**12 ОКТЯБРЯ 2016**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 11.10.2016; ЕГИПЕТ ПОКА НЕ ПРИГЛАШАЛ ПОВТОРНО СПЕЦИАЛИСТОВ ИЗ РФ ПО АВИАБЕЗОПАСНОСТИ

Повторного приглашения для российских авиаспециалистов от египетской стороны для проверки безопасности аэропортов пока не было, заявил журналистам глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов**.

«Если бы дали, я бы вам об этом сказал», – сказал министр, отвечая на вопрос, поступило ли предложение от Египта по проверке безопасности аэропортов.

Полеты в Египет из РФ и туристический поток были приостановлены после катастрофы российского пассажирского самолета на Синае в конце октября 2015 года. Следствие продолжается до сих пор. Основной версией является взрыв на борту. РФ заявила о необходимости обеспечения безопасности в аэропортах Египта для возобновления авиасообщения между странами.

Глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** в конце сентября находился с визитом в Египте во главе делегации российского министерства. Прошедшие переговоры он оценил как конструктивные, отметил большой шаг вперед в безопасности египетских аэропортов, однако указал, что говорить о восстановлении авиасообщения с РФ преждевременно.

Российская сторона рассчитывает, в частности, что Египет в ближайшее время установит в своих аэропортах автоматическую систему биометрического доступа сотрудников. Также были вопросы, связанные с видеонаблюдением по периметру аэропорта и аэровокзальных комплексов, организации специальных зон доступа предполетного досмотра пассажиров, организации дополнительного досмотра и мер безопасности непосредственно при выходе из гейтов на борт самолета уже в чистой зоне.

### ДОРИНФО; 11.10.2016; В МОСКВЕ НАЧАЛА РАБОТУ VII ВЫСТАВКА-ФОРУМ «ДОРОГАЭКСПО-2016»

Сегодня, 11 октября, в Москве начала работу VII Международная специализированная выставка-форум «ДорогаЭкспо-2016».

Торжественное открытие выставки уже состоялось. В ходе церемонии участников и гостей мероприятия поприветствовали **Министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, руководитель ФДА **Роман Старовойт**, глава Госкомпании «Автодор» Сергей Кельбах, передает корреспондент «ДорИнфо».

Глава **Росавтодор**а отметил, что выставка-форум «ДорогаЭкспо» набирает обороты, несмотря на макроэкономическую ситуацию.

За последние четыре – пять лет в России серьезно увеличилась протяженность дорог в нормативном состоянии, напомнил, обращаясь к присутствующим, Максим **Соколов**. Сейчас нормативам соответствует порядка 70%, а в следующие два года эта цифра увеличится до 85%, пообещал министр. Он также напомнил о важности развития региональных трасс в субъектах и приведении в порядок дорог в городах-милионниках по поручению Президента РФ Владимира Путина.

Напомним, в этом году в выставке-форуме «ДорогаЭкспо-2016» участвуют более 200 компаний из 33 стран. По традиции частью выставки станет насыщенная деловая программа, в рамках которой пройдут круглые столы и пленарное заседание.

### ИНТЕРФАКС; 11.10.2016; РФ ОБСУДИТ С КИРГИЗИЕЙ ВВЕДЕНИЕ РЕЖИМА «ОТКРЫТОГО НЕБА» – СОКОЛОВ

Россия обсудит с Киргизией введение режима «открытого неба», сообщил глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** журналистам в Москве.

«У нас фактически «открытое небо», если взять отношения с Белоруссией или с Арменией – практически этот режим присутствует. Здесь вопросов никаких не вызывает. С нашими киргизскими товарищами дополнительно по этой тематике еще мы поговорим», – сказал он, отвечая на вопрос о планах либерализации авиасообщения между РФ и странами ЕАЭС.

Министр напомнил, что ранее **Минтранс** предложил либерализацию авиаперевозок с Казахстаном, профильному ведомству был направлен соответствующий проект «дорожной карты». Отвечая на вопрос, планируется ли направить этот документ на рассмотрение киргизским коллегам, М.**Соколов** отметил, что эти вопросы будут обсуждаться на площадке Евразийской экономической комиссии.

«Это документ межгосударственный, не только двухсторонних отношений, поэтому на площадке Евразийского союза будем обсуждать эти вопросы», – сказал глава **Минтранса**.

Сейчас режим «открытого неба» у РФ на пространстве СНГ действует в отношении авиаперевозок с Арменией. Ранее ограничений на полеты не было и с Украиной, авиасообщение с которой прекращено в 2014 году.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 11.10.2016; РОСТ ГРУЗОВЫХ И ПАССАЖИРСКИХ ТАРИФОВ РЖД СОСТАВИТ 4% В ГОД

Индексация тарифов на грузовые перевозки РЖД и пассажирские железнодорожные перевозки в регулируемом сегменте в 2017–2019 годах составит 4% ежегодно, говорится в подготовленном Минэкономразвития проекте обновленного прогноза социально-экономического развития РФ, который имеется в распоряжении РИА Новости.

«Индексация тарифов на грузовые перевозки в регулируемом секторе составит 4% ежегодно в период 2017–2019 годов. Повышение тарифов на пассажирские перевозки в регулируемом секторе в 2017–2019 годах будет соответствовать темпам роста цен на грузовые перевозки», – говорится в проекте.

Грузовые тарифы

Изначально индексация грузотарифа РЖД на 2017 год была заложена в прогнозе Минэкономразвития на уровне 4,5%. Однако глава Минэкономразвития Алексей Улюкаев 10 октября текущего года сообщил журналистам, что тарифы на грузоперевозки в РФ в 2017 году вырастут на 4% и субсидий для РЖД к ним не предполагается.

«В целях недопущения избыточного роста транспортных издержек экономики в 2017–2019 годах будет осуществлено сдерживание темпов роста тарифов на грузовые перевозки, для чего в настоящее время разрабатываются системные меры по оптимизации издержек и повышению эффективности ОАО «РЖД», – говорится в обновленном прогнозе.

Отмечается, что в 2017-2019 годах ожидается умеренный рост цен на услуги по предоставлению грузовых вагонов для железнодорожных перевозок. При этом с целью недопущения нерыночных способов воздействия на соответствующие цены должен быть усилен антимонопольный контроль.

«Необходимо отметить, что, начиная с 2013 года, происходит снижение соответствующих ставок. Так, в 2016 году ставка за пользование полувагоном составляет 550–650 рублей за вагон в сутки, что соответствует среднегодовому уровню 2014 года», – говорится в документе.

С целью стимулирования грузоотправителей РЖД будет продолжена и практика применения механизма ценового коридора. РЖД с 2013 года получили право в определенных случаях регулировать уровень тарифа на грузовые перевозки в рамках коридора – изначально от минус 12,8% до плюс 13,4%. Однако с 2016 года госмонополия получила возможность предоставлять скидку в рамках коридора до 25%.

При этом **министр транспорта** Максим **Соколов** сообщал журналистам в начале октября, что министерство считает целесообразным разрешить РЖД поднимать тариф в рамках тарифного коридора на 25% в основном на экспортных направлениях.

Президент РЖД Олег Белозеров в сентябре текущего года на встрече с журналистами сообщал, что обсуждается введение в 2017 году дифференцированной индексации тарифов по классам или видам грузов. Верхнюю и нижнюю границу, а также общий размер предположения РЖД по индексации тарифа он тогда называть не стал. Однако отметил, что общий рост грузотарифа должен быть ниже инфляции.

Газета «Коммерсант» со ссылкой на источник писала, что РЖД предложили рост тарифа в 2017 году на все грузы 6,8% или введение дифференцированной индексации в зависимости от класса груза.

Грузотариф РЖД с января 2016 года вырос на 9%. Однако за счет применения тарифного коридора рост тарифа в целом по году не превысит 7,5%.

Стоимость перевозки грузов по железной дороге складывается из инфраструктурной (в том числе заложенной в нее локомотивной) и вагонной составляющих. Вагонная – это часть, которую получают операторы за предоставление подвижного состава грузоотправителю, инфраструктурная – часть РЖД, которую устанавливает Федеральная антимонопольная служба РФ.

Пассажирские тарифы

В обновленном прогнозе говорится, что в 2017-2019 годах предполагается изменение подхода к государственному субсидированию пассажирского комплекса в дальнем следовании путем перехода к модели государственного заказа перевозок, имеющих социальное значение, и либерализации коммерческих.

«Реализация данного подхода будет сопровождаться оптимизацией маршрутной сети, выработкой стандарта транспортного обслуживания и созданием стимулирующей к улучшению качества работы перевозчика тарифной системы», – поясняется в проекте.

Перевозки пассажиров в поездах в дальнем следовании осуществляет Федеральная пассажирская компания (ФПК, «дочка» РЖД). Тариф в регулируемом сегменте (плацкарт и общие вагоны) для нее определяет Федеральная антимонопольная служба. Выпадающие доходы от госрегулирования должны компенсироваться из бюджета. Тарифы в нерегулируемом сегменте (СВ, купе и люкс) устанавливает ФПК по согласованию с ФАС.

### ТАСС; 11.10.2016; КАЗАХСТАН РАССМАТРИВАЕТ ВОПРОС ВВЕДЕНИЯ СИСТЕМЫ «ПЛАТОН»

Казахстан рассматривает вопрос введения системы «Платон», сообщил на пресс-конференции заместитель руководителя **Федерального дорожного агентства** Дмитрий Прончатов.

«Казахстан, глядя на нас, видит, что это очень эффективный механизм финансирования строительства и реконструкции дорог и поэтому никуда они не денутся, будут эту систему вводить. Они, кстати, ведут консультации с нашим концессионером, и в ближайшее время мы, в том числе на основе соглашения (с «КазАвтоЖол» – прим. ТАСС) увидим, что в Казахстане будет создана аналогичная система», – сказал он.

Как сообщил ТАСС Прончатов, конкурс на выбор оператора системы «Платон» в Казахстане будет объявлен в ближайшее время.

«У нашего подрядчика (ООО «РТ-Инвест Транспортные системы» – прим. ТАСС ) огромный опыт и у него все шансы победить, объективно», – отметил он.

В октябре в рамках XIII Форума межрегионального сотрудничества Казахстана и России, проходящего в Астане, генеральный директор «РТ-Инвест Транспортные Системы» Александр Советников и председатель правления компании «КазАвтоЖол» Ермек Кизатов подписали меморандум о сотрудничестве в сфере развития интеллектуальных транспортных систем. Одним из направлений сотрудничества будет проработка возможности использования установленных на транспортных средствах бортовых устройств системы «Платон» на территории Республики Казахстан.

Отмена льготного коэффициента

Отмена льготного коэффициента тарифа в системе «Платон» может быть постепенной, заявил Прончатов.

«Тариф, который будет установлен – сейчас обсуждаются разные варианты. Один из вариантов – полная отмена льготного коэффициента, другие варианты – поэтапно. Пока решение не принято», – сказал он, отвечая на вопрос, сколько составит тариф «Платона» в случае отмены льгот: 3,06 или 3,73 руб./км.

Прончатов напомнил, что **Росавтодор** выступает за отмену льготного коэффициента в системе «Платон». По его словам, в текущем году система собрала 15 млрд рублей. Изначально, до принятия льготного коэффициента, прогнозируемая сумма была гораздо больше.

Система «Платон» действует с 15 ноября 2015 года. Изначально предполагалось повысить тариф системы «Платон» с 1 марта 2016 года до 3,06 рубля за 1 км федеральных трасс, однако позднее было решено отсрочить повышение тарифа до осени и сохранить его на уровне 1,53 рубля.

О системе «Платон»

Система сбора платы за проезд большегрузов по федеральным трассам «Платон» действует в России с 15 ноября 2015 года. Изначально предполагалось повысить тариф системы «Платон» с 1 марта 2016 года до 3,06 рубля за 1 км федеральных трасс, однако было принято решение об отсрочке повышения тарифа до осени, он сохранится на уровне 1,53 рубля. Осенью 2016 года правительство РФ вновь обсудит вопрос о поднятии либо сохранении льготного тарифа, говорил ранее **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 11.10.2016; В ЛОБОВУЮ НЕ ПОЕДЕМ

Федеральные дороги продолжат строить и приводить в порядок в 2017 году, пообещал глава **Росавтодор**а **Роман Старовойт**. На это будет выделено почти 500 миллиардов рублей.

Главная цель дорожников, которые получат финансирование, станет повышение безопасности дорог, то есть сокращение очагов аварийности: в 2018 году – на 50 процентов по отношению к 2016 году, а к 2025 году – на 85 процентов. Также нужно будет пересмотреть порядок движения на аварийных участках, в крупных городах увеличить протяженность дорог, чтобы было меньше пробок, которые влияют на аварийность.

Думают о безопасности и в госкомпании «Автодор». Там намерены вдвое снизить число жертв ДТП к 2020 году. В том числе и за счет снижения лобовых столкновений. Один из эффективных способов – разграничение встречных потоков. Опыт Автодора в Смоленской области показал, что после появления разграничителей количество ДТП уменьшилось на 25 процентов, а число погибших – на 50 процентов. Но бездумно ставить отбойники нельзя. «Оценивая безопасность дороги, важно исходить не только из требований нормативных актов, но и рассматривать ситуацию, поставив себя на место водителя, пассажира, пешехода и велосипедиста», – пояснил начальник отдела безопасности дорожного движения и энергообеспечения госкомпании «Автодор» Виктор Левандовский.

К концу 2018 года уже 85 процентов федеральных дорог страны будут приведены в нормативное состояние. Это сократит потребность выделения денег на ремонт. С 2019 года ежегодные объемы необходимого ремонта не будут превышать 15 процентов, прогнозирует **Роман Старовойт**.

### ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 12.10.2016; «АВТОДОР» ПРЕДЛАГАЕТ СОЗДАТЬ И ПРИВАТИЗИРОВАТЬ «ДОЧКУ»

Новое кольцо вокруг Москвы, Центральная кольцевая автодорога (ЦКАД), по плану госкомпании «Автодор» должно быть пущено в эксплуатацию в 2019 г., тогда же начнут брать и плату за проезд. Бесплатным останется пятый участок (проходит по Наро-Фоминскому, Одинцовскому, Истринскому, Солнечногорскому районам и городскому округу Звенигород), там не везде есть альтернатива, говорит представитель «Автодора».

Брать плату за проезд по ЦКАД должен единый оператор, решило правительство. Проект создания единого оператора ЦКАД «Автодор» обсудил с экспертами в Московской школе управления «Сколково» 10 октября.

Собирать плату предлагается по технологии free flow, без шлагбаумов и будок, со специальными устройствами на каждом автомобиле и вдоль дороги. Чтобы free flow работала эффективно, необходимо ввести ответственность за бесплатный проезд (см. врез), о деталях пока говорить рано, считает представитель «Автодора».

Автоматизированная система управления дорожным движением и система взимания платы обойдутся в 5,8 млрд руб., сказано в презентации «Автодора». Рассматривается три схемы работы оператора: концессионное соглашение с платой концедента, долгосрочное операторское соглашение, корпоративное государственно-частное партнерство (ГЧП), сообщает «Автодор».

В схеме с концессией интересы инвесторов защищает закон – меньше риски при привлечении кредита. Но необходимы двухэтапный конкурс и соглашение, это может занять до полутора лет.

Схема с долгосрочным операторским соглашением предусматривает госзакупку – со всеми плюсами и минусами этой процедуры.

В схеме корпоративного ГЧП «Автодор» создает проектную компанию, с которой заключает концессионное или долгосрочное операторское соглашение, а затем предлагает доли в ней инвесторам. Проектная компания выбирает генподрядчика, чтобы он строил систему и управлял ею. Конкурентность обеспечивается на этапе привлечения подрядчика, пишет «Автодор»: проект будет более эффективным, позволит привлечь иностранных инвесторов и тех, кто не может напрямую участвовать в конкурсе.

Но такой проект может быть неинтересен инвесторам. В этом случае предусматривается обязательство стратегического инвестора по выкупу доли в проектной компании, предупреждает «Автодор».

Экспертное сообщество рассматривало все возможные варианты и высказалось в пользу последнего, говорит представитель «Автодора», но это еще не значит, что госкомпания остановится именно на нем.

«Автодор» уже создавал специального оператора. Летом госкомпания объявила, что ООО «Дорожно-инвестиционная компания», созданное РФПИ и «Автодором», реконструирует дорогу М4 «Дон» (участок Ростов – Краснодар), будет содержать ее и собирать плату. РФПИ говорил, что привлечет международных партнеров, включая ближневосточные фонды.

«Автодор» договорился сотрудничать с Shandong High-Speed

Доля, которую «Автодор» предложит в проектной компании по ЦКАД, – предмет переговоров, рассказали участники обсуждения. Инвестору надо полностью вложить капитальные затраты в проект, он захочет управлять процессом, а это приватизация не менее 51%, предполагает один из них.

«Мы с интересом смотрим на проект, тем более что есть успешный опыт», – говорит Михаил Плахов, директор ОАО «Главная дорога» (входит в группу УК «Лидер», ее «дочка» «Новое качество дорог» собирает плату на обходе Одинцова).

В России есть успешный опыт ГЧП по корпоративной модели, например, в аэропортовой сфере, напоминает юрист Herbert Smith Freehills Яна Иванова, но тот же опыт показал, что корпоративную модель под лупой анализирует антимонопольная служба, поскольку нет прямо предусмотренного регулирования конкурса. Это может отпугнуть инвесторов, замечает она. Минус и то, что частный партнер не сможет рассчитывать на бюджетные деньги. Но есть и плюс: в такой модели частный партнер и государство оказываются не идеологически связаны общей целью проекта, а юридически в одной лодке, отмечает Иванова.

«Корпоративная схема» даст «Автодору» значительную гибкость в определении условий соглашений об управлении проектной компанией, условия, видимо, не надо будет согласовывать с правительством, рассуждает один из консультантов: это тонкая настройка передачи самой выгодной части проекта в частные руки – расходы оператора сравнительно невелики, а мотивационным бонусом может стать доля выручки.

Это скорее способ продажи контракта, чем приватизация, на конкурс может никто и не прийти, а «Автодор» хочет продать компанию, когда сам с собой заключит концессию, и непонятно, сможет ли инвестор потом изменить ее, замечает партнер одной из консалтинговых компаний: это смущает инвесторов.

### ИНТЕРФАКС; 11.10.2016; «АВТОДОР» РАССЧИТЫВАЕТ ПОДПИСАТЬ СОГЛАШЕНИЕ С «ЛИДЕРОМ» И РФПИ ПО IV УЧАСТКУ ЦКАД В НОЯБРЕ

ГК «Автодор» рассчитывает подписать концессионное соглашение на строительство и эксплуатацию четвертого пускового комплекса Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) в ноябре, сообщил журналистам глава госкомпании Сергей Кельбах в кулуарах выставки «Дорога Экспо» во вторник в Москве.

«Мы в переговорах с ними (ООО «Юго-Восточная магистраль», консорциум УК «Лидер» и РФПИ – ИФ), вчера были очередные переговоры. У нас по регламенту ноябрь, может, раньше удастся (подписать соглашение – ИФ)», – сказал С.Кельбах.

По его словам, других претендентов на конкурс не было и в настоящий момент не рассматривается.

В середине апреля конкурс на строительство IV участка ЦКАД был признан несостоявшимся – к завершению срока подачи заявок было подано единственное предложение от ООО «Юго-восточная магистраль» (ОАО «Главная дорога» (MOEX: GLDR) группы УК «Лидер»), финансовым партнером которого выступает Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ). При этом предполагалось, что соглашение будет подписано до 15 сентября 2016 г., однако этого не произошло.

Заявитель предложил следующие условия реализации проекта: капитальный грант: 49,686 млрд руб. с учетом НДС в ценах соответствующих лет, эксплуатационный платеж – 20,721 млрд руб. без учета НДС за весь период действия концессионного соглашения в ценах I квартала 2014 года, инвестиционный платеж – 58,569 млрд руб. без учета НДС за весь период действия концессионного соглашения в ценах соответствующих лет. Предельная величина индекса 1,08.

«Автодор» объявил конкурс на право заключения концессионного соглашения о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе четвертого участка ЦКАД 29 августа 2014 г. В ноябре 2014 г. в конкурсную комиссию было представлено пять заявок: ООО «Юго-Восточная магистраль» (консорциум ЗАО «Лидер» и РФПИ), ООО «СОК 24 РАША» (консорциум ВТБ (MOEX: VTBR) и французской Vinci), ООО «Инвест Финанс» (консорциум Газпромбанка (MOEX: GZPR) и ООО «Стройтрансгаз» Геннадия Тимченко), ООО «Автодорожная строительная корпорация» (консорциум ОАО «ДСК «Автобан» депутата Думы Ханты-Мансийского автономного округа Алексея Андреева и испанской Sacyr Concessiones S.L.), а также ООО «Кольцевые магистрали столицы» (основным владельцем является ООО «Стройгазконсалтинг» Руслана Байсарова, позднее вышло из конкурса в связи со сменой собственника).

В январе 2015 года в условиях изменившейся макроэкономической ситуации начались открытые консультации участников конкурсов относительно третьего и четвертого пусковых комплексов ЦКАД с представителями «Автодора» и **Минтранса** России. По итогам консультаций правительством РФ было принято решение о корректировке условий реализации проектов, и «Автодор» внес соответствующие изменения в конкурсную документацию, в том числе были скорректированы сроки принятия конкурсных предложений в рамках конкурсных процедур.

Четвертый участок ЦКАД пройдет по юго-востоку Московской области, от пересечения с автомобильной дорогой М-7 «Волга» (нулевой километр автодороги А-113 ЦКАД) до пересечения с автомагистралью М-4 «Дон». Данный отрезок ЦКАД будет проходить через Ногинский, Павлово-Посадский, Воскресенский и Раменский районы, г.о. Электросталь и Домодедово.

### РИАМО; 11.10.2016; МИНТРАНС РФ СЧИТАЕТ, ЧТО ДОРОГИ НУЖНО РЕМОНТИРОВАТЬ ПО МЕРЕ НЕОБХОДИМОСТИ

Практика ремонта дорог, которые еще находятся в хорошем состоянии, нуждается в изменении, ремонтировать дороги нужно в том случае, если они нуждаются в ремонте, заявил первый заместитель **министра транспорта** РФ Евгений **Дитрих**.

«Мы сейчас работаем над корректировкой 539-го постановления правительства, чтобы ремонт и капитальный ремонт осуществлялся не по срокам, а еще и по фактическому состоянию. Нас часто спрашивают: зачем работы, если дороги в нормальном состоянии? Мы должны делать ремонт не чаще, чем того требует дорожное полотно. Мы должны делать работу лучше, качественнее, тогда люди нам скажут спасибо», – сказал **Дитрих** на круглом столе в рамках выставки «ДорогаЭкспо».

Он отметил, что необходимо оптимизировать затраты дорожной отрасли, чтобы не выполнять работу дважды. Для этого нужно привлекать исполнителя к выполнению гарантийных обязательств, а также поощрять его к применению инновационных материалов, что потребует ряда изменений в законодательстве.

### РИА НОВОСТИ; 11.10.2016; ГЛАВА КОМИТЕТА ГД О СИСТЕМЕ «ПЛАТОН»: ИСПОЛЬЗОВАТЬ В РЕГИОНАХ ПОКА НЕЛЬЗЯ

Думский комитет по транспорту в ближайшее время проанализирует работу системы взимания платы с грузовиков «Платон»; несмотря на то что система хорошо себя зарекомендовала на федеральных дорогах, вводить ее или платный въезд на региональных трассах нельзя, считает глава комитета Евгений Москвичев (ЕР).

«Отдельным направлением работы комитета станет анализ деятельности системы взимания платы с крупнотоннажных грузовиков «Платон». Считаю, что сегодня «Платон» уже показал себя положительно: деньги, которые собраны, отданы в регионы. Их получили 15 или 18 субъектов, для них это большая помощь», – цитирует Москвичева пресс-служба партии.

«На региональных трассах вводить «Платон» или платный въезд нельзя. Сначала необходимо привести в нормативное состояние региональные дороги, муниципальные и дворовые территории», – добавил депутат.

По его словам, на следующей неделе комитет рассмотрит пять законопроектов по совершенствованию транспортной инфраструктуры. «В этот список, в первую очередь, входят законы о морских портах, железнодорожных переездах и в целом железнодорожном транспорте, автомобильных дорогах и автодорожной деятельности и другие», – уточнил парламентарий.

Депутатам также предстоит рассмотреть вопрос отмены НДС при железнодорожных перевозках, «чтобы наши дальние перевозки были намного дешевле». В законе о регламентации строительства дорог, по мнению Москвичева, нужно указать, чтобы выигравшие конкурс (на строительство дороги) подрядчики «сами строили эти дороги, а не нанимали субподрядчиков».

«Ты можешь субподрядчика нанять только на непрофильные работы: освещение, благоустройство территорий или оборудование наземного пешеходного перехода. Основное полотно ты должен делать сам», – уверен глава комитета. По его словам, соответствующая норма может быть рассмотрена Госдумой «в октябре-ноябре».

В законе об организации дорожного движения, который сейчас рассматривается в комитете, планируется заложить ответственность за организацию дорожного движения за конкретной структурой, так как сейчас, по словам Москвичева, нет одного ответственного ведомства, и часть функций лежит на МВД, а часть – на **Минтрансе**. Глава комитета также считает возможным применить в крупных городах опыт Москвы по выделению отдельных полос для пассажирского транспорта.

### ТАСС; 11.10.2016; В ПЕТЕРБУРГЕ В 2017 Г. НА ДОРОГИ И ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ ПОТРАТЯТ БОЛЕЕ 40 МЛРД РУБ.

Почти половина средств, предусмотренных адресно-инвестиционной программой (АИП) 2017 года, будет направлена на развитие дорожной и транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга. Об этом во вторник сообщил председатель комитета по финансам Алексей Корабельников, представляя параметры городского бюджета на заседании регионального правительства.

«Почти половина средств в рамках АИП в 2017 году будет направлена на развитие транспортной и дорожной инфраструктуры. На строительство дорог предусмотрено 22,4 млрд рублей, на строительство метрополитена – 19,7 млрд рублей», – сказал Корабельников, уточнив, что позже ожидаются дополнительные средства из федерального бюджета на развитие метрополитена в рамках подготовки к чемпионату мира по футболу 2018 года. В целом расходы АИП составят 86,4 млрд рублей.

По словам главы финансового комитета, к вводу запланированы развязка в районе Поклонной горы, путепровод на пересечении Пулковского шоссе и Дунайского проспекта, проезд по южному Обводного канала, транспортные развязки на Пискаревском проспекте и Зеленогорском шоссе в Курортном районе, подключение Ладожского вокзала к улично-дорожной сети. Для завершения основных работ по реконструкции Тучкова моста финансирование объекта в 2017 году увеличено до 1,9 млрд рублей.

Развитие метрополитена затронет Невско-Василеостровскую линию (со станцией метро «Новокрестовская») – 9,9 млрд рублей, Фрунзенский радиус с депо «Южное» – 7,7 млрд рублей, Красносельско-Калининскую линию – 950 млн рублей и Лахтинско-Правобережную линию – 974 млн рублей. Всего в течение 2017-2019 годов на метро планируют потратить 58,4 млрд рублей.

Доходы бюджета в 2017 году составят 470,7 млрд рублей, расходы – 535 млрд рублей, дефицит – 64,3 млрд рублей.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 11.10.2016; В АЭРОПОРТУ «ДОМОДЕДОВО» СОГЛАСОВАЛИ СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНСПОРТНОЙ РАЗВЯЗКИ

Главгосэкспертиза России согласовала проектную документацию и результаты инженерных изысканий по строительству притерминальной транспортной развязки на территории столичного аэропорта «Домодедово», говорится в сообщении ведомства.

Развязка возводится к чемпионату мира по футболу-2018.

«Изучив представленные материалы, эксперты пришли к выводу, что проектная документация и инженерные изыскания соответствуют требованиям технических регламентов и иным установленным требованиям, а проектная документация – результатам инженерных изысканий, выполненных для ее подготовки», – говорится в сообщении.

Отмечается, что строительство развязки позволит ликвидировать ряд транспортных проблем, в частности пробки на подъезде к аэропорту, и обеспечит беспрепятственный проезд из Москвы в «Домодедово» и обратно.

Проект развития дорожной сети аэропорта «Домодедово» подразумевает расширение центральной подъездной трассы А-105, создание зон для стоянки общественного транспорта и многоуровневого паркинга. Кроме того, будет организована эстакада вдоль терминалов, которая разделит транспортные потоки входящих и выходящих пассажиров на два уровня.

В составе развязки предусмотрен также железнодорожный путепровод, а ширина полос движения в пределах притерминальной площади аэропорта составляет не менее 3,5 метра, что достаточно для проезда легкового транспорта и посадки пассажиров, отмечает ведомство.

### РИА 56; 12.10.2016; РОСАВТОДОР ОЦЕНИЛ КАЧЕСТВО И ОБЪЕМЫ РАБОТ НА СТРОЙКЕ ОБЪЕЗДНОЙ ДОРОГИ ОРЕНБУРГА

В регионе продолжается реализация крупнейшего за последние 30 лет инфраструктурного проекта. Обход Оренбурга вскоре будет представлять собой кольцевую объездную дорогу, что позволит объехать областной центр с любой стороны, не заезжая в городскую черту.

В настоящее время активные работы ведутся на первом участке южного направления. Новый элемент трассы соединит два выезда из Оренбурга: беляевское и соль-илецкое направления.

– В наших планах было начать строительства первого участка в 2015 году, завершить в 2017 году, к строительству второго были намерены приступить в 2016 году, а завершить объект в 2018 году. Но в планы были внесены некоторые коррективы, – рассказал директор ГУ «Главное управление дорожного хозяйства Оренбургской области» Дмитрий Хусид. – Трансферт текущего года составил 1,2 миллиарда рублей. В конце ноября будет происходить защита трансферта следующего года в **Федеральном дорожном агентстве**, а затем в **Минтрансе**.

План по первой очереди остается прежним: завершение и пуск в 2017 году. Строительство второй очереди откладывается на год.

– В конце сентября в Оренбуржье работала комиссия **Федерального дорожного агентства** с целью проверить всю дорожную сеть Оренбургской области за период 2015-2016 годов. Была дана положительная оценка качеству и объемам выполненных работ по объекту «Обхода Оренбурга», – сообщил RIA56 министр строительства, жилищно-коммунального и дорожного хозяйства Оренбургской области Александр Полухин. – Они проверяли не только качество, но и тот факт, способны ли мы силами области выполнить работы по этому проекту.

Отметим, что работы на всех этапах строительства объездной дороги выполняется оренбургскими подрядчиками. Дорога относится к первой технической категории, имеет четыре полосы для движения с разделительной полосой посередине предусмотрено освещение. Применяемую при строительстве геосетку и водоотводы профессионалы называют интересными технологическими и инновационными решениями. Также объект подразумевает строительство четырех путепроводов, два из них – развязки в форме полного клеверного листа.

Напомним, подготовка к реализации этого проекта велась достаточно долго. Проектная документация была готова в 2010 году, но получить финансирование удалось только в 2014 году после неоднократных переговоров с федеральными структурами и личной встречи губернатора Юрия Берга с Президентом России Владимиром Путиным. Обход Оренбурга был внесен в перечень особо важных инфраструктурных объектов для Российской Федерации. Строительство ведется только за счет федеральных средств и федеральных трансфертов.

### ВЕДОМОСТИ; АННА ЗИБРОВА;11.10.2016; РЖД ВЕРНУЛА НАДБАВКИ НА ПЕРЕВОЗКУ УГЛЯ

РЖД возвращает надбавку в 13,4% на перевозки энергетического угля на экспорт, сообщила монополия. В начале года компания, напротив, понизила надбавку до 1,3% к базовому тарифу.

«Скидка была введена исходя из прогноза по снижению цены на уголь ниже $50, однако в настоящее время стоимость угля составляет около $70. Соответственно, транспортная составляющая в цене перевозимого угля снизилась», – объясняет решение представитель РЖД.

Одновременно с этим продолжают расти перевозки энергетического угля: за первое полугодие 2016 г. – на 9% к аналогичному периоду прошлого года. «В соответствии с правилами установления тарифов в рамках ценовых пределов РЖД имеет право отменить свое решение о снижении тарифов в случае несоответствия прогнозных показателей и исходя из экономической целесообразности», – подчеркивает представитель монополии.

Право варьировать стоимость своих услуг в рамках «ценового коридора» (от «минус 12,8%» до «плюс 13,4%» к установленным государством ставкам) РЖД получили в 2013 г. Позже ФАС опустила нижнюю границу коридора до «минус 25%» (для низкодоходных грузов I тарифного класса – на расстояние до 3000 км, для грузов II и III тарифного классов – без ограничения по дальности транспортировки).

В июле цены на энергетический уголь выросли на 20%

Генеральный директор Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин указывает, что угольщики впервые с момента установления экспортной надбавки столкнутся с ее действием в полной мере. При этом на объемы перевозки данная надбавка не окажет серьезного влияния, уверен он. Объемы поставок угля в порты Дальнего Востока зависят, в первую очередь, от того, какие цены будут установлены на рынках Азиатско-Тихоокеанского региона, отмечает Иванкин.

Пока цены на уголь бьют многолетние рекорды. Поставки FOB Австралия подорожали на 60% до $83/т. Для РЖД в отношении перевозок энергетического угля это вынужденная мера: уголь – один из самых дешевых грузов, и на протяжении нескольких лет эти перевозки фактически дотируются металлургами, подчеркивает Иванкин.

Портам помогли уголь и удобрения

Ранее РЖД прогнозировала, что в 2017 г. монополия получит убыток в 142 млрд руб., если правительство не пролонгирует возможность применять экспортные надбавки. Их действие заканчивается в 2017 г. Но перевозки экспортного угля на расстояние свыше 5000 км даже при сохранении экспортной надбавки не позволят получить РЖД прибыль по данной номенклатуре, уверен Иванкин. Представители «Мечела», Evraz от комментариев отказались.

### REGNUM; 11.10.2016; «ЖЕЛЕЗНЫЙ» ТРАНСПОРТ ПЕТЕРБУРГА МЕЧТАЕТ О ЛЕВИТАЦИИ

После запуска движения по Московской кольцевой железной дороге (МКЖД) руководство **Минтранса** заявило, что ведомство проанализирует возможность реализации подобных проектов в других городах. В том числе в Петербурге, где наработки по этой теме уже есть. Однако эксперты уверены: время классических «городских электричек» уходит, на рельсы пора ставить новые проекты.

Старт проектам пассажирского железнодорожного кольца в Москве и Петербурге был дан в одно и то же время. Московское соглашение о реализации проекта по реконструкции и развитию МКЖД было подписано властями столицы и ОАО «РЖД» в 2008 году. Тогда же руководство Российских железных дорог заключило с администрацией Санкт-Петербурга стратегическое соглашение о взаимодействии и партнерстве, которое предусматривало и работу над проектом кольцевой железной дороги вокруг города. Соглашениям предшествовали почти два десятка лет кропотливой исследовательской работы. Но только в случае Москвы проект был доведен до логического завершения.

Инфраструктурная основа для формирования железнодорожного кольца в Петербурге есть: помимо радиальных направлений Октябрьской железной дороги, внутри железнодорожного узла города существуют два условных железнодорожных полукольца – Северное и Южное. Но на практике объединение двух полуколец не случилось: технико-экономические исследования изначально показали его нецелесообразность.

Городские власти рассмотрели другой вариант интеграции железнодорожных перевозок в структуру общественного транспорта Петербурга. Речь идет о запуске пассажирских поездов по Северному полукольцу (СКЖД).

Как рассказали корреспонденту ИА REGNUM в комитете по транспорту Петербурга, такая возможность обсуждалась еще с 80-х годов прошлого века. Специалисты института «Ленгипротранс» и ЛИИЖТ (ныне Петербургский государственный университет путей сообщения, ПГУПС) предложили варианты реконструкции Северного полукольца, которые превратили бы в конечном итоге железнодорожный узел Петербурга из тупикового в сквозной. Эти наработки присутствуют во многих предыдущих генпланах города, а в градостроительных документах, принятых в канун «нулевых» годов и далее, уже фигурируют как часть системы городского рельсового транспорта.

Планы на вылет

При поступательной реализации всех намеченных ранее планов петербуржцы через какие-нибудь пару десятилетий уже смогли бы, наверное, проехать на электричке из Петергофа в Сестрорецк, минуя обязательную ныне «пробежку» между вокзалами. И пока не факт, что этот вариант так и останется очередной «транспортной мечтой».

Так, в ноябре 2015 года на заседании Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленобласти была утверждена Генеральная схема развития железнодорожного двух субъектов РФ, которая предусматривает, в том числе, организацию пассажирских перевозок по части Северного полукольца. В документе указан маршрут Девяткино – Ручьи – Ладожский вокзал – Волковская – Цветочная – Броневая. Как пояснили в комитете по транспорту, он предполагает организацию так называемого маятникового движения, когда поезда идут не от городского вокзала в пригород и обратно, а в направлении «пригород – городские станции – пригород».

Для запуска перевозок по этому отрезку СКЖД надо обустроить несколько остановочных пунктов и платформ: «Полюстрово» (остановку расположат вблизи путепровода через проспект Революции), «Малая Охта» (в створе Новочеркасского и Дальневосточного проспектов), «Невская застава» на пересечении с проспектом Обуховской Обороны. «Волковская» появится в районе одноименной станции метро, а «Московский проспект» – у железнодорожного моста вблизи станции метро «Электросила». Еще на некоторых участках придется проложить дополнительные железнодорожные пути.

Маршрут вполне мог бы стать востребованным горожанами, особенно если бы электрички подключили к городской электронной карте оплаты проезда «Подорожник», и не взвинчивали цены на проезд, как это произошло, например, в истории со свернутым ныне проектом водных маршруток-аквабусов. Тем более, что в документе эти планы прописаны с указанием вполне осязаемых сроков: 2016 – 2020 годы.

Но, отмечают в комтрансе, Генсхема – это лишь документ стратегического планирования на долгосрочный период, судьба заложенных в него мероприятий решается путем дополнительных проработок. А для Северного полукольца подобных проработок пока нет. Отсутствует, например, экономическое обоснование проекта, прогнозы окупаемости, непонятно, получат ли вообще город и РЖД каких-либо доходы от проекта, и сколько потребуется средств для его реализации.

Еще одна сложность проекта в том, что на данный момент Северное полукольцо используется в качестве грузового пути. Это транзитные потоки в направлении Финляндии и портов восточной части Финского залива и обратно, и поезда, следующие в сторону морского порта Петербурга (это станции Автово и Новый Порт). Найдутся ли пассажиры на электрички, которые будут простаивать для пропуска «товарняков»? Только в случае «перезагрузки» этих потоков реализация проекта может быть вероятной, говорят в комитете по транспорту. Но пока неясно, куда девать грузовые поезда, и надо ли это вообще железнодорожникам. Что и ставит под сомнение весь проект «пассажирского СКЖД».

Опять мимо?

Как пояснили ИА REGNUM в комитете по транспорту, сейчас Смольный сосредоточился на развитии пригородного железнодорожного сообщения. Это и реконструкция существующих путей и модернизация электричек, и развитие новых направлений. Например, не так давно из Петербурга запустили скоростные поезда «Ласточка» до Петрозаводска и Выборга. 17 октября «Ласточки» будут запущены от Финляндского вокзала до Всеволожска. Рассматривается возможность запуска электричек по маршруту Финляндский вокзал – Левашово – Сертолово.

Но Петербург, возможно, даже больше, чем его пригороды, нуждается в реализации «рельсовых» проектов. Кольцевая автомобильная дорога уже давно приобрела функции внутригородской магистрали, Западный скоростной диаметр (ЗСД) – по большому счету, безальтернативная скоростная трасса. На днях Смольный определился с трассировкой еще одной скоростной автомагистрали, с мостом через Неву в створе Фаянсовой и Зольной улиц, часть которой пройдет в полосе отвода Северного железнодорожного полукольца и выйдет на КАД в районе Кудрово. Но перспектива ее сомнительна: трасса слегка разгрузит город, но «добьет» КАД и Мурманское шоссе…

Всё это говорит о том, что городу нужны не только и не столько «быстрые» автомагистрали, но и скоростной общественный наземный транспорт, альтернативный «подземке». Пока суть да дело, время железнодорожного полукольца уходит. Но у Петербурга есть другие проекты, застывшие на разных стадиях проработки.

Застрявшие проекты

Наиболее известны проекты «Надземного экспресса» и ЛРТ (легкорельсовый трамвай). Последний пока так и не нашел себе места на карте городского транспорта, но периодически возрождается, в виде проектов, в разных местах. Изначально его «примеряли» на юго-запад Петербурга, в том числе в направлении аэропорта «Пулково». Но не далее как в сентябре этого года руководство комитета по транспорту заявило, что город не прочь запустить легкорельс в Колпино, где он может стать достойным наземным продолжением будущей станции метро.

Сложнее судьба «аэроэкспресса». Долгое время он казался наиболее вероятным для реализации, в том числе, в свете предстоящего ЧМ-2018 по футболу. Но в этом году городские власти решили, что «дорога к облакам» подождет. По их мнению, воздушная гавань северной столицы еще пару лет обойдется без новой транспортной связки.

В числе отложенных находится и проект «Надземного экспресса». Перед ЛРТ и другими видами надземного транспорта у него есть неоспоримое преимущество: вагоны «парят» над дорогой по эстакадам, не нужно ни выделенных полос, ни перекрестков. По мнению главного инженера ПАО «Ленгипротранс» Алексея Тимошина, «Надземный экспресс» можно назвать одним из видов транспорта, схожим по назначению с кольцевым. «При этом проект предполагает новый тип организации перевозок, а также эксплуатацию нового типа подвижного состава», – рассказал специалист корреспонденту ИА REGNUM.

По его мнению, трасса первой линии «Надземного экспресса» могла бы пройти по южной оконечности города и связать шесть районов Петербурга – Петродворцовый, Красносельский, Кировский, Московский, Фрунзенский, Невский. «Принципиально новый вид транспорта, представляющий собой будущее крупных мегаполисов, позволит в значительной мере разгрузить автомобильные трассы юго-запада города и закрыть потребность жителей южных районов в общественном транспорте. «Надземный экспресс» способен обеспечить перевозку до 200 тысяч пассажиров в сутки», – уточнил Алексей Тимошин.

Проект «Надземного экспресса», напомним, в Петербурге рассматривался еще с 2003 года, и его первая заморозка состоялась еще в 2009 году при предыдущем губернаторе – из-за кризиса. На тот момент приоритетным направлением «экспресса» был аэропорт «Пулково». С тех пор проект периодически возвращался в русло обсуждений в разном виде (то в качестве эстакадного транспорта, то преимущественно наземного), но, к сожалению, дальше дискуссий дело пока не идет.

Полёт или пролёт?

Смело, но в виду мировых наработок уже не фантастично, выглядит для Петербурга и инновационная технология поездов, скользящих над рельсом за счет действия магнитной левитации. Магнитные поезда уже действуют в некоторых странах, петербургские же ученые из Университета путей сообщений разработали собственную технологию (аналог вакуумных поездов Hyperloop). Сейчас обсуждается возможность запустить на ее основе магнитно-левитационную трассу для грузовых поездов между Москвой и Петербургом.

Эту же идею специалисты университета предлагают использовать для решения транспортных проблем города на Неве. Для трассы может использоваться тот же, что и для «Надземного экспресса», эстакадный принцип.

«Окружная железная дорога, «легкий» трамвай – все это хорошо, но надо смотреть на шаг вперед, – заявил корреспонденту ИА REGNUM руководитель Научно-образовательного центра инновационного развития пассажирских железнодорожных перевозок ПГУПС Анатолий Зайцев. – Магнитно-левитационный транспорт выгоден энергетически, он не создает транспортных проблем «на земле», он дешевле метро. Это инновационная технология подходит как для мощных магистральных транспортных коридоров, так и для городского транспорта».

Ученые предлагают три варианта маршрутов для городских магнитный поездов: от аэропорта до центра города, от Дворца конгрессов в Стрельне до метро «Обухово» и от аэропорта до любой ближайшей железнодорожной станции на юго-востоке города (дабы пассажиры не теряли время в случае нелетной погоды). Оптимальным, считают авторы идеи, было бы захватить в трассу магнитных поездов конгрессно-выставочный центр «Экспофорум» и город-спутник Южный.

Как отмечает Анатолий Зайцев, для практической работы над проектом всё есть: от компьютерного моделирования до инвестиций (в качестве ключевого инвестора готова выступить корпорация развития Gordon Atlantic). Проект был представлен и в Смольном, и в **Минтрансе**. «Наши разработки хорошо воспринимает мировое сообщество, американцы предлагают реализовать наш проект у них, – говорит Анатолий Зайцев. – Но мы хотим работать в России, а всё, чего нам здесь не хватает, так это волевого решения правительства».

При всем разнообразии отложенных и малом количестве «здравствующих» проектов, уже давно заметно, что в Петербурге одновременно с ростом автомобилизации неуклонно снижается скорость передвижения как личного, так и общественного транспорта. Даже неспециалистам ясно: курс на тотальную автомобилизацию ни к чему хорошему не приведет. Очевидно, что к настоящему моменту город отдохнул от прожектерства, – пора переходить к реализации действительно нужных транспортных проектов.

### ИНТЕРФАКС; 11.10.2016; РЖД ВКЛЮЧИЛИ В СПИСОК ПРИОРИТЕТНЫХ ПРОЕКТОВ СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА САРАТОВСКОГО Ж/Д УЗЛА

ОАО «РЖД» (MOEX: RZHD) включило в список приоритетных проектов строительство западного обхода Саратовского железнодорожного узла, его реализация позволит значительно увеличить объем грузоперевозок на этом участке, сообщает корпоративное издание Приволжской железной дороги (ПривЖД).

Такое решение инвестиционный комитет РЖД принял в июле текущего года, уточняет издание.

«Основная цель данного проекта состоит в том, чтобы обеспечить прогнозируемый к 2020 году объем грузоперевозок через Саратовский узел в размере 113,7 млн тонн. Эта цифра превышает показатель 2015 года почти на 50 млн тонн», – говорится в сообщении.

На разработку основных проектных решений в текущем году уже выделено около 50 млн рублей, общая стоимость строительства составляет порядка 30 млрд рублей.

Издание также сообщает, что РЖД обсуждает источники финансирования строительства в регионе двухпутного железнодорожного моста через Волгу, стоимость которого оценивается в 16 млрд рублей.

Проект уже получил одобрительное заключение экспертов. Продолжительность работ в соответствии с планом составит около семи лет.

Как сообщалось ранее со ссылкой на корпоративное издание РЖД, проектно-изыскательские работы по строительству обхода саратовского железнодорожного планировались на 2018 год.

«Развитие короткого маршрута, объединяющего Урал, Сибирь с портами Азово-Черноморского бассейна, который проходит через приволжскую магистраль, актуально. Протяженность хода Сызрань-Пенза-Лиски-Лихая-Батайск-Новороссийск – 1,745 тыс. км, тогда как маршрут Сызрань – Саратов – имени Максима Горького – Котельниково – Тихорецкая – Краснодар – Новороссийск составляет 1,534 тыс. км», – отмечало издание.

Реконструкция участка Максим Горький – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом краснодарского ж/д узла реализуется с 2007 года, однако в последние годы проект недофинансировался. Между тем, в августе 2015 года проект получил новый импульс: на совещании в Новороссийске президент РФ выделил его в числе приоритетных в период до 2020 года.

Как ожидается, объем движения до 2025 года на участке от Сызрани составит 88 пар грузовых поездов в сутки против нынешних 26,8, от Максима Горького до Котельниково – 102 против 18,9. На участке Верхний Баскунчак – Трубная прогнозируется увеличение с 9,3 до 31 пары. «Поэтому вопрос расширения пропускных способностей направления Сызрань-Котельниково с развитием станций имени Максима Горького и саратовского ж/д узла «уже сегодня стоит на повестке дня», – отмечала корпоративная газета РЖД.

Завершение реконструкции станции имени Максима Горького запланировано на 2025 год.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА АЛЕКСАНДРОВА; ЮЛИЯ КОЦ; 11.10.2016; НЕДОТЯНУЛ...

Ан-26, севший на брюхо, получил сильные повреждения, и, скорее всего, эксплуатироваться больше не будет. Фото: vesti.ruАн-26, севший на брюхо, получил сильные повреждения, и, скорее всего, эксплуатироваться больше не будет. Фото: vesti.ru

Последние дни для нашей авиации оказались не самыми лучшими. В Якутии после аварийной посадки самолета Ан-26, совершавшего рейс Якутск-Белая Гора, началась доследственная проверка. А накануне в Зейском районе Амурской области в момент взлета под порывами ветра перевернулся вертолет Ми-8. К счастью, обе ЧП обошлись без жертв.

На борту самолета Ан-26 находились 27 пассажиров и шесть членов экипажа. Никто из них серьезно не пострадал. Самолет же, наоборот, получил сильные повреждения, и, по предварительным данным, его дальнейшая эксплуатация будет вряд ли возможна.

Известно, что пилотам пришлось приземляться, не долетев до посадочной полосы почти полкилометра, к тому же в условиях нулевой видимости – когда самолет прибыл к месту назначения, погода резко ухудшилась.

Ан-26 в населенный пункт Белая Гора должен был вылететь рано утром, но этот рейс, как и несколько других рейсов, отложили на несколько часов из-за непогоды в принимающем аэропорту. Возможно, именно погодные условия стали причиной жесткой посадки, однако точную причину выяснит следствие.

Пассажирами же перевернувшегося Ми-8 оказались новосибирские геодезисты, заканчивающие свою работу в Зейском районе Приамурья. Они выполняли задание по сбору геодезической аппаратуры. Чуть позже выяснилось, что люди они не робкого десятка и даже с определенным чувством юмора, о чем свидетельствует неожиданное селфи, которое, едва выбравшись из вертолета, пассажиры сделали на фоне рухнувшей машины.

Впрочем, не все так весело в этой истории, по некоторым сведениям, серьезно пострадали летчики вертолета, благодаря действиям которых все остались живы. Как рассказывают очевидцы происшествия, в тот день ничто не предвещало смены погоды, было солнечно и спокойно. Но неожиданно, а это часто бывает в Приамурье, налетел шквальный ветер, пошел снег, и именно в этом момент вертолет начал взлетать. Ветер буквально бросил машину на землю, и, если бы не грамотное действие экипажа, все закончилось бы очень печально.

«– Это наше второе рождение», – говорит пассажир вертолета, геодезист Вилли Новосельцев. – Если бы не пилоты, вряд ли бы мы сейчас разговаривали. Они умудрились «положить» машину так, что никто не пострадал, никого не задели и отлетевшие в разные стороны лопасти! Причиной аварии стал сильный боковой ветер. Он просто подхватил и уронил вертолет на бок. К счастью, командир успел отключить двигатель и обесточить сеть. Кроме того, нам повезло, что вертолет завалило на бок, что он не стукнулся об землю мордой или хвостом... Нам сильно повезло.

Вчера стало известно, что все пассажиры вертолета получат страховые компенсации в размере до двух миллионов рублей в зависимости от полученных травм. Об этом заявил президент Национального союза страховщиков ответственности (НССО) Андрей Юрьев.

### ГАЗЕТА.RU; 11.10.2016; EGYPTAIR ПРОСИТ У РОССИИ РАЗРЕШЕНИЯ ЛЕТАТЬ ИЗ КАИРА В МОСКВУ

Египетская авиакомпания EgyptAir обратилась в **Федеральное агентство воздушного транспорта** (**Росавиаци**я) с просьбой выделить в осенне-зимнем расписании текущего года слоты на выполнение рейсов из Каира в Москву, рассказал «Газете.Ru» источник в одном из профильных ведомств.

Компания просит разрешения летать между двумя столицами три раза в неделю. При этом собеседник отметил, что **Росавиаци**я пока не согласовала программу авиационной безопасности EgyptAir.

Российские авиавласти запретили EgyptAir летать в Россию с 14 ноября прошлого года, объяснив это тем, что компания не предоставила программу авиационной безопасности. Этот запрет был введен практически сразу после отмены в России авиасообщения с Египтом, спустя неделю после авиакатастрофы самолета авиакомпании «Когалымавиа» А321 на Синае.

В начале декабря прошлого года «Газета.Ru» сообщала, что **Росавиаци**я получила от EgyptAir программу авиационной безопасности. Однако тогда в агентстве не стали называть сроки ее рассмотрения, отметив, что «с учетом известных рисков и угроз она самым внимательным образом изучается».

Это не в первый раз, когда египетский авиаперевозчик просит слоты. Сообщалось, что в начале марта текущего года EgyptAir запросила временные слоты на три регулярных рейса в неделю в весенне-летний период в аэропорту Домодедово. Но, судя по тому, что рейсы так и не выполнялись, компания не получила разрешения.

### ИНТЕРФАКС-УКРАИНА; 11.10.2016; РОССИЯ ОЖИДАЕТ ОТ УКРАИНЫ ИНИЦИАТИВЫ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ ПРЯМЫХ ПОЛЕТОВ МЕЖДУ СТРАНАМИ – МАТЕРИАЛЫ ВТО

Ликвидация ограничений на прямые полеты между Россией и Украиной должна быть начата компетентным органом украинской стороны, считают в РФ.

Речь об этом идет в ответах РФ на вопросы Украины в рамках обзора торговой политики Всемирной торговой организации (ВТО).

Так, согласно документу, Украина в своих вопросах отметила, что некоторые ее компании испытывают трудности с проездом по делам в РФ в связи с отсутствием прямых рейсов из Украины. В связи с этим был задан вопрос, рассматривает ли РФ возможность изменения своей политики по услугам воздушного транспорта.

Свою позицию РФ объясняет тем, что инициатива о прекращении авиасообщения была с украинской стороны.

Как сообщалось, президент Петр Порошенко указом от 16 сентября ввел в действие решение СНБО от 2 сентября 2015 года «О применении персональных специальных экономических и других ограничительных мер (санкций)», под которые подпал ряд российских авиакомпаний, в том числе крупнейшая – «Аэрофлот».

Аналогичные санкции введены в отношении госавиакомпаний РФ «224 летный отряд», «ВИМ-Авиа», «Газпром-Авиа», «Донавиа», «Когалымавиа», «Оренбургские авиалинии», «Полет», Red Wings, «Россия», «РусДжет», «РусЛайн», «Сибирь», «Трансаэро», «Уральские авиалинии», «Якутия», «Ямал» и др. 25 сентября Кабинет министров Украины принял решение о запрете полетов в Украину этих российских авиакомпаний.

Государственная авиационная служба Украины сообщила, что выполнила все необходимые процедуры по уведомлению российских авиакомпаний о вводимых против них санкциях со стороны Украины – всем авиакомпаниям РФ, подпавшим под санкции, разосланы соответствующие письма с уведомлениями.

29 сентября стало известно, что **федеральное агентство воздушного транспорта** (**Росавиаци**я) уведомит авиакомпании Украины о введение запрета на использование воздушного пространства РФ с 25 октября.

«Данная мера станет ответной, зеркальной на сообщение Госавиаслужбы Украины, которая 28 сентября в одностороннем порядке, в нарушение существующих норм и положений о воздушном сообщении оповестила ряд российских авиаперевозчиков о том, что с начала зимней навигации, а именно с 25 октября, вводит запрет на выполнение авиаперелетов между Россией и Украиной», – сообщил тогда **Минтранс** РФ.

### ИНТЕРФАКС; 11.10.2016; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ЗИМОЙ ПЛАНИРУЕТ ОТКРЫТЬ РЕЙСЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В ПЕКИН

Авиакомпания «Россия» (группа «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) ) планирует открыть регулярные рейсы в Пекин, следует из материалов сайта госзакупок.

Перевозчик опубликовал закупку услуг по наземному обслуживанию своих самолетов в аэропорту китайского Тяньцзиня. При этом в материалах указано, что Тяньцзинь планируется использовать при изменении маршрута полетов в Пекин, то есть как запасной.

Представитель «России» подтвердил «Интерфаксу», что компания изучает возможность начать полеты из петербургского аэропорта «Пулково» в столицу Китая. «В зимнем расписании 2016 года авиакомпания «Россия» планирует выполнять полеты из аэропорта «Пулково» по 43 маршрутам, рассматривается возможность выполнения рейсов в том числе в Пекин», – отметил собеседник агентства.

### ТАСС; 11.10.2016; S7 AIRLINES ОТКРЫВАЕТ РЕЙСЫ В ТУРИН

S7 Airlines с 24 декабря 2016 года начнет выполнять еженедельные регулярные рейсы Москва – Турин, сообщает пресс-служба компании.

Полеты будут осуществляться на лайнерах Airbus A320.

Согласно сообщению, Турин – четвертый город Италии на карте полетов S7 Airlines. Авиакомпания также выполняет круглогодичные регулярные рейсы в Верону и Неаполь, а в летнем расписании – в Геную.

«В зимнем расписании S7 Airlines расширяет географию полетов в Италию и открывает рейсы в Турин, чтобы нашим пассажирам, любителям активного зимнего отдыха, было удобно добираться до горнолыжных курортов. Из Турина, к примеру, можно быстро доехать до Аосты, Сестриере, Ла Туиля и других популярных альпийских курортов. /…/ в первый день продаж было приобретено более 100 билетов», – цитирует пресс-служба слова коммерческого директора S7 Group Игоря Веретенникова.

S7 Airlines (бренд авиакомпании «Сибирь») является участником глобального авиационного альянса oneworld. Авиакомпания входит в группу компаний S7.

В 2015 году авиакомпании группы перевезли порядка 10,6 млн пассажиров.

### ИНТЕРФАКС; 11.10.2016; РОСАВИАЦИЯ РАСШИРИЛА ОГРАНИЧЕНИЯ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ СМАРТФОНОВ GALAXY NOTE 7

**Росавиаци**я расширила ограничения по использованию авиапассажирами смартфонов Samsung Galaxy Note 7.

Как сообщалось, 2 сентября Samsung Electronic объявил о глобальном отзыве смартфонов этой модели из-за дефектов аккумуляторов, которые могут привести к воспламенению устройств и взрыву во время зарядки. Позднее **Росавиаци**я рекомендовала не перевозить смартфоны этой модели в багаже, выключать и не заряжать их в течение всего полета – при этом ограничение распространялось на устройства, приобретенные до 2 сентября 2016 года за пределами РФ и СНГ.

Во вторник **Росавиаци**я сообщила, что теперь рекомендации распространяется на все смартфоны Galaxy Note 7 вне зависимости от страны и даты приобретения, а также на их использование в аэропортах. Решение связано с тем, что ранее в этот день Samsung обратилась к пользователям смартфонов с просьбой отключить питание и прекратить использование устройств.

 «Рекомендации **Росавиаци**и направлены на обеспечение безопасности полетов и должны доводиться до пассажиров авиакомпаний и посетителей аэропортов всеми доступными способами соответствующими подразделениями организаций воздушного транспорта, – говорится в сообщении ведомства. – Рекомендации действуют до полного устранения разработчиками и производителями Samsung Galaxy Note 7 всех потенциально опасных дефектов указанных смартфонов и последующего официального уведомления пользователей».