**26 ОКТЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ПРАЙМ; 2017.10.25; СОКОЛОВ ЗАЯВИЛ ОБ ИНТЕРЕСЕ КОМПАНИЙ РФ К СЭЗ НА ГРАНИЦЕ С ИРАНОМ – КАБМИН АРМЕНИИ

Российские компании уже проявляют интерес к создаваемой на армяно-иранской границе свободной экономической зоне (СЭЗ), заявил **министр транспорта РФ**, сопредседатель армяно-российской межправкомиссии Максим **Соколов** на встрече в Ереване с премьером Армении Кареном Карапетяном, сообщает пресс-служба армянского правительства.

Свободная экономическая зона с Ираном, которую планируется открыть в ноябре, будет располагаться в армянском городе Мегри Сюникской области. Первоначальный объем инвестиций планируется на уровне 28 миллионов долларов. Во вторник премьер-министр РФ Дмитрий Медведев заявил, что Россия готова принять участие в развитии этой СЭЗ.

«На встрече были затронуты вопросы, связанные с привлечением российского бизнеса в открывающуюся на границе с Ираном свободную экономическую зону. **Соколов** отметил, что ряд компаний из РФ уже проявили интерес к этому проекту», – говорится в сообщении.

В нем также отмечается, что Карапетян и **Соколов** коснулись вопросов создания армяно-российского инвестиционного фонда, поставок в Армению сельхозтехники и договорились организовать очередное, 18-е заседание армяно-российской межправкомиссии в максимально сжатые сроки.

### NEWS.AM; 2017.10.25; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ: ГОТОВИМСЯ УСИЛИТЬ ИНТЕГРАЦИЮ С АРМЕНИЕЙ В ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ

Новое соглашение с Арменией должно углубить интеграцию в грузоперевозках двух стран. Об этом заявил корреспонденту Новости Армении – NEWS.am **министр транспорта** России Максим **Соколов**, в ходе заседания Евразийского межправительственного совета в Ереване.

Накануне Соглашение о международном автомобильном сообщении подписали в Ереване Максим **Соколов** и его армянский коллега Ваан Мартиросян, в ходе встречи премьер-министров двух стран, Карен Карапетяна и Дмитрия Медведева.

Грузоперевозки между двумя странами уже проводятся без необходимости каких-либо разрешений. Но речь идёт лишь о перевозках в страну назначения и обратно.

А теперь закладываются правовые определения и для каботажных перевозок (машин из одной страны между пунктами другой, например – армянскими грузовиками из Москвы в Воронеж).

«В рамках евразийской интеграции мы к 2025 году планируем выйти на абсолютно свободный внутренний рынок автоперевозок, в том числе каботажных. А армяно-российское соглашение создало для него некоторые правовые основы на двустороннем уровне», – заявил **Соколов**.

Может быть, Армения и Россия откроют друг другу каботаж ещё до 2025 г. «Как договоримся», – добавил **Соколов**.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.25; РФ И АРМЕНИЯ ПРОДОЛЖАЮТ ПЕРЕГОВОРЫ О СОЗДАНИИ АВИАКОМПАНИИ НА БАЗЕ SSJ100

РФ и Армения продолжают переговоры о создании армянского авиаперевозчика на базе российских самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ100), говорится в сообщении **Минтранса** России.

Отмечается, что 24 октября в Ереване **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** принял участие в мероприятиях в рамках визита в Армению председателя правительства Дмитрия Медведева.

«Министр… проинформировал, что по линии Минпромторга России ведется работа по проекту создания в Армении национального авиаперевозчика на базе российских самолетов Sukhoi Superjet 100», – говорится в сообщении.

Ранее глава Минпромторга Денис Мантуров говорил, что Россия может в течение пяти лет поставить Армении не более 10 самолетов Sukhoi SuperJet 100, первые поставки могут составить от двух до четырех лайнеров к 2019 году.

Также РФ уже несколько лет ведет переговоры о создании венгерской авиакомпании, которая бы эксплуатировала SSJ100.

Sukhoi Superjet 100 (SSJ100) – российский ближнемагистральный пассажирский лайнер, рассчитан на перевозку до 98 пассажиров на расстояние до примерно 4,4 тысячи километров.

### ТАСС; 2017.10.25; ТРАНСМАШХОЛДИНГ ПРЕЗЕНТОВАЛ В АРМЕНИИ НОВЫЙ ЭЛЕКТРОПОЕЗД ЭП2Д

ЗАО «Трансмашхолдинг» (ТМХ) представило министру транспорта РФ Максиму **Соколов**у, министру транспорта, связи и информационных технологий Армении Вагану Мартиросяну и руководству Южно-Кавказской железной дороги (ЮКЖД) новый электропоезд ЭП2Д в двухвагонном исполнении, следует из сообщения, опубликованного на сайте компании.

«Поезд очень эффективен в эксплуатации – стоимость владения электропоездом на протяжении жизненного цикла, составляющего 30 лет, на 20-50% ниже по сравнению с современными российскими аналогами. При этом потенциальная экономия за счет более низкой стоимости обязательного периодического техобслуживания и плановых ремонтов оценивается в 20 – 40%», – приводится в сообщении комментарий коммерческого директора по развитию пассажирского транспорта компании Александра Лошманова.

«Трансмашхолдинг» рассчитывает получить от Армении заказ на поставку короткосоставных электропоездов ЭП2Д, отметил он.

ЭП2Д имеет возможность формирования составов разной длины – от 2 до 12 вагонов. Согласно сообщению, представителей ЮКЖД заинтересовала возможность производства двухвагонной версии поезда. В связи с развитием туризма в республике магистраль планирует закупить такие электропоезда в 2018 году.

Реклама 25

ЗАО «Трансмашхолдинг» – крупнейший в России производитель железнодорожной техники. В состав компании входят 17 российских заводов, выпускающих пассажирские и грузовые электровозы и тепловозы, грузовые и пассажирские вагоны, вагоны для пригородных поездов и метро, а также дизельные двигатели для локомотивов и генераторов и другое железнодорожное оборудование.

Единственным акционером холдинга является Breakers Investments BV (Нидерланды), 33% которой принадлежит французскому концерну Alstom, а остальными акциями владеют структуры предпринимателей Искандера Махмудова и Андрея Бокарева.

### ТАСС; 2017.10.25; ЕВРАЗЭС НАМЕРЕН СОЗДАТЬ ОРГАН ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Евразийский экономический союз (ЕврАзЭС) намерен создать независимый орган по расследованию авиационных происшествий. Об этом сообщил премьер-министр РФ Дмитрий Медведев, выступая на Евразийском межправительственном совете.

«Была поднята тема расследования авиационных происшествий. В наших планах – создать независимый международный орган, который будет объективно и беспристрастно расследовать такого рода инциденты с учетом тесной интеграции экономик Евразийского экономического союза», – сказал он.

Речь идет об аналоге действующего сегодня, но лишенного части полномочий Межгосударственного авиационного комитета (МАК).

Как сообщалось, Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК, регулирующий орган ЕврАзЭС) планирует в конце октября начать согласование проекта соглашения о создании аналога МАК. Рассмотрение проекта будет проходить в рамках специально рабочей группы из числа экспертов стран – участниц ЕврАзЭС. **Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** ранее говорил, что новая структура будет открыта и для государств, не входящих в ЕврАзЭС, и начнет работу в 2018 году. Необходимость создания такого органа в рамках ЕврАзЭС обусловлена тем, что формат Межгосударственного авиационного комитета сегодня не позволяет принимать решения способом консенсуса, пояснил **министр транспорта РФ**.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.10.26; ФОНД AURORA INVESTMENTS БОРИСА КАРЛОВА ПРЕДЛАГАЕТ ПЛАН СПАСЕНИЯ «ВИМ-АВИА»

Чиновники и эксперты в него мало верят

Управляющий директор фонда Aurora Investments Борис Карлов направил зам**министра транспорта** Валерию **Окулов**у, директору департамента гражданской авиации Светлане Петровой и руководителю **Росавиаци**и Александру **Нерадько** предложение о разорившейся «ВИМ-авиа». «Ведомости» ознакомились с копиями писем, человек, близкий к руководству «ВИМ-авиа», подтвердил их подлинность.

Письмо поступило в **Минтранс** и будет рассмотрено в установленном порядке, говорит представитель министерства. План обсуждался с чиновниками, неожиданностью он не станет, сообщает собеседник в «ВИМ-авиа». Это подтвердил и федеральный чиновник.

Авиакомпании могут много лет работать без прибыли, но отсутствие запаса средств в конце высокого сезона приводит к остановке

Карлов предлагает дальше работать с девятью самолетами (три в собственности, шесть в лизинге), говорит близкий к руководству «ВИМ-авиа» человек. Сейчас в сертификате эксплуатанта «ВИМ-авиа» 29 судов (шесть собственных). Для регулярных перелетов ставка будет делаться на три основных направления – Дальний Восток, Китай, страны Средней Азии, к 2020 г. занятость кресел планируется поднять с 69 до 75%, RASK (доход с пассажиро-километра) составит 2,72 руб., EBITDAR – 26% при выручке около 15 млрд руб., говорит человек, близкий к руководству перевозчика, в новой авиакомпании будет около 800 сотрудников (сейчас около 1250). По его словам, в разработке плана Aurora Investments помогали привлеченные эксперты, в том числе «Ренессанс-капитал», представители банков-кредиторов и сотрудники «ВИМ-авиа». Представитель «ВИМ-авиа» подтвердил все это. Представитель «Ренессанса» от комментариев отказался.

Сертификат эксплуатанта «ВИМ-авиа» **Росавиаци**я приостановит с 27 октября, рассказали человек, близкий к «ВИМ-авиа», и человек, участвовавший в заседаниях оперативного штаба. Собеседник в «ВИМ-авиа» уверяет, что компании будет дано 90 дней на детальную проработку плана с лизингодателями и кредиторами. План обсуждается, решения о 90 днях еще нет, говорит федеральный чиновник.

Полеты может продолжить и «ВИМ-авиа», и ее «дочка» аэропорт «Братск» (имеет сертификат эксплуатанта), у которой нет долгов. Работа продолжится без супругов Рашида и Светланы Мурсекаевых, рассказывал человек, близкий к «ВИМ-авиа». Aurora Investments купит или доли «ВИМ-авиа», или акции «Братска», они заложены банку «Зенит».

«Продолжение работы кажется невозможным: почти все арендованные самолеты забрали лизинговые компании, собственные самолеты «Домодедово» не отдаст до уплаты более 500 млн руб. долга, персонал разбегается», – скептичен федеральный чиновник.

Лизингодатели готовы сдать самолеты – ремаркетировать их долго и дорого, а финансировать перезапуск планируется в кредит, переговоры идут и с кредиторами, и со сторонними банками, парирует человек в руководстве «ВИМ-авиа». «Мы ведем диалог с кредиторами и государственными органами о судьбе авиакомпании. Решения еще нет», – говорит представитель «Зенита». «Все зависит от бизнес-плана», – отмечает представитель «Абсолют банка». Представитель **Росавиаци**и от комментариев отказался.

«Планы амбициозны и оптимистичны: чтобы иметь рентабельность по EBITDAR, близкую к лидерам рынка, на уровне 26% и оставаться прибыльной при RASK в 2,72 руб. к 2020 г., необходима очень сложная работа с расходами», – считает старший аналитик АКРА Александр Гущин.

«ВИМ-авиа» – десятая по пассажиропотоку авиакомпания России, в январе – сентябре перевезла 2,13 млн человек, на 27,8% больше, чем в тот же период 2016 г.

### ПОРТНЬЮС; 2017.10.25; МИНТРАНС РОССИИ РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ЛЬГОТ ПО ПОРТОВЫМ СБОРАМ ДЛЯ СУДОВ НА СПГ

**Министерство транспорта** России приступило к разработке мер, направленных на стимулирование внедрения сжиженного природного газа (СПГ) в судоходстве как экологически чистого вида топлива. Об этом в ходе конференции «СПГ-флот и СПГ-бункеровка в России» (Москва, 25 октября 2017 года), организованной медиа-группой «ПортНьюс», заявил заместитель **министра транспорта** Российской Федерации – руководитель Федерального агентства морского и речного флота Виктор **Олерский**, передал корреспондент ИАА «ПортНьюс».

По словам **Олерск**ого, рассматривается возможность предоставления льгот по уплате портовых сборов для судов на СПГ. При этом может быть учтен опыт европейских стран, где подобные льготы составляют 10% и более от размера портового сбора.

Необходимость государственной поддержки использования СПГ на судах Виктор **Олерский** объяснил тем, что в среднем стоимость строительства судов на СПГ на 30% выше, чем обычных.

По мнению заместителя министра, СПГ может применяться также на судах река-море плавания, которые смогут использовать соответствующую морскую инфраструктуру для бункеровки сжиженным газом. Так, к 2020 году в Балтийском бассейне **Минтрансом** ожидается ввод в эксплуатацию проектов по сжижению газа и бункеровкам СПГ в порту Высоцк и Калининград.

### ТАСС; 2017.10.25; СТРОИТЕЛЬСТВО КРЫМСКОГО МОСТА ВЫПОЛНЕНО БОЛЕЕ ЧЕМ НА 50%

Строительство Крымского моста, который свяжет полуостров с материковой Россией, по последним данным, выполнено более чем на 50%. Об этом сообщил в среду в ходе рабочей поездки в Казань заместитель руководителя **Федерального дорожного агентства** РФ Игорь Астахов.

В декабре 2018 года первый автомобиль должен проехать по мосту через Керченский пролив

«Главным объектом текущего года и следующего года является строительство моста через Керченский пролив. Сейчас уже более 50% [строительных] объемов работ на этом сооружении выполнено», – сказал он.

С начала строительства моста прошло более полутора лет. Работы развернуты на всех восьми морских и сухопутных участках. Ранее строители выполнили уникальную операцию по установке автодорожной и железнодорожной арок моста.

«Самые главные ключевые моменты – монтаж арок пролетных строений как железнодорожной части, так и автомобильной части – уже успешно завершен. Поэтому нет никаких сомнений, что к концу 2018 года движение по автодорожной части уже будет запущено, и Крым и город Севастополь уже будут связаны прочной нитью автомобильных дорог с основным материком нашей страны», – добавил Астахов.

Он напомнил, что в Крыму и в Краснодарском крае наряду с возведением моста «строится более 40 км подходов к автодорожному мосту».

О проекте

Крымский мост возводится за счет средств федерального бюджета в рамках федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города Севастополя до 2020 года» без привлечения внебюджетного финансирования. Его протяженность составит 19 км.

Строительно-монтажные работы на объекте начались в феврале 2016 года, общая стоимость проекта оценивается в 228 млрд рублей, строительство профинансировано на 60% (144 млрд рублей). Начало движения автомобилей по мосту запланировано на декабрь 2018 года, поездов – на декабрь 2019 года.

По данным на середину осени, с момента подписания государственного контракта в феврале 2015 года строительство было профинансировано почти на 167 млрд рублей (почти 75% от суммы контракта).

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2017.10.26; ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ ВЪЕЗЖАЕТ В ПДД

Движение на гироскутерах и сигвеях отрегулируют правилами

Использование гражданами гироскутеров, сигвеев, моноколес и другого личного электротранспорта, возможно, будет регулироваться правилами дорожного движения. Необходимость корректив законодательства по поручению первого вице-премьера Игоря Шувалова проработает МВД в рамках плана по снижению аварийности на пешеходных переходах. ГИБДД вместе с экспертами также рассмотрит вопрос об усилении санкций для пешеходов-нарушителей.

Первый вице-премьер Игорь Шувалов дал ряд поручений по итогам публичного обсуждения плана по снижению аварийности на пешеходных переходах (“Ъ” сообщал о нем в начале октября). По данным ГИБДД, с начала 2017 года в России произошло 33,6 тыс. наездов на пеших граждан, из них 19,6 тыс. ДТП – по вине водителей.

“Ъ” удалось ознакомиться с текстом поручений. В частности, речь идет об ответственности пешеходов, нарушающих ПДД. Штраф составляет 500 руб., а для случаев, когда гражданин пьян,– 1,5 тыс. руб. Для водителей, не уступающих дорогу пешеходу, штраф составляет 1,5 тыс. руб., при этом Госдума уже приняла закон, повышающий санкцию до 1,5–2,5 тыс. руб. (еще не вступил в силу). Господин Шувалов поручил МВД и «Открытому правительству» вместе с «экспертными организациями» выяснить, целесообразно ли «установить одинаковую ответственность» для пешеходов и водителей. «По статистике мы видим, что часть ДТП случается по вине пешеходов, грубо нарушающих ПДД, поэтому предлагаемые меры необходимы, прежде всего, для их собственной безопасности, не говоря уже о других участниках движения»,– пояснил “Ъ” представитель Игоря Шувалова.

Другое поручение касается новых видов электротранспорта – сигвеев, гироскутеров и моноколес. Использование таких транспортных средств не регулируется, при этом они активно участвуют в движении, особенно в крупных городах, пояснил “Ъ” представитель Игоря Шувалова. МВД, **Минтранс** и «Открытое правительство» должны «проработать вопрос определения статуса» граждан, использующих «современные технические средства передвижения», представив предложения в Белый дом. Эксперты дискутируют: разрешить ли движение на гироскутерах и сигвеях только в парках или приравнять двухколесные транспортных средств к велосипедам, поясняет представитель господина Шувалова. «Предупредим любителей разного “рода страшилок”: речь не идет о введении каких-либо запретов,– отмечает собеседник “Ъ”.– Нужно отрегулировать этот вопрос законодательно, введя определенные правила или рекомендации».

Еще одно поручение вице-премьера посвящено «успокоению движения» на улицах. Речь идет о мерах «технического характера», направленных на снижение скорости перед пешеходными зонами (с такой инициативой выступил **Минтранс**): «зебрах», лежачих полицейских, островках безопасности, приподнятых над поверхностью переходах, знаках ограничения скорости, объяснил “Ъ” представитель Игоря Шувалова. «Результатом должны стать рекомендации для регионов по снижению смертности среди пешеходов»,– отметил он. **Минтранс** вчера уже опубликовал 75-страничную инструкцию с методами по «успокоению движения». Помимо этого, МВД с «Открытым правительством» будут обсуждать, обязать ли пешеходов и водителей использовать «световозвращающие элементы» (на одежде) в темное время суток не только на трассе за городом.

Комментируя усиление санкций для пешеходов, первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков отметил, что достаточно довести уровень штрафов до 1–1,5 тыс. руб. «Пешеходы стали безответственней себя вести на дорогах после повышения штрафов для водителей в 2013 году,– говорит он.– Выходят на проезжую часть, не смотрят, нацепив на голову наушники и глядя в телефоны». Глава общественной организации «Союз пешеходов» Владимир **Соколов** говорит, что 40% нарушителей-пешеходов – это пенсионеры и подростки, для которых и действующий штраф чувствительный, а 1–1,5 тыс. станет серьезной нагрузкой.

Комментируя поручения по электротранспорту, представитель магазина Segway.ru рассказал “Ъ”, что в ряде стран сигвеи запрещены к использованию на дорогах. «Сигвей уже давно стал именем нарицательным, под этим названием понимается все что угодно, хотя это конкретный американский бренд,– пояснил он.– У американских сигвеев скорость ограничена 20 км/ч». Директор магазина электротранспорта «Гирон» Ильдар Субаев обратил внимание, что в рамках ПДД некоторые сигвеи уже сегодня попадают под определение «мопед» (двухколесное транспортное средство с мощностью электродвигателя более 250 ватт), и, строго говоря, для управления им нужны права. «Нужно это объяснять людям. Нужны школы, где учили бы ездить на таких транспортных средствах,– говорит он.– Электротранспорт распространен среди молодых людей, поэтому ответственность за их действия должны нести родители».

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА УРФО; СВЕТЛАНА ДОБРЫНИНА; 2017.10.25; ПЕРСПЕКТИВНЫЙ ТУПИК

Огромные бюджетные вложения в дорогу до небольших отдаленных сел можно сделать эффективными

Серебрянка получила долгожданную дорогу. «Дешевле было бы всех переселить», – заявили некоторые эксперты, когда прошлой зимой свердловские власти назвали стоимость реконструкции грунтовки, ведущей в это отдаленное село. 250 миллионов рублей было выделено из бюджета и резервных фондов на приведение в «проезжее» состояние 60 километров лесной трассы, соединяющей с «большой землей» три населенных пункта, где проживают в общей сложности немногим более тысячи человек. Почти по четыре миллиона на каждый километр дороги, упирающейся в конечном счете в таежный тупик. Проект не только очень затратный, но и неэффективный с экономической точки зрения.

Но об экономических аспектах не особо задумывались, поскольку Серебрянка с декабря прошлого года стала объектом знаковым. Напомним, по-крупному вложиться в ремонт разбитой грунтовки властям региона пришлось после того, как на пресс-конференции президента России прозвучала информация о транспортной блокаде этого и еще двух сел из-за негодного состояния единственной дороги и глава государства распорядился привести ее в порядок («РГ» рассказывала об этом в материале «Застряли в колее», «Экономика Уральского округа» от 26 января 2017 года). Поначалу специалисты регионального **минтранса** оценили предстоящие работы в 70 миллионов рублей, но после тщательного обследования смета выросла более чем вчетверо.

– Главное, чтобы эти деньги не были бездумно вбуханы в землю, а действительно привели к улучшению качества жизни людей и открыли перспективы развития территории, – считает депутат Государственной думы Андрей Альшевских, отслеживающий ситуацию с трассой уже несколько лет.

Для того чтобы понять, куда вложены сотни миллионов, мы отправились в Серебрянку за четыре дня до планируемой сдачи объекта, полагая, что он действительно готов к эксплуатации. Однако поездка по реконструированной грунтовке оказалась для машины небезопасной: ее то трясло на незакатанной щебенке, то подбрасывало на ямах и ухабах. «К финишу» наш черный седан прибыл пожелтевшим от грязи, к тому же чуть не потерял колпак от колеса. Правда, время путешествия заметно сократилось. Если раньше этот путь преодолевали за 2,5 часа, то теперь уложились в час с четвертью. Невольно задумались: будут ли разрезать красную ленточку, кто рискнет подписать акт приемки и по каким критериям оценивается готовность объекта?

Еще пару лет назад, когда жители Серебрянки обращались во все инстанции с жалобами на состояние дороги, которую, по выражению жительницы села Веры Симаковой, можно было «только в фильмах ужасов показывать», в ГИБДД заявляли, что для лесных грунтовок нормативов по глубине и размеру ям не существует. На самом деле они есть – просто не может не быть в стране, где едва ли не треть дорог не имеет асфальтового покрытия. Другое дело, что на их соблюдение контрольные органы не особо обращают внимание. Местная трасса, возможно, первая в стране грунтовка, которую решили привести в соответствие всем прописанным стандартам: построить водоотводы, прорыть кюветы, уложить дренажные подушки, прорубить лесополосу и даже установить дорожные знаки.

– Дорога непростая. Раньше она имела статус лесной: просто бревна были уложены, а поверх – укатанный грунт. Сейчас сделана насыпь из камней, порой она достигает двух метров над бывшим уровнем трассы. Но все равно в болотистых местах проседает и приходится заново завозить и укатывать гравий, – пояснил сложность и капиталоемкость ремонта глава областного **министерства транспорта** и дорожного хозяйства Василий Старков.

Катать вам не укатать

Километр за километром мы ехали по территории непрерывной стройки. Такое количество дорожной техники редко встретишь даже на ремонтных участках федеральных трасс. Насчитали более двух с половиной десятков экскаваторов, катков, грейдеров, количество самосвалов, подвозящих щебень, – вне учета.

По срезу на обочине видно: дорожное полотно напоминает слоеный пирог из земли, каменных валунов, щебня и гравия. Все это не по разу уплотняется катками. Но полотно все равно местами то вспучивается, то проседает.

– Я несколько раз в неделю езжу по делам по этой дороге и каждый раз вижу, как она преподносит все новые сюрпризы, – признался глава Серебрянской сельской администрации Сергей Сивков. – Только вчера участок вроде был нормальным, а сегодня уже осел в болото. Так что утюжить катками нашу грунтовку придется не один год, чтобы она устоялась.

В правительстве региона признают, что нынешние траты не последние. Пройдет зима, и вновь придется местами укреплять полотно, засыпать размытые ямы. По расчетам, на завершение всех работ и приведение дороги в нормативное состояние уйдет еще не менее двух лет. Контролирует качество ремонта заказчик – управление автодорог Свердловской области. Согласно заключенному контракту, после приемки объекта генподрядчик должен в течение пяти лет за свой счет проводить его гарантийный ремонт.

Сами жители Серебрянки состояние дороги сейчас оценивают как удовлетворительное. Но осторожны в прогнозах грядущего возрождения села. В настоящий момент здесь работают только социальные учреждения, несколько предпринимателей держат продуктовые магазины да паломнический центр, который пока пустует, констатирует Сергей Сивков. И мечтательно добавляет: вот если бы возродили проект 2014 года, три села смело могли бы считаться перспективными.

Навести мосты

С Сергеем Александровичем мы беседуем на живописном берегу реки Чусовой в селе Нижняя Ослянка. От прославившейся Серебрянки его отделяют десять километров вполне сносной грунтовки. В планы реконструкции эта дорога не входит. К тому же она в прямом смысле упирается в тупик. То есть в реку. На другом берегу тайга и через полтора десятка километров деревня уже другого региона – Пермского края.

В 2014 году власти Нижнего Тагила и пермского города Лысьва продвигали проект восстановления прямого транспортного коридора между крупнейшим промышленным центром Свердловской области и Пермским краем. Дорога, по мнению глав муниципалитетов, должна укрепить межрегиональные связи и вдохнуть новую жизнь в отдаленные села, расположенные по Чусовой.

В основе проекта лежала идея возрождения существовавшего еще в XVIII веке Гороблагодатского тракта. Он соединял казенные заводы горного округа с Кунгуром. По нему отправлялись пушки, артиллерийский припас и металл для камских предприятий. Сейчас проторенный предками путь пригодился бы автомобилистам из северных районов Урала. Расстояние по нему от Нижнего Тагила до Перми (выход на Московский тракт) на 200 километров короче, чем по федеральной трассе, идущей через Екатеринбург. К тому же альтернативный маршрут сумел бы разгрузить основную дорогу, дал толчок развитию ближайших сел как в Свердловской области, так и в Пермском крае. Ведь известно, что вблизи магистралей активно развивается малый бизнес, успешно реализуются гостиничные и туристические проекты.

Строительство межрегиональной автодороги Нижний Тагил-Серебрянка-Кын-Кормовище-Березовка-Кунгур эксперты оценили в четыре миллиарда рублей. Речь, конечно, идет уже не о грунтовке, а о капитальной дороге с асфальтовым покрытием, предусматривается также строительство двух мостов через реки Серебряная и Чусовая.

– Как ни удивительно, но в жизни эта дорога давно существует. Реку, конечно, переходим вброд, да и лесная лежневка с магистралью не сравнится, но зато через пару часов ты уже в Лысьве. В советское время местные жители оттуда эмалированную посуду коробами привозили, – вспоминает Сивков.

Три года назад пермяки и тагильчане договорились было о софинансировании проекта, почти ударили по рукам, но дело застопорилось. Дорога должна пройти по территории двух субъектов РФ, к тому же требуется строить мосты, поэтому без одобрения и помощи со стороны федерального центра не обойтись. Но на этом уровне лоббистов идеи не нашлось, а власти регионов посчитали тогда замысел слишком затратным.

Сейчас, в связи с серебрянской эпопеей, экономическая оценка потихоньку меняется. Напрямую о возрождении проекта межрегионального транспортного коридора никто не говорит. Но губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев уже публично заявил, что реанимированную грунтовку в течение ближайших четырех лет можно будет заасфальтировать. По примерным оценкам, на это потребуется полтора миллиарда рублей. Вкладываться в тупиковый вариант, когда существуют просчитанные перспективы, по меньшей мере, неразумно.

### RNS; 2017.10.25; МЕДВЕДЕВ ОДОБРИЛ ПРОЕКТ СОГЛАШЕНИЯ С АРМЕНИЕЙ ОБ АВТОМОБИЛЬНОМ СООБЩЕНИИ

Председатель правительства России Дмитрий Медведев одобрил подготовленный **Минтрансом** России и согласованный с армянской стороной проект соглашения между правительством РФ и Арменией о международном автомобильном сообщении. Соответствующее распоряжение опубликовано на сайте правовой информации.

Проект соглашения предусматривает перевозки пассажиров и грузов между Россией и Арменией, а также в третьи страны, автотранспортными средствами, зарегистрированными в РФ и Армении.

### РБК; ПАВЕЛ СЫЧЕВ; 2017.10.25; РЕКОНСТРУКЦИЮ ТРАССЫ КАЗАНЬ – НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ ЗАВЕРШАТ В 2018 ГОДУ

Участок федеральной трассы М-7 «Волга» между Казанью и Набережными Челнами будет полностью реконструирован в 2018 году. Об этом сегодня сообщил глава **Минтранса** Татарстана Ленар Сафин

«На реконструкции у нас 5 участников М-7, в пятницу два участка откроем. Надеемся, что при устойчивом финансировании и поддержке наших коллег на следующий год мы дорогу от Казани до Набережных Челнов откроем в первой категории. Сможем ездить безопасно, быстро», – сказал Сафин в ходе коллегии министерства. По его словам, в Татарстане около 80% федеральных трасс уже находятся в нормативном состоянии.

Как отметил зам**министра транспорта** и дорожного хозяйства Татарстана Артем Чукин, в 2017 году в рамках Федерального проекта «Безопасные и качественные дороги» на ремонт дорог Казанской агломерации выделено 2,4 млрд рублей, на Набережночелнинскую агломерацию выделено 1,2 млрд рублей. Общая протяженность сети дорог, участвующих в программе по Казанской агломерации – 1,6 тыс. километров, по Набережночелнинской – 697 километров.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.10.26; ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ ВОЗВРАЩАЮТ ВАГОНЫ

Реформа ОАО РЖД может откатиться назад

Как выяснил “Ъ”, столкнувшись с проблемой невывоза грузов, ФАС предложила отказаться от реформы ОАО РЖД и вернуть монополии резервный парк вагонов. По мнению службы, ОАО РЖД и ее дочерняя Федеральная грузовая компания (ФГК) не сдержали, а, напротив, способствовали завышению цен на вагоны. В службе считают «экономически обоснованной» ставку 800 руб. в сутки за вагон, но и в отрасли, и в Минэкономики полагают, что расчеты занижены. На рынке инициативы ФАС считают противоречивыми, оспаривая как корректность расчетов, так и саму логику службы.

20 октября глава ФАС Игорь Артемьев направил в правительство письмо с объяснением причин невывоза грузов (о соли, щебне и зерне см. “Ъ” от 12, 17 и 25 октября) и идеями по борьбе с дефицитом вагонов (копия есть у “Ъ”). В ФАС “Ъ” пояснили, что «ситуация с невывозом – прямая ответственность ОАО РЖД». В ОАО РЖД отказались от комментариев. Источник “Ъ” говорит, что позиция ФАС – ответ на сентябрьское поручение Дмитрия Медведева после совещания о проблемах агропрома.

Игорь Артемьев отметил высокие цены на предоставление полувагонов: они выросли с 500 руб. за вагон в сутки в 2014–2015 годах до 1,4–1,5 тыс. руб.– это 150 млрд руб. в год дополнительной нагрузки на производителей строительных и лесных грузов, угля, руды, зерна, удобрений. Тарифная составляющая для этих грузов, отмечает глава ФАС, вкупе с индексацией ОАО РЖД выросла на 20–30% в 2016-м и на 15–20% в 2017 году. По расчетам ФАС, экономически обоснованная цена не выше 800 руб., пишет Игорь Артемьев, поясняя, что она позволяет содержать средний по возрасту парк и платить за лизинг новых вагонов.

Но, по расчетам Совета операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ), при высокой закредитованности отрасли на начало года содержание полувагона обходилось в среднем в 355 руб. в сутки, сейчас из-за роста стоимости ремонта на 17% – 400–450 руб. Обычный вагон стоит 2–2,5 млн руб., в десятилетнем лизинге – 4,8 млн руб., что дает ежесуточное погашение в 1,2–1,3 тыс. руб., а с содержанием – 1,55–1,65 тыс. руб.

Собеседник “Ъ” в отрасли говорит, что ФАС руководствуется оценками шестилетней давности из прейскуранта 1-01 (основного тарифного документа ОАО РЖД) на 2010–2011 годы и собственными расчетами, которые ни один из участников рынка не подтвердил.

В Минэкономики “Ъ” сообщили, что цена ФАС в целом ниже уровня вагонной составляющей прейскуранта и лишь обслуживание долговых обязательств на приобретение вагонов – «около 450–600 руб.». В числе виновных в росте цен господин Артемьев указывает ОАО РЖД и ее дочернюю ФГК, которая, по его словам, не выполняет задачу по балансированию рынка и сдерживанию цен, но способствует их росту. В ФГК сообщили, что в мае приостановили рост ставок на полувагоны, с тех пор цены почти не изменились.

Глава ФАС указывает, что повышение ставок не привело к адекватному увеличению закупок вагонов. Источник “Ъ” на рынке заметил, что в 2015–2016 годах приобретено 67 тыс. вагонов (по его оценке, за 160 млрд руб.), по итогам года ожидается закупка еще 50 тыс. штук за 134 млрд руб. Другой собеседник “Ъ” говорит, что спрос есть, но заводы планируют сбавить темпы производства на 2018 год. В числе причин роста цен глава ФАС отмечает и отсутствие системы прогнозирования баланса парка. Но методика есть, парирует источник “Ъ”, потребность в парке оценена в стратегии развития трансмаша, а дефицит возник из-за запрета продления срока службы вагонов в интересах вагоностроителей.

Господин Артемьев предлагает также отказаться от модели рынка, «при которой парк вагонов отделен от ОАО РЖД». Сейчас у ОАО РЖД нет своего парка, вагоны у операторов. Глава ФАС предлагает закупать резервный парк на баланс ОАО РЖД для пикового спроса. Источник “Ъ” говорит, что ФАС хочет вернуться к практикам, которые ранее считала «подрывающими конкуренцию», но функция «запасного парашюта» дестабилизирует рыночные механизмы и приведет к убыткам ОАО РЖД. Вагоны, которые будут весь год стоять, вряд ли будут окупаемы, считает он. В Минэкономики считают, что резервный парк требует обоснования: уже есть парк у ФГК, дополнительное увеличение приведет к доминированию холдинга на рынке. Один из собеседников “Ъ” на рынке отмечает противоречие: ФАС обвиняет ОАО РЖД и ФГК в создании дефицита, но предлагает увеличить парк монополии для борьбы с дефицитом. Другой источник “Ъ” предлагает формировать резервный парк на основе СОЖТ из части предназначенных к списанию вагонов, освободив их от платы за простой. ФАС подает все так, говорит один из собеседников “Ъ”, как будто на рынке есть некий парк ФГК, который не эксплуатируется для поддержания высоких ставок, хотя в действительности есть объективный дефицит полувагонов, вызванный ростом погрузки угля, что и приводит к росту ставок.

Позиция ФАС «удивительно недальновидна», полагает глава агентства «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров: дефициты и повышение ставок – следствие рыночных механизмов, связанных с запретом продления срока службы вагонов. В 2015–2016 годах списано 215 тыс. вагонов, закуплено всего 58 тыс. штук. По мнению господина Бурмистрова, ФАС, вместо того чтобы дать возможность вернуться к балансу за счет рыночных механизмов, пытается ввести регулирование ставок и развернуть реформу ОАО РЖД.

### ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; 2017.10.26; ВАГОНОСТРОИТЕЛИ БУДУТ ДЕЛАТЬ БОЛЕЕ СЛОЖНЫЕ И БОЛЕЕ ДОРОГИЕ ВАГОНЫ

Рынку больше не нужно много полувагонов, теперь необходим специализированный транспорт, но цены на него будут расти

В 2016 г. списание старых вагонов было самым большим – благодаря запрету продления срока их эксплуатации выбыло 108 900 шт. Сейчас общий парк – примерно 1,1 млн вагонов, он самый молодой в мире (средний возраст – около 22 лет). Списания должны были поддержать вагоностроителей, которые страдали из-за низкой загрузки мощностей (она опускалась до 24%). Мера оказалась действенной: в 2017 г. «Уралвагонзавод» планирует увеличить производство вдвое более чем до 15 900 вагонов; Объединенная вагонная компания (ОВК) тоже планирует произвести в разы больше (в 2016 г. было 15 900).

Эффект списания подходит к концу – в 2017–2019 гг. будет составлять в среднем 30 000–40 000 вагонов в год, по данным Минпромторга. Из них на полувагоны ежегодно будет приходиться от 5 до 50%, говорит заместитель гендиректора Института проблем естественных монополий Владимир Савчук. При существующем производстве в 2018 г. возможен профицит полувагонов, поэтому вагоностроители готовятся переориентировать производство, рассказывает заместитель гендиректора «Уралвагонзавода» Борис Мягков. Так, по его словам, «Уралвагонзавод» сократит выпуск полувагонов в пользу хопперов, цистерн и проч.: в 2018 г. планируется подписать контракты на поставку около 5000 полувагонов и около 6000–7500 специализированных вагонов. ОВК с 2015 г. увеличила долю таких вагонов до 20%, говорит представитель компании.

Но, как сказал Мягков, цены на все вагоны вырастут из-за дорожающего металла (на него приходится около 60% стоимости). В 2017 г. прокат вырос в цене более чем на 30%, а, например, полувагоны – только на 10% до 2,89 млн руб. В 2017 г. рост цен удавалось сдерживать благодаря 5 млрд руб. субсидий , объясняет заместитель гендиректора Объединения вагоностроителей Евгений Реутов. В проекте бюджета на 2018 г. этих денег нет. «Мы вынуждены перекладывать повышение цен на покупателей. В 2018 г. ситуация станет критической: металл может подорожать еще на 15–20%», – предупреждает Мягков. Представители ОМК и ММК не ответили. Их коллега из Evraz сказал, что компания рассчитывает в 2018 г. сохранить пул клиентов.

Рынок спокойно переварит подорожание, если перевозки грузов продолжат расти, а ставки аренды вагонов останутся высокими (с начала года выросли вдвое до 1400 руб. в сутки), уверен эксперт-аналитик «Финама» Алексей Калачев. Сохранится спрос и на полувагоны. Федеральная грузовая компания (ФГК) до 1 ноября должна вернуть 27 200 полувагонов «УВЗ логистик» – нужно будет пополнить парк, говорит представитель ФГК. В 2018 г. ФГК готова купить 10 000 шт. Но многое зависит от стоимости, подчеркивает представитель: при существенном росте цен на вагоны их покупка станет затруднительной и нецелесообразной.

### ТАСС; 2017.10.25; МИНТРАНС НАПРАВИЛ В КАБМИН ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ МУКОМОЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ВАГОНАМИ

**Минтранс** направил в правительство предложения по обеспечению мукомольных предприятий вагонами с целью недопущения дефицита подвижного состава, сообщил ТАСС представитель **Минтранса**.

«В рамках поручения правительства РФ **Минтранс** проработал меры по недопущению ситуаций с нехваткой подвижного состава для мукомольных предприятий, – сказал он. – Все указанные предложения сегодня направлены в правительство».

Кроме того, ведомство предлагает продлить рабочую неделю сотрудников Россельхознадзора, ответственных за оформление фитосанитарных документов на железнодорожные перевозки зерна, что позволит выполнять отгрузки и по выходным. За счет данной меры улучшится оборот вагонов– зерновозов, высвободится около 20% парка. Сейчас, например, в выходные дни октября из-за простоя под оформление, суточная погрузка зерновых грузов снижается почти на 53% (49 тыс. тонн) к уровню погрузки в будни.

Вместе с тем **Минтранс** выступил с предложением внести поправки в закон, устанавливающие штрафы для грузоотправителей на станциях выгрузки за простой вагонов. В адрес петербургских мукомольных предприятий (ОАО «ЛКХП Кирова», Санкт-Петербургское ГУП «Продовольственный фонд» и ПАО «ПМК») за 24 дня октября погружено для отправки 394 вагона, из них 83 вагона простаивают, половина из них – более двух суток.

Реклама 19

Всего же по России за этот период погружено 28 357 вагона-зерновоза (из них 10 895 на внутренний рынок), ежесуточно на путях не общего пользования простаивают свыше 10 суток более 700 вагонов (в портах, на станциях погрузки и выгрузки).

Ранее сообщалось, что РЖД принимает необходимые меры по обеспечению вывоза всего объема предъявляемого к перевозке груза в связи с информацией о нехватке вагонов для доставки зерна и возможном дефиците мукомольной продукции в Санкт– Петербурге.

«Коммерсантъ» в среду сообщил, что губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко уведомил в письме вице– премьера РФ Аркадия **Дворкович**а об угрозе дефицита хлебопекарной продукции из-за нехватки вагонов для доставки зерна в город.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2017.10.25; ХЛЕБА ХВАТИТ

В Смольном заверили, что зерна в хранилищах достаточно

Появление слухов о возможном дефиците хлеба в Петербурге в Смольном сравнили с ажиотажем, который несколько лет назад был с гречкой. Тогда на фоне сообщений о неурожае цены на крупу резко взлетели.

В то же время совещание о снабжении города зерном все-таки было. Как сообщил председатель комитета по промышленной политике и инновациям Петербурга Максим Мейкcин, оно проходило в **Министерстве транспорта** РФ. В Северную столицу все поставки зерна проходят через железную дорогу. И опасения городских мукомолов связаны с тем, что владельцы вагонов не обязаны в первоочередном порядке предоставлять свои мощности для перевозок социально значимых видов продукции в незерновые регионы. «В отсутствии правового регулирования основополагающим критерием предоставления операторами вагонов является получение максимальной прибыли, – отмечает Мейкcин.

В этом году в России рекордный урожай зерна. Его собрано значительно больше, чем необходимо для обеспечения потребностей страны, соответственно, производители стали наращивать экспорт. Тогда и забеспокоились предприятия мукомольной отрасли Петербурга, полагая, что вагонов им может не достаться.

В Смольном подчеркивают: никакой проблемы с поставками сейчас нет. Более того – запасы как по линии Госрезерва, так и на коммерческих зернохранилищах максимальны. Попросту мукомолы из незерновых регионов оказались фактически конкурентами экспортеров и, как говорит управляющий делами Российского союза мукомольных и крупяных предприятий Игорь Свириденко, переработчики оказались в худших условиях, нежели перевозчики. По его словам, как мукомольные предприятия, так и экспортеры закупают зерно у сельхозпроизводителей. Но у комбинатов партии в разы меньше, а затраты на их оформление сопоставимы с экспортными. Как результат, себестоимость зерна, которое попадает на предприятия, оказывается выше, чем экспортного.

На совещании в **минтрансе** предложили включить Петербург в список приоритетных направлений. Если инициативу поддержат, то заявки на подачу вагонов для Петербурга будут рассматриваться в первую очередь.

Как сообщили «РГ» в федеральном транспортом ведомстве, предлагается продлить рабочую неделю сотрудников Россельхознадзора, ответственных за оформление фито-санитарных документов на железнодорожные перевозки зерна. Это позволит выполнять отгрузки и по выходным. За счет данной меры улучшится оборот вагонов-зерновозов, высвободится около 20 процентов парка. Сейчас, например, в выходные дни октября из-за простоя под оформление, суточная погрузка зерновых грузов снижается почти на 53 процента (49 тысяч тонн) к уровню погрузки в будни.

Кроме того, **Минтранс** предлагает внести поправки в закон, устанавливающие штрафы для грузоотправителей на станциях выгрузки за простой вагонов. Предложения уже направлены в правительство.

Кстати

В российском зерновом союзе «РГ» сообщили, что вопрос дополнительных поставок зерна для переработки решался еще неделю назад на совещании в минсельхозе. «Зерновозы сейчас действительно загружены экспортной пшеницей, отсюда и напряженность в графике поставки составов, – рассказал «РГ» вице-президент РЗС Александр Корбут. Но эти вопросы решаются, железнодорожники попросту перераспределят составы. Ситуация находится под контролем в минсельхозе».

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.25; ПЕРВЫЕ РЕШЕНИЯ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ HYPERLOOP В РОССИИ ПРИМУТ В 2018 ГОДУ

Первые решения о строительстве в России системы для вакуумных поездов Hyperloop могут быть приняты в течение 2018 года, однако это может быть линия на сотни, а не на тысячи километров, заявил РИА Новости в кулуарах форума Future Investment Initiativa гендиректор компании Hyperloop One Роб Ллойд.

Генеральный директор Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) Кирилл Дмитриев.

«У нас есть партнеры в России, они очень близки к проекту, понимают его жизнеспособность, что имело бы смысл строить в России. Нам кажется, что имеет смысл вначале строить не тысячи километров, а может, сотни километров, чтобы продемонстрировать и показать возможности технологии», – рассказал о планах компании Ллойд.

«Думаю, решения (по строительству Hyperloop в России – ред.) будут приняты в течение следующего года. И сейчас мы работаем по этому вопросу с нашими партнерами: с группой «Сумма», также с Российским фондом прямых инвестиций (РФПИ), отношения с которым помогают нам идентифицировать подходящие проекты. Мы работаем и с российскими регуляторами и представителями властей», – отметил он.

По его словам, компания чувствует хорошую поддержку проекта от российских властей, а также большой интерес в контексте того, как технология может трансформировать Россию. «Это такая большая страна и у нее большой потенциал к трансформации…. Во время моего визита в Россию, я увидел очень позитивное восприятие идеи Hyperloop», – сообщил Ллойд.

«У меня нет других ожиданий, кроме тех, что обычно предоставляются инфраструктурным проектам в России», – сказал глава Hyperloop One, отвечая на вопрос, рассчитывает ли он при реализации проекта в России на льготы или финансовую поддержку от властей.

Что такое Hyperloop

Идею Hyperloop («гиперпетля») представил в 2012 году инженер, предприниматель и инвестор Илон Маск, идеолог и основатель таких компаний, как SpaceX и Tesla Motors. Его идея заключается в том, что в трубах над поверхностью земли в условиях чрезвычайно разреженного воздуха с небольшим интервалом и скоростью вплоть до 1220 километров в час будут передвигаться капсулы с пассажирами или грузами. При этом капсула не касается стенок трубы из-за эффекта воздушной подушки.

Наибольшую активность в воплощении этой идеи в настоящее время проявляют компании Hyperloop One и Hyperloop Transportation Technologies.

Соинвесторами Hyperloop One являются РФПИ и фонд Caspian VC, принадлежащий владельцу группы «Сумма» Зиявудину Магомедову. Вакуумные поезда могут запустить между столичными аэропортами и в новую Москву. РФПИ и РЖД также планируют провести тестирование технологии в России. Помимо этого, **Минтранс** РФ заявлял, что первая в стране система Hyperloop стоимостью 30-40 миллиардов рублей может появиться на участке от Китая до порта Зарубино.

Сама Hyperloop One в мае 2017 года провела первое полноценное полевое испытание системы в пригороде Лас-Вегаса. Протяжённость участка составляла 500 метров, диаметр трубы – 3,3 метра. Пассажирская капсула разогналась до 113 километров в час, а 29 июля скорость удалось поднять до 310 километров в час.

Глава РФПИ Кирилл Дмитриев ранее высказывал мнение, что первые проекты Hyperloop One могут быть реализованы в России либо на Ближнем Востоке.

«Hyperloop One еще не определилось с тем, где будет реализован первый проект. Мы работаем с властями, нам нужно создать новое законодательство, организовать экономически жизнеспособные проекты. И в России, как и на Ближнем Востоке, сейчас ведется подготовительная работа. Мы воодушевлены, потому что это могут быть наши первые проекты, но решения еще нет», – прокомментировал ситуацию Ллойд.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.25; РЖД ОБСУЖДАЮТ С МОСКВОЙ УВЕЛИЧЕНИЕ МАРШРУТОВ ЭЛЕКТРИЧЕК ЧЕРЕЗ ЦЕНТР ГОРОДА

РЖД обсуждают с правительством Москвы возможность увеличения маршрутов пригородных поездов через центр города, сообщили РИА Новости в компании в среду.

Ранее в среду мэр российской столицы Сергей Собянин сообщил, что власти Москвы вместе с РЖД и **Минтрансом** обсуждают запуск нового проекта, согласно которому электрички, соединяющие разные части Подмосковья, начнут курсировать по «сквозным диаметрам» в центре города.

«В целях развития пригородных пассажирских перевозок в Московском транспортном узле ОАО «РЖД» совместно с правительством Москвы обсуждают возможность увеличения маршрутов пригородных поездов через центр города. В настоящее время по существующим диаметральным связям (участок от Курского вокзала до платформы Москва-Каланчевская) электропоезда следуют по «сквозным» маршрутам с Курского на Рижское и Смоленское направления», – сообщили в РЖД.

По словам собеседника агентства, формируется перечень мероприятий по усилению железнодорожной инфраструктуры в пределах МКАД и строительству дополнительных путей для соединения Курского и Горьковского направлений с Рижским, Смоленским, и Ленинградским, а также Савеловского и Курского, Киевского и Смоленского направлений и др.

«Организация дополнительных маршрутов через центр Москвы позволит значительно увеличить провозные способности инфраструктуры, а также эффективность использования подвижного состава, обеспечить минимальные интервалы следования и организовать более 20 перспективных маршрутов электропоездов», – отметили в РЖД.

Также РЖД продолжают работу по интеграции радиальных направлений с МЦК, что позволит пассажирам электричек совершать удобные пересадки с 10 радиальных направлений уже в 2018 году. До конца 2018 года планируется перенести ряд платформ радиальных направлений ближе к кольцу: остановочные пункты Окружная (Савеловское направление), Северянин (Ярославское направление), Ленинградская (Рижское направление). Кроме того, ведется строительство новых остановочных пунктов и станций: остановочные пункты Новохохловская (Курское направление) и Варшавская (Павелецкое направление), станция Карачарово (Горьковское направление).

### ТАСС; 2017.10.26; РОСМОРРЕЧФЛОТ ПЛАНИРУЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО СУДОВ ДЛЯ ЯКУТИИ В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ

**Росморречфлот** планирует строительство судов для обновления флота Ленского бассейна на базе особой экономической зоны в Астраханской области. Достигнута договоренность о том, что строительство судов будет вестись силами АО «Объединенная судостроительная корпорация». Об этом заявил в среду заместитель руководителя федерального агентства Виктор Вовк, выступая в Якутске на совместном заседании экспертного совета ведомства с участием правительств Якутии и Иркутской области.

«Строительство нового флота является крайне важной проблемой для Республики Саха (Якутия). В настоящее время совместно с Объединенной судостроительной компанией мы рассматриваем возможность по строительству нового флота в рамках особой экономической зоны в Астраханской области. Есть реальные возможности и перспективы для обновления флота судов Ленского бассейна», – сообщил Вовк.

По данным **Минтранса** региона, основной проблемой водного транспорта в Якутии является высокий износ флота, по отдельным позициям превышающий предельные сроки (более 75%), перегрузочной техники, инфраструктуры. Средний возраст судов Ленского бассейна составляет более 36 лет при нормативе – 24 года.

На федеральном уровне поддержана программа модернизации Жатайской базы технической эксплуатации флота в Якутии. Планируется модернизация судоверфи, реновация и строительство нового флота с общим объемом финансирования 29,18 млрд рублей.

### ТАСС; ИРИНА БАЙБАРЗА; 2017.10.26; ПАРОМНУЮ ПЕРЕПРАВУ МЕЖДУ САХАЛИНОМ И МАТЕРИКОМ ЗАКРОЮТ ИЗ-ЗА ЦИКЛОНА

Паромная переправа Холмск (Сахалинская область) – Ванино (Хабаровский край) будет закрыта с ночи 28 октября из-за приближающегося циклона, сообщили ТАСС в Сахалинском морском пароходстве.

«В связи с прохождением циклона, действие которого будет распространяться по всему Татарскому проливу, паромная переправа Ванино – Холмск – Ванино работать не будет. Все паромы будут пережидать непогоду в порту Ванино», – сказал собеседник агентства.

По его словам, согласно метеопрогнозу, движение может быть восстановлено только в конце суток 29 октября.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.10.26; ОСНОВАНИЯ ДЛЯ ОТМЕНЫ АВИАРЕЙСОВ ПРЕДЛАГАЮТ ПЕРЕСМОТРЕТЬ

По существующим нормам авиаперевозчикам в случае форс-мажоров приходится не отменять рейсы, а многократно переносить вылеты

Вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** поручил **Минтрансу** и **Росавиаци**и рассмотреть возможность изменения законодательства для оптимизации работы аэропортов в критических условиях. Ключевой вопрос – основания для отмены рейсов. На заседании правительственной комиссии по транспорту представители «Аэрофлота» и аэропорта Шереметьево отметили, что сегодня этот вопрос недостаточно регулируется нормативными актами. В **Росавиаци**и между тем не видят необходимости изменять существующие правила.

Правительственная комиссия по транспорту, возглавляемая вице-премьером Аркадием **Дворкович**ем, в конце сентября рассмотрела проблемные вопросы наземного обслуживания самолетов и оперативного реагирования в аварийных ситуациях и при нелетной погоде. Как следует из протокола заседания, с текстом которого ознакомились «Известия», комиссией были заслушаны предложения представителей аэропорта Шереметьево и «Аэрофлота» в части отмены рейсов.

По итогам обсуждения «**Минтрансу** России и **Росавиаци**и дано поручение с участием аэропортов и авиакомпаний подготовить и представить в правительство... предложения по внесению изменений в нормативные правовые акты в целях решения данных проблем». Срок исполнения поручения – 15 ноября 2017 года.

В аппарате Аркадия **Дворкович**а не ответили на запрос «Известий». В **Минтрансе** подтвердили получение правительственного поручения.

– В настоящее время оно прорабатывается, – отметил официальный представитель **Министерства транспорта**.

Сейчас согласно федеральным авиационным правилам, перевозчики отменяют рейсы, если это требуется для безопасности полетов (метеоусловия, инциденты и авиапроисшествия) или авиационной безопасности (угроза терактов), а также по требованию государственных органов в соответствии с их компетенцией. Но процедура и критерии отмены рейсов из-за метеоусловий не детализированы действующими правилами. Делая это по своему усмотрению, перевозчик подчас рискует – недовольные пассажиры могут обратиться в суд, где авиакомпании нелегко отстаивать свою позицию, так как четких критериев отмены рейсов не существует.

Источник «Известий» в одной из структур **Минтранса**, знакомый с инициативой, рассказал, что «Аэрофлот» высказал заинтересованность в разработке формальных оснований для отмены рейсов по метеоусловиям.

По словам источника «Известий», представители аэропорта Шереметьево ставят вопрос о том, чтобы не операторы аэропортов, а **Росавиаци**я принимала решения о закрытии аэродромов для полетов. Это позволило бы аэропортам снизить риски в случае судебных исков со стороны не улетевших пассажиров или авиаперевозчиков.

По сложившейся практике аэропорты предпочитают не закрываться из-за нелетной погоды, а вводить режим работы по фактическим условиям, когда решение о посадке или уходе на запасной аэродром принимают командиры воздушных судов, основываясь на собственной оценке ситуации.

В **Росавиаци**и «Известиям» заявили, что возможности прекращения полетов в форс-мажорных ситуациях уже предусмотрены действующим законодательством и оператор аэропорта может самостоятельно принять соответствующее решение о временном запрете на выполнение полетов. Введение ограничений на прием и отправку воздушных судов в зависимости от метеообстановки предусмотрено федеральными авиационными правилами «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации».

В «Аэрофлоте» не ответили на запрос «Известий».

В Шереметьево воздержались от комментариев. Ранее представители аэропорта заявляли о необходимости изменения действующего законодательства при ограничении полетов. Аэропорт Шереметьево уже подготовил и направил ряд законодательных инициатив в **Министерство транспорта** РФ. Предложено наделить оператора аэропорта дополнительными правами в случае неблагоприятных метеорологических условий. По мнению руководства Шереметьево, внесение изменений в законодательство позволит повысить эффективность управления аэропортом при форс-мажорных ситуациях. Своевременное решение об ограничении полетов сведет к минимуму негативные последствия для авиакомпаний и пассажиров.

Эксперт в сфере авиационного права и экономики Сергей Детенышев отметил, что если под отменой рейсов понимается не перенос вылета, а именно одностороннее расторжение договора перевозки, то это нарушает баланс прав и интересов сторон договора и противоречит сложившейся международной практике.

– Можно назвать аварийной ситуацией незначительный сбой в работе любой службы, а любую облачность – сложными метеоусловиями. Можно «доказать» их наличие внутренними актами предприятия. Шансов доказать обратное у пассажиров не будет. Простор для злоупотреблений здесь бесконечный. Вряд ли такой дикий перекос в правах сторон договора перевозки и в распределении рисков может принести пользу отрасли, – заявил «Известиям» Сергей Детенышев.

По существующим нормам авиаперевозчикам в случае форс-мажоров приходится не отменять рейсы, а многократно переносить вылеты и обеспечивать всех пассажиров питанием и гостиничными номерами.

### ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ОЛЬДЕНБУРГСКАЯ; 2017.10.26; В НОЯБРЕ В РФ ВСТУПЯТ В СИЛУ НОВЫЕ ПРАВИЛА ПРОВОЗА РУЧНОЙ КЛАДИ

Новые правила провоза багажа и ручной клади вступят в силу в России с 5 ноября. Соответствующий приказ **Министерства транспорта** РФ был опубликован на портале правовой информации.

Поправка к Федеральным авиационным правилам устанавливает максимально допустимую норму веса багажа, которую пассажир может пронести с собой на борт воздушного судна, а также процедуру контроля за соблюдением этих норм. Кроме того, **Минтранс** озвучил перечень предметов, которые можно взять в салон самолета без ограничений.

Документ вводит понятие «норма бесплатного провоза багажа». При этом ведомство установило ограничения на минимально и максимально допустимый вес бесплатной ручной клади, который авиаперевозчики не смогут нарушить. В случае, если пассажир приобрел билет по невозвратному тарифу, то с собой он сможет взять бесплатно лишь ручную кладь весом от пяти до десяти килограмм.

Чтобы избежать перегруза, по новым правилам пассажир должен будет предъявить для взвешивания весь багаж, который он собирается взять с собой, как при регистрации и оформлении багажа, так и при посадке в самолет, но уже на усмотрение перевозчика.

В приказе отмечается, что помимо указанной нормы провозимого багажа пассажиры смогут взять с собой на борт рюкзак, дамскую сумку, букет цветов, верхнюю одежду, детское питание для ребенка во время полета, костюм в портпледе, устройство для переноса ребенка, технические средства реабилитации, лекарственные препараты и товары, купленные в магазинах Duty Free. Однако вес и габариты рюкзака и пакета с товарами из магазинов Duty Free ведомство предлагает авиакомпаниям устанавливать самостоятельно.

Ранее портал iz.ru сообщал о том, что **Министерство транспорта** России определило нормы бесплатного провоза багажа, а также перечень вещей, которые можно брать в качестве ручной клади при «безбагажных» авиатарифах.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.26; ПЛАН БИЗНЕСМЕНА КАРЛОВА ПО СПАСЕНИЮ «ВИМ-АВИА» РАССЧИТАН НА ТРИ ГОДА

План вывода авиакомпании «ВИМ-Авиа» из кризиса, разработанный структурами, сотрудничающими с бизнесменом Борисом Карловым, рассчитан на три года, сообщил РИА Новости источник, близкий к руководству перевозчика.

«ВИМ-Авиа» ранее прекратила полеты из-за финансовых проблем. Ее кредиторская задолженность, по данным **Росавиаци**и, составляет около 10 миллиардов рублей, из которых около 7 миллиардов – перед кредитными организациями, лизингодателями, аэропортами и топливо-заправочными комплексами. Ранее источник сообщил, что Карлов и его компания Aurora Investments совместно с банками-кредиторами и сотрудниками финансовой дирекции «ВИМ-Авиа» представили **Минтрансу** и **Росавиаци**и план выхода из кризиса. Однако в **Минтрансе** заявили, что предложений не получали.

«В настоящий момент подготовлена детальная операционная модель на следующие три года, которая постоянно обновляется с учетом переговоров с кредиторами и лизинговыми компаниями», – рассказал источник. В разработке операционной модели, отметил он, принимали участие не только специалисты Aurora Investments, но и специалисты «Ренессанс Капитала», а также банков-кредиторов (в том числе «Зенита»).

Собеседник агентства добавил, что текущая операционная модель предполагает эксплуатацию девяти самолетов, три из которых находятся в собственности и шесть в лизинге: Boeing 757-200, Boeing 777-200, Boeing 767-300, Airbus A319-112. Компания после перезапуска своей деятельности планирует выполнять регулярные рейсы на Дальний Восток, в Китай и страны Средней Азии. В новой авиакомпании будет около 800 штатных сотрудников (в настоящий момент около 1250).

«За следующие два месяца будет завершена детальная проработка и утверждение маршрутной карты «ВИМ-2», проведена оптимизация тарифов на перевозку и сопутствующих затрат, а также оптимизация численности персонала (с учетом уменьшения парка воздушных судов)», – подчеркнул источник.

Более того, по словам собеседника, китайский государственный туроператор CITS (China International Travel Services) изъявил желание продолжить контракт с авиакомпанией в случае продолжения полетов «ВИМ-Авиа». Также планируется получение назначений на другие города Китая, за которыми авиакомпания обратилась летом.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.25; МАК ОТКАЗАЛСЯ ОТ ОПУБЛИКОВАННЫХ НА ЕГО САЙТЕ ЗАЯВЛЕНИЙ ПО РОСАВИАЦИИ

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) отказался от опубликованных ранее на его сайте заявлений о проблемах с сертификацией в РФ авиатехники, ее изготовителей и разработчиков.

Во вторник комитет опубликовал на своем сайте релиз, в котором заявил о «наличии серьезных проблем регулирования в авиационной отрасли», вызванных перераспределением функций МАК по сертификации между **Минтрансом** и **Росавиаци**ей в конце 2015 года. В частности, МАК обвинил **Росавиаци**ю в том, что ведомство за два года после передачи этих функций «не сумело создать дееспособную российскую систему сертификации». **Росавиаци**я в свою очередь сообщила, что заявление комитета не соответствует действительности и никакой актуальности и значимости в настоящее время не имеет.

«Межгосударственный авиационный комитет (МАК) не делал никаких заявлений, касающихся решений, принятых в России, в области сертификации и регулирования в российской авиационной отрасли», – говорится в сообщении на сайте МАК.

«Эта точка зрения Владимира Беспалова (председателя Авиационного регистра МАК – ред.), и информация, опубликованная в его пресс-релизе, руководством МАК и органами управления МАК не обсуждалась», – отмечается там же.

Сейчас сертификацией в сфере гражданской авиации занимается Авиарегистр России (подведомственная организация **Росавиаци**и), созданный в марте 2016 года на базе госцентра «Безопасность полетов на воздушном транспорте».

### КОММЕРСАНТ НОВОСИБИРСК; ИЛЬЯ ГАЛАГУЗ; 2017.10.26; СИБИРСКИЕ АВИАКОМПАНИИ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ И ГРУЗОВ НА 8%

За девять месяцев 2017 года сибирские авиакомпании перевезли 12,9 млн пассажиров, что на 8,7% больше, чем за аналогичный период прошлого года, а перевозки грузов и почты увеличились за этот период на 7,8% – до 65 тыс. тонн, следует из данных **Росавиаци**и.

Авиакомпании «Сибирь» и «Глобус», входящие в S7 Group, перевезли 10,9 млн человек (+7,7%). Авиакомпания «Нордстар», входящая в структуру «Норникеля», сумела перевезти 1,1 млн пассажиров (+8,2), иркутская «Ангара» – 319,3 тыс. (+0,6%), «Ираэро» – 275,9 тыс. (+64,3%), а единственная в Красноярском крае государственная авиакомпания «Красавиа» – 247,9 тыс. (+26,6).

Большую часть грузов среди сибирских авиакомпании перевезли «Сибирь» и «Глобус», на которые приходится 38,6 тыс. тонн (+8%), а также «Абакан эйр» – 15,8 тыс. тонн (+22,8%). Следом идут «Ираэро» – 3,2 тыс. тонн (+10,5%), «Нордстар» – 3 тыс. тонн (−29,7%), «Красавиа» – 2,6 тыс. тонн (+38,5%), «Ангара» – 1,6 тыс. тонн (−33,7%).

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; ЮЛИЯ ГАРДНЕР; ОЛЬГА ЖУРМАН; 2017.10.26; ПОДЪЕМНАЯ СИЛА

Что мешает развитию малой авиации в округе

Специальный «дальневосточный раздел» будет внесен в программу «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)». Для этого правительство РФ совместно с дальневосточными регионами ведет оценку потребности компаний в воздушных судах для местных авиаперевозок. К 15 ноября итоги четырехмесячной работы должны быть подведены. С какими проблемами сегодня сталкивается малая авиация в ДФО, выясняли корреспонденты «РГ».

Еще недавно эта отрасль в Хабаровском крае переживала не лучшие времена. С развалом СССР здесь, как и в других регионах страны, позакрывали аэропорты, распродали самолеты, приведя в запустение инфраструктуру.

Возобновилось регулярное авиасообщение с отдаленными населенными пунктами лишь несколько лет назад. Этому в немалой степени способствовало появление в 2014-м федерального казенного предприятия (ФКП) «Аэропорты Дальнего Востока», в которое вошли воздушные гавани Охотска, Богородского, Чумикана, Аяна, Богородского и Херпучи.

– Передача их в ведение ФКП была правильным шагом, – уверен замначальника управления воздушного, железнодорожного транспорта и транспортной безопасности минпромтранса края Антон Серебряков. – Столько расходов «Хабаровским авиалиниям» просто не потянуть, а у «федералов» больше возможностей получить деньги от **Росавиаци**и на инфраструктуру. Сейчас они регулярно закупают новое оборудование и проводят ремонты зданий и сооружений.

Именно за счет общероссийской казны были модернизированы взлетные полосы в северных Чумикане, Богородском и Николаевске-на-Амуре. В планах – реконструкция аэропортов Охотска, Аяна и Херпучи, которую проведут в рамках программы «Развитие транспортной системы России на 2010-2020 годы». Таким образом, уже через три года практически вся система авиасообщения, существовавшая в советское время, будет восстановлена.

Но вот такого же пассажиропотока ожидать не стоит. Причина не только в сокращении численности населения труднодоступных сел. Росту авиаперевозок не способствует рост тарифов. Только с 2015 года они повысились на 10,5 процента. Потому цены на авиабилеты, несмотря на то что 13 направлений субсидируют из краевого бюджета, остаются кусачими. Например, добраться из Хабаровска в Охотск можно за 13 тысяч рублей, до Николаевска – без малого за десять тысяч.

– Сегодня мы обсуждаем с федеральным центром возможную помощь в субсидировании внутрикраевых авиаперевозок в отдаленные районы, развитие лизинговых схем по приобретению самолетов для малой авиации, – объясняет глава региона Вячеслав Шпорт.

Не по карману

В Якутии, 90 процентов территории которой имеет сезонную транспортную доступность, авиация является практически единственным средством круглогодичного сообщения.

Но и здесь существуют две большие проблемы: отсутствие необходимой техники и высокие тарифы на перевозки.

Летательные аппараты типа Ан-2 для малой авиации, которые было бы выгодно использовать для полетов в малонаселенные пункты, в стране не производят уже несколько десятилетий. Два-три ветерана в Якутии еще летают, но основную нагрузку взяли на себя Ан-24. Стоимость билетов на эти воздушные судна может достигать 30 тысяч рублей – при средней зарплате оленевода в 20 тысяч!

Как объясняют чиновники, такой тариф экономически обоснован. Ан-24 летают в поселки с неполной загрузкой – иначе на полет не хватит топлива. 18 кресел остаются пустыми, а стоимость билета делится на 30 пассажиров.

– С 1989 года транспортная мобильность якутян на местных авиалиниях сократилась в пять раз, на внутриулусных – в 25 раз. При этом транспортная мобильность населения в республике в три раза ниже, чем в среднем по РФ, – подчеркивает депутат Госсобрания Якутии Виктор Федоров.

Дотации из местной казны помогают мало. К примеру, на реализацию подпрограммы «Воздушный транспорт» на 2012-2019 годы правительство Якутии выделило около 10 миллиардов рублей. Но большая часть из них ушла на оздоровление авиакомпании «Якутия».

– Мы предлагаем применять сквозные тарифы от отдаленных и труднодоступных населенных пунктов для транзитного выезда населения далее в крупные города страны, – отмечает глава Якутии Егор Борисов.

Правда, руководитель региона добавляет: это возможно лишь при условии федерального субсидирования таких тарифов.

Поставили на крыло

А вот Приморью в деле развития местных авиалиний есть чем похвастаться.

Доступность перевозок воздушным транспортом здесь обеспечивается не только федеральными, но и региональными программами субсидирования. Они действуют таким образом, что перевозчик заинтересован в загрузке самолета или вертолета.

Предусмотрены субсидии на возмещение недополученных доходов, приобретение воздушных судов, строительство, реконструкцию, содержание посадочных площадок и другие. В этом году на субсидирование запланировано 1,1 миллиарда рублей. Примерно такую же сумму заложат и в ближайшие годы.

Возрожденная практически с нуля малая авиация за три-четыре года обеспечила транспортную доступность практически всех населенных пунктов, включая таежные небольшие поселения, куда можно добраться только по воздуху.

– В свое время мы рискнули, купив самолеты чуть дороже тех, на которые рассчитывали сначала, но с лучшими техническими характеристиками. Новые авиасуда могут взлетать и садиться с упрощенной площадки. В результате восстановление аэродромов обошлось в скромные деньги. Так, мы тратили на восстановление одной полосы 15-20 миллионов рублей, а в других субъектах Федерации, знаю, это обходилось в 580. И мы смогли приобрести модульные здания, которые сейчас используют в муниципалитетах как аэровокзалы, – говорит первый вице-губернатор Приморья Василий Усольцев.

Внутрикраевые авиаперевозки выполняют две компании: «Аврора» и «Дальнереченск Авиа» на воздушных судах, закупленных краевой администрацией, а также собственных: самолетах DHC-6, Ан-2 и вертолете Ми-8. Всего обеспечивается 13 маршрутов. Таким образом, в крае смогли восстановить существовавшую еще в советские годы маршрутную сеть авиапассажирских перевозок. В 2011 году краевая малая авиация перевозила девять тысяч человек в год, сейчас только на самолетах DHC-6 – около 25, к 2021 году планируют пассажиропоток в 60 тысяч человек.

– В ближайшем будущем необходимо установить светотехническое оборудование на посадочных площадках края, чтобы обеспечить возможность их использования в темное время суток. Иными словами, надо минимизировать количество откладываемых из-за метеоусловий рейсов. И будем развивать маршруты, конечно. Хотим включить в полетную сеть поселок Восток, тогда и рейсы на «попутный» Дальнереченск будут более востребованы. Пока приморцы предпочитают ездить в этот город на автомобилях. Предстоит также восстановить 22 посадочные площадки, – говорит Василий Усольцев.

Кстати

Новые аэропорты появятся и на Курилах.

– Принято решение о строительстве посадочных площадок и покупке самолетов вместимостью до 19 человек. Кроме того, мы внесли свои предложения в госпрограмму социально-экономического развития островов. Там будут предусмотрены федеральные средства на приобретение двух вертолетов для полетов в труднодоступные уголки Шикотана и Парамушира, – рассказывает **министр транспорта** и дорожного хозяйства Сахалинской области Сергей Садовников.

А в Магадане сейчас ожидают чешский лайнер L-410 – первый из двух, соглашение на поставку которых заключили на авиасалоне МАКС. Авиакомпания «Сила» готовится к эксплуатации самолета, и уже в декабре он будет летать на местных авиалиниях. В начале следующего года регион планирует приобрести третий L-410.

### ТАСС; 2017.10.25; АВИАКОМПАНИИ РФ В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ 2017 Г. УВЕЛИЧИЛИ ГРУЗООБОРОТ НА 19,6%

Авиакомпании России в январе-сентябре 2017 года увеличили грузооборот на 19,6% относительно аналогичного периода прошлого года – до 5,57 млрд тонно-км. Перевозка грузов и почты увеличилась до 819,11 тыс. тонн (+19,5%). Процент коммерческой загрузки вырос на 2,3 пр.п. и составил 70,3%, сообщает **Федеральное агентство воздушного транспорта** России (**Росавиаци**я).

Лидирующие позиции по перевозке почты и грузов, а также грузообороту в отчетном периоде занимает группа компаний «Волга-Днепр», совокупный грузооборот которой составил 4,27 млрд тонно-км (+16,3%). Перевозка грузов и почты группой в отчетном периоде выросла на 16,4%, до 455,36 тыс. тонн. Авиакомпанией «ЭйрБриджКарго» перевезено 416,54 тыс. тонн (+14,7%), грузооборот составил 4,11 млрд тонно-км (+15,8%).

ГК «Аэрофлот» увеличила перевозку грузов примерно на 40,3%, до 191,3 тыс. тонн, грузооборот составил 871,83 млн тонно-км (+43,2%). Авиакомпанией «Аэрофлот» за отчетный период перевезено 161,84 тыс. тонн (+36,2%).

Совокупный объем перевозки грузов и почты авиакомпаниями «Сибирь» и «Глобус» (входят в группу компаний S7 Group) составил 38,6 тыс. тонн (рост к январю– сентябрю 2016 года – 8%), грузооборот – 98,56 млн тонно-км (+10,9%).

Доля перевозки грузов группой копаний «Волга-Днепр» составила 55,6%, «Аэрофлот» – 23,4%, S7 Group – 4,7% совокупного объема.

По итогам 2016 года грузооборот гражданской авиации РФ достиг 6,58 млрд тонно-км, перевозка грузов и почты – 0,98 млн тонн.

### RNS; 2017.10.25; ПАССАЖИРОПОТОК S7 В СЕНТЯБРЕ ВЫРОС НА 4,2% – ДО 1,4 МЛН ЧЕЛОВЕК

Пассажиропоток группы S7 (входят авиакомпании «Сибирь» и «Глобус») в сентябре 2017 года вырос на 4,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – до 1,4 млн человек, сообщили в группе.

Рейсами S7 Airlines по России воспользовалось 998,19 тыс. пассажиров, что на 3,2% больше, чем в сентябре 2016 года. Пассажиропоток на международных направлениях вырос на 6,8% – до 405,41 тыс. человек.

### ТАСС; 2017.10.25; РЕЙСЫ ПО ЧЕТЫРЕМ ЗАРУБЕЖНЫМ НАПРАВЛЕНИЯМ ОТКРОЮТ ИЗ АЭРОПОРТА КАЛУГИ В 2018 ГОДУ

Власти Калужской области в 2018 году намерены открыть авиарейсы по четырем зарубежным направлениям из международного аэропорта Калуги. Об этом сообщил в среду ТАСС губернатор Анатолий Артамонов в Сеуле в рамках презентации инвестиционного потенциала регионов России.

«Мы сегодня вышли на авиаперевозчиков в Сербии, Чехии и Болгарии, провели переговоры и имеем хорошие результаты по ним... Я думаю, что в ближайшее время мы можем открыть такие перелеты, мы планируем [их] в 2018 году. Также мы планируем [рейсы] в страны СНГ, в первую очередь это Республика Беларусь», – сказал Артамонов.

Он добавил, что переговоры ведутся с небольшими авиакомпаниями, «которым трудно получить разрешения на полеты в Москву и Санкт-Петербург». «Наш аэропорт [«Калуга»] в этом плане свободен», – отметил губернатор.

По его словам, планируется также развивать внутренние перелеты.

Реклама 28

«Развивать их становится сложно – число авиакомпаний сокращается, поведение тех, кто остается на рынке, становится все более и более жестким. Межрегиональные перевозки сегодня тяжело осуществлять, потому что они [компании] не хотят этим заниматься», – сказал глава региона.

По его словам, для решения проблем с внутренними перевозками калужские власти намерены обратиться в правительство РФ.

«Будем просить поддержки правительства РФ, президента, чтобы межрегиональные перевозки могли субсидироваться – они крайне необходимы для улучшения качества жизни людей, для бизнеса», – отметил Артамонов.

Аэропорт Калуги

Международный аэропорт Калуги был введен в эксплуатацию после 13-летнего перерыва в конце мая 2016 года. Пропускная способность аэровокзального комплекса – 100 пассажиров в час. К 2020 году пассажиропоток планируется на уровне 250 тыс. человек, к 2025-му – около 500 тысяч.

В аэропорту Калуги строится новый международный терминал площадью 2,4 тыс. кв. м., который полностью заработает с 1 января 2018 года.

Как сообщалось ранее, с открытием нового терминала власти региона планируют организовать международные перевозки по семи направлением. Сейчас основным зарубежным направлением для аэропорта Калуги является Германия.

Презентация в Сеуле

Презентация инвестиционного потенциала регионов России проходит в Сеуле 24-25 октября, организаторами выступает Агентство стратегических инициатив (АСИ) при поддержке фонда «Росконгресс».

В ней принимают участие губернатор Новгородской области Андрей Никитин, глава Ханты-Мансийского автономного округа – Югры Наталья Комарова, губернатор Калужской области Анатолий Артамонов, губернатор Сахалинской области Олег Кожемяко, глава Северной Осетии Вячеслав Битаров, представители Калининградской, Амурской, Сахалинской областей, Хабаровского края.

### RT; ПАВЕЛ АСТАХОВ; 2017.10.26; РАБОТА В ОБЛАКАХ: ПРОФЕССИЯ ОПЕРАТОРА ДРОНОВ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ В РОССИИ В 2018 ГОДУ

Профессии специалистов по беспилотным воздушным аппаратам будут официально признаны в России. Профстандарты для операторов дронов могут утвердить уже в начале следующего года. Об этом говорится в проекте «дорожной карты», который разработала и направила на согласование в федеральные ведомства Ассоциация эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиационных систем. В организации пояснили RT, что стандарты позволят создать учебные программы для подготовки кадров в этой области. Эксперты отмечают, что сфера применения дронов становится шире, на рынке труда растёт спрос на квалифицированных работников.

Профессиональный стандарт «Специалист по эксплуатации беспилотных авиационных систем» могут утвердить в начале 2018 года. Соответствующий пункт содержит проект «дорожной карты» (есть в распоряжении RT) по изменению отраслевого законодательства, который сформировала Ассоциация эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиационных систем («Аэронет»). На днях документ направили для согласования в **Минтранс** и в Минпромторг.

В ассоциации рассказали RT, что после утверждения профстандарта в России официально появятся профессии специалистов по управлению и обслуживанию беспилотных воздушных аппаратов (дронов), в том числе и оператор беспилотной авиационной системы. Желающие смогут получить дополнительное образование и сертификат, свидетельствующий о компетентности работника. Для этого нужно будет обратиться в один из сертифицированных **Росавиаци**ей учебных центров.

Образовательные программы планируется создать по двум направлениям: управление тяжёлыми (более 30 кг) и лёгкими (менее 30 кг) дронами. Выпускникам «тяжёлой» программы помимо сертификата об окончании курсов в **Росавиаци**и будут выдавать свидетельство внешнего пилота государственного образца.

Такие профессионалы востребованы как в коммерции, так и в государственной сфере. Поэтому люди должны знать, как управлять дроном, а также должны научиться это делать, прежде чем поднимать его в воздух, убеждены в ассоциации.

«Беспилотные аппараты используют для мониторинга трубопроводов, линий электропередачи, в строительстве, в сельском хозяйстве, для аэрофотосъемки. В этих случаях везде работает внешний пилот, который управляет дроном», – пояснили RT в «Аэронет».

Профстандарт поможет работодателям понять, какие требования предъявлять к умениям и навыкам специалистов, добавили в ассоциации. А сертификаты и свидетельства о соответствующем образовании подтвердят их компетентность.

«Дорожную карту» планируют согласовать с ведомствами и утвердить до 15 ноября.

В **Минтрансе** сообщили RT, что ведомство внимательно относится к вопросам использования беспилотных летательных аппаратов и активно разрабатывает соответствующую нормативно-правовую базу. «Дорожную карту» рассмотрят в министерстве после поступления документа.

В Минтруде заявили, что проекты профстандартов могут разрабатывать объединения работодателей, профессиональные сообщества и саморегулируемые организации с участием заинтересованных сторон. Пока документ в Минтруд России не поступал.

Специалисты по дронам

Руководитель портала SuperJob Алексей Захаров рассказал RT о растущем интересе работодателей к специалистам по управлению дронами.

«Если год назад таких вакансий было одна-две, а два года назад не было вообще, то сейчас они появляются регулярно. Не могу сказать, что их сотни или тысячи, но интерес растёт. Зарплата подобных специалистов может быть разной. Одно дело, когда человек сидит, нажимает на кнопки и от него больше ничего не зависит, а другое дело – руководить этими операторами. У обычных операторов зарплата около 50-60 тыс. рублей в месяц, а у их руководителей она может доходить до сотен тысяч», – пояснил Захаров.

Он добавил, что сфера разработки беспилотных систем также сейчас «очень горячая». У инженеров и программистов, которые этим занимаются, зарплата превышает 100 тыс. рублей в месяц.

Член Общественного совета при Минобрнауки, экс-глава Рособрнадзора Виктор Болотов убеждён, что принятие профстандарта и создание учебных программ по управлению беспилотными аппаратами стало необходимостью.

«Адекватная идея. Беспилотников становится всё больше и больше. И ими нужно учить управлять, иначе будут и травмы людей, и материальные потери. Кроме правил эксплуатации этих средств, прежде всего в программах нужно учесть технику безопасности – что категорически нельзя делать. Важно поставить людям моторику, скорость реакции. Ведь человек будет работать со специальными пультами», – пояснил Болотов.

Он отметил, что люди, которые научились управлять беспилотниками самостоятельно, должны иметь возможность сдать соответствующие экзамены в центре без обучения.

«Если такой человек почитает теоретическую часть, связанную с безопасностью, особенностями эксплуатации, то он должен иметь возможность пройти экзамен по ней и по практической части, не обучаясь», – заключил эксперт.

Полгода на обучение

Вице-президент Федерации авиамодельного спорта России, заслуженный мастер спорта Игорь Трифонов полагает, что для качественного обучения управлению дроном требуется полгода.

«Это похоже на управление машиной – кто-то не может за всю жизнь освоить, а кто-то сел и поехал. Молодёжь, конечно, это делает быстрее. Думаю, что кандидаты в операторы (дронов. – RT) смогут получить неплохой средний уровень управления в течение полугода», – сказал Трифонов.

Он добавил, что с помощью программы-тренера научиться управлять настоящим дроном значительно легче. «Большое подспорье – компьютерные программы-тренеры, когда на экране компьютера управляешь виртуальным летательным аппаратом. Там можно включить различные усложняющие эффекты вроде симуляции бокового ветра, плохой видимости или деревьев», – отметил эксперт.

Беспилотные летательные аппараты первоначально разработали для применения в военных целях – разведки местности и удара по противнику. Однако дроны стали активно использовать и в гражданской сфере.

По информации агентства J`son & Partners Consulting (J&P), мировой рынок БПЛА в 2016 году составлял $7,3 млрд. Организация спрогнозировала его рост на 30% – до $9,5 млрд в 2020 году. Объём российского рынка беспилотников в 2016 году J&P оценила в $147 млн. Согласно прогнозу агентства, он вырастет до $224 млн в 2020 году.

### ТАСС; 2017.10.25; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ВВОДИТ ВТОРОЙ ЕЖЕДНЕВНЫЙ РЕЙС МЕЖДУ МАХАЧКАЛОЙ И МОСКВОЙ

Авиакомпания «Россия» запустит 29 октября второй ежедневный рейс между Махачкалой и Москвой, сообщила в среду помощник генерального директора махачкалинского аэропорта Камила Гамзатова.

«Авиакомпания «Россия», входящая в группу «Аэрофлот», с 29 октября вводит второй ежедневный рейс по маршруту Москва – Махачкала – Москва. Рейс будет выполняться из международного аэропорта Внуково. Вылет из Москвы – в 18:05 мск, прилет в Махачкалу – в 20:40 мск, вылет из Махачкалы – в 21:40, прилет в Москву – в 00:30 следующего дня», – сказала Гамзатова. Рейсы будут выполняться на воздушных судах Airbus A319 и Boeing 737-800, уточнила она.

«Махачкала является одним из приоритетных направлений авиакомпании «Россия». Дополнительный рейс на маршруте введен из-за большой популярности, загрузка на этом направлении превышает 90%. С начала 2017 года «Россия» выполнила более 550 рейсов в Махачкалу и перевезла почти 80 тыс. пассажиров», – сообщила Гамзатова.

Сейчас авиакомпания «Россия» выполняет ежедневный рейс из Москвы в Махачкалу в 9:15, обратно – в 13:00 мск.

«В составе флота авиакомпании «Россия» есть Boeing 737-800, который назван в честь столицы Республики Дагестан. Этот самолет привлекается в том числе и к выполнению рейсов в Махачкалу», – добавила Гамзатова.

Ежедневно из Махачкалы вылетает от восьми до десяти самолетов в Москву, совершаются ежедневные рейсы в Санкт– Петербург. Из Махачкалы также можно отправиться в Сургут, Ростов-на Дону, Сочи и Минеральные Воды, выполняются рейсы в Казахстан и Турцию. Ранее сообщалось, в конце октября 2017 года планируется запустить прямые авиарейсы из Махачкалой в Краснодар и Дубай (Объединенные Арабские Эмираты).