремзавода компакт-верфи для серийного производства рыбопромысловых судов.

МТК «Приморье-2» соединяет китайскую провинцию Цзилинь (Чанчунь - Цзилинь - Хуньчунь) с российскими портами Славянка, Зарубино и Посьет.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.12; ВВЕДЕНИЕ В СТРОЙ СУДНА «РЕКА-МОРЕ» ПОЗВОЛИТ ПРОДЛИТЬ НАВИГАЦИЮ В 2 РАЗА – ОПЕРАТОР

Новое судно класса «река-море», спуск на воду которого ожидается в 2019 году, позволит увеличить период круизной навигации с четырех до девяти месяцев за счет того, что в весенние и осенние месяцы оно сможет осуществлять обслуживание туристов на маршрутах по Каспийскому и Черному морям, сообщила РИА Новости заместитель гендиректора по туризму компании «Мостурфлот», член «Речного альянса» Светлана Гончарова.

Круизное судно «Петр Великий» вместимостью 300 пассажиров было заложено на астраханском судостроительном заводе «Лотос» в августе 2016 года для рейсов по Каспийскому, Черному и Азовскому морям, старт строительству дал президент России Владимир Путин. Четырехпалубный лайнер будет соответствовать пятизвездочному отелю: на борту будут располагаться рестораны, тренажерные залы, спа-салоны и сауны. Стоимость проекта, по предварительным данным, составит 2,5 миллиарда рублей.

Формирует программу туров для этого лайнера круизная компания «Мостурфлот», входящая в группу «Московское речное пароходство» - одно из старейших российских предприятий водного транспорта, ведущее свою историю с 1857 года. Компания является собственником 14 круизных и прогулочных теплоходов, является крупным оператором на речном круизном рынке.

«Планируется, что это судно будет ходить по классическим маршрутам для иностранных туристов, таким как «Москва – Санкт-Петербург» и «Санкт-Петербург – Москва», но к этому добавятся и круизы по Каспийскому морю, отдельно по Черному морю, а также комбинированные круизы, где будут соединены Азовское, Каспийское и Черное моря», – сказала Гончарова.

Собеседник агентства пояснила, что новое судно будет незначительно больше по сравнению с теми судами, которые сейчас курсируют по российским рекам и каналам, но ограничения его размеров обусловлены существующей инфраструктурой, которая не приспособлена для теплоходов больших размеров. «Нас сверху ограничивают мосты, снизу – глубины водных путей, а по габаритам судов – шлюзовые камеры», – уточнила она.

«Сейчас мы ведем активные переговоры. Если все сложится удачно, и будут подписаны контракты с иностранными заказчиками, то в основной летний период три-четыре месяца судно будет работать для зарубежных туристов по маршрутам «Москва – Санкт-Петербург» и «Санкт-Петербург – Москва». Весной и осенью «Петр Великий» станет обслуживать круизы по Каспийскому морю, а поздней осенью и в начале зимы но будет совершать путешествия по Черному морю. Благодаря такому графику мы планируем выйти на девятимесячную навигацию», – поделилась планами представитель «Мостурфлота».

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.12; ИРАН И АЗЕРБАЙДЖАН ГОТОВЫ СТАТЬ ЧАСТЬЮ КРУИЗНОГО МАРШРУТА СУДНА «ПЕТР ВЕЛИКИЙ» - ОПЕРАТОР

Компания «Мостурфлот» подписала соглашения с Азербайджаном и Ираном о партнерстве и о возможности заходов судна класса «река-море» «Петр Великий» в порты этих стран в ходе круизов по Каспийскому морю уже в 2019 году, сообщила РИА Новости заместитель гендиректора по туризму компании, член «Речного альянса» Светлана Гончарова.

Круизное судно «Петр Великий» вместимостью 300 пассажиров было заложено на астраханском судостроительном заводе «Лотос» в августе 2016 года для рейсов по Каспийскому, Черному и Азовскому морям, старт строительству дал президент России Владимир Путин. Новый лайнер будет соответствовать пятизвездочному отелю: на борту будут располагаться рестораны, тренажерные залы, спа-салоны и сауны. Стоимость проекта, по предварительным данным, составит 2,5 миллиарда рублей. Спуск судна на воду ожидается в 2019 году.

Формирует программу туров для этого лайнера круизная компания «Мостурфлот», входящая в группу «Московское речное пароходство» - одно из старейших российских предприятий водного транспорта, ведущее свою историю с 1857 года. Компания является собственником 14 круизных и прогулочных теплоходов, является крупным оператором на речном круизном рынке.

«По Каспийскому морю мы уже встречались и с азербайджанской и с иранской сторонами, где уже достигнуты определенные соглашения по возможностям новых маршрутов. С Азербайджаном мы уже подписали соглашение о партнерстве и о возможности заходов туда «Петра Великого», нас там готовы принять. Кроме того, в этой стране нет проблем для приема подобного судна, там практически все готово», – сказала собеседник агентства.

«Переговоры ведутся и с иранской стороной, там так же есть соответствующая инфраструктура, и все готовы работать. Нам даже предоставляют на выбор несколько портов, куда судно физически может зайти», – продолжила Гончарова.

При этом она уточнила, что с российской стороны порт в Астрахани не совсем готов обслуживать международные круизные маршруты, так как там пока нет пограничной службы для пассажирских судов, но выразила надежду, что ситуацию можно быстро исправить.

«Кроме того, в круизе по Каспийскому морю очень заманчиво посетить такие города как Дербент и Махачкала, но там пока нет причалов, к которым смог бы подойти теплоход класса «Петра Великого». То есть в Дербенте порта вообще не существует, а в Махачкале есть грузовой порт, но нет причала, подходящего для нашего судна», – посетовала представитель «Мостурфлота».

Гончарова сообщила, что пока не совсем ясная картина складывается с посещением Туркменистана, хотя переговоры проводились. «Компания готова подстраивать маршруты «Петра Великого» под реальную ситуацию. Мы везде заявили, что готовы прийти, но если где-то инфраструктура не будет готова, то пункты захода теплохода придется еще

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.12; ГРУЗООБОРОТ «ДЕЛОПОРТС» ЗА 9 МЕСЯЦЕВ ВЫРОС НА 22% - ДО 6,3 МЛН ТОНН

Грузооборот терминалов «ДелоПортс» по итогам января-сентября 2018 года увеличился по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года на 22% - до 6,3 миллиона тонн за счет роста объема перевалки в ключевых сегментах – контейнеры и зерно, сообщила компания.

Контейнерооборот увеличился на 16% - до 2,6 миллиона тонн. Компания поясняет, что рост грузооборота контейнерного терминала «НУТЭП» в двадцатифутовом эквиваленте и тоннаже (+10% и +16%, соответственно) обеспечен благодаря продолжающемуся восстановлению контейнерного рынка России.

Перевалка зерна выросла на 31% - до 3,5 миллиона тонн, «ДелоПортс» связывает это с высоким урожаем зерна и увеличению операционной эффективности.

Грузооборот Ро-Ро грузов снизился на 72% - до 8 тысяч тонн, перевалка генеральных грузов сократилась на 60% - до 45 тысяч тонн.

«ДелоПортс» - холдинговая компания, владеющая стивидорными активами группы компаний «Дело», принадлежащей Сергею Шишкареву. В структуру активов входит контейнерный терминал НУТЭП, зерновой терминал КСК и бункерная компания ТОС. Оба терминала располагаются в Новороссийске.

### ВЕДОМОСТИ; АРТУР ТОПОРКОВ; 2018.11.13; У «АЭРОФЛОТА» ПОЯВИТСЯ КОНКУРЕНТ НА ОСНОВНЫХ ЕВРОПЕЙСКИХ НАПРАВЛЕНИЯХ; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПОЛУЧИЛИ РАЗРЕШЕНИЕ НА РЕЙСЫ В КРУПНЫЕ ГОРОДА ЕВРОПЫ

«Уральские авиалинии» получили сразу несколько новых допусков на рейсы из подмосковного аэропорта «Жуковский», сообщила **Росавиаци**я. Теперь у авиакомпании есть возможность ежедневно совершать полеты в Лондон, Амстердам, Мадрид, Стокгольм, Прагу, Карловы Вары и Стамбул, дважды в неделю – в Милан и Катанию, трижды – в Париж и до 10 рейсов – в Чимкент. Пока регулярные прямые рейсы на большей части этих направлений выполняют только авиакомпании группы «Аэрофлот».

«Уральские авиалинии» являются третьим по величине авиаперевозчиком в России, уступая группам «Аэрофлот» и S7. Компания выполняет рейсы из Екатеринбурга, Москвы («Домодедово» и «Жуковский») и Санкт-Петербурга. Флот состоит из 46 самолетов Airbus (24 А320, 15 А321 и 7 А319).

Пока «Уральские авиалинии» не осуществляют регулярные рейсы из Москвы в столицы стран Западной Европы. Лишь недавно компания открыла продажи на рейсы в Рим. Их перевозчик начнет выполнять с конца декабря дважды в неделю и до четырех рейсов в период новогодних каникул, следует из данных авиакомпании. На регулярной основе из Подмосковья «Уральские авиалинии» выполняют рейсы в направлении Тбилиси, Тель-Авива, Калининграда и Симферополя, а также в Таджикистан и Киргизию.

Когда «Уральские авиалинии» рассчитывают начать перевозки в полученных направлениях и на какой пассажиропоток рассчитывают, не известно. В расписании на сайте авиакомпании пока есть только рейсы на Прагу. Они стартуют в конце декабря. Представитель авиакомпании на запрос «Ведомостей» не ответил.

На европейские маршруты приходится около 10% всех бронирований, рассказывает PR-директор сервиса Aviasales Янис Дзенис. «При этом Амстердам, Париж и Лондон – это города с постоянным спросом и выстроенной иерархией, – говорит Дзенис. – Выходить на эти линии имеет смысл с сильным предложением. Таковым в свое время был easyJet, предложивший билеты в Лондон за 50 евро».

Как правило, в основные аэропорты европейских столиц и обратно летает один национальный перевозчик и авиакомпания с другой стороны, этот паритет закреплен межправительственными соглашениями. Получение «Уральскими авиалиниями» частот (разрешений на регулярные рейсы) на основных направлениях Европы является в некотором роде результатом юридического казуса, обращает внимание главный редактор «Авиатранспортного обозрения» Алексей Синицкий. ««Желающих летать немало, однако из Москвы эти рейсы уже закреплены за назначенными перевозчиками, – говорит Синицкий. – «Жуковский», который юридически относится к Московской области, дал возможность это ограничение обойти». Впрочем, получение частот не означает, что компания обязательно начнет их сразу использовать, обращает внимание Синицкий. Но более или менее регулярно выполнять рейсы авиакомпании придется. В случае длительного простоя их могут предложить передать другим участникам рынка.

Спрос на билеты в европейские столицы стабильно высокий, но вне сезона отпусков или праздничных дней значительную часть пассажиропотока формируют деловые поездки, добавляет Синицкий. Конкурировать за эту аудиторию «Уральским авиалиниям» может быть сложно.

Представитель «Аэрофлота» от комментариев отказался. «Не думаю, что они составят какую-то конкуренцию позиционирующему себя как премиум-перевозчик «Аэрофлоту», – говорит сотрудник одной из крупных авиакомпаний. – Вероятнее всего, конкурировать за перевозки в Европу «Уральские авиалинии» будут с «Победой».

Транспортная доступность «Жуковского» может стать одним из главных препятствий для развития «Уральскими авиалиниями» новых направлений, считает Синицкий. Скорее всего компания попробует привлечь пассажиров ценой. Но тарифы «Уральских авиалиний» из «Жуковского» сложно сравнить с easyJet и другими лоукостерами, указывает Дзенис. На Прагу авиакомпания предлагает билеты за 6669 руб. А чешская CSA из «Шереметьево» возит всего на 200 руб. дороже (6835 руб.), указывает он.

Частично пассажиропоток перераспределится, но вряд ли это будут значимые цифры, уверен Синицкий: «Чем больше конкуренция, тем лучше пассажирам».

<https://www.vedomosti.ru/newspaper/articles/2018/11/12/786237-u>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ВЫЖУТОВИЧ; 2018.11.13; ЛЮДИ ВЫСОКОГО ПОЛЕТА; ИМЕНА ВЕЛИКИХ СООТЕЧЕСТВЕННИКОВ ПРИСВОЯТ 45 РОССИЙСКИМ АЭРОПОРТАМ

12 ноября ВЦИОМ представил результаты исследования о великих людях России, чьи имена хотят присвоить аэропортам в регионах их жители.

Исследование проводилось в рамках проекта «Великие имена России». С 11 по 21 октября региональные общественные палаты на основе общественных обсуждений формировали списки с именами претендентов, а затем граждане имели возможность предложить свой вариант на сайте «ВеликиеИмена.рф». Участники голосования могли выбрать представителей различных сфер: ученых и деятелей искусства, военных и политиков, географов и первооткрывателей, спортсменов, летчиков, космонавтов, общественных деятелей... «Приоритетный критерий - это исторический деятель, связанный с данной территорией, - сказал секретарь Общественной палаты Валерий Фадеев. - Это важно, потому что название должно соотноситься с человеком, который знаменит в этом конкретном регионе». «Сейчас они (аэропорты. - В.В.) в большинстве своем носят имена давно утраченных деревень, так сложилось, такая традиция. Мы ни в коем случае не предлагаем упразднить эти названия, они остаются параллельно, в том числе, конечно же, остаются и на авиационных лоциях», - пояснил один из инициаторов проекта митрополит Тихон.

По результатам опроса был сформирован шорт-лист (не более трех имен на регион). А теперь запущено общенациональное голосование по принципу «один голос - один аэропорт - одно имя». Победителей объявят 5 декабря.

Список людей, чьи имена хотели бы видеть граждане в названии аэропортов, возглавляют представители авиации и космонавтики, а также военные (за каждого из них проголосовали в среднем по 25 процентов опрошенных). Далее следуют великие географы и первооткрыватели (в среднем по 23 процента), деятели науки и выдающиеся инженеры (21 процент), а также крупные руководители, оставившие след в истории предприятий и территорий, на которых они работали (21 процент). Чуть меньше голосов (17 процентов) собрали поэты, музыканты, художники. При этом в республиках предпочтение отдавалось фигурам, внесшим вклад в развитие местной культуры и экономики. Например, в Башкирии (аэропорт Уфы) тройку победителей составили Салават Юлаев (национальный герой), Мустай Карим (народный поэт), Муса Гареев (военный летчик). В Республике Коми (аэропорт Сыктывкара) лидируют Петр Истомин - первый коми летчик, Юрий Спиридонов (советский и российский государственный деятель), Николай Оплеснин (участник Великой Отечественной войны).

Повсеместной поддержкой пользуются фигуры общенационального масштаба, оказавшие влияние на развитие страны и известные за пределами регионов. Некоторые из них вошли в шорт-лист сразу нескольких аэропортов: Георгий Жуков - аэропорты Волгограда, Калуги, Домодедово; Михаил Лермонтов - аэропорты Пензы и Минеральных Вод.

Идею присвоить аэропортам имена выдающихся соотечественников одобряют 53 процента россиян из городов-миллионников. Положительно относятся к проекту 50 процентов жителей крупных городов и 48 процентов сельского населения. «Реже всего в поддержку инициативы выступают жители Москвы и Санкт-Петербурга (44 процента)», - отмечает ВЦИОМ.

Каждый второй россиянин считает, что аэропорту в их регионе следует присвоить имя известного земляка. Член Общественной палаты Санкт-Петербурга, ректор Академии русского балета им. А. Я. Вагановой Николай Цискаридзе предлагает давать имена не только аэропортам, но и залам аэропортов: «Каждое имя из списка мне нравится. А чем Ломоносов, например, хуже? Я бы хотел, чтобы все эти имена носили какие-то залы, чтобы все про них постоянно помнили. Я не представляю, как из такого количества имен можно выбрать название аэропорта для Москвы или Петербурга. Я бы, наверное, каждому залу давал имя».

Идея не нова. Аэропорты, названные в честь людей, являющих собой гордость нации, есть во многих городах мира: «Леонардо да Винчи» (Рим), «Джон Кеннеди» (Нью-Йорк), «Шарль де Голль» (Париж). Мог бы встать в этот ряд и «Александр Пушкин» (Шереметьево).

В мире существуют несколько десятков аэропортов, носящих имена известных политических, общественных или культурных деятелей.

На слуху, конечно же, парижский имени Шарля де Голля, нью-йоркский имени Джона Кеннеди, стамбульский имени Ататюрка и израильский имени Бен-Гуриона. Предпочтение часто отдается политикам. В Индии есть аэропорты имени Индиры Ганди (Дели) и Сардара Валлабхаи Пателя (штат Гуджарат), в Гаване - имени Хосе Марти, в Тегеране - Имама Хомейни.

Однако есть целый ряд «музыкальных» воздушных гаваней: прилетающих в Зальцбурге встречает Вольфганг Амадей Моцарт, в Варшаве - Фридерик Шопен, в Будапеште - Ференц Лист, а в Ливерпуле - Джон Леннон. В Римини аэропорт носит имя Федерико Феллини, а в Лионе - Антуана де Сент-Экзюпери. Международный аэропорт Улан-Батора назван в честь Чингисхана.

<https://rg.ru/2018/11/12/vciom-rasskazal-kak-rossiiane-hotiat-pereimenovat-aeroporty-v-regionah.html>

### RNS; 2018.11.12; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ В ОКТЯБРЕ УВЕЛИЧИЛИ ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗКИ НА 12,6%

Российские авиакомпании в октябре 2018 года, по оперативным данным, перевезли 10 млн пассажиров, что на 12,6% больше, чем за аналогичный период прошлого года, сообщили в **Росавиаци**и.

Пассажирооборот увеличился на 11,4% – до 24,4 млрд пассажирокилометров.

В январе-октябре пассажиропоток российских авиакомпаний вырос на 10,4% – до 99,2 млн человек. Пассажирооборот увеличился на 10,3% – до 243,8 млрд пассажирокилометров.

Увеличение объемов производственной деятельности в октябре отмечается у авиакомпаний «Аэрофлот» – перевезено 3,1 млн пассажиров (+8%), S7 – 1 млн пассажиров (+23,4%), «Уральские авиалинии» – 804,8 тыс. пассажиров (+9,2%) и «Ютэйр» – 620,3 тыс. пассажиров (+0,4%).

<https://rns.online/transport/Rossiiskie-aviakompanii-v-oktyabre-uvelichili-passazhiroperevozki-na-126-2018-11-12/>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.12; «АЭРОФЛОТ» В ОКТЯБРЕ УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 8% - РОСАВИАЦИЯ

Крупнейшая российская авиакомпания «Аэрофлот» в октябре 2018 года увеличила перевозки пассажиров на 8% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года – до 3,1 миллиона человек, сообщила **Росавиаци**я со ссылкой на свои оперативные данные.

«В октябре отмечается увеличение объемов производственной деятельности у авиакомпании «Аэрофлот» - перевезено 3,1 миллиона пассажиров (+8%)», – говорится в сообщении **Росавиаци**и.

Пассажирские перевозки авиакомпании S7 в октябре текущего года составили 1 миллион пассажиров (+23,4%), «Уральских авиалиний» - 804,8 тысячи пассажиров (+9,2%), «ЮТэйр» - 620,3 тысячи пассажиров (+0,4%).

**Росавиаци**я в понедельник сообщила, что, по оперативным данным, авиакомпании РФ в октябре 2018 года увеличили перевозки пассажиров на 12,6% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года – до 10 миллионов пассажиров.

«Аэрофлот» является крупнейшей российской авиакомпанией РФ и входит в топ-20 крупнейших авиакомпаний мира. Перевозчик располагает самым молодым самолётным парком в мире среди авиакомпаний с численностью более ста воздушных судов. «Аэрофлот» перевёз 32,8 миллиона человек в 2017 году, с учётом авиакомпаний группы «Аэрофлот» - 50,1 миллиона человек.

### ТАСС; 2018.11.12; АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ МУРМАНСКОМ И МИНСКОМ ЗАПУСТЯТ В ДЕКАБРЕ 2018 ГОДА

Авиасообщение между Мурманском и Минском планируется запустить в декабре 2018 года. Об этом сообщила корреспонденту ТАСС замгубернатора Мурманской области Ольга Кузнецова.

«Планируется, что рейс будет запущен в декабре. Спрос большой, думаю, пустых мест оставаться не будет», - сказала она.

Кузнецова отметила, что заинтересованность в появлении авиасообщения между Мурманском и Минском высказывают самые разные категории северян. Это и те, у кого в Белоруссии живут родственники, и туристы. Востребованы контакты с Минском и у бизнеса. В частности, белорусская специализированная автотехника используется горнопромышленными предприятиями региона. Активно Мурманск и Минск сотрудничают в сфере торговли.

Как отметила замгубернатора, переговоры с белорусскими авиаторами уже проведены, сейчас идет работа над техническими вопросами.

Последние годы аэропорт Мурманск осуществляет вылеты в Москву, Санкт-Петербург, Череповец, Архангельск. Ведется обсуждение возобновления рейсов в Норвегию.

Мурманская международная деловая неделя - ежегодный форум, который является ключевым деловым событием в жизни Мурманской области и входит в число крупнейших диалоговых площадок Баренцева/Евроарктического региона. Ежегодно она собирает на своих полях порядка 3 тыс. участников из более 20 субъектов РФ и десятка стран мира. В этом году его мероприятия пройдут в Мурманске и Кировске.

<https://tass.ru/obschestvo/5783442>

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.12; АЭРОФЛОТ» СМОЖЕТ ОТКРЫТЬ РЕЙСЫ ПО ДВУМ НОВЫМ МАРШРУТАМ В КИТАЙ

«Аэрофлот» (MOEX: AFLT) получил допуски **Росавиаци**и к рейсам по двум новым направлениям из Москвы в Китай - в Урумчи и Шеньян, свидетельствуют материалы по итогам заседания профильной комиссии при **Минтрансе** РФ.

В Урумчи компания сможет летать до четырех раз в неделю, в Шеньян - до семи.

В настоящее время маршрутная сеть «Аэрофлота» в Китай ограничивается четырьмя направлениями: в Пекин, Шанхай, Гонконг и Гуанчжоу. В сентябре сообщалось, что «Аэрофлот» получил допуск для организации до семи рейсов в неделю в столицу провинции Сычуань - Чэнду.

Кроме того, согласно материалам комиссии, авиаперевозчику согласовали увеличение частоты полетов в Брюссель (с 14 до 21 раза в неделю), Софию (с семи до 14), Гуанчжоу (с 11 до 12), Бангкок (с 15 до 21), а также увеличили общую квоту полетов в Париж, Ниццу и Лион (до 54 раз в неделю).

Низкобюджетная «дочка» «Аэрофлота» «Победа» получила допуски к полетам из Москвы в Брюгге (до семи рейсов в неделю), Палермо (до двух раз), из Санкт-Петербурга в Берлин (до четырех раз), из Ростова-на-Дону в Стамбул (до двух раз), из Казани в Анталью (до двух раз).

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.12; «ПОБЕДА» ПОЛУЧИЛА ДОПУСКИ НА РЕЙСЫ В БРЮГГЕ И БЕРЛИН

Низкобюджетная авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») получила допуски на регулярные рейсы из городов России в Брюгге (Бельгия) и Берлин (Германия), следует из материалов **Росавиаци**и.

«Допустить перевозчиков, имеющих соответствующие лицензии, к выполнению международных воздушных перевозок согласно приложениям … к настоящему приказу», – говорится в опубликованном в понедельник приказе **Росавиаци**и, датированном 9 ноября текущего года.

В частности, выданы допуски на рейсы «Победы» между Москвой и Брюгге с частотой 7 раз в неделю, между Санкт-Петербургом и Берлином – 4 раза в неделю.

«Выдать допуск», – говорится в решениях по обоим маршрутам.

Низкобюджетная авиакомпания «Победа» базируется в московском аэропорту «Внуково». За 2017 год она перевезла 4,6 миллиона пассажиров. В 2018 году лоукостер планирует перевезти не менее 7 миллионов человек.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.12; МИНТРАНС РФ ОТКАЗАЛ «ПОБЕДЕ» В ДОПУСКЕ К РЕЙСАМ КАЛИНИНГРАД - ПАРИЖ

Межведомственная комиссия при **Минтрансе** РФ отказалась выдавать авиакомпании «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)) допуск к рейсам Калининград - Париж, свидетельствует приказ **Росавиаци**и, опубликованный в понедельник.

Перевозчик запрашивал допуск для организации до трех рейсов в неделю. «Отказать в выдаче допуска», - говорится в приказе.

В октябре в ходе поездки в Калининградскую область премьера Дмитрия Медведева руководство аэропорта «Храброво» сообщало о планах развивать хаб между РФ и Европой для авиакомпаний-лоукостеров. В проекте будет участвовать «Победа», которая на тот момент уже открыла рейсы в Рим и планировала начать полеты в Париж, заявляли в «Храброво».

Д.Медведев поинтересовался тогда, есть ли спрос на эти направления. Глава **Минтранса** РФ Евгений **Дитрих** заверил, что они востребованы с экономической точки зрения.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.12; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА В АЭРОПОРТУ НЕРЮНГРИ

Главгосэкспертиза России выдала положительное заключение по итогам рассмотрения проекта реконструкции аэропорта «Чульман» в городе Нерюнгри (Якутия), который предусматривает строительство нового терминала, сообщает ведомство.

«Главгосэкспертиза России повторно рассмотрела проект реконструкции аэропорта города Нерюнгри «Чульман» в республике Саха (Якутия). Изучив представленные материалы, эксперты Главгосэкспертизы России пришли к выводу, что результаты инженерных изысканий и проектная документация соответствуют требованиям технических регламентов и иным установленным требованиям, а проектная документация – результатам инженерных изысканий, выполненных для ее подготовки. Также была проведена проверка достоверности определения сметной стоимости работ. По итогам рассмотрения выданы положительные заключения», – говорится в сообщении.

Проектная документация предусматривает строительство в аэропорту двухэтажного терминала, рассчитанного на обслуживание 300 человек в час. На первом этаже будет оборудована зона для вылетающих пассажиров, на втором этаже – зона ожидания для пассажиров, столовая, комната матери и ребенка и технические помещения. Общая площадь терминала составит 9132 квадратных метров.

Также будет произведена реконструкция рулежных дорожек, взлетно-посадочной полосы и перрона с выделением площадки для противообледенительной обработки воздушных судов. Кроме того, будут реконструированы системы электроснабжения и светосигнального оборудования аэродрома, водосточно-дренажная сеть, ограждение и 11,851 километра патрульной дороги. Также здесь будут построены склад горюче-смазочных материалов, аварийно-спасательная станция и другие необходимые для работы аэропорта объекты. Проектом предусмотрено и создание комфортных условий для маломобильных групп населения.

Финансирование работ, которые пройдут в условиях действующего аэропорта, планируется осуществлять за счет средств федерального бюджета.

Отмечается, что аэропорт «Чульман» обеспечивает регулярное авиасообщение с райцентрами соседних районов, Якутском, Красноярском, Иркутском, Новосибирском, Хабаровском, Москвой. «Чульман» является запасным аэропортом на трансконтинентальных маршрутах из Северной Америки в Азию, выполняемых в соответствии с международным стандартом ETOPS, и в экстренных ситуациях может принять лайнеры Airbus A300, Airbus A310, Airbus A330, Boeing 757, Boeing 767, Boeing 777 и другие.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.12; «ИНЖТРАНССТРОЙ» И РОСАВИАЦИЯ ГОТОВЯТ МИРОВОЕ ПО ИСКУ О ВЗЫСКАНИИ С РОСАВИАЦИИ 4,2 МЛРД РУБЛЕЙ

«Инжиниринговая корпорация «Трансстрой» («Инжтрансстрой») и **Росавиаци**я «достигли основных договоренностей» по мировому соглашению в рамках иска о взыскании с **Росавиаци**и 4,2 млрд рублей, сообщил корреспондент «Интерфакса» с заседания, где Арбитражный суд Москвы планировал повторно рассмотреть иск.

В связи с подготовкой мирового соглашения суд по ходатайству сторон отложил слушание на 12 декабря.

Дело касается договора о строительстве третьей взлетно-посадочной полосы аэропорта «Шереметьево».

Ранее сообщалось, что Арбитражный суд Московского округа 14 июня отменил решение судов нижестоящих инстанций, которые отказали АО «ИК «Трансстрой» («Инжтрансстрой») в иске к **Росавиаци**и на 4,2 млрд рублей.

Суд тогда решил отправить дело на новое рассмотрение в суд первой инстанции.

**Росавиаци**я является заказчиком строительства ВПП-3 «Шереметьево», «Инжтрансстрой» в 2011-2015 годах был генподрядчиком (на тот момент компания входила в «Базовый элемент» Олега Дерипаски).

Судебная тяжба между ними продолжается с июля 2015 года. Сначала иск в Арбитражный суд Москвы подала **Росавиаци**я, потребовавшая признать расторгнутым контракт с «Инжтрансстроем» стоимостью 22,4 млрд рублей. Ведомство указывало на неоднократные нарушения подрядчиком обязательств по контракту. При этом истец утверждал, что уведомил ответчика о расторжении сделки в июне 2015 года.

Но «Инжтрансстрой» не признавал факт расторжения контракта и хотел расторгнуть его в судебном порядке, для чего также обратился в суд. Вместе с тем компания требовала взыскать с **Росавиаци**и 4,2 млрд рублей, из которых 955 млн рублей относила к понесенным затратам на стройку, остальные 3,2 млрд рублей - к убыткам от нарушения обязательств бывшего контрагента.

Позднее суд принял решение об объединении исков в одно производство. По итогам нескольких независимых экспертиз в октябре 2017 года суд полностью поддержал требования **Росавиаци**и и отказал в удовлетворении иска «Инжтрансстроя». Последний обратился в Девятый арбитражный апелляционный суд, но в апреле тот оставил решение суда нижестоящей инстанции без изменений.

С 2015 года ВПП-3 «Шереметьево» по решению правительства РФ строит «Трансстроймеханизация», контракт с ней оценивался в 17,6 млрд рублей. Первоначально полосу планировалось сдать к Чемпионату мира по футболу 2018 года, но весной этого года чиновники признали, что сроки сдачи затягиваются. В качестве причин назывались сложности с переносом коммуникаций, выкупом земель, дефицит бюджетных средств.