**30 ОКТЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.10.29; ПАССАЖИРЫ ВЫСОКОГО ПОЛЕТА

В аэропорты столичного авиаузла будут ходить одиннадцать двухэтажных поездов, выпущенных в Белоруссии

Первый двухэтажный аэроэкспресс начал курсировать между Киевским вокзалом столицы и аэропортом Внуково. В течение ноября в график движения на этом направлении войдут еще три таких состава, с 1 ноября аналогичные поезда свяжут также Павелецкий вокзал и аэропорт Домодедово. Аэроэкспресс произведен швейцарской компанией в Белоруссии с использованием российских конструктивных элементов.

Запуску двухэтажных поездов в третий крупный аэропорт столичного авиаузла – Шереметьево – пока мешают технические сложности. Такой состав по нормам безопасности «не проходит» под путепроводом у Белорусского вокзала – расстояние от крыши вагона до моста слишком маленькое. Как стало известно «Российской газете», ряд экспертов советуют вернуться к вопросу о переносе аэроэкспрессов в Шереметьево на Савеловский вокзал.

Все столичные аэропорты будут обслуживать 11 двухэтажных поездов. Они произведены швейцарской компанией в Белоруссии с использованием конструктивных элементов российского производства, отметил **министр транспорта** Максим **Соколов**.

Это комфортный поезд, адаптированный для пассажиров с ограниченными возможностями. Он отличается плавным ходом. Каждый вагон оснащен несколькими экранами, розетками, легко трансформирующимися креслами и бесплатной Wi-Fi-сетью.

Такие поезда могут развивать скорость до 160 км/ч, но пока время в пути от вокзала до воздушных гаваней останется прежним. В перспективе не исключено, что его удастся сократить, отметил гендиректор «Аэроэкспресса» Алексей Криворучко. Организаторы перевозок ведут переговоры об этом с **минтрансом**, РЖД и столичными властями.

«Перевозочная емкость» двухэтажного поезда на 40 процентов выше обычного, отметил министр. Правда, стоимость билета на него будет такой же, как и на обычный состав. В четырехвагонном двухэтажном поезде по 396 сидячих мест, в шестивагонном – 700. Это учитывает рост авиаперевозок. В этом году российские аэропорты обслужат порядка 100 миллионов человек, основной объем придется как раз на московский авиаузел. Есть планы использовать двухэтажные поезда и на других направлениях, отметил **Соколов**.

Нерешенным остается вопрос прокладки железнодорожной ветки к новому (северному) терминалу Шереметьево, который будет введен в строй в следующем году к чемпионату мира по футболу. По словам **Соколов**а, в ведомстве рассмотрят предложение инвесторов по этому проекту. Первая очередь нового комплекса рассчитана на 15 млн пассажиров в год.

### REGNUM; 2017.10.28; «РОСАТОМ» И МИНТРАНС КОНКУРИРУЮТ ЗА СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ

Единая структура по управлению Северным морским путем (СМП) до сих пор не создана. Российское правительство выбирает из двух вариантов: наделить этими функциями госкорпорацию «Росатом» или создать новое федеральное агентство. Свое предложение есть у **Министерства транспорта** РФ – модернизировать администрацию СМП, которая уже несколько лет обеспечивает безопасность мореплавания в российской Арктике.

Как ранее сообщало ИА REGNUM, на сегодняшний день обеспечением судоходства в водах российской Арктики занимаются шесть различных организаций. Среди них – существующая с 2013 года Администрация Севморпути, «Атомфлот» и «**Росморпорт**» со своими ледоколами в Арктике, гидрографическое предприятие и спасательная служба **Росморречфлот**а. Со стремительным развитием потенциала Северного морского пути перед Россией встает проблема модернизации местной административной системы.

Как сообщает «Коммерсант» со ссылкой на источники в Кремле, вариант создания федерального агентства по управлению СМП предложен помощником президента Андреем Белоусовым. Однако эта идея не получила однозначной поддержки: правительство считает, что новая структура только «раздует бюрократический аппарат», а ее создание займет несколько лет. Поэтому внимание было обращено на потенциал госкорпорации «Росатом», которая управляет атомными ледоколами «Атомфлота» и сможет создать отдельный «арктический дивизион», который будет курировать функционирование и развитие инфраструктуры СМП.

Однако эксперты напоминают, что «Росатому» принадлежат не все ледоколы, курсирующие по Севморпути: 31 дизель-электрический ледокол находится в ведении ФГУП «**Росморпорт**», а значит, обслуживание ледокольного флота в любом случае будет осуществляться разными учреждениями. Впрочем, ледокольная проводка судов – это только малая часть обязанностей, которые будут возложены на арктического оператора.

**Министерство транспорта** в течение долгого времени предлагает возложить функции оператора Севморпути на уже существующее федеральное казенное учреждение «Администрация СМП». Сейчас этот орган выдает разрешения на плавание судов по акватории СМП, осуществляет мониторинг гидрометеорологической и ледовой обстановки, содействует поисковым и спасательным операциям, устранению водных загрязнений.

«В случае успешного преобразования Администрация Севморпути может заняться полноценным обеспечением аварийно-спасательной готовности, гидрографическими измерениями, отчасти организацией логистики и координацией судов. Таким образом, все государственные ресурсы на этой акватории будут организованы», – считает директор департамента государственной политики в области морского и речного транспорта **Минтранса** РФ Виталий Клюев.

Решение по созданию единого оператора Севморпути останется за президентом и правительством. По информации «Коммерсанта», кандидатуру «Росатома» поддерживает вице-премьер Дмитрий Рогозин, который является председателем Госкомиссии по развитию Арктики. Администрация президента комментариев по этому вопросу не дает, однако стоит напомнить, что первым заместителем ее руководителя является бывший гендиректор атомной госкорпорации Сергей Кириенко, чье мнение может быть учтено при принятии финального решения. Такое распределение сил явно не в пользу Министерству транспорта, чей руководитель Максим Соколов, к слову, недавно получил предупреждение от главы государства из-за кризисной ситуации вокруг авиакомпании «ВИМ-Авиа».

По словам Дмитрия Пескова, пресс-секретаря президента РФ, на данный момент вопрос об администрировании российских арктических вод «находится на стадии экспертного обсуждения». Окончательный выбор будет сделан после серии совещаний, которые, однако, пока не были анонсированы.

### РБК; АЛЕКСЕЙ УГАРОВ; 2017.10.27; В ТАТАРСТАНЕ РЕКОНСТРУИРОВАЛИ ДВА УЧАСТКА М-7 «ВОЛГА» ЗА 10 МЛРД РУБЛЕЙ

Время пути между Казанью и Набережными Челнами сегодня стала короче. Дорожники открыли на М-7 два новых участка, где качество покрытия и ширина дороги соответствует мировым стандартам

Реконструированные участники открыли на 888 – 901 и 941 – 957 километрах М-7. В церемонии открытия приняли участие глава Татарстана Рустам Минниханов и помощник президента РФ **Игорь Левитин**. «Сегодня мы имеем возможность в день 25-летия Конституции Татарстан открыть 2 участка нашей судьбоносной трассы М-7. На следующий год мы полностью завершим реконструкцию»,– сказал Минниханов в ходе церемонии открытия. Он отметил, что только в два реконструированных участка вложено 10 млрд рублей. «Вы посмотрите, какое качество и какие возможности. Даже наземный пешеходный переход тоже имеет свой дизайн. Это безопасные дороги, которые позволяют развивать экономику нашей республики и нашей страны», – отметил Минниханов.

Проект реконструкции участков предполагает перевод двухполосной автодороги с шириной покрытия 9 метров в категорию IБ, которая предусматривает 4 полосы по 2 полосы в каждую сторону. Покрытие участков автотрассы выполнено из современного асфальтобетона ЩМА-15, что обеспечивает дополнительный комфорт во время движения водителей, пассажиров и транзитного транспорта. До реконструкции интенсивность движения на участках составляла около 11 тыс. автомобилей в сутки. Перспективная интенсивность движения на обоих участках в ближайшие 20 лет составит свыше 25 тыс. автомобилей в сутки.

### ТАСС; 2017.10.27; ШУВАЛОВ: РЕШЕНИЙ О ПЕРЕНОСЕ ПРИВАТИЗАЦИИ «СОВКОМФЛОТА» НА 2018 ГОД НЕ ПРИНИМАЛОСЬ

Решений о переносе приватизации пакета акций крупнейшей российской судоходной компании «Совкомфлот» на 2018 год пока не принималось, сообщил журналистам первый вице-премьер РФ Игорь Шувалов.

«Никаких решений пока не принималось», – сказал Шувалов.

Ранее министр экономического развития РФ Максим Орешкин не исключил, что приватизация акций «Совкомфлота» может состояться в 2017 году, несмотря на то, что планируемые доходы от продажи актива (23,7 млрд рублей) исключены из бюджета на этот год.

Сейчас «Совкомфлот» на 100% принадлежит государству через Росимущество. На этот год пакет акций «Совкомфлота» (25% минус одна акция) является единственным крупным госактивом на приватизацию.

Приватизировать «Совкомфлот» планировалось еще в первом полугодии 2017 года, причем только на Московской бирже, впоследствии сделка была отложена на вторую половину года. Как говорил источник ТАСС, из-за расширения США антироссийских санкций ее могут сдвинуть на неопределенный срок. При этом первый вице-премьер РФ Игорь Шувалов не исключал и другие формы приватизации «Совкомфлота», например, прямую продажу инвесторам, в том числе азиатским.

Вместе с тем зам**министра транспорта** РФ Виктор **Олерский** заявлял, что правительство рассматривает увеличение дивидендов «Совкомфлота» как альтернативу его приватизации, так как в этом году «упал фрахтовый рынок, и в этих условиях стоимость компании также снижается». Так, в первом полугодии 2017 года чистая прибыль «Совкомфлота» по МСФО упала в 11 раз по сравнению с аналогичным периодом 2016 года – до $15,2 млн. В компании поясняли, что ее работа в отчетный период проходила на фоне значительного ослабления конъюнктуры мирового рынка морской транспортировки энергоносителей, а ставки в некоторых сегментах снизились более чем на 50%, достигнув исторических минимумов.

«Совкомфлот» – крупнейшая российская судоходная компания, специализируется на перевозке углеводородов, обслуживании шельфовой разведки и добычи нефти и газа. Собственный и зафрахтованный флот, специализирующийся на транспортировке углеводородов из районов со сложной ледовой обстановкой, включает 149 судов общим дедвейтом 13,1 млн тонн. Половина судов имеет ледовый класс.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.27; ДЛЯ НАКАЗАНИЯ ЗА НЕЗАКОННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НУЖНО ШИРЕ ПРИМЕНЯТЬ КОНФИСКАЦИЮ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ – ПОРУЧЕНИЕ ПУТИНА

Президент РФ Владимир Путин поручил правительству разработать комплекс мер по повышению ответственности за незаконную деятельность в сфере пассажирских автоперевозок, включающих конфискацию транспортного средства нарушителя.

Согласно поручению главы государства, меры должны включать введение дисквалификации должностных лиц, а также расширение оснований применения административных наказаний в виде конфискации транспортного средства.

Поручение должно быть выполнено к 1 апреля будущего года.

Перечень поручений президента по итогам президиума Госсовета, состоявшегося 22 сентября, опубликован на сайте Кремля.

Кроме того, правительству поручено к 1 марта 2018 года разработать требования к деятельности агрегаторов и операторов, осуществляющих прием и передачу заявок на перевозку пассажиров легковыми такси или автобусами.

Как отмечается в перечне поручений, за нарушение этих требований должна быть предусмотрена ответственность, включающая, в том числе, порядок ограничений доступа к сайтам указанных агрегаторов и операторов в сети интернет.

Также правительство должно определить орган исполнительной власти, уполномоченный формировать перечни обязательных услуг, оказываемых на автовокзалах, тарифы и сборы на обязательные платные услуги.

Кабинет министров должен подготовить предложения по участию ГИБДД в проведении технического осмотра автобусов, занятых на регулярных пассажирских перевозках.

Также правительству поручено проработать вопрос о внесении в законодательство изменений, предусматривающих освобождение от НДС работ, связанных с регулярными перевозками пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом в случае, если эти перевозки совершаются по регулируемым тарифам на основании государственного или муниципального контракта.

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2017.10.28; ПОЛОСЫ ЗАТЯНУТ УЖЕ

**Минтранс** предлагает меры по замедлению дорожного движения

На российских дорогах может начаться широкое внедрение зигзагообразного или волнообразного движения машин по проезжей части, сопровождающееся уменьшением ее ширины. **Минтранс** разработал соответствующие рекомендации для региональных властей, ставящие целью снижение скорости движения транспорта по улично-дорожной сети. Документ также предполагает появление приподнятых над проезжей частью перекрестков и однополосных участков улиц с приоритетным правом проезда для встречных потоков. Чиновники, предупреждают эксперты, могут начать «бездумно» применять предложенные **Минтрансом** решения, лишь ухудшая транспортную ситуацию.

**Минтранс** опубликовал 75-страничные методические рекомендации для региональных властей по «успокоению движения» на улично-дорожной сети, одним из способов которого станет уменьшение ширины проезжей части. Напомним, подобный метод уже несколько лет применяется в Москве: за счет сужения полос увеличивается их количество, водителям становится некомфортно ехать с высокой скоростью. В **Минтрансе** предлагают пробовать разные варианты, например использовать локальные сужения дороги в зонах пешеходных переходов, а также менять ширину проезжей части, укладывая вдоль бордюрного камня полосы шириной 0,35–0,75 м из брусчатки, булыжника или колотого камня.

На проезжей части могут также появиться специальные направляющие островки, в результате чего машины поедут по проезжей части зигзагом или волной (в последнем случае углы поворотов станут менее острыми). Более простой метод – нанесение зигзагообразной разметки – может быть применен на улицах с «избыточной шириной проезжей части». Целые участки перекрестков с пешеходными переходами будут приподняты на высоту 0,7–0,8 м над остальной дорожной поверхностью.

Региональные власти, следует из рекомендаций, также смогут применять однополосные проезды. Причем речь идет об искусственном сужении проезжей части до ширины одной полосы, через которую автомобили будут проезжать в порядке приоритета, установленного знаками. «Для предотвращения заторов и отрицательного восприятия данных решений участниками движения расстояние между смежными участками однополосного проезда должно составлять 200–400 м»,– сказано в рекомендациях. Также предлагается использовать электронные знаки «обратной связи» – большие табло, демонстрирующие в режиме онлайн скорость автомобиля (такие табло уже установлены в Москве, к примеру, перед Лефортовским тоннелем). Если скорость допустимая, цифры отображаются зеленым цветом, если выше нормы – красным, а со значительным превышением – красным мигающим.

Рассмотрены варианты ограничения заездов автомобилей на тротуар с помощью клумб, высоких или двойных бордюров, отбойников, «малых архитектурных форм». Отдельная главка рекомендаций посвящена искусственным неровностям («лежачим полицейским»). Закреплено, что такой способ замедления трафика не может применяться на дорогах федерального значения, на мостах, путепроводах, эстакадах. Водители должны быть обязательно предупреждены с помощью соответствующих указателей о приближении к искусственной неровности.

Описанные рекомендации являются частью плана по снижению аварий с участием пешеходов. Первый вице-премьер Игорь Шувалов дал ряд поручений органам власти – в частности, разработать изменения в ПДД, КоАП (“Ъ” сообщал об этом 26 октября), а также принять меры по «успокоению движения» на улично-дорожной сети. **Минтранс**, опубликовав документ, довольно оперативно отреагировал на поручения Белого дома.

«Документ получился, безусловно, интересный,– говорит заместитель главы общественного совета при подмосковном **Минтрансе** Андрей Мухортиков.– Но рекомендации несут и определенную опасность. К сожалению, в регионах уровень квалификации людей, занимающихся организацией движения, не всегда позволяет оценить последствия принимаемых решений. Это может привести к бездумному массовому использованию разных неочевидных решений». Господин Мухортиков говорит, что островки на переходах – отличное решение, «которое можно тиражировать широко», а зигзагообразное движение применяется крайне редко, в исключительных случаях. «Используемые при этом островки зимой будет заметать снегом, возникнут сугробы посреди проезжей части. Необходимо более подробно описать критерии и условия применения всех инструментов и обязательно поработать с визуализацией, наглядными примерами применения»,– говорит он. **Минтрансу** необходимо дополнить методичку мерами по повышению пропускной способности улиц светофорами, дорожной разметкой и другими локальными мерами, добавляет господин Мухортиков, «тогда у чиновников в городах не будет одной парадигмы “все везде только для пешеходов”, а будет набор мер для разных зон города и транспортных задач».

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2017.10.30; ВЛИЯНИЕ НА ЭКОНОМИКУ РЕГИОНА МОЖЕТ СТАТЬ РЕШАЮЩИМ ДЛЯ РЕШЕНИЯ ПОСТРОИТЬ ДОРОГУ

Чиновники готовы прописать критерий в стратегии развития дорожного хозяйства до 2030 года

Даже небольшая дорога, «буквально перешеек», может улучшить экономику региона, описывает федеральный чиновник новые принципы отбора федеральных проектов, претендующих на бюджетную поддержку. Такой критерий – влияние на ВРП регионов, по которым проложена дорога, – может быть закреплен в стратегии развития дорожного хозяйства до 2030 г., которая разрабатывается совместно с Центром стратегических разработок (ЦСР), подтвердил замруководителя **Росавтодор**а Дмитрий Прончатов.

Будут и другие критерии: влияние на пропускную способность транспортной сети региона, сокращение времени в пути, соответствие схеме территориального планирования – новую методику будут применять к строительству дорог, а не их ремонту, говорит человек, близкий к **Росавтодор**у.

Влияние проектов на экономический рост оценивается и сейчас, замечает партнер EY Алина Заборовская, но это не обязательное условие получения господдержки. А четкие критерии отбора утверждены нормативными актами только для региональных проектов, но не для федеральных. Поэтому шансы получить деньги есть практически у любого проекта, признает федеральный чиновник: достаточно, чтобы он помогал достигнуть целей транспортной стратегии, а она сформулирована обобщенно.

Новая система отбора федеральных проектов предусматривает два этапа. Сначала – анализ, можно ли построить дорогу на принципах ГЧП с привлечением инвестора, рассказывает человек, близкий к **Росавтодор**у, если не удается, то проект получит бюджетное финансирование лишь при соответствии новым критериям. Каждый проект может стать приоритетным, утверждает он: при тестировании методики рассматривалось более 20 проектов из разных регионов – явных перекосов не выявлено. В разработке у **Росавтодор**а уже несколько потенциальных ГЧП-проектов, утверждает Прончатов, не называя их. Каждый из них, по его словам, в перспективе 10–15 лет может иметь мультипликативное влияние в 200–300 млрд руб. Стратегию **Росавтодор** планирует представить в декабре.

Ввести подобный фильтр предлагает и Минэкономразвития в дорожной карте инфраструктурной ипотеки: к марту 2018 г. оно планирует разработать методику учета социально-экономических эффектов от ГЧП – как прямых (бюджетные, налоговые и проч.), так и косвенных (национальная безопасность, экология). Прежде чем реализовать проект, нужно сначала доказать, что он нужен, но построить без госсредств невозможно, пояснял федеральный чиновник. Детали инфраструктурной ипотеки сейчас обсуждаются в правительстве, лаконичен представитель Минэкономразвития. Представитель **Минтранса** переадресовал вопросы в **Росавтодор**, а ЦСР отказался от комментариев.

Проект, который появляется в нужное время и в нужном месте, может стать самоокупаемым и генерировать существенные доходы для бюджета, считает партнер Herbert Smith Freehills Ольга Ревзина, если ставить этот критерий во главу угла, остальные будут не столь важны. Как правило, вклад проекта в ВРП оценивается на стадии подготовки, рассказывает партнер PwC Дмитрий Ковалев: 1 потраченный рубль может принести 4–5 руб. в экономику на горизонте 15 лет при строительстве межрегиональной дороги. Но происходит ли это на практике, не известно, оговаривается он: после утверждения проекта никто не следит за данным показателем, нет и утвержденной методики проверки. Пока примеров влияния проектов на ВРП почти нет, признает федеральный чиновник, экономику региона улучшил мост на о. Русский, влияние на ВРП просчитывалось в проекте ВСМ Москва – Казань. Есть проекты, которые развивают агломерацию, – МКАД, Западный скоростной диаметр в Санкт-Петербурге, участки трассы М4 «Дон», перечисляет Ковалев, но вряд ли транзитный «перешеек» способен всерьез повлиять на экономику региона, для этого необходимо создавать заправки и другую дополнительную инфраструктуру. Да и грандиозный проект моста на Сахалин никак не связан с ВРП Сахалина: там добывают нефть и газ и без моста, говорит директор региональной программы Института социальной политики ВШЭ Наталья Зубаревич, к тому же до сих пор не было конкретной методики, позволяющей оценить вклад дороги в ВРП.

Расходы консолидированного бюджета на инфраструктуру, по расчетам InfraOne, сократились с 3,7% ВВП в 2012 г. до 2,5% в 2016 г. В этом году на федеральный дорожный фонд заложено 665 млрд руб., и эта сумма почти не меняется в проекте бюджета, принятом Госдумой в первом чтении: в 2018 г. – 688 млрд, в 2019 г. – 680 млрд, в 2020 г. – 693 млрд. Из этих средств в 2018 г. 40 млрд руб. планируется выделить на Керченский мост (строится по госзаказу), сообщил представитель **Росавтодор**а. Его стоимость вместе с подходами оценивалась в 300 млрд руб., а моста на Сахалин – может превысить 500–600 млрд, говорили чиновники и эксперты.

Вслед за рынком ГЧП может встать и рынок концессий

Пока **Росавтодор** тратит в основном не на строительство, а на доведение федеральных трасс до нормативного состояния. К концу 2017 г. 80% федеральных дорог будет в нормативном состоянии, к концу 2018 г. – 85%, обещал в октябре замруководителя **Росавтодор**а Игорь Астахов. В дальнейшем дороги будут ремонтироваться раз в 6 лет, говорит человек, близкий к **Росавтодор**у, это позволит высвободить какие-то деньги и на строительство. В 2017 г. **Росавтодор** начал строить 270 км новых федеральных дорог и 18 мостов в 25 регионах – максимум с периода подготовки к Олимпиаде, отмечает представитель **Росавтодор**а, а до 2020 г. рассчитывает построить около 2000 км федеральных дорог.

ВРП регионов может отличаться в сотни раз. Для одних регионов вклад от проекта будет заметным, более богатые его так не почувствуют, к тому же чем слабее развита инфраструктура, тем сильнее будет эффект для ВРП, говорит аналитик InfraOne Александра Галактионова. Вовсе не обязательно, это зависит от методики подсчетов, спорит федеральный чиновник. От методики зависит, сколько проектов будет признано оказывающими существенное влияние на экономический рост, согласна Заборовская. Но ее представитель **Росавтодор**а не комментирует. Любая методика будет играть меньшую роль при отборе проектов, чем лоббизм и геополитические решения, скептична Зубаревич.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.29; МЕДВЕДЕВ ОТМЕТИЛ РОЛЬ РАБОТНИКОВ АВТОТРАНСПОРТА В ЭКОНОМИКЕ СТРАНЫ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев в поздравлении с Днём работника автомобильного и городского пассажирского транспорта отметил важность профессионализма сотрудников транспортного комплекса в работе экономики страны, соответствующая телеграмма размещена на сайте Правительства РФ.

«Благодаря вам миллионы тонн грузов доставляются по самым разным адресам в любые регионы. На заводы и фабрики, в больницы и аптеки, школы и детские сады. И конечно, от вашего профессионализма прямо зависит развитие промышленности, торговли, строительства, сельского хозяйства. Фактически – работа всей экономики»,– говорится в сообщении.

Медведев также отметил, что работа шофера требует предельного внимания и собранности, технических знаний, сильного характера и мгновенной реакции на любые нештатные ситуации, которые нередко происходят на дорогах.

«Уверен, что водители автобусов и трамваев, маршрутных такси и большегрузных машин, а также все, кто вам помогает: диспетчеры, механики, инженеры, сотрудники автовокзалов и автостанций, – будут и впредь надёжно и качественно выполнять свои задачи. Работать чётко и слаженно, а главное – безаварийно», – написал Медведев.

Также премьер выразил надежду на то, что особое внимание работники автотранспортного комплекса уделят повышению дорожной культуры.

### ТАСС; 2017.10.27; ОКОЛО 30 НОВЫХ МАРШРУТОВ НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА ПОЯВЯТСЯ В МОСКВЕ В 2018 ГОДУ

Сеть наземного транспорта Москвы в 2018 году пополнится 29 новыми маршрутами, сообщается в пятницу на портале мэра и правительства Москвы.

«По просьбам управ и префектур с 2018 года появится еще 29 автобусных маршрутов, которые будут обслуживать семь административных округов и улучшат транспортную доступность для 800 тыс. человек», – говорится в сообщении.

Отмечается, что новые маршруты пройдут рядом с востребованными социальными объектами – мимо более чем 30 центров госуслуг «Мои документы», 150 учреждений здравоохранения и 700 образовательных учреждений.

«Для нас очень важно получить оценку наших инициатив со стороны администраций округов Москвы, районных управ и, конечно, самих жителей. Любая новая маршрутная сеть требует ежедневной настройки, и сегодня этот механизм работает отлично. Новые маршруты связывают районы и социальные объекты», – приводятся на портале слова заммэра Москвы, руководителя городского Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максима Ликсутова.

Как сообщается на сайте «Мосгортранса», основной оператор наземного городского транспорта Москвы обслуживает более 800 маршрутов, на которых ежедневно работают более 6 тыс. автобусов, троллейбусов и трамваев. В будние дни пассажиропоток на маршрутах превышает 5,5 млн человек.

### RNS; 2017.10.27; АБЫЗОВ ПРЕДЛОЖИЛ ВЫДЕЛИТЬ ГИРОСКУТЕРЫ И СИГВЕИ В ОТДЕЛЬНУЮ КАТЕГОРИЮ УЧАСТНИКОВ ДВИЖЕНИЯ

Гироскутеры и сигвеи нецелесообразно приравнивать к велосипедам, их нужно выделить в отдельную категорию при встраивании в правила дорожного движения, сообщил министр по делам открытого правительства Михаил Абызов в кулуарах конференции «Больше чем обучение: непрерывное обучение для нового мира работы», которая состоялась в корпоративном университете Сбербанка.

«Сегодня окончательного решения по их статусу не принято. С точки зрения высказанных мнений экспертов, является целесообразным определение их в отдельный статус. Потому как они используют для своего передвижения и пешеходную часть дорожной инфраструктуры и автомобильную. С другой стороны для них не существует выделенных полос. Это такой смежный вид транспорта – с одной стороны не пешеход, с другой стороны не велосипед, с третьей стороны это и не автомобиль. Поэтому здесь наверное целесообразно рассмотреть вопрос выделения их в отдельную категорию участников дорожного движения», – сказал он.

По итогам публичного обсуждения плана по обеспечению безопасности на пешеходных переходах первый вице-премьер Игорь Шувалов поручил проработать вопрос определения статуса граждан, использующих «современные технические средства передвижения», сообщал «Коммерсант». Ведется обсуждение, разрешить ли движение на гироскутерах и сигвеях только в парках или приравнять ли их к велосипедам.

### РБК; 2017.10.27; НА РЕМОНТ ДОРОГ В СОЧИ В 2018 ГОДУ ВЫДЕЛЯТ 1 МЛРД РУБЛЕЙ

Власти Краснодарского края выделят 1 млрд рублей на ремонт дорог в Сочи в 2018 году. Об этом заявил глава курорта Анатолий Пахомов.

На выделенные средства планируют привести в порядок 29 улиц протяженностью более 40 километров. Всего в списке на 2018 год порядка 300 объектов, сообщает пресс-служба администрации Сочи.

По словам и.о. директора сочинского МКУ «Управление автомобильных дорог» Сергея Бессонова, администрация города одной из первых подала заявку в **Минтранс** Краснодарского края на выделение финансирования, поэтому курорту уже согласовали выделение 250 млн рублей в I квартале 2018 года.

Как сообщал РБК Юг, в 2017 году на ремонт дорог в Сочи планировалось выделить 580 млн рублей. Работы должны были провести на 96 улицах курорта. По данным администрации Сочи, на первом этапе до начала сентября были отремонтированы 45 дорог, в том числе сельских. В планах до Нового года – благоустройство еще 50 городских улиц. Сейчас самые активные работы ведутся в Лазаревском районе, добавляет пресс-служба администрации курорта.

Ранее также сообщалось, что Сочи получит из краевого бюджета 165 млн рублей на организацию транспортного обслуживания и компенсацию недополученных доходов перевозчиков во время FIFA-2018.

### RG.RU; ИНЕССА ДОЦЕНКО; 2017.10.30; В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ СДАЛИ ДОРОГУ ЛИДОГА – ВАНИНО

В Нанайском районе Хабаровского края сдан в эксплуатацию участок автодороги Лидога – Ванино с 148 по 155 километр. Последний, остававшийся без асфальтового покрытия.

Фото: Пресс-служба правительства Хабаровского края Фото: Пресс-служба правительства Хабаровского края Фото: Пресс-служба правительства Хабаровского края

Значение трассы огромно. Этот путь соединяет шесть районов края, выходит и на его северные территории, и на евроазиатский международный транспортный коридор «Транссиб». Именно Лидога – Ванино дает выезд к паромной переправе Ванино – Холмск, обеспечивая сообщение острова Сахалин с материковой частью. А еще она открывает через порт Ванино ближайший выход к морю грузам, идущим с запада по Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожным магистралям в северо-восточные регионы России и страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Строить дорогу начали в 1997 году, практически на пустом месте: до этого нормальное автомобильное сообщение с Ванино и Советской Гаванью отсутствовало, были лишь лесовозные пути.

– Такой дороги нет ни в одном административном образовании Российской Федерации, – отметил губернатор Вячеслав Шпорт. – Более 300 километров пролегли по хребту Сихотэ-Алинь, перепад высот на трассе достигает 750 метров.

Действительно, сказать, что Лидога – Ванино – трудная трасса, значит, не сказать ничего. Треть ее проходит вдоль и поперек рек, высота истока которых от уровня моря превышает тысячу метров. Некоторые участки оказалось дешевле спрямить, чем преодолеть. Для этого отрезки русла реки Гобилли перенесли в другое место. Где-то это позволило сократить количество мостов, где-то – уйти от колоссального объема буровзрывных работ. Результат того стоил: после спрямления общая протяженность дороги уменьшилась на 28 километров, сэкономлено 2,5 миллиарда рублей. Всего вдоль трассы было построено 65 мостовых переходов. За все годы на строительство дороги из краевого и федерального бюджетов потратили около 18 миллиардов рублей.

Сдать трассу обещали в конце 2016-го, но… Были задержки финансирования, сильно смешало планы строителей наводнение в 2013 году, когда целые участки дороги размыло. В круглосуточном режиме здесь возводили защитные дамбы и отсечные валы, поднимали земляное полотно. Ремонтные и восстановительные работы обошлись в копеечку.

Сейчас трасса носит краевой статус, а вот с 2018 года получит федеральный. Это означает, что денег на нее будут тратить гораздо больше: содержание дорог федерального значения осуществляется по стопроцентному нормативному показателю, а расходы на ремонт региональных трасс составляют в нынешнем году 19 процентов того, что определено правилами.

Сопутствующей инфраструктуры у трассы пока нет. Ни ЛЭП, ни заправок, ни автосервисов, ни мотелей и пунктов отдыха для водителей. Дорога практически не телефонизирована – радиус покрытия пары имеющихся сотовых вышек минимальный. Поэтому основное внимание теперь будет уделено обеспечению трассы связью, строительству кафе и гостиниц, пунктов полиции, станций АЗС.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2017.10.30; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ДОЛЬЮТ НЕФТИ

ОАО РЖД готовит новые скидки

ОАО РЖД хочет создать условия для привлечения нефтяных грузов на железную дорогу, обнулив для них индексацию тарифов в 2018 году, а также получив право гарантировать скидки в рамках тарифного коридора на десять лет. Но планам железнодорожников угрожает ФАС, считающая льготы для нефтяников излишними.

ОАО РЖД ведет переговоры с нефтекомпаниями об увеличении объема их грузов на железной дороге. Директор монополии по коммерческой деятельности Алексей Шило 27 октября пояснил, что трубопровод влияет на качество нефтепродуктов, поэтому ОАО РЖД сейчас «точечно работает с крупными нефтекомпаниями и предлагает в одних случаях забрать высокосернистую нефть и ее перевозить в цистернах, чтобы не ухудшать качество в трубе, а в других, наоборот, забрать высококачественные нефтепродукты».

По его словам, в итоге при оценочном оттоке этих грузов с железной дороги примерно в 8 млн тонн в 2018 году удастся дополнительно привлечь 5,5 млн тонн. Это при текущих тарифных условиях, но у ОАО РЖД есть идеи и для дополнительного роста грузопотока. В частности, монополия предлагает освободить нефтяные грузы от ежегодной индексации тарифа. «Та индексация, которую мы сейчас официально предлагаем и которая сейчас рассматривается в органах власти, предполагает индексацию всех грузов, кроме нефтяных,– говорит господин Шило.– Есть несколько вариантов, как это можно сделать: либо точечной настройкой через правила тарифного коридора, либо потребуется что-то включать в прейскурант 10–01 (главный тарифный документ ОАО РЖД.– “Ъ”)». ОАО РЖД требует поднять в 2018 году индексацию тарифа до 6% (см. “Ъ” от 10 октября).

Господин Шило добавил, что ОАО РЖД просит ФАС дать возможность пользоваться правилами тарифного коридора на долгосрочный период – на десять лет. «Коллеги (нефтяники.– “Ъ”) говорят о том, что определенный этап инвестиций с их стороны заканчивается, и они стоят на пороге принятия других инвестиционных решений,– пояснил он.– И если сегодня мы, железнодорожники, можем им гарантировать, что в ближайшие несколько лет тариф будет таким-то, для них это будет развилкой при принятии решения, строить трубопровод или нет». По словам Алексея Шило, ОАО РЖД рассчитывало, что ФАС отдельным постановлением даст компании такую возможность в 2017 году. ФАС включила этот пункт в поправки к постановлению правительства №643, поясняет он, сейчас идет «горячее обсуждение», ОАО РЖД настаивает на скорейшем принятии решения.

Но ФАС считает спешку излишней. «Система распределения скидок ОАО РЖД РЖД устаревшая, бюрократическая и непрозрачная,– говорит замруководителя ФАС Александр Редько, добавляя, что ее практически нельзя применить на практике. – Сейчас нам критически важно снизить стоимость перевозок пассажиров в дальнем следовании. Мы вынесли на правление ФАС снижение этих тарифов на 10%, а также снижение на 15–20% стоимости аренды подвижного состава для пригородных компаний». ОАО РЖД проигрывает конкуренцию за пассажиров, добавляет он, и это гораздо важнее, чем проиндексировать тарифы нефтяникам, у которых цены на пике. Снижение на 10% цен для пассажиров – это примерно столько же, сколько скидка 6% для нефтяников. Если и давать нефтяным грузам скидки, подчеркивает чиновник, речь должна идти о точечных проектах, где есть конкуренция с трубой, на привлечение дополнительных объемов.

В нефтяных компаниях не ответили на запросы “Ъ”. Глава агентства «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров считает, что ОАО РЖД впервые демонстрирует «стратегический подход к взаимодействию с нефтяными компаниями». По мнению эксперта, если идеи ОАО РЖД реализуются, сильнее всего пострадает водный транспорт: фактически в 2018 году масштабной навигации уже не предвидится, так как все объемы нефтяники распределят между вновь вводимыми трубопроводными мощностями и гарантированными объемами перевозки по железной дороге, необходимыми для получения тарифных скидок.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.27; ПУТИН ПОРУЧИЛ УХОДИТЬ ОТ СУБСИДИРОВАНИЯ ПАССАЖИРСКИХ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В РФ

Президент РФ Владимир Путин поручил разработать федеральный закон о пассажирских ж/д перевозках в России с учетом перехода от их субсидирования к долгосрочным договорам, предусматривающим экономически обоснованные тарифы на срок «инвестиционного цикла по обновлению или модернизации подвижного состава».

Соответствующая информация размещена на сайте главы государства. Поручения сделаны по итогам заседания президиума Государственного совета, состоявшегося 22 сентября. Сроки подготовки документа не оговорены.

Также В.Путин поручил к 1 апреля урегулировать в законодательстве РФ вопросы пригородного железнодорожного сообщения при прохождении маршрутов поездов по территориям смежных регионов страны.

### ТАСС; 2017.10.27; ДВОРКОВИЧ ЗАВЕРИЛ, ЧТО ПЕРЕБОЕВ С ПОСТАВКАМИ ХЛЕБА В МАГАЗИНЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА НЕ БУДЕТ

Никаких перебоев с поставками хлеба в магазины Санкт-Петербурга не будет, заявил журналистам вице-премьер Аркадий **Дворкович**.

«Могу заверить, что никаких перебоев с поставками хлеба в магазины [Санкт-Петербурга] не будет. Это исключено», – сказал он.

**Дворкович** подтвердил, что получил от губернатора города Георгия Полтавченко письмо с указанием на возможные проблемы со снабжением мукомольных предприятий Санкт-Петербурга. «Письмо действительно было, и мы приняли оперативные меры, – отметил вице-премьер. – **Минтранс** собрал перевозчиков и компании, которые направляют грузы на рынки отдельных регионов на мукомольные предприятия. По нашим сведениям, поставки идут достаточно ритмично сейчас».

**Дворкович** добавил, что учреждения Россельхознадзора, которые выдают сертификаты поставляемой продукции, работают только в будние дни. «Сейчас я дал указание эту проблему решить, чтобы в сезон, когда есть такие риски и сложности, все работали семь дней в неделю», – сообщил вице– премьер.

### RNS; 2017.10.27; ГЛАВА ФАС ВЫСКАЗАЛСЯ ПРОТИВ НАДБАВОК К ТАРИФАМ РЖД В 2018 ГОДУ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) выступила против надбавок к грузовым тарифам РЖД в 2018 году, заявил журналистам глава ведомства Игорь Артемьев в кулуарах конференции «Ведомостей» «Антимонопольное регулирование в России».

«Мы против всех надбавок. Железная дорога – это как лошадь, которая выбрала другой путь, но все время назад поворачивает и начинает пятится – обратно в Советский союз. Только они от нас выходят – они рыночная компания, эффективная, XXI века. Потом, не знаю, есть такие места в Москве, в которых «ноль переход», как фантасты говорят, раз – и в 75 год: тарифы надо поднимать, надбавку, субсидии из бюджета», – заявил он.

По словам Артемьева, индексация грузовых тарифов РЖД в 2018 году составит 3,9-4%.

«Инфляция минус 4 процента – максимально возможный или 3,9. Либо 4, либо 3,9. Регуляторы сказали, что инфляция будет ниже, но прогноз социально-экономического развития утвержден в тех параметрах, что я сказал», – сказал он.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.27; РЖД В 2018 Г. НЕ ПЛАНИРУЮТ ПОВЫШАТЬ СТАВКИ В РАМКАХ ТАРИФНОГО КОРИДОРА

ОАО «Российские железные дороги» не планирует повышения ставок в рамках тарифного коридора в 2018 году.

«Мы к повышению тарифов будем подходить очень и очень взвешенно. В этом году никому ставку не повышали в рамках тарифного коридора. И на следующий год тоже не планируем», – заявил директор РЖД по коммерческой деятельности, генеральный директор центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) компании Алексей Шило на брифинге в пятницу.

Право варьировать ставки на грузовые перевозки в рамках тарифного коридора монополия получила в 2013 г. Верхняя граница сейчас установлена на уровне «+10%» к действующим ставкам, нижняя – на уровне «минус 50%» для грузов II (базового) и III (высокодоходного) тарифного классов без ограничения по дальности транспортировки и «минус 14%» для грузов I (низкодоходного) тарифного класса в пределах 3 тыс. км.

В целом по принятым в 2017 г. тарифным решениям (скидкам) у компании «баланс положительный», то есть на предоставлении скидок за счет привлечения новых объемов грузов компания заработала, хотя есть и незначительное количество случаев неисполнения обязательств. «Мы в этом году уже более 50 решений приняли. Из этих 50-ти процентов 10 пока не вышли на тот уровень экономики, который закладываем. Но мы понимаем, почему это происходит. По ряду вопросов, скорее всего, в соответствии с договорами будем выходить на компенсацию потерь «Российским железным дорогам». По ряду позиций уверены, что коллеги до конца года свои обязательства по скидкам восполнят», – отметил глава ЦФТО.

Также на брифинге топ-менеджер прокомментировал инициативу Федеральной антимонопольной службы (ФАС) РФ о праве грузоотправителей на обязательные скидки в рамках нижней границы тарифного коридора за каждую новую тонну груза, предъявленную на ж/д сеть. «Мне кажется, такой подход требует отдельного изучения. Правила тарифного коридора, которые ФАС для нас предусмотрела, экономически взвешены. Там есть один важный момент: любая скидка, которую предоставляют РЖД, – это не перераспределение нагрузки между отраслями», – сказал он.

«То есть «Российские железные дороги» дают скидку, если для нее это экономически целесообразно. Если мы хотя бы чуть-чуть остаемся «в плюсе», то есть большая доля вероятности, что мы дадим дополнительную скидку, чтобы привлечь дополнительные объемы грузов. Когда мы говорим, что надо в любом случае давать до 50% (дисконта – ИФ) на каждую привлеченную тонну груза, надо считать, будет ли от этого экономика (для монополии с точки зрения неубыточности такой скидки – ИФ)», – отметил А.Шило. По его мнению, в этом вопросе нужно «каким-то образом и настраивать механизм тарифного коридора». «Наверное, это будет более правильно, чем принятие каких-то плоских решений по снижению тарифов», – подчеркнул топ-менеджер.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.27; РЖД ГОТОВЫ СФОРМИРОВАТЬ «РЕЗЕРВНЫЙ ПАРК» ПО РЕШЕНИЮ ФАС, НО НЕ ПОНЯТЕН МЕХАНИЗМ

ОАО «Российские железные дороги» готово к формированию на своей базе так называемого «резервного парка», если решение об этом примет Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ.

«Мы ознакомились с этой инициативой ФАС буквально на днях. С (ведомством ее – ИФ) еще не обсуждали. Нам пока не известно, что именно имеет в виду регулятор – надо с ним проводить дальнейшие консультации», – заявил директор РЖД по коммерческой деятельности, генеральный директор центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) компании Алексей Шило на брифинге в пятницу.

В том числе топ-менеджер не осведомлен и о том, будет ли идти речь о покупке нового подвижного состава или аренде имеющегося на рынке. Он уточнил, что встреча с чиновниками антимонопольной службы намечена на следующую неделю, на ней представители монополии «постараются обсудить, как бы ФАС видела этот механизм».

В целом, как заявил А.Шило, «Российские железные дороги» считают «абсолютно правильными любые инициативы, направленные на то, чтобы увеличить перевозки». Кроме того, компания намерена следовать за решением регулятора. «Если регулятор пришел к выводу, что нам под возрастающий объем нужно поменять какие-то подходы к управлению парком – мы как государственная компания готовы это рассмотреть. Какое решение регулятор примет, такое мы и будем выполнять. У нас есть средства управления им и специалисты, то есть мы понимаем, как с этими вагонами работать», – сказал он.

Однако, по словам А.Шило, РЖД, например, не понятно, по каким ставкам должны будут предоставляться вагоны «резервного парка»: если подвижной состав будет у самого перевозчика, стоимость будет государственно регулируемой – в соответствии с тарифным прейскурантом. В то же время,возможны и схемы, при которых вагоны будут находиться в «собственности дочки» РЖД – АО «Федеральная грузовая компания» или другой специально созданной структуры – в этом случае ставки будут рыночными, которые сейчас почти вдвое выше регулируемых.

«Если будет этот резервный парк, то я бы предположил, что он будет выступать определенным стабилизатором по ставкам на рынке», – сказал глава ЦФТО. Но с учетом сезонности спроса, под который и планируется создать резерв, речь будет идти об убытках для группы, отметил топ-менеджер. «У нас достаточно четко прослеживается сезонная потребность в вагонах, мы понимаем, что, скорее всего, этот резервный парк будет востребован не в течение всего года равномерно. Он будет работать 5-6 месяцев, а остальное время – будет невостребован, причем его нужно будет содержать, где-то размещать эти вагоны и так далее. Это все надо взвешивать», – отметил А.Шило.

Говорить о размерах резервного парка и о разбивке по видам подвижного состава глава ЦФТО не стал, озвучив лишь собственное мнение по этому вопросу. «Я скажу свои оценки. Мы сейчас активно обсуждаем с заинтересованными сторонами долгосрочную программу развития. Она предусматривает консервативный вариант, при котором есть планомерный рост в пределах 2% ежегодно, и оптимистичный инвестиционный сценарий, при котором погрузка будет расти гораздо бОльшими темпами. Мы оценивали, что если в следующем году промышленность и экономика в стране выйдет на неплохие темпы, что обеспечит прирост погрузки, к примеру, на 3,5%, то по трем группам вагонов мы приблизимся к «пограничному состоянию» (дефициту – ИФ)», – сказал А.Шило.

В первую очередь, по его словам, речь идет о полувагонах. «Если, как обещают коллеги из Минсельхоза, дальше будет происходить наращивание перевозок сельскохозяйственной продукции, то нужно будет думать и о покупке зерновозов», – добавил он. «Кроме того, (нужны будут – ИФ) фитинговые платформы. У нас, например, по маршруту ОТЛК (АО «Объединенная транспортно-логистическая компания», подконтрольно РЖД – ИФ) транзитные перевозки Казахстан-Россия-Белоруссия из Китая в Европу выросли за 9 месяцев почти на 70%. Того парка, который есть на рынке, хватает, но, если в следующем году экономика продолжит расти по инновационному сценарию, то мы будем уже ощущать дефицит фитинговых платформ, и сегодня надо думать о том, чтобы эти фитинговые платформы закупать», – пояснил топ-менеджер.

Имеющийся у РЖД инвентарный парк несущественен по объемам и используется «исключительно для собственных нужд» компании, он задействован на ремонте пути, также уточнил А.Шило, отвечая на вопросы журналистов.

### ТАСС; 2017.10.27; В РЖД ОБЪЯСНИЛИ ПРОБЛЕМЫ С ПЕРЕВОЗКОЙ ЗЕРНА ЗАДЕРЖКАМИ СО СТОРОНЫ ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЕЙ

Проблемы с перевозкой зерна обусловлены в том числе задержками по выгрузке со стороны грузополучателей, сообщил журналистам директор РЖД по коммерческой деятельности Алексей Шило.

«Виноваты, в первую очередь, те, кто за эту выгрузку отвечает – собственно предприятия, которые являются грузополучателем. Мы проанализировали ситуацию по ЛКХП им. Кирова – это один из крупных грузополучателей в Санкт-Петербурге. Среднее время под выгрузкой составило более суток – 28 часов каждый вагон в сентябре. В октябре – 42 часа. Если мы каждый вагон будем под выгрузкой держать по 42 часа, то, конечно, никаких вагонов не хватит», – сказал он.

Шило отметил, что больших сложностей с перевозками сейчас нет. «У тех, кто заключил долгосрочные контракты с операторами, сегодня объективно сложностей нет. Это касается, в том числе, и поставок хлеба, например в направлении Санкт-Петербурга. Там три крупных получателя зерна для нужд города. У этих трех крупных мукомольных комбинатов долгосрочные контракты. Никакого дефицита там сегодня не наблюдается», – отметил он.

Ранее «Коммерсантъ» 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.

«Скорее губернатор Санкт-Петербурга обращал внимание на другую проблему: что сегодня были созданы достаточно неплохие условия для экспортеров, и он, скорее, переживал, что, возможно, это может каким-то образом отразиться, в том числе, и на поставках зерна для нужд граждан внутри России. По всем расчетам, парка вагонов зерновозов достаточно», – подчеркнул Шило.

По его словам, за последние два года оборот вагона сократился на 20%, вагоны стали ходить по сети быстрее. Однако многие звенья в цепочке грузоперевозки не готовы к возросшим объемам перевозки зерна. «Многие операторы, насколько мне известно, в договорах с грузоотправителями и грузополучателями уже предусматривают штрафные санкции. Они сегодня достаточно мягкие. Грубо говоря, с третьих суток простоя – штрафные санкции. А инициатива **Минтранса** была в том, и мы это поддерживаем, чтобы это было каким-то образом законодательно закреплено. За сверхнормативный простой – штрафные санкции, чтобы мотивировать грузоотправителя и грузополучателя тоже развивать свои мощности», – заключил он.

Ранее **Минтранс** предложил продлить рабочую неделю сотрудников Россельхознадзора, ответственных за оформление ветеринарных документов на железнодорожные перевозки зерна, чтобы мукомольные предприятия России не испытывали дефицит подвижного состава. Кроме того, министерство предлагает внести поправки в закон, устанавливающие штрафы за простой вагонов для грузоотправителей и на станциях выгрузки. Размер штрафов еще не определен.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.10.30; МИНТРАНС УПРОСТИТ СОГЛАСОВАНИЕ НЕКОММЕРЧЕСКИХ ПОЛЕТОВ

Министерство планирует изменить эту процедуру для владельцев воздушных судов

В России могут измениться правила полетов для некоммерческой авиации. Появится возможность совершать их в уведомительном порядке в контролируемом воздушном пространстве, упростится процедура уведомления о полете, станет необязательной радиосвязь с диспетчерами, если установить ее невозможно. Такие изменения разработало **Министерство транспорта** России в соответствии с поручением правительства.

Поручение правительства, на основании которого готовятся поправки, ставит задачу упростить регулирование авиации общего назначения (АОН). Это полеты воздушных судов, выполняемые в личных целях их владельцев, – т.е. некоммерческие перевозки. Как правило, речь идет о малой авиации.

Сегодня предварительное уведомление о времени и маршруте обязательно для любого полета – даже для аппарата массой 100 кг и расстояния в несколько сотен метров. **Минтранс** предложил дать малой авиации возможность выбирать способ уведомления о полете. Это можно будет сделать, не только обратившись в органы обслуживания воздушного движения, но и просто сообщив о маршруте любому человеку – например, родственнику или должностному лицу любой организации. Такой доверенный человек должен будет проконтролировать, что полет завершился успешно. Если что-то пойдет не так, он должен будет объявить тревогу и инициировать активные действия по поиску воздушного судна и спасению экипажа и пассажиров.

– **Минтранс** дорабатывает проект изменений в федеральные правила использования воздушного пространства РФ. Далее документ будет разослан профильным ведомствам, – сообщил «Известиям» официальный представитель министерства.

Также предлагается разрешить уведомительный порядок использования воздушного пространства при движении по правилам визуальных полетов (не по приборам) в воздушном пространстве класса С (высота до 8,1 тыс. м). Подавать план полета всё же придется, но это можно будет сделать непосредственно перед его началом. Сегодня в таких случаях необходимо получить разрешение на полет.

В настоящее время уведомительный порядок действует только для воздушного пространства класса G (высота до 1200 м). При этом районы аэродромов и зоны, где проходят международные трассы, даже на таких малых высотах относятся к классу C. Для малой авиации почти любой достаточно длительный полет сопряжен с пересечением зоны C, что обязывает минимум за час до вылета запрашивать разрешение службы управления воздушным движением.

Третье принципиальное изменение действующих правил, которое предложил **Минтранс**, – разрешение выполнять полет в воздушном пространстве класса С без двусторонней радиосвязи с местным центром управления. Это возможно после двух неуспешных попыток установления связи.

Сегодня требование двусторонней радиосвязи является обязательным. И, например, при движении ночью около небольшого аэропорта, где диспетчеры в это время не работают, приходится либо облетать диспетчерскую зону, либо нарушать воздушное законодательство.

Все эти предложения включены в проект постановления правительства России о внесении изменений в федеральные правила использования воздушного пространства. Планируемый срок вступления документа в силу – декабрь 2017 года.

Поручение правительства, на основании которого готовятся поправки, ставит задачу упрощения различных процедур в авиации общего назначения. АОН выполняет санитарные перевозки, занимается лесоохраной, аэрофотосъемкой, сельхозработами, рекламой в воздухе, выполняет учебные и экскурсионные полеты, транспортные заказы частных лиц и компаний.

По словам президента общественной организации пилотов и владельцев воздушных судов «АОПА-Россия» Владимира Тюрина, сегодня запрет полетов без подачи уведомлений сдерживает развитие гражданской авиации и приводит к ее уходу в неправовое поле.

– Абсолютное большинство легких воздушных судов не оборудованы средствами коротковолновой или спутниковой связи. Помимо этого, значительная часть территории нашей страны не обеспечена ни устойчивой двусторонней радиосвязью на малых высотах, ни сотовой. Обязанность связываться с авиадиспетчерами – фактический запрет выполнения полетов в таких районах, – заявил «Известиям» Владимир Тюрин.

В международной практике и в стандартах Международной организации гражданской авиации уведомления для полетов в условиях видимости в неконтролируемом воздушном пространстве (т.е. в зоне G) не являются обязательными.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; ЮЛИЯ ПОЛЯКОВА; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.10.28; «ВИМ» БЕЗ АВИА

Компания потеряла право на перевозки пассажиров

В пятницу было приостановлено действие сертификата проблемной авиакомпании «ВИМ-Авиа». Восстановить его можно при урегулировании ситуации с долгами, достигающими 10 млрд руб. Возродить компанию, договорившись с кредиторами, хотят инвесторы во главе с Борисом Карловым, они намерены сократить парк самолетов и персонал, оставив лишь наиболее прибыльные маршруты, в том числе в Китай. Но, как выяснил “Ъ”, ни в бывшем базовом аэропорту «ВИМ-Авиа» Домодедово, ни в банках пока не готовы однозначно поддержать план оздоровления.

Сертификат эксплуатанта «ВИМ-Авиа», накопившей долги и столкнувшейся в сентябре с нехваткой средств для операционной деятельности, приостановлен, сообщили “Ъ” в компании. В **Росавиаци**и и **Минтрансе** отказались от комментариев. Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, говорит, что с 27 октября сертификат «ВИМ-Авиа» «недействителен». По Федеральным авиационным правилам основанием для этого является ухудшение производственных и финансово-экономических показателей, «влияющих на безопасность полетов и права потребителей». При приостановке сертификат можно возобновить, если перевозчик отчитается об устранении недостатков.

Также в «ВИМ-Авиа» опять сменилось руководство, ее возглавил экс-замгендиректора «Трансаэро» Вячеслав Кононенко. Александр Бурдин (он должен был стать гендиректором вместо Александра Кочнева, помещенного под домашний арест) «не приступил к обязанностям по организационным причинам», сообщили в перевозчике.

«ВИМ-Авиа» занимала десятое место в РФ и за январь–сентябрь перевезла 2,1 млн человек. Она фактически прекратила работу в конце сентября, отдельные рейсы выполнялись до 15 октября. Владельцы Рашид и Светлана Мурсекаевы объявлены в розыск. По данным **Росавиаци**и, задолженность «ВИМ-Авиа» близка к 10 млрд руб., из которых около 7 млрд руб.– перед банками, лизингодателями, аэропортами и ТЗК.

В конце октября Борис Карлов и его Aurora Investments собрались реанимировать «ВИМ-Авиа» совместно с банками-кредиторами. Как сообщалось, бизнесмен хотел представить **Минтрансу** и **Росавиаци**и план вывода компании из кризиса. Согласно материалам рабочей группы, с которыми ознакомился “Ъ”, определены ключевые проблемы, проанализированы показатели, парк и маршруты «ВИМ-Авиа», выбраны наиболее рентабельные направления.

Предлагается сконцентрировать полеты восьми самолетов на Дальний Восток, в Среднюю Азию и Китай, а партнер «ВИМ-Авиа» в КНР China International Travel Agency подтвердил интерес к сохранению договоренностей, говорится в материалах. На доходность полетов в Китай «ВИМ-Авиа» делала ставку, увеличив парк до 21 самолета с 10 самолетов в начале года.

Самыми доходными самолетами «ВИМ-Авиа», исходя из среднесуточного налета 10–11 часов, являются три Boeing 777 и 757 (находятся в собственности) и два А319, отмечено в материалах. Выручка может составить 11,5 млрд руб. в 2018 году и 14,2 млрд руб. в 2020 году (в 2016 году – 17,1 млрд руб.), штат сократят с 1,2 тыс. до 800 человек, экипаж – с 706 до 420 человек. До конца года инвесторы проработают и утвердят маршрутную карту, оптимизируют тарифы, затраты, персонал, договорятся с кредиторами и лизингодателями, запустят китайское направление. Утверждается, что прошли переговоры о реструктуризации долга с банками «Зенит» и «Абсолют», есть взаимопонимание о «списании и возможной конвертации долга в капитал ВИМ-2». С лизинговыми компаниями (Veling, MCAP, связаться с ними не удалось) также «достигнуто понимание» о реструктуризации, идут переговоры с топливными компаниями и аэропортами (в частности, с Домодедово).

В Домодедово “Ъ” сообщили, что «с обсуждаемым планом не знакомы, но контактируют с заинтересованными сторонами для поиска решения». Источники “Ъ”, знакомые с позицией банков, уверяют, что пока договоренностей нет и «никаких условий ни Абсолют-банк, ни “Зенит” не подписывали». Зампред правления Абсолют-банка Андрей Богуславский сообщил “Ъ”, что встречи нового гендиректора с кредиторами еще не было, поэтому пока неизвестны «его новые соображения по реструктуризации авиакомпании». План кредиторы получили, он изучается, говорит господин Богуславский. «Но обратной связи мы пока не давали авиакомпании»,– уточнил он. Господин Карлов сообщил “Ъ”, что «находится в постоянном контакте с основными банками-кредиторами» (их представитель входит в рабочую группу) и основными лизингодателями. «Без договоренностей с ними никто никуда не полетит»,– добавил он.

«Без четкого понимания того, как “ВИМ-Авиа” покроет долги, рассуждать дальше о потенциале проекта бессмысленно»,– говорит главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов. По его мнению, «деньги, необходимые для погашения долгов, существенно превышают объем средств, который можно было бы потратить для открытия новой компании или приобретения действующей без такой долговой нагрузки».

### ТАСС; 2017.10.27; РОСАВИАЦИЮ НЕ УВЕДОМИЛИ О НАЗНАЧЕНИИ НОВОГО ГЕНДИРЕКТОРА «ВИМ-АВИА»

**Росавиаци**я не проинформирована о назначении нового гендиректора «ВИМ-Авиа» Вячеслава Кононенко. Об этом ТАСС сообщил официальный представитель ведомства.

«Не проинформированы (о новом назначении – прим. ТАСС)», – сказал он.

Ранее авиакомпания сообщила, что бывший заместитель гендиректора по оперированию «Трансаэро» Вячеслав Кононенко назначен на должность генерального директора «ВИМ-Авиа». По данным источника ТАСС, 27 октября также прекращается срок действия сертификата эксплуатанта авиакомпании (документ дает право на выполнение полетов).

### ТАСС; 2017.10.27; СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА ИРКУТСКА НАЧНЕТСЯ В 2018 ГОДУ

Международный аэропорт Иркутска (100% находится собственности Иркутской области) объявил тендер на выбор подрядчика по разработке технико-экономического обоснования (ТЭО) строительства нового аэровокзального комплекса международных и внутренних воздушных линий. Как сообщается на сайте госзакупок, строительство терминала запланировано на 2018-2020 годы.

«Общая площадь аэровокзального комплекса международных и внутренних воздушных линий не должна превышать 40 тыс. кв. м. Пропускную способность определить с учетом достижения расчетных параметров объема пассажирских перевозок к 2028 году, для дальнейшего расширения – к 2035 году», – говорится в документации к закупке. Отмечается, что разработчик ТЭО должен предусмотреть также у терминала устройство для контактных мест стоянок трех – пяти самолетов, а также строительство дополнительных посадочных галерей, ведущих к телескопическим трапам и басгейтам.

Начальная цена договора на разработку ТЭО нового терминала составляет 4,9 млн рублей. Заявки на тендер принимаются до 2 ноября, на этот же день назначено подведение итогов закупки. В сентябре этого года предложение о реконструкции иркутского аэропорта озвучивал «Базовый элемент», оценивший стоимость строительств нового терминала со стороны Байкальского тракта в 5,6 млрд рублей.

В 2015 году правительство РФ издало распоряжение о передаче 100% акций ОАО «Международный аэропорт Иркутск», находящихся в федеральной собственности, в собственность Иркутской области для реконструкции действующего терминала аэропорта и строительства нового с участием инвесторов. Объем вложений в проект оценивался в 20 млрд рублей.

Власти региона, как сообщалось ранее, совместно с «Новапортом» на паритетных началах создали управляющую компанию для реконструкции международного аэропорта в Иркутске с уставным капиталом в 20 тыс. рублей. Претендентами на партнерство с региональными властями в развитии авиаузла считаются также «Аэропорты регионов» («Ренова») и «Базэл Аэро».

Международный аэропорт Иркутск находится в границах областного центра, имеет два терминала и взлетно-посадочную полосу протяженностью 3,5 тыс. м. В 2016 году аэропорт обслужил 1,7 млн пассажиров.

### ТАСС; 2017.10.27; «АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ» СФОРМИРОВАЛИ ЗИМНЕЕ РАСПИСАНИЕ АЭРОПОРТА ПЛАТОВ

Компания «Аэропорты регионов» сформировала зимнее расписание, по которому будут выполняться рейсы из открывающегося 1 декабря нового аэропорта Платов (Ростовская область). По этому же расписанию с 29 октября до 1 декабря будет работать старый аэропорт Ростова-на-Дону, сообщила в пятницу ТАСС руководитель департамента стратегических коммуникаций УК «Аэропорты Регионов» Ольга Ладейщикова.

«Зимнее расписание сформировано на ближайший месяц для международного аэропорта Ростова-на-Дону, с декабря по этому же расписанию будут выполняться рейсы из аэропорта Платов», – сказала Ладейщикова.

Зимнее расписание будет действовать по 24 марта 2018 года. «В этот период полеты из донской столицы на регулярной основе будут осуществлять 18 авиакомпаний, в том числе 13 отечественных и пять иностранных, по 24 внутрироссийским и международным направлениям. Отличительной особенностью сезона станет открытие рейсов в Минеральные Воды и Челябинск», – уточнила собеседница агентства.

Внутрироссийские рейсы будут выполняться по 12 направлениям, международное сообщение будет включать регулярные рейсы в Дубай, Прагу, Стамбул, Тель-Авив, а также чартеры на курорты Индии, Таиланда, ОАЭ и в итальянскую Верону. Кроме того, полеты на регулярной основе будут выполняться в Армению, Узбекистан, Грузию и Таджикистан.

Новый международный аэропорт Платов строится в Аксайском районе Ростовской области, в 30 км севернее Ростова-на-Дону. Он заменит существующий аэропорт, который будет выведен из эксплуатации и в перспективе интегрирован в городскую застройку. Проект реализуется на основе государственно-частного партнерства в рамках подпрограммы «Воздушный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» и программы подготовки и проведения ЧМ-2018. Открытие аэропорта намечено на 1 декабря 2017 года, базовым перевозчиком станет авиакомпания «Азимут».

### RNS; 2017.10.27; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» В 2018 ГОДУ ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ АВИАПАРК НА 44 САМОЛЕТА

Группа «Аэрофлот» в 2018 году планирует увеличить авиапарк на 44 самолета и довести общую численность флота группы почти до 350 самолётов. Такое решение принял совет директоров «Аэрофлота» на заседании 26 октября, сообщили в компании.

В 2018 году по группе «Аэрофлот» прогнозируется рост пассажиропотока и количества выставленных креслокилометров, а также сохранение высокого процента занятости кресел.

Также совет директоров одобрил сделку аренды трех новых самолетов регионального класса Sukhoi Superjet 100 между «Аэрофлотом», «ВЭБ-лизинг» и ГСС. Самолеты должны быть поставлены «Аэрофлоту» в октябре-ноябре 2017 года с возможностью переноса/продления сроков поставки. Данная сделка совершается в рамках запланированной поставки в парк «Аэрофлота» 20 новых самолетов Sukhoi Superjet 100, отметили в авиакомпании.

### RNS; 2017.10.27; «АЭРОФЛОТ» ВНЕДРЯЕТ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ БИОМЕТРИЧЕСКИХ ДАННЫХ ВМЕСТО ПАСПОРТА И ПОСАДОЧНОГО ТАЛОНА

«Аэрофлот» внедряет использование биометрических данных вместо паспорта и посадочного талона Фото: Наталья Селиверстова/РИА Новости

Группа «Аэрофлот» запустила проект «Автоматизированный аэропорт», который упростит прохождение аэропортовых процедур (вплоть до использования биометрических данных вместо паспорта и посадочного талона), сообщили в группе по итогам заседания совета директоров, прошедшего 26 октября.

«Аэрофлот» также планирует довести долю онлайн-продаж до 40% к 2020 году за счёт развитие сайта компании.

### ТАСС; 2017.10.27; СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА СИМФЕРОПОЛЯ НАХОДИТСЯ В ЗАВЕРШАЮЩЕЙ СТАДИИ

Строительство нового терминала аэропорта в Симферополе вышло на завершающую стадию, его ввод в эксплуатацию намечен на начало 2018 года, сообщил в пятницу ТАСС коммерческий директор ООО «Международный аэропорт «Симферополь» Сергей Дяйкин.

«Строительство терминала находится в завершающей стадии. В процентном отношении пока сказать сложно, но однозначно могу вас заверить, что в первой половине 2018 года мы его запустим», – сообщил он.

Дяйкин также сообщил, что финансирование строительства идет по плану.

«Все (средства) поступает в срок, а где-то и быстрее сроков. Мы определили по финансированию 15 этапов, которые должны пройти. Все они выполнены на 100%. Это означает, что весь проект выполняется в срок», – сказал представитель аэропорта.

Новый пассажирский терминал площадью 78 тыс. квадратных метров строит в столице Крыма компания «Международный аэропорт Симферополь». Генподрядчиком выступает также компания из Крыма «Альфа Констракшн».

Ранее сообщалось, что пассажиропоток, согласно прогнозам, составит сначала 6,5 млн человек в год, а впоследствии будет увеличен до 10 млн человек в год. Планируемая пропускная способность терминала в час пик – 3,65 тыс. пассажиров в час.

### ИНТЕРФАКС-ЗАПАД; 2017.10.28; «БЕЛАВИА» ПЕРЕХОДИТ НА ЗИМНЕЕ РАСПИСАНИЕ И УВЕЛИЧИВАЕТ ЧИСЛО РЕЙСОВ В ВАРШАВУ, АМСТЕРДАМ, СТАМБУЛ И «ЖУКОВСКИЙ»

Национальная авиакомпания «Белавиа» с 29 октября переходит на зимнее расписание и увеличивает число рейсов в Варшаву, Амстердам, Стамбул и на подмосковный аэродром «Жуковский», сообщили в пресс-службе авиакомпании в пятницу.

«ОАО «Авиакомпания «Белавиа» вводит новое расписание движения самолетов в рамках сезона ИАТА «Зима 2017/2018» с 29 октября 2017 года по 24 марта 2018 года», – говорится в сообщении, размещенном на официальном сайте компании.

В зимнем сезоне до шести в неделю будет увеличено количество рейсов из Минска в Варшаву и Амстердам, отметил авиаперевозчик. До пяти в неделю планируется увеличить количество рейсов по маршруту Минск-Стамбул.

Кроме того, авиакомпанией запланировано увеличение полетов в аэропорт московской области «Жуковский». «Теперь вместо 8 рейсов в неделю белорусский перевозчик будет выполнять 11. На данный момент из Минска в Жуковский полеты выполняются один раз в день, в пятницу – два раза. Второй рейс в день будет добавлен по четвергам, субботам и воскресеньям», – сообщили в «Белавиа».

Там отметили, что, анализируя потребности рынка, ориентировочно раз в полгода вносятся корректировки в план выполнения полетов в зависимости от сезона. Например, Ницца зимой не востребована, поэтому в компании приняли решение прекратить полеты по данному маршруту до старта летнего расписания 2018 года. Последний в этом сезоне рейс в Ниццу будет выполнен 11 ноября.

Также с момента старта зимнего расписания авиакомпания прекратит выполнять полеты в Тегеран.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.27; МЕЖДУ МОСКВОЙ И АБУ-ДАБИ ОТКРЫЛОСЬ ЧАРТЕРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ

Между Москвой и Абу-Даби, столицей Объединенных Арабских Эмиратов, открылось чартерное авиасообщение.

Первый рейс на узкофюзеляжном самолете Boeing 737-800 выполнила российская авиакомпания AZUR air. Загрузка самолета составила 100%, сообщил перевозчик.

Ранее российские туроператоры для организации полетов в Абу-Даби из России использовали рейсы регулярных зарубежных перевозчиков.

AZUR air является крупнейшей чартерной авиакомпанией в РФ. Парк состоит из 20 воздушных судов, в том числе восьми Boeing 757-200, семи Boeing 767-300 и пяти Boeing 737-800.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.27; У АВИАЛАЙНЕРА, СЛЕДОВАВШЕГО ИЗ НИЖНЕКАМСКА В МОСКВУ, СРАБОТАЛ ДАТЧИК НЕХВАТКИ ТОПЛИВА – ИСТОЧНИК

Авиалайнер Superjet-100, направлявшийся из Нижнекамска в Шереметьево, прервал полет из-за срабатывания сигнала о недостатке топлива, сообщил «Интерфаксу» в пятницу источник в экстренных службах.

«Перед началом снижения командир сообщил о срабатывании сигнализации о недостатке топлива. Было принято решение не продолжать полет в «Шереметьево», а экстренно посадить самолет на ближайшем аэродроме «Домодедово», – сказал источник.

Посадка прошла благополучно. Никто не пострадал.

Создана комиссия по расследованию причин инцидента.

В свою очередь старший помощник камского транспортного прокурора Диляра Султанова сообщила агентству «Интерфакс-Поволжье», что по данному факту проводится проверка.

Между тем пресс-секретарь аэропорта «Бегишево» (Нижнекамск, Татарстан), откуда вылетел самолет, уточнила агентству, что самолет «Аэрофлота» сел в «Домодедово» не из-за нехватки топлива.

«Он сел в Домодедово в связи с ограничениями воздушного движения в Шереметьево», – пояснила она.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТИМОФЕЙ БОРИСОВ; 2017.10.29; НАШЛИ НА ДНЕ

Место падения Ми-8 обследуют аппарты МЧС

Обломки российского Ми-8, упавшего в четверг у Шпицбергена, наконец, обнаружили. Обломки машины засек сонар норвежского спасательного судна. Новость поступила как раз в тот момент, когда на архипелаг приземлился самолет Ил-76 МЧС России со спасателями на борту.

Теперь на очереди задача – поднять российский вертолет. Для этого пока нет возможностей. Установлено, что вертолет лежит на дне на глубине примерно в 200 метров. Место реального падения оказалось именно там, где, согласно последним данным, Ми-8 и пропал с экранов радаров. Связь с экипажем оборвалась недалеко от российского шахтерского поселка Баренцбург. При этом координационный спасательный центр Северной Норвегии сразу предположил, что, скорее всего, вертолет упал в воду. Так и оказалось.

Но это не значит, что прилетевшие российские специалисты МЧС России могут сразу, не распаковывая вещи, лететь обратно. Совместно с полицией Норвегии – а именно она теперь будет отвечать за операцию по поиску тел жертв авиакатастрофы, – наши спасатели, скорее всего, в ближайшие дни займутся обследованием места трагедии.

Несмотря на относительно большую глубину в месте падения Ми-8, у российских спасателей есть все необходимое оборудование, чтобы обследовать обломки вертолета. На Шпицберген прибыли лучшие водолазы-спасатели Государственного центрального аэромобильного отряда «Центроспас» и Центра по проведению спасательных операций особого риска «Лидер» МЧС России. В составе оперативной группы более 40 человек, в том числе 17 водолазов, имеющих допуск к проведению поисково-спасательных работ на больших глубинах.

Кроме того, с собой они привезли два глубоководных малогабаритных роботизированных аппарата – телеуправляемый аппарат малого класса «Фалькон», предназначенный для выполнения поисковых работ на глубинах до 1000 метров, а также компрессорное оборудование, моторные лодки уникального класса, водолазное снаряжение, необходимое для обследования подводных объектов.

С помощью подводного комплекса, включающего в себя гидролокаторы бокового обзора и системы гидроакустического позиционирования, можно обследовать подводные объекты на глубинах до 300 метров.

Так что сначала спасатели запустят на дно подводные беспилотники и лишь потом, по всей видимости, будет приниматься решение, поднимать вертолет или нет. Если удастся поднять самописцы и тела погибших, то, возможно, надобности в поднятии вертолета и не будет.

В любом случае, на данный момент такой технической возможности нет, заявила норвежская сторона. В пресс-службе губернатора Свальбарда заявили, что в зоне, где упал российский вертолет, нет корабля с необходимым оснащением для поднятия вертолета со дна, но норвежцы все равно уже приступили к поискам такого судна.

В принципе, подходящие суда у Норвегии есть. Правда, тут возникают вопросы и финансового, и технического характера. Даже если удастся согласовать детали операции, судам понадобится несколько дней хода, чтобы достигнуть места катастрофы.

Напомним, что российский вертолет Ми-8 потерпел крушение , когда возвращался из законсервированного поселка «Пирамида». На борту были 8 человек.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.27; ПРОКУРАТУРА ПРОВЕРИТ «КОНВЕРС-АВИА» ПОСЛЕ КРУШЕНИЯ ВЕРТОЛЕТА НА ШПИЦБЕРГЕНЕ

Тверская межрайонная транспортная прокуратура начала проверку исполнения законодательства о безопасности на воздушном транспорте в АО «Авиакомпания Конверс-Авиа» в связи с крушением вертолета Ми-8АНТ на Шпицбергене, сообщили в Московской межрегиональной транспортной прокуратуре.

«По результатам проверки при наличии оснований будет решен вопрос о принятии соответствующих мер прокурорского реагирования», – отмечается в сообщении.

Кроме того, по согласованию с управлением государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по ЦФО **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта** будет проведена внеплановая выездная проверка АО «Авиакомпания Конверс-Авиа».

О крушении вертолета недалеко от населённого пункта Баренцбург на Шпицбергене сообщил 26 октября норвежский спасательный центр. Вертолет упал в 2-3 км от берега. О пропаже вертолета стало известно в 15:35 по местному времени, его падение подтвердилось в 15:45.

В пресс-службе Минэнерго РФ сообщили «Интерфаксу», что на борту разбившегося близ острова Шпицберген вертолёта Ми-8 находились три сотрудника НИИ Арктики и Антарктики, а также пятеро членов экипажа. По информации ведомства, следов воздушного судна обнаружено не было.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.27; ОДНОЙ ИЗ ГЛАВНЫХ ВЕРСИЙ КАТАСТРОФЫ МИ-8 У ПОБЕРЕЖЬЯ ШПИЦБЕРГЕНА МОЖЕТ СТАТЬ ОШИБКА ПИЛОТИРОВАНИЯ – ИСТОЧНИК

Некорректные действия пилотов в сложных метеоусловиях могли спровоцировать катастрофу вертолета Ми-8 у побережья Шпицбергена, сообщил «Интерфаксу» источник в международных службах авиационного поиска и спасения.

«Метеослужбы фиксировали сложную обстановку по маршруту полета Пирамида – Баренцбург, которые требовали от экипажа высоких навыков пилотирования в арктической зоне и соответствующего налёта в полярных широтах. Сильные снег и ветер, океаническая поверхность в условиях сумерек могли повлиять на принятие пилотами решений во время полета», – сказал источник.

Источник не исключил, что пилоты могли столкнуться с соматогравической иллюзией (потеря пространственной ориентировки – ИФ), либо с другим психологическим явлением, которое побудило совершить некорректные действия в воздухе.

Версия технической неисправности воздушного судна также рассматривается, но маловероятна. «Вертолет был произведен в 2013 году, должным образом и своевременно обслуживался. Тем не менее, отказ техники со счетов сбрасывать нельзя, но он маловероятен. Авиакомпания и фрахтователь – трест «Арктикуголь» имеют достаточный ресурс для обслуживания воздушных судов и внимательно следят за их состоянием. Ранее инцидентов с воздушными судами, находящимися на балансе «Арктикуголь» на Шпицбергене не происходило», – сказал источник.

Он сообщил, что утром в пятницу в район предполагаемого крушения направилось норвежское спасательное судно с водолазами, которые имеют сертификат для глубоководных работ. В районе поиска задействованы еще шесть норвежских спасательных судов.

«Получены заверения от российской стороны о готовности направить в район поиска самолёт Ил-76 с группой спасателей и водолазов», – сказал источник.

О крушении вертолёта недалеко от норвежского населённого пункта Баренцбург на Шпицбергене сообщил ранее в четверг, 26 октября, норвежский спасательный центр. Вертолёт упал в 2-3 км от берега. О пропаже вертолёта стало известно в 15:35 по местному времени, его падение подтвердилось в 15:45.

В пресс-службе Минэнерго РФ сообщили «Интерфаксу», что на борту разбившегося близ острова Шпицберген вертолёта Ми-8 находились три сотрудника НИИ Арктики и Антарктики, а также пятеро членов экипажа.

Министерство обнародовало имена находившихся на борту людей. Это сотрудники НИИ Арктики и Антарктики Олег Голованов, Николай Фатеев, Максим Каулио, а также экипаж: командир Евгений Баранов, второй пилот – Владимир Фролов, бортмеханик – Алексей Паулаускас, техник – Марат Михтаров и инженер Алексей Королев.

По информации ведомства, следов воздушного судна обнаружено не было.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.27; ИРЛАНДСКАЯ СТРУКТУРА «ВЭБ-ЛИЗИНГА» ПОДАЛА В СУД НА «ВИМ-АВИА»

Ирландская структура «ВЭБ-лизинга» Vebl-767-300 Ltd подала в суд к авиакомпании «ВИМ-Авиа», говорится в данных картотеки арбитражных дел.

Исковое заявление подано в Арбитражный суд Татарстана 26 октября к двум юрлицам – московскому ООО «Авиакомпания «ВИМ-Авиа» и ООО «Авиакомпания «ВИМ-Авиа», зарегистрированному в Татарстане. Текст заявления, а также исковые требования при этом не приводятся.

На сайте «ВИМ-Авиа» сообщается, что ее центральный офис расположен в Москве на улице Новохохловская.

В конце сентября стало известно о крупных долгах «ВИМ-Авиа» перед контрагентами (по данным **Росавиаци**и – всего около 10 млрд руб.), после чего десятый крупнейший авиаперевозчик РФ заявил о прекращении чартерных рейсов. Билеты авиакомпании на тот момент приобрели почти 200 тыс. пассажиров, порядка 40 тыс. находились за рубежом. Для контроля ситуации **Минтрансом** был создан оперативный штаб, в который вошли представители **Росавиаци**и, Ростуризма, Роструда, авиакомпаний S7, «Аэрофлот» (MOEX: AFLT), аэропорта «Внуково», туроператоров. 9 октября **Минтранс** сообщил о завершении программы перевозки пассажиров «ВИМ-Авиа». С 15 октября основная часть рейсов проблемной авиакомпании была завершена, ее дальнейшая судьба зависит от решения кредиторов.

Также сообщалось, что Следственный комитет возбудил в отношении руководства «ВИМ-Авиа» уголовное дело о мошенничестве, задержаны генеральный директор и главный бухгалтер компании Александр Кочнев и Екатерина Пантелеева. По версии следствия, менеджмент «ВИМ-Авиа», не имея возможности исполнять услуги по перевозке пассажиров, продолжал продажу билетов, а также выводил активы компании с целью хищения. Владельцы перевозчика – супруги Рашид и Светлана Мурсекаевы – скрылись за рубежом, их местонахождение устанавливается.

Флот «ВИМ-Авиа» насчитывал 29 самолетов, из них 26 находились в операционном лизинге по договорам с иностранными и российскими лизингодателями.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.27; АВИАКОМПАНИЯ «АВРОРА» В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ НА 14%

Авиакомпания «Аврора» за январь-сентябрь 2017 года перевезла 1,2 млн пассажиров, что на 14% больше, чем за аналогичный период прошлого года, сообщает пресс-служба авиакомпании.

Перелет на внутренних линиях совершили 893 тыс. пассажиров (увеличение на 10%), на международных линиях – более 300,8 тыс. человек (увеличение на 24%).

Коммерческая загрузка лайнеров составила 66%, занятость пассажирских кресел – 73%.

Авиакомпания выполнила более 18,6 тыс. рейсов, что на 32% больше, чем за аналогичный период годом ранее.

Грузооборот составил 5,1 тыс. тонн. Общий налет воздушного парка «Авроры» увеличился на 18% – до 35,2 тыс. часов.

В настоящее время флот авиакомпании насчитывает 24 самолета, включая десять A319, одиннадцать DHC-8 и три внутрирегиональных самолета DHC-6 Twin Otter.

Контрольный пакет (51%) АО «Авиакомпания Аврора» принадлежит ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии» (MOEX: AFLT), 49% – правительству Сахалинской области.

### ТАСС; 2017.10.28; ФИНАНСИРОВАНИЕ СУБСИДИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК В ДФО МОЖЕТ УВЕЛИЧИТЬСЯ НА 2 МЛРД РУБЛЕЙ

Не менее 2 млрд рублей дополнительных средств должно быть заложено в федеральный бюджет на 2018 год для развития субсидированных авиаперевозок на Дальний Восток. Об этом сообщил ТАСС председатель комитета по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока Николай Харитонов.

«Средств в федеральном бюджете предусматривается недостаточно. Но и в проекте федерального бюджета на 2018 год проблема недофинансирования [субсидированных авиаперевозок] остается. Комитет считает, что дополнительных средств необходимо предусмотреть не менее 2 млрд [рублей] ежегодно. Ко второму чтению поправки комитетом будут подготовлены», – сказал он.

Харитонов пояснил, что в 2017 году комитет дважды рассматривал вопрос необходимости повышения транспортной доступности дальневосточных и северных регионов. По его словам, в комитет поступают многочисленные обращения граждан, желающих приобрести авиабилеты на Дальний Восток по доступным ценам, однако уже в июне авиабилетов по «плоским тарифам» не было в продаже. Депутат отметил, что дефицит льготных билетов, происходящий из-за недостаточного объема финансирования, «приводит к росту социальной напряженности на Дальнем Востоке».

«Потребность в бюджетных средствах по заявлениям перевозчиков за последние три года значительно превышает размер бюджетных ассигнований. Так, в 2015 году заявления поступили на сумму 4,25 млрд рублей при размере доведенных лимитов 3,37 млрд рублей, в 2016 году заявления были поданы на сумму 4,29 млрд рублей при размере доведенных лимитов 3,25 млрд рублей. В 2017 году заявления были поданы на сумму 4,24 млрд рублей при размере бюджетных ассигнований, выделенных на реализацию правил, в размере 2,95 млрд рублей», – отметил председатель комитета.

Харитонов рассказал ТАСС, что для повышения транспортной доступности региона необходимо не только вводить билеты по «плоским тарифам», но и «развивать региональные авиаперевозки, чтобы с Благовещенска на Сахалин можно было бы летать не через Москву».

«Для этого следует предусмотреть федеральные средства на восстановление аэропортов на всех северных и дальневосточных территориях, в малых городах, а не только в столицах субъектах. При этом из федерального бюджета необходимо субсидировать внутрирегиональные авиаперевозки, связывающие региональные и районные центры с поселениями, расположенными в труднодоступных и отдаленных местностях», – добавил Харитонов.

Повышение транспортной доступности внутри региона

По словам депутата, комитет еще в 2015 году рекомендовал правительству РФ разработать комплекс мер, которые помогли бы улучшить транспортную доступности населенных пунктов, Крайнего Севера и Дальнего Востока. Такие меры должны предусматривать восстановление и развитие местных авиалиний и аэропортов, чтобы обеспечить пассажирские и грузовые авиаперевозки в труднодоступные районы, а также в районы с ограниченными сроками завоза грузов.

«Для обеспечения транспортной доступности необходимо предусмотреть и обеспечить государственную поддержку отечественной авиастроительной промышленности, предусмотрев механизм финансирования проектирования и строительства современного воздушного судна для нужд малой авиации в условиях Крайнего Севера с возможностью выполнения полетов в условиях обледенения», – резюмировал Харитонов.