**19 ДЕКАБРЯ 2016**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2016.12.17; НА КРЫЛЬЯХ «СТРИЖА»

С Курского вокзала начал ходить новый поезд в Берлин. Этот международный фирменный состав получил имя «Стриж». В Берлин он доставляет пассажиров всего за 20 часов.

Новый поезд существенно повысил комфорт и безопасность пассажиров в пути, считает глава **Минтранса** Максим **Соколов**. Основным его достоинством является то, что он автоматически подстраивается под европейскую колею. Это сокращает путь из Москвы в Берлин почти на пять часов, отметил министр. В пути следования состав делает остановки на станциях Смоленск (Россия), Орша (Белоруссия), Минск (Белоруссия), Брест (Белоруссия), Тересполь (Польша), Варшава (Польша), Познань (Польша), Жепин (Польша), Франкфурт на Одере (Германия). Все страны, через которые проходит поезд, участвовали в сертификации состава, уточнил министр.

Переход на европейскую колею состав будет осуществлять в Белоруссии, уточнил глава РЖД Олег Белозеров. «Стрижу» потребуется около 20 минут для прохождения по специально оборудованному переводному устройству с одной колеи на другую, тогда как в настоящее время смена колесных пар занимает около 2 часов.

Уже сейчас пассажирские международные перевозки по сравнению с прошлым годом выросли более чем на 9 процентов. Сообщение с Германией увеличилось на 35 процентов. Запуск этого поезда создаст дополнительные возможности для пассажиров, считает Белозеров.

Поезд «Стриж» будет курсировать 2 раза в неделю, отправляясь с Курского вокзала Москвы по субботам и воскресеньям в 13 часов 05 минут и прибывая на станцию Берлин Остбанхоф в 07 часов 19 минут на следующее утро. Из Берлина (станция Остбанхоф) поезд будет отправляться по воскресеньям и понедельникам в 18 часов 50 минут и прибывать на Курский вокзал Москвы в 17 часов 25 минут, на следующий день.

20 часов понадобится путешественникам, чтобы доехать из Москвы до Берлина на новом фирменном поезде «Стриж»

В поезде 20 вагонов. Из них пять вагонов с четырехместными купе, четыре вагона – с двухместными, два вагона с местами для сидения первого класса (по 20 мест в каждом вагоне). Они рассчитаны в основном на тех, кто путешествует не из Москвы в Берлин, а, например, из одного европейского города в другой. Жителям ЕС уже полюбились российские поезда, отмечают эксперты. Они надеются, что и этот состав найдет своих поклонников.

В поезде есть еще вагон-бар и вагон-ресторан. Среди дополнительных услуг Wi-Fi-доступ к мультимедийному порталу с возможностью выхода в сеть Интернет. На портале можно смотреть расписание, меню вагона-ресторана и новости для пассажиров. Тем, кто купил билеты в сидячий вагон первого класса, будут выдаваться планшеты для просмотра мультимедийного контента.

### ИНТЕРФАКС; 2016.12.17; ПРОДАЖА АВИАКОМПАНИИ «РОССИЯ» «НЕ ТАК, ЧТОБЫ НАХОДИТСЯ В ПОВЕСТКЕ ДНЯ» – ГЛАВА МИНТРАНСА

Продажа «России», дочерней авиакомпании «Аэрофлота», «не так, чтобы находится в повестке дня», заявил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** журналистам в Москве.

«Никаких ни резолюций, ни директив (правительства по продаже «России» – ИФ) нет. Этот вопрос не так чтобы находится в повестке дня», – сказал М.**Соколов**.

Как сообщалось, в октябре **Минтранс** РФ по поручению вице-премьера Аркадия **Дворкович**а подготовил предложения о продаже авиакомпания «Россия» и направил их в правительство. Подробности этих предложений публично ни разу никем не озвучивались.

В декабре источник в группе «Аэрофлот» сообщал «Интерфаксу», что «никаких совещаний или «круглых столов» на тему продажи «России» до сих пор не проводилось, решений не принималось, директив не поступало». Вместе с тем собеседник агентства отмечал, что в «Аэрофлоте» не поменяли своей позиции на этот счет. «Мы считаем несвоевременной возможную реализацию компании «Россия» и будем эту позицию отстаивать», – говорил источник в группе.

«Россия» работает в среднем сегменте авиаперевозок, создана на базе трех региональных перевозчиков группы «Аэрофлот»: «России», «Донавиа» и «Оренбургских авиалиний». Базируется в Санкт-Петербурге, имеет филиалы в Москве, Ростове-на-Дону и Оренбурге. «Аэрофлот» контролирует 75% минус 1 акцию «России», блокирующий пакет – у администрации Санкт-Петербурга.

### ГАЗЕТА.RU; 2016.12.17; ГЛАВА МИНТРАНСА ПРИЗНАЛСЯ, ЧТО ИНОГДА ПОЛЬЗУЕТСЯ ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ

**Министр транспорта** России Максим **Соколов** в эфире радиостанции «Вести FM» рассказал, что зачастую пользуется услугами общественного транспорта, в частности автобусами и метро.

«Да, конечно (пользуюсь. – «Газета.Ru»). И автобусами иногда, и метро, пригородным железнодорожным сообщением», – заявил министр.

**Соколов** также добавил, что благодаря таким поездам, как «Ласточка» и «Стриж», пользоваться железнодорожным транспортом стало удобнее.

Ранее в Москве была запущена линия поездов «Стриж» по маршруту Москва – Берлин.

### LENTA.RU; 2016.12.16; ПОТЕРИ ЕГИПТА ОТ ПАДЕНИЯ ТУРПОТОКА ОЦЕНИЛИ В 70 МИЛЛИАРДОВ ДОЛЛАРОВ

Потери туристического сектора Египта от террористических атак и прочих проблем с безопасностью за последние шесть лет составили шесть миллиардов долларов. При этом, по оценке представителей отельной индустрии и турбизнеса страны, косвенные убытки от снижения международного турпотока достигают 50-70 миллиардов долларов. Об этом сообщает Ассоциация туроператоров России.

По словам бывшего председателя Федерации палат туризма Арабской Республики Эльхами Эль-Заята, точных данных о потерях нет, но суммарные убытки исчисляются миллиардами египетских фунтов. «Воздействие от террористических актов стало огромным в последнее время по сравнению с предыдущими годами, потому что сегодня их влияние усугубляется еще и политическими вопросами», – отметил он.

Председатель комитета по туризму Ассоциации предпринимателей страны Ахмед Бальбаа уточнил, что теракт на борту российского самолета в ноябре 2015 года разом ликвидировал более 80 процентов въездного туризма, а египетские власти не смогли найти нужного антикризисного ответа и оперативно принять меры для поддержки турсектора.

В середине ноября сообщалось, что возобновление авиасообщения между Россией и Египтом начнется в 2017 году с Каира. Такое же мнение о сроках возвращения прямых рейсов высказывал ранее и **министр транспорта** России Максим **Соколов**.

Прямые рейсы в Египет из России были приостановлены в ноябре 2015 года после теракта на борту самолета Airbus A321, летевшего из Шарм-эль-Шейха в Санкт-Петербург. В этом году Москва и Каир готовились возобновить прямое авиасообщение, но после угона в марте лайнера Александрия – Каир решение вопроса было отложено на неопределенный срок.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2016.12.18; ВЫБИРАЙТЕ МАРШРУТ

Госдума приняла в первом чтении поправки **минтранса**, которые позволят региональным и муниципальным властям вводить плату за проезд по дорогам и за въезд в населенные пункты. «За» проголосовали только «единороссы», которые при этом поставили условие серьезной доработки резонансного документа. Ко второму чтению в нем оставят право принимать такие решения лишь за властями регионов, ведь если отдать это на откуп местным чиновникам, ездить по стране на авто станет слишком дорогим удовольствием. Отметим, что власти Москвы уже заявили о том, что пользоваться щедрым предложением не собираются.

Нашумевший законопроект начал разрабатываться **минтрансом** в 2014 году – с прицелом ввести платный въезд в города уже в 2015 году. Однако реакция СМИ и общественности на информацию об этом оказалась крайне негативной. Но два года спустя инициативу все же реанимировали: **минтранс** после долгой паузы внес свой законопроект в апреле нынешнего года, а профильный думский комитет по транспорту в начале июня одобрил ее к принятию в первом чтении. В Интернете опять поднялась сильная волна: депутатам и чиновникам вменили, в частности, то, что они-то будут наверняка ездить бесплатно...

Отметим, что, несмотря на рекомендацию к принятию, глава транспортного комитета Евгений Москвичев («Единая Россия») тогда заявил: «Мы будем работать над тем, чтобы никаких платных въездов в законопроекте не было». Однако после долгих консультаций с правительством спорная норма в поправках все же осталась.

Почему надо принять законопроект **минтранса**, депутатам постарался объяснить на «пленарке» замминистра Сергей **Аристов**. В первую очередь он обратил внимание народных избранников на то, что в законопроекте «Об организации дорожного движения» речь идет не только о платном въезде в города. Замминистра заметил, что в России до сих пор нет отдельного закона, в котором были бы закреплены общие принципы борьбы с заторами. Каждый субъект Федерации это делает по-своему, а ведь все знают поговорку про семь нянек. В новом законе этот пробел ликвидируется: описываются полномочия по организации дорожного движения, критерии ее эффективности. В результате хаоса на дорогах растет себестоимость автоперевозок, число ДТП, сказал **Аристов**, качество жизни россиян снижается, а экономика теряет деньги.

Объяснив это, представитель **минтранса** представил введение платного въезда в части населенных пунктов как необходимую меру по борьбе с вышеописанным хаосом. Если не ввести такого рода ограничений, многие населенные пункты, целые агломерации просто невозможно будет развивать, сказал он.

Итак, какой механизм предлагают авторы?

Регионы получат право вводить разного рода ограничения для проезда или вовсе его запрещать. Например, городские власти могут запретить проезд в определенные зоны всех машин или имеющих двигатель определенного экологического класса.

При этом запреты на движение смогут действовать в разное время суток. Позволяется вводить и платный въезд в отдельные районы. Прописаны условия – сперва местные власти должны запустить новые автобусные маршруты, организовать достаточное количество парковок и создать инфраструктуру для велотранспорта. Местные жители при этом должны быть предупреждены об этих нововведениях заранее – как минимум за 30 дней.

Представителей парламентской оппозиции не устроил и компромисс в виде изложенных **Аристов**ым условий. Они усмотрели в законопроекте нарушение конституционной нормы о праве граждан на свободное передвижение. Получается: если бедный, то езжай на трамвае.

Депутаты согласились с тем, что резонансный закон «сырой», и пообещали доработать его во втором чтении

В ответ замминистра сослался на другую конституционную норму, позволяющую вводить разного рода ограничения прав и свобод граждан в разного рода благих общественно значимых целях. Ведь граждане, проживающие в исторических частях городов, «задыхаются», сказал **Аристов**.

Депутаты, впрочем, не поверили, что чиновники на местах не воспользуются щедрым предложением. Не поверила и «Единая Россия», которая голосовала за спорную поправку, и транспортный комитет, который рекомендовал документ к одобрению.

В партии большинства признали, что законопроект «сырой». У многих муниципалитетов бюджеты сейчас дефицитные, не отрицал вице-спикер Госдумы от «ЕР»Петр Толстой. А значит, если разрешить взимать плату местным властям, то это приведет к «локальному, местечковому феодализму».

В «ЕР», а также в профильном комитете в результате пришли к выводу, что доверять такие важные решения можно только региональным властям (в случае Москвы, Петербурга и Севастополя – руководству городов). Так что одновременно с одобрением платного въезда Госдума приняла особое постановление, в котором депутаты обязались поправить законопроект ко второму чтению.

Еще одно важное условие от «ЕР» – гражданам должны быть предложены альтернативные – бесплатные – маршруты. Необходимо прописать и протяженность таких маршрутов, сказал Евгений Москвичев. Например, бесплатная дорога не должна быть в три раза длиннее. Все это депутатам еще предстоит продумать. Ведь в нынешней редакции гражданам в качестве альтернативы можно предложить, например, велодорожку, как заметили критики поправок.

И третье условие – вводить платный проезд или запрещать проезд на определенных участках можно будет только в том случае, если утверждена комплексная система развития то-го или иного населенного пункта.

Как технически реализовать плату за въезд? Эксперты уже предложили устанавливать на авто виньетки, которые можно продавать на бензозаправках. Такая виньетка будет иметь чип, дистанционно считывающийся сотрудниками ДПС.

Мнение

Слухи о том, что Москва готова пойти на платный въезд в город, ходят давно. Особенно они активизировались еще в 2014 году, когда такую рекомендацию столичным властям высказали международные эксперты.

Мэр города Сергей Собянин вынужден был внести ясность. В декабре того же 2014-го на Московском урбанистическом форуме он сообщил, что столичное правительство не обсуждало вопрос о платном въезде в Москву:

– Разговоры о том, что правительство Москвы приняло решение о платном въезде, не более чем газетная утка, – заявил он тогда. – Никаких решений по этому вопросу мы не принимали, более того, ни разу всерьез не обсуждали. Считаю, что в нынешней непростой ситуации, когда падают доходы населения, по крайней мере, не так бурно растут, как в предыдущие годы, такие решения принимать чрезвычайно сложно и вредно.

По мнению Собянина, это вопрос можно обсуждать на общественных площадках:

– У нас для этого достаточно экспертных площадок. Но этот вопрос должен очень серьезно и очень внимательно обсуждаться с жителями города. И только после этого возможны какие-либо решения.

С тех пор в Москве многое изменилось. За последние 6 лет построено 500 км новых дорог, создана целая система платных парковок, дошедшая местами уже до МКАД. С помощью тарифов на эти парковки и одновременно внимания города к модернизации общественного транспорта удается сдерживать приток автомобильного транспорта в центр Москвы.

Кстати, платные парковки и гибкое регулирование тарифов на стоянку в центре города значительно разгрузило центр мегаполиса. А сейчас по всей Москве организовано 67 тысяч парковочных мест. Москвичам выдано 168 тысяч резидентных разрешений на бесплатную парковку. Получили около 100 тысяч таких разрешений также многодетные семьи и 139 тысяч – инвалиды.

Комплексная система мер сыграла свою роль: тех диких пробок, какие были в Москве до 2010 года, уже нет. Международные агентства даже отмечают, что скорость движения в столице за последние годы на 10 процентов повысилась. Вспомним 2013-й год: тогда в Москве было меньше зарегистрированных машин, а 9-10-балльные пробки, по «Яндексу», были почти везде и все время. Сейчас, по данным международного рейтинга TomTom да и других экспертов, в Москве скорость выросла, а пробок стало меньше. Расширились и городские возможности автомобилистов. Теперь горожане могут оформлять резидентное разрешение на парковку в районе своего проживания сразу на два или на три года. Это значительно сэкономит время, ведь не придется каждый год заниматься переоформлением.

Позиция же правительства Москвы по отношению к введению платного проезда остается неизменной. Об этом говорил 16 августа этого года на «Деловом завтраке» в «РГ» заммэра по вопросам транспорта Максим Ликсутов. На вопрос, есть ли все-таки такие планы у столичных властей, он ответил:

– Вообще существуют разные способы регулирования трафика: и платный въезд, и ограничения для машин с четными и нечетными номерами, и запрет на постановку на учет автомобиля, если у хозяина нет места для парковки. Но все города, которые ввели подобные ограничительные меры, сначала прошли эволюционный путь от самых основ: пересмотр дорожного движения, внедрение интеллектуальной транспортной системы. Мы сейчас делаем то же самое: организация дорожного движения, создание комфортного пространства для пешеходов, выделенные полосы для наземного транспорта, платная парковка. У нас еще есть резервы, где мы можем, используя уже привычные москвичам способы, улучшать дорожное движение, и пробки становятся меньше. В ближайшие годы мы не собираемся вводить платный въезд ни в границы МКАД, ни на Садовое кольцо, ни в центр города.

Вот и 16 декабря, уже после того, как Госдума приняла на этот счет закон в первом чтении, в департаменте транспорта напомнили: «Как ранее сообщалось, правительство Москвы не рассматривает вопрос введения платного въезда в город или в отдельные его районы». Вот и пресс-секретарь мэра столицы Гульнара Пенькова также подтвердила: «Мы не рассматриваем вопрос платного въезда, наша позиция не меняется».

Мнения

Андрей Косолапов, глава Волгограда:

– Принятый в первом чтении законопроект, безусловно, интересен нам, муниципалам. Прежде всего тем, что дает дополнительные возможности для обновления и модернизации транспортной инфраструктуры. Кроме того, для Волгограда, в силу его протяженности, актуальна проблема ограничения на движение транзитного большегрузного транспорта через центр города. Проезд тяжелых грузовиков вызывает постоянную повышенную нагрузку на городские автомагистрали, которые в связи с этим чаще обычного требуют ремонта. Вместе с тем очевидно, что механизм реализации закона пока не проработан до конца.

Евгений Первышов, мэр Краснодара:

– При создании новых городских магистралей, инвестиционных транспортных проектов, введение системы платного въезда в город можно будет рассмотреть. И в этом плане, например, при строительстве платных участков дорог внутри Краснодара за счет внебюджетных источников, принятый закон имеет большие перспективы.

Валерий Владыкин, глава города Кирова:

– Принятие такого закона вполне целесообразно. Инфраструктура центральной части города сложилась очень давно и не была рассчитана на такое количество транспорта. Сейчас определены границы исторического центра, там не допускается строительство. Но он перегружен транспортом. Чтобы снизить нагрузку на инфраструктуру центральной части города, мы рассматриваем возможность ограничения движения, создания пешеходной зоны. И данный закон дает такую возможность.

Олег Булеков, глава администрации Рязани:

– Пока законопроект принят только в первом чтении, поэтому нюансов мы не знаем. Но уже сейчас можно сказать, что для Рязани в данный момент важнее создать альтернативу въезду в областной центр для транзитного транспорта. Так, у нас построен Северный обход города, но пока нет Южного. Мы над этим работаем совместно с областной и федеральной властью. Что же до легкового транспорта, который едет непосредственно в город, тут надо очень внимательно смотреть детали. К примеру, мы не должны отпугивать туристов. Так что здесь важно избежать поспешности. Поскольку предполагается, что право принятия решения отдадут губернаторам, уверен, что у нас непродуманных действий не будет.

Сергей Златогорский, мэр города Кузнецка, Пензенская область:

– Ранее в регионе вводились ограничения для въезда большегрузов в города, особенно зимой, когда они создавали помехи на дорогах. Очередной платеж для них отразится на ценниках в магазинах. Если платный въезд затронет абсолютно всех автомобилистов, это не очень хорошо. У нас город малого бизнеса. Не уверен, что на нем это положительно отразится. Главное – не убить малый бизнес.

Предлагаемая мера призвана пополнить городские бюджеты. Сегодня у нас самые проблемные – это муниципалитеты. Хотя все хозяйственные обязанности, в том числе содержание дорог, лежат именно на нас. Существует дисбаланс между требованиями и возможностями. Если перераспределить зачисление налогов в бюджеты разных уровней и оставлять большую часть там, где зарегистрированы налоговые агенты, мы справимся и с дорожной ситуацией. Если будет достаточно средств, будут нормальные дороги.

Иналь Гашоков, зампредседателя Думы Черкесска:

– Платный въезд в столицу республики мы вводить не будем, хотя ежедневно в город приезжают 15-20 тысяч автомобилей. Мы не будем применять данную меру по двум причинам. Во-первых, большинство жителей республики живут довольно бедно, и потому они вынуждены из сел и аулов постоянно ездить на заработки в Черкесск. Тут же находятся официальные структуры, учебные заведения, больницы и т.д. Поэтому введение платы за въезд ударит по семейному бюджету жителей. Во-вторых, наш, кавказский менталитет, когда в небольшой республике все друг друга знают, не позволяет требовать денег с друзей и знакомых. А все транспортные проблемы, связанные с пробками, нехваткой парковочных мест и плохими дорогами, я думаю, администрация Черкесска и правительство республики решат собственными силами. Тем более сейчас рассматривается проект строительства вокруг Черкесска перехватывающих парковок, когда люди из сельской местности будут оставлять машины на въезде в город и передвигаться по центру на общественном транспорте.

Как у них

Во ФРАНЦИИ нет-нет да и заговорят о введении оплаты за проезд в центры городов. Но пока безрезультатно. Въезд автомобилей в Париж по-прежнему бесплатный. Во французской столице нет и районов, где за проезд по улицам и площадям надо было бы раскошеливаться, как это происходит в ряде других европейских мегаполисах, таких как Лондон, Дублин, Милан (там тарифы варьируются от 3 до 12 евро). Такая же картина в других французских городах, хотя, справедливости ради, надо отметить, что вопрос о платном проезде, и не только в Париже, время от времени возникает. Правда, противников этого нововведения здесь гораздо больше, чем сторонников. Главный аргумент оппонентов: взимание денег приведет к дискриминации в вопросе доступности автомобилистов в центральные районы города. Мол, только люди со средствами смогут себе это позволить. Да и вообще французы в своей массе крайне отрицательно относятся к ситуациям, когда их заставляют платить за то, что ранее было бесплатным.

Тем не менее ситуация может измениться после того, как в Париже, а затем в Гренобле в декабре из-за невиданного ранее смога дважды вводилось поочередное движение частного транспорта (во французской столице игра в «чет-нечет» на автомобильных номерах затронула даже нынешний уикенд). Сейчас раздаются голоса, которые заявляют, что введение платы за въезд в город или на перемещение в ряде округов смогло бы серьезным образом уменьшить количество машин на парижских улицах, что самым благотворным образом сказалось бы на качестве воздуха в городской черте. Прислушаются ли к ним в столичной мэрии, покажет время.

В ГЕРМАНИИ за въезд в центры городов плата не взимается. Вопрос об этом периодически вставал, однако в окончательное решение все же не воплотился. В Берлине между тем нашли другие способы бороться с загазованностью и загруженностью исторического центра города. Вот уже несколько лет водители могут въехать в центральные районы только с «зеленой виньеткой». Ее можно заказать в инспекции техосмотра. За въезд в центр или даже за проезд по центральным улицам с севера на юг города без «зеленой» маркировки полагается штраф в размере 60 евро.

Хотя окончательно разгрузить центр германской столицы все же не удается, многие принятые администрацией города меры все же оказывают свое воздействие. Например, строительство больших парковок на конечных станциях городских электричек привело к тому, что многие работающие в Берлине жители окрестностей города оставляют там машины. Кроме того, в Берлине с недавних пор стал популярным так называемый «автомобиль в складчину» – форма совместного пользования одной взятой в аренду машиной. Благодаря этому нововведению несколько живущих рядом человек могут за небольшую месячную плату ездить от дома до работы и обратно на одном автомобиле. В некоторых городах ФРГ в последнее время получили распространение маленькие электромобили, которые стоят на важных точках в центре города и могут арендоваться зарегистрированными на специальном портале водителями. Преимущества налицо: машины на электрическом приводе не нуждаются в «зеленой виньетке», не производят шума и занимают мало места.

В ИТАЛИИ при въезде в исторический центр практически любого населенного пункта автомобилисты часто сталкиваются с аббревиатурой ZTL («зона ограниченного движения»). В этот район проезд разрешен, но только для тех, кто имеет на это специальное разрешение. В случае же несанкционированного въезда в ZTL водителю грозит штраф от 80 до 335 евро.

На сегодняшний день из всех итальянских городов взимать плату за въезд решился пока только Милан. «Северной столице» Италии удалось пойти на этот шаг со второй попытки в 2012 году при поддержке экологической общественности. При этом за несколько лет до этого подъезд к центру тоже стал платным для старых машин с двигателем стандарта Евро-3 и ниже. Стоимость въезда для местных жителей – 2 евро, для «чужаков» – 5 евро. Грузовикам въезд запрещен.

### ИНТЕРФАКС; 2016.12.17; МИНТРАНС РФ ОБСУДИТ ВОЗМОЖНОСТЬ ДИФФЕРЕНЦИАЦИИ ТАРИФА «ПЛАТОНА»

**Минтранс** РФ не исключает возможность установления дифференцированного тарифа в системе «Платон», намерен обсудить такую возможность, сообщил журналистам первый заместитель **министра транспорта** РФ Евгений **Дитрих** в субботу в Москве.

«Мы смотрим, что тариф можно дифференцировать, смотрим и опыт других стран где действуют те или иные системы взимания платы – и они, как правило, относятся в зависимости от времени суток, в зависимости от загруженности магистралей, в зависимости от типов транспортных средств. То есть они управляют потоками не запретом, а установлением тех или иных экономических параметров, того или иного уровня платы», – пояснил чиновник.

Вместе с тем, по его словам, это вопрос «даже не завтрашнего дня, вопрос надо очень подробно просматривать, рассчитывать и обсуждать».

Отвечая на вопрос, будет ли **Минтранс** рассматривать такую возможность, он отметил, что министерство намерено это сделать, «но не завтра». «И подумаем сами, каким образом это должно работать, пообсуждаем со всеми и потом будем соответственно предлагать, если получится», – добавил он.

### РИА НОВОСТИ; 2016.12.19; НА СОВЕТЕ ПО МАЛОМУ И СРЕДНЕМУ БИЗНЕСУ 19 ДЕКАБРЯ ОБСУДЯТ ТАРИФЫ «ПЛАТОНА»

**Минтранс** РФ 19 декабря обсудит на координационном совете по малому и среднему бизнесу вопрос о тарифах системы по взиманию платы с грузовиков «Платон» в связи с поручением президента РФ Владимира Путина, сообщил журналистам первый заместитель **министра транспорта** РФ Евгений **Дитрих**.

В начале декабря президент РФ Владимир Путин в ходе заседания совета при президенте РФ по развитию гражданского общества и правам человека отметил, что решение по тарифам «Платона» должно быть взвешенным и сбалансированным, и указал на необходимость учитывать интересы малого бизнеса при повышении тарифов в системе. **Минтранс** РФ пообещал выполнить поручение Путина.

«В понедельник у нас координационный совет по малому и среднему бизнесу. Совет традиционный, мы его проводим по плану-графику. На 19 декабря было запланировано, но раз президент 8 декабря на совете по правам человека и гражданскому обществу нам дал поручение дополнительно посмотреть (по тарифам «Платона» для малого бизнеса), вынесем на совет», – сообщил **Дитрих**.

Система «Платон» введена 15 ноября 2015 года. Деньги идут в дорожный фонд в виде компенсации за разрушение трасс грузовиками массой более 12 тонн. Тариф в настоящее время составляет 1,53 рубля за километр вместо изначально запланированных 3,73 рубля. **Минтранс** РФ предлагает повысить тарифы с февраля 2017 года до 2,61 рубля за километр, с июня того же года – до 3,06 рубля за километр.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2016.12.16; РОСАВТОДОР: СИСТЕМА «ПЛАТОН» ВЫВЕЛА ИЗ ТЕНИ РЯД ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОВ

Система «Платон» сыграла на руку легальным грузоперевозчикам, считают в **Росавтодор**е. За год работы системы сократился объем демпинга и часть перевозчиков вышла из теневого сектора. Если сравнить данные Росстата за этот и прошлый год, то с января по октябрь этого года есть прирост перевозки грузов на 1,8 процента. Он составил 191,8 миллиардов тонно-километров.

«В октябре этого года грузовые автоперевозки были наиболее популярными среди всех способов перемещения грузов – на их долю пришлось 69,4 процента грузооборота», – отметил доктор экономических наук Никита Кричевский.

И дальнейшая легализация автоперевозок еще возможна. Но не большая. Сейчас в системе «Платон» зарегистрировано более 80 процентов грузоперевозчиков. За год, с середины ноября, когда начала работать система, число зарегистрированных в ней грузовиков практически удвоилось – до 775 тысяч.

В большей степени, не охваченные системой остались те грузовики, что стоят на приколе (неисправны) и те, которые освобождены от внесения платы: автобусы, военная техника, машины аварийно-спасательных служб.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2016.12.16; СОБЯНИН: ЗА 6 ЛЕТ В МОСКВЕ ПОСТРОЕНО СВЫШЕ 500 КМ НОВЫХ ДОРОГ

На одном из самых загруженных участков Варшавского шоссе в Москве началось строительство нового участка Южной рокады. Как заявил мэр Сергей Собянин, осмотрев площадку под будущую эстакаду, эта дорога к 2018 году станет центром автомобильного движения на юге мегаполиса.

Наряду с Северо-Западной и Северо-Восточной хордами Южная рокада вошла в число важнейших дорожных строек на несколько ближайших лет. Трасса пройдет от развязки МКАД с Рублево-Успенским шоссе до Варшавки, далее до выхода на кольцевую магистраль со стороны Пролетарского проспекта. Это позволит связать прямой скоростной дорогой целый ряд районов от Рублево до Капотни в четырех округах. Первый шаг к созданию рокады строители сделали еще в 2013-м году, когда был реконструирован протяженный участок автострады Рублевское шоссе – Балаклавский проспект. А тот участок, на который в пятницу прибыл с инспекцией мэр, строят с 2015 года. Почти полностью готов прямой ход рокады от Варшавки до Пролетарского проспекта. Сейчас, как убедился градоначальник, возводится эстакада над Варшавским шоссе в районе пересечения с Балаклавским проспектом. Отсюда пойдет шестиполосная магистраль – по три ряда движения в каждую сторону. Этот сегмент рокады позволит буквально пролететь над югом Москвы вдали от жилых кварталов, по территории промзон.

– Мы планируем открыть этот новый участок Южной рокады в 2018 году, – сказал Собянин. – Рассчитываем, что трасса значительно ускорит движение по всему югу Москвы.

Кроме рокады в 2017-2019 будут строятся еще несколько важнейших магистралей. Это и новые отрезки хордовых трасс, и ряд стратегических дорог в новой Москве. Кроме того, глобальная реконструкция ожидает аварийно опасные участки МКАД. Это позволит столице развиваться в соответствии с задачами, которые президент Владимир Путин определил в недавнем Послании Федеральному Собранию. «За последние годы, включая уходящий, было построено около 500 км дорог, 160 искусственных сооружений, примерно столько же внеуличных переходов, – сказал градоначальник. – Никогда раньше столица не знала таких масштабов дорожного строительства. Транспортная сеть мегаполиса обновилась на 10 процентов».

И в предстоящие годы дорожное строительство окажется приоритетом работы московских властей. Как заявил Собянин, в 2017-2019 годах карты Москвы пополнят 370 км новых трасс.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2016.12.19; ОАО РЖД РАЗГОНЯЕТ ТОННЫ

ОАО РЖД работает над концепцией грузового высокоскоростного поезда, способного перевозить до 600 тонн со скоростью до 300 км/ч. Предполагается, что такие поезда будут эксплуатироваться на высокоскоростных магистралях (ВСМ). Опыт совмещения пассажирского и грузового высокоскоростного движения есть в Германии. Эксперты считают, что проект в России может быть успешным только если ВСМ от Москвы дотянуть до Китая.

О том, что ОАО РЖД разрабатывает концепцию грузового высокоскоростного поезда (до 300 км/ч), сообщил в пятницу «Прайм» со ссылкой на первого вице-президента монополии Александра Мишарина. В ОАО РЖД пояснили «Ъ», что монополия ведет разработку концепции такого поезда, позволяющего перевозить 300-600 тонн.

Первая ВСМ Москва–Казань длиной 770 км и стоимостью 1,2 трлн руб. должна появиться в России в 2022-2023 годах. В будущем участок может стать частью ВСМ Москва–Пекин и проекта «Шелковый путь», который свяжет Китай с Европой и Ближним Востоком. По актуализированным расчетам ОАО РЖД, пассажиропоток в 2020 году должен был составить 4,7 млн человек, в 2030 году – 15,9 млн, в 2050-м – 23,9 млн. Именно пассажиропоток считался экспертами главным риском, вопросы к ВСМ были и в Белом доме, и в ноябре проект был отправлен на доработку (см. «Ъ» от 10 ноября). Начало строительства ВСМ сейчас запланировано на 2017 год, проект будет идти в форме концессии в два этапа: Москва–Нижний Новгород и Нижний Новгород–Казань.

В ОАО РЖД «Ъ» сообщили, что движение по ВСМ высокоскоростных грузовых поездов будет способствовать росту доходов от эксплуатации магистралей. По словам источника «Ъ» в компании, концепция такого поезда позволит производителям разработать опытный образец новой техники. Пока ускорение движения поездов, наоборот, вытесняло грузопотоки с направления: так, для запуска «Сапсанов» ОАО РЖД пришлось перевести грузовое движение между Москвой и Петербургом на обходные пути с увеличением расстояния с 660 до 1100 км.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что возможность перевозок и пассажиров, и грузов по ВСМ есть, в частности, в Германии на линиях Ганновер–Вюрцбург, Мангейм–Штутгарт и Нюрнберг–Ингольштадт смешанное пассажирское и грузовое круглосуточное движение. Днем проходят пассажирские перевозки с использованием поездов ICE (до 280 км/ч) и IC (до 200 км/ч), а ночью – грузоперевозки со скоростью около 100 км/ч. По словам эксперта, это повышает экономическую эффективность, иначе ночью инфраструктура бы не использовалась. Кроме того, на маршруте Берлин–Обисфельде, где нет сложных участков, иногда совмещают пассажирское и грузовое движение даже днем, добавляет он. Но потенциал использования ВСМ для грузового движения станет значительным, только если она будет начинаться в Китае, уверен господин Бурмистров. По скорости проекту грузового движения по ВСМ (если движение будет идти только ночью) на направлении в Москву будет непросто конкурировать с ускоренными контейнерными поездами (в рамках проекта «Транссиб за семь суток» скорость достигает 1050 км в сутки), а из Москвы в Нижний Новгород и Казань – с автоперевозками, заключает господин Бурмистров.

### ТАСС; 2016.12.17; МИНТРАНС ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОПРОС СОЗДАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПЕРЕХОДА МЕЖДУ РФ И ЯПОНИЕЙ

Вопрос создания транспортного перехода между Россией и Японией находится в проработке, заявил журналистам зам**министра транспорта** РФ Алексей **Цыденов**.

«По Сахалину есть два варианта – тоннель и мост, по соединению Сахалина с Японией варианты пока находятся в оценке, – сказал он. – Пока нет технических решений».

По оценкам генерального директора Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павла Иванкина, сухопутный переход между РФ и Японией может обойтись в 1 трлн руб. «Объем инвестиций на два транспортных перехода, я думаю, составит около 1 трлн рублей с учетом модернизации инфраструктуры острова Сахалин и обустройства подходов на Дальнем Востоке», – сказал ТАСС Иванкин. «Скорее всего, для реализации данного проекта будут использованы мостовые транспортные переходы, которые будут включать в себя и автомобильное, и железнодорожное сообщение. Строительство тоннелей приведет к серьезному удорожанию проекта», – добавил Иванкин.

По его мнению, строительство может начаться одновременно между материком и Сахалином и Хоккайдо и Сахалином, и с учетом проектно-изыскательских работ проект займет от трех до пяти лет. Эксперт также отметил высокий потенциал маршрута с точки зрения пассажирского сообщения, а вот перспективы грузового сообщения, считает Иванкин, требуют детальной оценки.

Стоимость первого этапа проекта создания прямого железнодорожного сообщения с Японией, предусматривающего возведение постоянного перехода с материка на Сахалин, оценивается примерно в 400 млрд рублей, сообщил ТАСС вице-президент «Российских железных дорог» (РЖД) Вячеслав Павловский на открывшемся в пятницу российско-японском бизнес-форуме в Токио. Что касается второго этапа, в рамках которого могут быть связаны Сахалин и Хоккайдо, Павловский отметил, что «предстоит выполнить комплексную и сложную работу по актуализации технико-экономического обоснования». По его словам, синергический эффект от строительства постоянного перехода между Сахалином и Хоккайдо будет значительным.

«Вопрос требует серьезной технической проработки, но на первый взгляд, более предпочтительным выглядит вариант тоннеля, потому что там очень сложная ветровая и штормовая обстановка. Мост построить можно дешевле, но с точки зрения ограничений в эксплуатации тоннель предпочтительнее», – рассказал ТАСС директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин. Он также уверен, что современный уровень развития строительных технологий позволяет построить между РФ и Японией как мост, так и тоннель.

### ИНТЕРФАКС; 2016.12.17; «ТОЧЕЧНАЯ ИНДЕКСАЦИЯ» Ж/Д ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ ПОКА НЕ ПРИНЯТА – ИСТОЧНИК

«Точечная индексация» железнодорожных тарифов на перевозки контейнеров пока не принята.

«Они (Федеральная антимонопольная служба – ИФ) считают, что 4% – это имеется в виду общее 4%, а не «плюсом», – сказал источник агентства, знакомый с обсуждением этого вопроса на правлении (он рассматривался на заседании правления ведомства в пятницу). По его словам, профильные ведомства ведут обсуждения по этому вопросу.

В протоколе совещания у премьер-министра РФ Дмитрия Медведева, прошедшего 2 декабря (копия документа имеется у «Интерфакса») говорится следующее: «С учетом пункта 4 протокола обеспечить до 20 декабря внесение изменений в нормативные акты, направленных на индексацию тарифов на перевозки грузов в контейнерах на 4%». При этом в пункте 4 предлагалось «поддержать предложение **Минтранса** об установлении с 1 января 2017 г. индексации тарифов на перевозки грузов и оказании услуг инфраструктуры на 4%, а также о внесении до 1 января 2017 г. точечных изменений в прейскурант».

Менеджмент крупнейшего оператора на рынке контейнерных ж/д перевозок – ПАО «Трансконтейнер» – заявил, что допускает рост чистой прибыли компании в 2017 г. на 15% и более по МСФО (с 3,1-3,2 млрд руб. в 2016 г.) с учетом ранее обсуждавшейся индексации тарифов в пределах инфляции в 4-4,5%. Это предполагало рост рынка как минимум еще на 5-6%. Но обсуждаемые сейчас тарифные решения могут ограничить рост контейнерных перевозок и снизить доходы компании. «Правительство хочет увеличить тарифы РЖД для операторов контейнерных грузов (в пределах – ИФ) 10%, что на 4% выше, чем для других железнодорожных операторов», – говорится в обзоре «Атона».

Речь идет об уже утвержденных Федеральной антимонопольной службой РФ базовой индексации грузовых ж/д тарифов на 4% и 2%-ной надбавке на 2017 г. (доходы ОАО «Российские железные дороги» от которой пойдут на капитальный ремонт сети), а также предложении монополии дополнительно поднять ставки на контейнерные перевозки еще на 4% (через поправки в тарифный прейскурант).

### РИА НОВОСТИ (КРЫМ). 2016.12.16; УСТИНОВ: КРУИЗНОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ СОЧИ И КРЫМОМ ДОЛЖНО БЫТЬ НАЛАЖЕНО В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ

Регулярное морское круизное сообщение между Краснодарским краем и Крымским полуостровом должно быть открыто к курортному сезону 2017 года. Об этом заявил представитель президента РФ в Южном федеральном округе Владимир Устинов в ходе приема жителей округа в режиме конференцсвязи, сообщает пресс-служба главы Республики Крым. В мероприятии приняли участие высшие должностные лица всех субъектов Российской Федерации, расположенных в пределах ЮФО, в том числе глава Республики Крым Сергей Аксенов.

«Знаю, что сегодня ведется проработка данного вопроса Единой транспортной дирекцией. Прошу **Минтранс**, глав Крыма и Краснодарского края взять этот вопрос на особый контроль с тем, чтобы данный проект был реализован уже в следующем курортном сезоне», – сказал полпред Также в ходе приема граждан были рассмотрены проблемные для жителей того или иного субъекта РФ вопросы. «Так, из Крыма был задан вопрос от жителя села Прудовое Симферопольского района, который обратился с просьбой ремонта автомобильной дороги, идущей от дороги общего пользования регионального значения Симферополь – Николаевка, которая проходит через село Кольчугино и далее через все село Прудовое. В свою очередь Сергей Аксенов пообещал принять меры по обеспечению ремонта данной автодороги до конца следующего года», – уточнили в пресс-службе.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2016.12.18; ДЕБОШИРАМ СВЯЖУТ КРЫЛЬЯ

В России хотят ввести сухой закон в салонах самолетов, в том числе запретить подавать спиртное в бизнес-классе, а также не пускать на борт тех пассажиров, кто успел «принять на грудь» еще в аэропорту. Такие предложения опубликовали на сайте **Росавиаци**и по итогам «круглого стола» о проблемах, которые создают в полете недисциплинированные пассажиры.

Основной процент воздушных хулиганов приходится на чартерные «курортные», длительные рейсы, либо на те, что задержали более чем на пять часов. Значительная часть нарушителей (свыше 35 процентов) сейчас не несут какой-либо ответственности за совершенные ими противоправные действия.

Для исправления ситуации эксперты предлагают дать полномочия капитанам экипажей составлять на буянов протокол об административных правонарушениях, не дожидаясь посадки. Салоны самолетов считают нужным оборудовать видеокамерами, и в случае несогласия пассажира с оценкой его поведения предъявить ему видеодоказательства.

Дебошир будет отвечать за свои действия как за грубые нарушения общественной безопасности, то есть за хулиганство. В качестве срока давности привлечения к ответственности предлагают установить один год.

Дебоширов будут «ставить на учет» в авиакомпаниях, дав перевозчикам возможность вести «черные списки» пассажиров, а также в правоохранительных органах. И те, и другие смогут обмениваться персональными данными нарушителей спокойствия. Кроме того, эксперты предложили дать право не продавать билеты попавшим в «черный список» дебоширам. Кроме того, предлагается обязать дебошира возмещать каждому пассажиру, который летит с ним, моральный вред в размере стоимости авиабилета.

Еще один важный момент касается статусных путешественников. В законодательстве могут предусмотреть механизм, по которому правонарушения, совершенные на борту воздушного судна лицами, состоящими на государственной службе, работающими в государственных организациях, а также занимающими выборные должности в органах государственной власти, являются самостоятельным основанием для прекращения служебного или трудового договора либо прекращения статуса депутата.

Пока это не окончательные решения, и в **Росавиаци**и принимают замечания по высказанным экспертами предложениям.

### ИНТЕРФАКС; 2016.12.16; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ВВОДИТ СЕРВИС САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ РЕГИСТРАЦИИ БАГАЖА

Московский аэропорт «Шереметьево» ввел в тестовую эксплуатацию две стойки самостоятельной регистрации багажа в терминале «D», сообщила компания-оператор аэропорта.

Сервис доступен для пассажиров внутренних воздушных линий базовой авиакомпании аэропорта – «Аэрофлот» (MOEX: AFLT).

«Теперь пассажирам, прошедшим регистрацию на рейс и имеющим на мобильном устройстве или в распечатанном виде электронный посадочный талон, можно самостоятельно отправить его в багажную систему. Для этого пассажир следует пошаговой инструкции, отображающейся на экране, получает посадочный талон, взвешивает багаж, принтер выдает бирку, которая наклеивается на багаж. Далее пассажир ставит багаж на багажную ленту», – говорится в сообщении «Шереметьево».

При этом для одного пассажира возможна регистрация одного места багажа. Вес багажа не должен превышать 23 кг, габариты – 158 см по сумме трех измерений, отмечается в сообщении.

### ИНТЕРФАКС-ЮГ;2016.12.18; АВИАРЕЙС «ПОБЕДЫ» МОСКВА-НАЛЬЧИК ОТМЕНЕН В ПОНЕДЕЛЬНИК ИЗ-ЗА ПЕРЕБОЕВ В ПОСТАВКАХ ТОПЛИВА

Неисполнение обязательств поставщиком авиатоплива в Нальчике стало причиной отмены рейса авиакомпании «Победа» по маршруту Москва-Нальчик-Москва в понедельник, сообщили агентству «Интерфакс-Юг» в международном аэропорте «Нальчик» в воскресенье.

«19 декабря рейс Нальчик-Москва авиакомпании «Победа» отменен в связи с временными перебоями в поставках авиатоплива», – сказала руководитель пресс-центра Международного аэропорта Нальчик Карина Орквасова.

Она также уточнила, что остальные рейсы выполняются по расписанию и без сбоев.

### РБК; 2016.12.16; В НЕБО – ПОСЛЕ РЕГИСТРАЦИИ

Обязательный учет беспилотников, включая детские игрушки и авиамодели, не повысит безопасность и лишь усложнит жизнь обычных пользователей. Такое заключение на предложение **Минтранса** дала отраслевая ассоциация ЭРБАС

Предложение **Минтранса** по учету беспилотных воздушных судов «недоработанное и невыполнимое», заявил на пресс-конференции в пятницу, 16 декабря, гендиректор Ассоциации эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиационных систем (ЭРБАС) Глеб Бабинцев. В ассоциацию входит порядка 40 компаний, в том числе АО «Кронштадт» и ООО «Геоскан».

Проект **Минтранса**, размещенный на портале regulation.gov.ru 9 декабря, описывает порядок учета гражданских беспилотных воздушных судов, ввезенных в Россию или произведенных здесь. Предлагается, что ФГУП «Защитаинфотранс» будет создавать и вести государственную базу беспилотников, внесение данных в нее будет платным (сумму позже установит **Минтранс**). Для постановки на учет изготовленного или ввезенного беспилотного воздушного судна собственник или его законный представитель должны будут подать заявление.

По оценке Бабинцева, процедура регистрации для покупателей беспилотников (в том числе детских игрушек или авиамоделей) будет сложной. «По сути, покупателю по новым правилам нужно будет предоставлять пакет документов и как минимум полчаса (согласно проекту Митранса, решение о постановке беспилотника на учет должно приниматься в течение 30 минут с момента получения данных в госбазе. – РБК) ждать на кассе магазина ответ от базы данных», – отметил Бабинцев. Он считает, что работники магазина не смогут проверять подлинность предоставляемых документов, что снизит их юридическую силу. Кроме того, по закону нельзя будет передавать дроны в пользование другим лицам. Из-за этого, например, передача авиационных моделей экипажу для участия в соревнованиях станет незаконной. «Все это подводится под якобы обеспечение безопасности, но в реальности увеличит сложности для граждан, а безопасности не прибавит. Те, кому нужно использовать беспилотники в противоправных целях, без труда смогут это сделать», – отметил Бабинцев.

Ранее, 30 марта этого года, вступили в силу поправки в Воздушный кодекс, которые вводили обязательную регистрацию в **Росавиаци**и всех дронов массой более 250 г. Однако уже в июле они были отменены. Требование об обязательной регистрации сохранилось лишь для аппаратов тяжелее 30 кг.

Кому нельзя доверить беспилотник

Согласно проекту министерства, заявителю будет отказано в регистрации беспилотника, если он состоит на учете в наркологическом или психиатрическом диспансере, имеет судимость по статьям «хулиганство» или «терроризм», имеет ранее допущенное нарушение правил использования воздушного пространства, и по другим причинам.

Среди недостатков проекта Бабинцев назвал также назначение компании «Защитаинфотранс» единственным исполнителем по разработке и ведению базы. Это положение нарушает закон «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», по которому единственного исполнителя может определить только президент. Также оно противоречит плану реализации «дорожной карты» «Аэронет», где оговаривается, что такая функция должна передаваться отраслевым организациям. В ближайшее время ассоциация направит свои замечания в **Минтранс**, сообщил ее представитель.

Пресс-секретарь **Минтранса** Тимур Хикматов не ответил на вопрос РБК.

Согласно аннотации к «дорожной карте», под аэронетом понимается «рынок информационных, логистических и иных услуг, предоставляемых флотом беспилотных аппаратов, постоянно находящихся в воздухе и на низких космических орбитах». В документе, подготовленном рабочей группой при Агентстве стратегических инициатив, отмечалось, что к 2035 году над территорией России постоянно могут находиться в воздухе не менее 100 тыс. беспилотных воздушных судов, объединенных в единую систему предоставления работ и услуг. Объем мирового рынка беспилотных воздушных судов, комплексных решений и услуг к этому времени составит более $200 млрд в текущих ценах, из которых $35–40 млрд могут приходиться на Россию. Авторы проекта считают наиболее перспективным использование беспилотников в четырех отраслях: дистанционное зондирование Земли, включая картографирование и обследование объектов инфраструктуры; применение в сельском хозяйстве; перевозки – возможность быстрой адресной индивидуальной доставки товаров и грузов непосредственно потребителю; поиск и службы спасения. По оценке PwC, в 2015 году стоимость бизнес-услуг и рабочей силы, на смену которым могут прийти беспилотники, составила $127 млрд.

### ТАСС; СЕРГЕЙ МИНГАЗОВ; 2016.12.16; КОНСОРЦИУМ ЯПОНСКИХ ИНВЕСТОРОВ ВОЙДЕТ В ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА АЭРОВОКЗАЛА В ХАБАРОВСКЕ

Консорциум японских инвесторов войдет в проект по строительству пассажирского терминала Хабаровского аэропорта «Новый». Об этом сообщил ТАСС глава совета директоров ОАО «Хабаровский аэропорт» Константин Басюк по итогам подписания в Токио меморандума об участии японских инвесторов в проекте.

«Для нас подписание меморандума с японскими инвесторами – это ключевое на сегодняшнем этапе решение, которому предшествовала большая подготовка. Более двух лет мы с партнерами вели переговоры, искали и находили точки соприкосновения, обсуждая возможности совместной реализации масштабного инфраструктурного проекта с учетом различий в законодательстве и стандартах ведения бизнеса России и Японии», – сказал он.

Согласно меморандуму, японские компании Sojitz Corp., JOIN и JATCO подтвердили свои намерения реализовать проект по развитию комплекса аэропорта Хабаровск («Новый») в рамках совместного предприятия с ОАО «Хабаровский аэропорт».

Совместное предприятие будет создано на базе ОАО «Международный аэропорт Хабаровск», являющегося резидентом территории опережающего социально-экономического развития (ТОР) «Хабаровск». «51% акций будет принадлежать ОАО «Хабаровский аэропорт», 49% – консорциуму японских инвесторов», – пояснил Басюк.

На первом этапе стороны построят новый пассажирский терминал внутренних линий, а затем будут совместно осуществлять операционное управление, как новым терминалом внутренних линий, так и существующим международным терминалом. В дальнейшем будет рассмотрена возможность строительства нового терминала международных авиалиний. В настоящее время проводятся консультации по согласованию всех условий будущего сотрудничества и подготовка документов.

Начало строительства нового пассажирского терминала внутренних линий аэропорта Хабаровск запланировано на 2017 год, проект сейчас проходит госэкспертизу. Стоимость первого этапа – 2,5 млрд рублей, общая стоимость – 6,5 млрд.

ОАО «Хабаровский аэропорт» – главный оператор по наземной деятельности в международном аэропорту Хабаровск (Новый). Международный аэропорт Хабаровск (Новый) – крупнейший аэропорт Дальневосточного федерального округа РФ, занимающий первое место в регионе по количеству перевозимых пассажиров и грузов в регионе – ежегодно обслуживающий около 2 млн пассажиров и 30 тыс. тонн грузов.

Консорциум японских инвесторов

Sojitz Corporation – японская компания, занимающаяся структурированием, сопровождением, координацией и привлечением финансирования для проектов по всему миру в различных отраслях: автопромышленности, энергетике, в сфере полезных ресурсов, химической промышленности, аграрном секторе и др. В состав корпорации Sojitz входят более 440 дочерних и аффилированных предприятий, которые работают в более чем 50 странах и регионах мира.

JATCO Ltd. – главный оператор терминальной инфраструктуры одного из крупнейших аэропортов мира – аэропорта Ханеда (международный аэропорт Токио, Япония), который занимает второе место по пассажиропотоку в Азии и четвертое место в мире (ежегодно аэропортом Ханеда обслуживается около 70 миллионов пассажиров).

Japan Overseas Infrastructure Investment Corporation for Transport & Urban development (JOIN) – государственный фонд, созданный в октябре 2014 года Министерством земли, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии. Ключевая задача фонда – поддержка японский компаний, участвующих в реализации инфраструктурных проектов в сфере транспорта и урбанистки в рамках государственно-частного партнерства.

### ТАСС; ЭЛЬВИРА БАЛГАНОВА; 2016.12.16; НАГОВИЦЫН ПРЕДЛОЖИЛ ПРИЗНАТЬ УЛАН-УДЭ ТРУДНОДОСТУПНЫМ ПУНКТОМ ДЛЯ СУБСИДИРОВАНИЯ ПЕРЕЛЕТОВ

Глава Бурятии Вячеслав Наговицын предложил распространить опыт Читы (Забайкальский край) на Улан-Удэ и признать столицу республики труднодоступным населенным пунктом для того, чтобы удешевить авиаперелеты в регион. Об этом он сообщил в Новосибирске в ходе заседания Совета при полномочном представителе президента РФ в Сибирском федеральном округе (СФО).

«Мы хотели бы, чтобы был рассмотрен вопрос о включении Улан-Удэ в перечень труднодоступных населенных пунктов. Так, как это сделано с городом Чита, который входит в перечень субсидирования маршрутов», – сказал он.

Предложение глава республики мотивировал высокой стоимостью авиаперелетов из Москвы до Улан-Удэ. «Зимой билет стоит 13 тыс. рублей. Летом, в самый пиковый сезон, кода нам надо привлекать туристов, цена доходит до 70 тыс. рублей в экономклассе, – отметил он. – То есть в тот момент, когда необходимо завезти туристов и за счет массовости получить прибыль, у нас появляется экономический заслон».

Также глава Бурятии считает необходимым связать улан– удэнский аэропорт с основными хабами страны. «Например, турист мог бы прилетать в Томск, а потом к нам или в Иркутск единым маршрутом. Стоимость билета должна быть приемлемой при этом», – сказал Наговицын.

Он добавил, что для соединения Улан-Удэ с хабами есть смысл обратиться в **Минтранс** РФ с предложением увеличить протяженность маршрутов, подлежащих субсидированию с 1,2 тыс. км до 6 тыс. км. При этом рассчитывать размер субсидии нужно, считает глава Бурятии, исходя из фактической протяженности маршрута. В качестве примера он привел трафики «Улан-Удэ – Санкт-Петербург» и «Санкт-Петербург – Минводы». «Протяженность кратно отличается, а субсидия одна и та же», – отметил Наговицын.

### ИНТЕРФАКС; 2016.12.19; САМОЛЕТ ИЛ-18 РАЗБИЛСЯ В ЯКУТИИ, ЖЕРТВАМИ СТАЛИ ОКОЛО 30 ЧЕЛОВЕК – ИСТОЧНИК

Самолет Ил-18, по предварительным данным, принадлежащий одной из с.иловых структур, разбился под Тикси (Якутия), сообщил «Интерфаксу» источник в экстренных службах..

«Самолет выполнял рейс из Канска в Тикси и разбился, не долетев несколько километров до пункта назначения», – сказал источник.

По его данным, на борту находилось 32 человека. «Пятеро выжили, 27 предварительно погибли», – сказал источник.

Ранее в Единой дежурной диспетчерской службе Булунского района Якутии агентству «Интерфакс – Дальний Восток» сообщили, что самолет Ил-18 министерства обороны России попал в авиакатастрофу. «Информации о погибших и потерпевших нет. На место вылетели три военных вертолет», – сообщила диспетчер.

Авиакатастрофа произошла в 35 км от п. Тикси.

Технические неполадки и сложные метеоусловия рассматриваются в качестве основных версий крушения Ил-18 под Тикси, сообщил «Интерфаксу» источник в экстренных службах.

«Предварительно могли иметь место технические неисправности при сложных метеоусловиях, которые в свою очередь могли спровоцировать обледенение воздушного судна», – сказал источник.

### РИА НОВОСТИ; 2016.12.16; КИЕВ НАМЕРЕН ПРОДОЛЖАТЬ РАКЕТНЫЕ УЧЕНИЯ, НЕСМОТРЯ НА ПОЗИЦИЮ РОССИИ

Украина намерена продолжать проводить ракетные учения, несмотря на позицию России по этому вопросу, заявил секретарь Совета нацбезопасности и обороны (СНБО) Украины Александр Турчинов в интервью украинскому изданию «ЛІГА.net».

Ракетные стрельбы 1-2 декабря проходили в рамках учений на юге Украины. Военные провели испытания управляемых зенитных ракет средней дальности С-300. Украинские военные заявляли, что ближайшая точка подхода к воздушному пространству Крыма в ходе учений со стрельбами составляла не менее 30 километров. Изначально Украина сообщила, что зона ракетных учений затронет территориальные воды РФ у крымских границ, однако после протеста российской стороны сдвинула их в нейтральные воды. **Росавиаци**я заявляла, что Украина не согласовала свои действия с авиационными властями РФ и потребовала от Киева незамедлительной отмены выпущенных уведомлений.

 «Мы успешно провели учения. И так же успешно их продолжим. Россияне привели в полную боевую готовность свою авиацию, ПВО. Поэтому мы еще и детально изучили их схемы работы в этом режиме», – сказал Турчинов.

По его словам, для Киева было принципиально не только провести учения, но и продемонстрировать, что власть не собирается отступать из-за «лишенных всяких оснований российских ультиматумов».

По его словам, если бы Москва начала сбивать украинские ракеты, то военные защищали бы страну.

«Были проработаны несколько сценариев действий», – добавил он.