**01 НОЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ИНТЕРФАКС СЕВЕРО-ЗАПАД; 2017.10.31; МЕМОРИАЛ ПОГИБШИМ В АВИАКАТАСТРОФЕ НАД СИНАЕМ УСТАНОВИЛИ В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** во вторник принял участие в торжественно-траурной церемонии открытия памятника жертвам авиакатастрофы над Синайским полуостровом во Всеволожском районе Ленинградской области.

«Каждый из нас помнит трагические события 31 октября 2015 года, когда в результате бесчеловечного террористического акта над Синайским полуостровом трагически оборвалась жизнь 224 наших сограждан. Мы собрались, чтобы почтить из память, открыть мемориал и ещё раз высказать слова поддержки тем, кто потерял родных и близких в этой трагедии», – обратился к собравшимся М.**Соколов**.

Церемония открытия прошла во вторую годовщину крушения российского лайнера над Синайским полуостровом, в котором погибло 224 человека. В церемонии приняли участие родственники жертв теракта. В небо над Всеволожском запустили 224 белых воздушных шара. Монумент освятил епископ Всеволожский и Выборгский Игнатий, после чего был зачитан поименный список погибших.

Мемориал «Сад памяти» расположен в месте захоронения неопознанных останков погибших, на Румболовой горе, и представляет собой коридор из заостренных плит с именами пассажиров лайнера А321. Между плитами расположены цилиндрические конструкции из стали, которые в ветреную погоду будут издавать гул. Частью комплекса также является «Роща памяти», сформированная массивом из 128 краснолистных клёнов (по числу семей погибших) и аллеей из 25 елей (по числу погибших детей).

«Для нас важно, что это живая аллея. Каждый может посадить здесь дерево памяти, приходить и ухаживать за этим деревом. Это будет то место, где можно будет всегда собраться не только родственникам, но и тем, кто верит в то, что память – это главное, что есть у нас», – добавил губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко.

Ранее памятник жертвам авиакатастрофы над Синайским полуостровом установили на Серафимовском кладбище Санкт-Петербурга. Мемориал «Сложенные крылья» установлен на месте захоронения неидентифицированных останков жертв трагедии, которые были преданы земле 20 мая. Памятник представляет собой крылья самолета, перед которыми установлен саркофаг. К памятнику высажена аллея с туями.

Крушение самолета «Когалымавиа», следовавшего из Шарм-эль-Шейха в Санкт-Петербург, произошло над Синайским полуостровом (Египет) 31 октября 2015 года. В результате погибло 130 жителей Санкт-Петербурга и 46 жителей Ленинградской области. Катастрофа признана терактом.

### ТАСС; 2017.10.31; В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАПУСТИЛИ ДВИЖЕНИЕ ПО ПОДЪЕЗДНОЙ ДОРОГЕ К ПОРТУ УСТЬ-ЛУГА

Церемония запуска рабочего движения на завершающем участке подъездной дороги от федеральной трассы А-180 «Нарва» к морскому торговому порту Усть-Луга состоялась во вторник в Ленинградской области, передает корреспондент ТАСС.

«С точки зрения развития транспортно-логистического и транзитного потенциала нашей страны – очень важное событие, потому что это головной участок коридора Север – Юг и Европа – Западный Китай <...> Эта дорога даст дополнительный импульс как для развития самого порта Усть-Луга, раскрывая его потенциал, так и для связанности территорий здесь, в Кингисеппском районе», – сказал на церемонии **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

По мнению губернатора Ленинградской области Александра Дрозденко, ввод участка даст рывок развитию порта.

«Мы амбициозные, и мы хотим, чтобы порт входил не только в первую тройку портов Европы, но и был одним из лучших. Для этого необходима серьезная транспортная инфраструктура – и железнодорожная и автомобильная», – сказал он на церемонии.

Общая стоимость подъездной дороги составила 20,88 млрд рублей. Участок имеет две полосы движения, расчетная скорость движения – 120 км в час. Как сообщили в пресс– службе **Росавтодор**а, открытие участка сократит время в пути до порта Усть-Луга более чем на 30 минут.

Проект реконструкции трассы А-180 «Нарва» от Петербурга до границы с Эстонией входит в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России», рассчитанную на 2010-2020 годы, и включен в перечень приоритетных инвестпроектов в Северо-Западном федеральном округе.

### ИНТЕРФАКС СЕВЕРО-ЗАПАД; 2017.10.31; ПРИГЛАШЕНИЯ ПРОВЕРИТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ АЭРОПОРТОВ ЕГИПЕТСКИХ КУРОРТОВ В МИНТРАНС ПОКА НЕ ПОСТУПАЛИ – СОКОЛОВ

**Министерство транспорта** РФ пока не получало приглашение проверить безопасность аэропортов Хургады и Шарм-эль-Шейха, сообщил **министр транспорта** Максим **Соколов**.

«Пока мы их (приглашения со стороны Египта проверить безопасность аэропортов – ИФ) не получали. Год еще не закончился», – сказал М.**Соколов** журналистам во вторник.

11 октября источник в Каире сообщил «Интерфаксу», что российские эксперты по авиабезопасности могут отправиться с инспекцией в аэропорты Хургады и Шарм-эль-Шейха до конца года.

«Технически нет никаких препятствий к допуску российских экспертов. Ожидаем, что до конца года россияне смогут провести аудит мер авиационной безопасности в терминалах аэропортов «Хургада» и «Шарм-эль-Шейх», что ускорит возобновление авиасообщения между российскими городами и египетскими курортами», – отметил источник.

По его словам, египетские власти устранили все недочеты в обеспечении безопасности пассажиров в терминалах курортных аэропортов и привели их в соответствие с российскими стандартами.

Глава **Минтранса** РФ М.**Соколов** в начале сентября заявлял, что российские специалисты позитивно оценивают уровень обеспечения безопасности во втором терминале аэропорта Каира, где будут обслуживаться граждане РФ. «Наши специалисты, предварительно несколько раз обследовав ситуацию с безопасностью в терминале №2 аэропорта Каира, дают позитивный анализ того, что они увидели», – сказал М.**Соколов**, отказавшись вместе с тем отвечать на вопрос, намерен ли **Минтранс** давать рекомендации о возобновлении авиасообщения между РФ и Египтом.

Возобновление авиасообщения между РФ и Египтом начнется с открытия регулярных рейсов между столицами двух государств. Российские пассажиры будут обслуживаться во втором терминале аэропорта Каира, который был оснащен новыми системами обеспечения безопасности.

### RNS; 2017.10.31; ОРГАНИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗОК НА ЧМ-2018 ПОТРЕБУЕТ 14,75 МЛН РУБЛЕЙ

Организация пассажироперевозок по железной дороге во время Чемпионата мира по футболу потребует 14,75 млн рублей, следует из документов, размещенных на портале госзакупок.

Закупка у единственного поставщика, заказчиком которой является РЖД, будет произведена у дочерней компании РЖД, АО «НИИАС».

Какие-либо подробности контракта, в том числе техническое задание, не раскрываются.

Ранее руководитель федерального центра управления пассажирскими перевозками Транспортной дирекции ЧМ-2018 Александр Демидов заявил, что на бесплатный провоз болельщиков по РФ на время Чемпионата мира будет выделено 500 поездов.

Позже **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявил, что для этих для перевозки зрителей и СМИ во время турнира будет выделено 576 поездов, на которые планируется выделить 3 млрд рублей.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2017.11.01; В ТАМАНИ НАШЛОСЬ МЕСТО ЛИШЬ ОТЭКО

На проект сухогрузного района по-прежнему денег нет

Правительство расширило территорию морского порта Тамань, но речь идет лишь о зоне для реализации проекта группы ОТЭКО Мишеля Литвака – терминала навалочных и других грузов. Под более масштабный проект сухогрузного района порта Тамань инвесторов до сих пор найти не удалось: обязывающих соглашений грузоотправители не подписали. Бюджетных средств на инфраструктуру у правительства также нет. Эксперты полагают, что основной причиной остановки проекта сухогрузного района стало отсутствие дешевых кредитов.

Вчера правительство опубликовало распоряжение о расширении территории морского порта Тамань под инвестпроекты и развитие инфраструктуры. В порту, говорится на сайте Белого дома, также планируется строить терминалы для навалочных грузов мощностью до 35 млн тонн в год, зерновых – до 14,5 млн тонн, сжиженных углеводородных газов (СУГ) – до 3,5 млн тонн. Эти проекты будут реализовываться за счет инвесторов.

Согласно опубликованным координатам, речь идет о проекте группы ОТЭКО Мишеля Литвака по строительству Таманского терминала навалочных грузов, ввод которого намечен на 2018 год. Это подтверждает и источник “Ъ”, близкий к компании. С 2012 года в порту работает комплекс для нефтегрузов и СУГ на 20 млн тонн. ОТЭКО планирует также зерновой терминал, базу крупнотоннажных грузов, расширение базы СУГ, а также базы нефтепродуктов (объем хранения более 1 млн тонн).

Также в Тамани не первый год обсуждается создание сухогрузного района на основе концессии. Предполагалось, что концессионером станет ООО «РМП-Тамань», а блокирующую долю в проекте сохранит «**Росморпорт**», на остальные доли искали инвесторов (см. “Ъ” от 15 и 21 июня 2016 года). Вложения оценивались в 88 млрд руб. (две трети – от частных инвесторов), а от государства планировалось предоставить капитальный грант на 40 млрд руб. В первую очередь проекта входили терминалы для угля, железорудного сырья, удобрений мощностью 40 млн тонн. Но, как писал “Ъ” 5 июня, из-за дефицита бюджета было решено отказаться от гранта, а стоимость инфраструктуры без терминалов оценивалась **Минтрансом** в 30 млрд руб. Источник “Ъ” в правительстве говорит, что в марте была согласована организационно-правовая и финансовая модель проекта (первый этап – до 2020 года, завершение работ – к 2030 году).

Но, как заявил “Ъ” глава **Росморречфлот**а, зам**министра транспорта** Виктор **Олерский**, неоднократно отмечалось, что средств бюджета на сухогрузный район в Тамани нет, а предложения инвесторов «рабочие и не формализованы». Потенциальный объем грузов велик, рост грузовой базы в этом году составил 10% (70 млн тонн), пояснил господин **Олерский**, есть проблема нехватки портовых мощностей для зерна.

Основным инвестором сухогрузного района в Тамани назывался Новороссийский морской торговый порт (НМТП, СП «Суммы» Зиявудина Магомедова и «Транснефти»). Вчера в НМТП “Ъ” не ответили, в «Сумме» отказались от комментариев. В «Еврохиме» (проявлял интерес к Тамани) говорят, что сохраняют интерес к наращиванию мощностей для минудобрений на Черном море, но для этого надо создать инфраструктуру в Тамани. Об интересе к развитию угольной перевалки в Тамани заявляла и «Управляющая портовая компания» (работает в Находке и Усть-Луге). Ранее первый заместитель главы УПК Ирина Ольховская отмечала острый дефицит угольных портовых мощностей на юге РФ. Другие компании, называвшиеся в качестве потенциальных инвесторов Тамани, на запросы “Ъ” не ответили.

Заместитель гендиректора ИПЕМ Владимир Савчук отмечает, что помимо возникших сложностей порта с электроэнергией (см., например, “Ъ” от 8 июня) и развитием железнодорожных подходов к сухогрузному району вопрос поиска основных инвесторов не решен. Проблемой остается отсутствие дешевых денег, велись переговоры с китайскими инвесторами, которые не дали результата, говорит эксперт. Внешнеэкономическая конъюнктура пока благоприятствует проекту, замечает он: «На Черном море у РФ нет производительных глубоководных портов, и часто клиенты вынуждены везти грузы на юг и в Европу через Мурманск».

### ТАСС; 2017.10.31; КАБМИН ПРЕДЛОЖИЛ УТОЧНИТЬ ПЕРЕЧЕНЬ ОСОБО ОПАСНЫХ ОБЪЕКТОВ ВОЗДУШНОГО И Ж/Д ТРАНСПОРТА

Правительство внесло во вторник в Госдуму законопроект, которым предлагается уточнить объекты инфраструктуры воздушного и железнодорожного транспорта, относящиеся к особо опасным и технически сложным. Текст документа размещен в электронной базе данных нижней палаты парламента.

По словам разработчиков, в настоящее время абсолютно все объекты авиационной инфраструктуры относятся к особо опасным и технически сложным, что является избыточным. То же касается и объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, в результате чего «заметно увеличивается объем строительно-монтажных работ и количество используемых материалов при возведении административных и санитарно-бытовых зданий, кассовых павильонов, пассажирских платформ, пунктов обогрева и прочих обычных объектов, не участвующих физически в транспортном процессе и в связи с этим не представляющих особой опасности для их пользователей». Это влечет необходимость выполнения дополнительных дорогостоящих мероприятий, например, оборудования абсолютно всех зданий и сооружений системой мониторинга и управления инженерными системами с выведением информации об их состоянии на пульты управления региональных дежурных МЧС России.

«В этой связи законопроектом предлагается определить перечень особо опасных и технически сложных объектов инфраструктуры воздушного транспорта, к которым будут относиться взлетно-посадочные полосы, рулежные дорожки, места стоянок и перроны с искусственным покрытием аэродромов с длиной взлетно-посадочной полосы 1,3 тыс. м и более, аэровокзалы пропускной способностью 100 пассажиров в час и более, региональные и районные диспетчерские центры единой системы организации воздушного движения, командно-диспетчерские и стартовые диспетчерские пункты высотой более трех этажей или площадью свыше 1,5 тыс. кв. м», – говорится в документе.

В перечень особо опасных и технически сложных объектов железнодорожной инфраструктуры, согласно законопроекту, относятся «тоннели длиной более 500 м, мостовые переходы с опорами высотой от 50 до 100 метров, железнодорожные вокзалы расчетной вместимостью свыше 900 пассажиров, сортировочные горки с объемом переработки более 3,5 тыс. вагонов в сутки».

«Принятие законопроекта направлено на экономию средств, затрачиваемых на строительство объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и объектов инфраструктуры воздушного транспорта, в том числе, средств федерального бюджета», – указали авторы.

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2017.11.01; ПОЛОВИНА ПЛАТНОЙ ТРАССЫ МОСКВА – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ БУДЕТ ПОСТРОЕНА ДО ЛЕТА СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА

Но трафик на трассе будет оставаться низким вплоть до запуска движения по всей дороге

В Тверской области в обход Торжка (208–258-й км) до конца года будет построен и введен в эксплуатацию участок платной трассы М11 Москва – Санкт-Петербург, рассказал «Ведомостям» представитель ГК «Автодор». Следующим будет участок в Новгородской области. Дорога с 334-го по 543-й км в обход населенных пунктов Валдай и Крестцы заработает «до начала летнего сезона 2018 г.», сообщил представитель госкомпании.

31 октября премьер-министр Дмитрий Медведев подписал постановление о введении платы за проезд по этим участкам. Оба они с разных сторон примкнут к уже действующему участку М11 – 70-километровому объезду Вышнего Волочка. Таким образом, с учетом действующего участка от МКАД до Солнечногорска будет построено более половины трассы.

Полностью дорога М11, дублирующая бесплатную трассу М10, будет введена в строй в течение 2018 г., говорит представитель «Автодора». Чтобы мотивировать автовладельцев, по новой трассе разрешат ездить со скоростью 130 км/час. Проезд займет не более 5,5 часа, говорил в июне предправления «Автодора» Сергей Кельбах. Впрочем, тогда же он сообщил, что не будет строиться 60-километровый участок в объезд Твери. Он пройдет по реконструированной действующей бесплатной дороге М10. Там трасса будет расширена до двух полос в каждую сторону.

Тестового бесплатного режима, как это было при запуске обхода Вышнего Волочка и участка от МКАД до Солнечногорска, на участках в Тверской и Новгородской областях не будет, говорит представитель «Автодора». Пока тарифы не определены.

Сейчас водители легкового транспорта за проезд в обход Вышнего Волочка платят от 110 до 220 руб. в зависимости от наличия или отсутствия транспондера, на маршруте МКАД – Солнечногорск заплатить придется уже от 200 до 500 руб. в зависимости от дня недели и времени поездки. Таким образом, сейчас максимальная стоимость проезда по первой дороге – 2,8 руб./км, а по второй доходит до 11,6 руб.

Пока участки платной трассы не пользуются большой популярностью у водителей, констатирует директор Института транспорта Высшей школы экономики Михаил Блинкин. Это же подтверждает и федеральный чиновник. Во многом это связано с тем, что это пока еще не единая дорога, а разрозненные кусочки, рассуждает Блинкин, после которых опять нужно возвращаться на общую М10. Не угадали и с тарифами, добавляет он.

Сейчас данные о трафике «Автодор» не собирает, говорит представитель госкомпании. С момента введения платы трафик на участке Москва – Солнечногорск вырос за счет введения программ лояльности для местных жителей, включая продажи абонементов, уверяет представитель Северо-Западной концессионной компании, которая строит дорогу. Наблюдается устойчивый рост потока автомобилистов, продолжает он, но цифр не приводит.

Российские водители, причем даже состоятельная публика, пока не хотят платить ни за парковку, ни за проезд, сказал Блинкин. Возможно, ситуация исправится, когда будет построена вся дорога целиком. Большие протяженные участки востребованы гораздо больше, чем короткие, объясняет эксперт. Вот когда можно будет от канала им. Москвы доехать до Западного скоростного диаметра в Питере, поток автомобилей будет лучше, уверен Блинкин.

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2017.11.01; ГЛОНАСС ВКЛЮЧАЮТ В ЕВРОПРОТОКОЛ

Оформление ДТП становится все более технологичным

Более 1,12 млн российских водителей могут получить право оформлять без участия ГИБДД аварии с ущербом до 400 тыс. руб. Новую опцию, согласно планам **Минтранса**, получат владельцы транспортных средств, подключенные к системе ЭРА-ГЛОНАСС: для передачи необходимых данных страховщику им понадобится лишь нажать кнопку. При этом, как выяснил “Ъ”, желающим пользоваться новым функционалом сначала нужно будет доплатить за переоборудование и перепрошивку терминалов, установленных на машинах на заводе.

**Минтранс** опубликовал на портале regulation.gov.ru проект постановления правительства РФ, содержащий «правила представления информации о ДТП страховщику и требований к техническим средствам контроля, обеспечивающим некорректируемую регистрацию информации». Документ, рассчитывают в **Минтрансе**, должен выступить в силу 1 января 2018 года.

Речь идет об оформлении аварий без инспекторов ГИБДД – в рамках европротокола (ЕП). Обязательным условием ЕП является отсутствие пострадавших, ущерб же «железу» не должен превышать 50 тыс. руб. С 2014 года предусмотрена опция так называемого безлимитного ЕП – с ущербом 400 тыс. руб. Но за три года ею сумели воспользоваться лишь несколько граждан, так как обстоятельства аварии должны фиксироваться с помощью «технических устройств», требования к которым до недавнего времени не были описаны детально.

**Минтранс** решил сделать ставку на машины, оснащенные устройствами ЭРА-ГЛОНАСС (система оповещения о ДТП). Она создавалась для оперативного реагирования на крупные ДТП с пострадавшими (в автоматическом режиме или через кнопку экстренного вызова в машине). С 2016 года ЭРА-ГЛОНАСС обработала более 430 тыс. тревожных сигналов. С 1 января 2017 года все автомобили, выпускаемые в РФ, оборудуются такими приборами (на данный момент насчитывается 1,2 млн транспортных средств). Сейчас АО ГЛОНАСС по просьбе Российского союза автостраховщиков (РСА) подключает систему для фиксации аварий, оформляемых в рамках безлимитного ЕП. Уже утверждены три ГОСТа по методам фиксации обстоятельств аварий, они вступают в силу 1 января 2018 года.

Новая система будет работать следующим образом: данные о силе удара в момент ДТП (измеряется акселерометром в G), ускорении, координаты и остальная информация передаются с места аварии в систему ЭРА-ГЛОНАСС. В течение десяти минут после происшествия водитель должен нажать кнопку на бортовом устройстве. Таким образом, он подтверждает происшедшее экстренное событие, при этом включается голосовая связь с оператором, объяснил “Ъ” генконструктор–директор по эксплуатации системы ЭРА-ГЛОНАСС Михаил Кораблев. В течение последующего часа нужно сделать с помощью приложения несколько фотографий, включая общий вид происшествия, номера машин, следов и предметов, относящихся к ДТП.

«С водителей при этом не снимается обязанность заполнять бумажные извещения о ДТП»,– подчеркивает начальник управления методологии урегулирования убытков РСА Андрей Маклецов. В частности там зафиксировано, что водители не имеют разногласий по поводу обстоятельств ДТП и повреждений. Отметим, что в октябре 2017 года ЦБ РФ анонсировал разработку проекта электронного европротокола, позволяющего не оформлять бумаг на месте аварии, но подробности и сроки пока не раскрываются.

Андрей Маклецов обращает внимание на то, что терминал ЭРА-ГЛОНАСС может быть установлен лишь в одной машине, а не у всех участников ДТП. Бортовое устройство при этом корректно отразит телеметрические данные только данного автомобиля и лишь косвенно – другого (сила и направление удара позволяют подтвердить степень повреждений второй машины), отмечает Михаил Кораблев.

Кроме того, принятие постановления правительства не означает, что владельцы автомобилей с установленными терминалами ЭРА-ГЛОНАСС автоматически получат право на безлимитный европротокол. Устройство создавалось для фиксации серьезных ДТП с пострадавшими, пояснил “Ъ” Михаил Кораблев. «Для мелких ДТП нужна фиксация небольших ударов с ускорением 1 G, таковы требования РСА,– пояснил он “Ъ”.– Установленные терминалы надо дооборудовать и произвести перепрошивку. Мы ведем переговоры с производителями, как сделать это максимально удобно для пользователя. Стоимость услуги апгрейда системы пока не определена».

В РСА допускают ситуацию, когда можно будет использовать и сторонние устройства (для установки на машины, выпущенные до 1 января 2017 года), если такие появятся на рынке.

Дооборудование автомобилей обойдется в 10–20 тыс. руб., предполагает директор по развитию АО «Группа Т-1» (разработка телематического оборудования и сервиса) Игорь Хереш. «Руководство страны поставило перед АО ГЛОНАСС сложную задачу по монетизации инфраструктуры ЭРА-ГЛОНАСС,– говорит он.– Но не так уж много людей готово платить такие деньги за возможность оформить аварию безлимитным европротоколом».

Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов отмечает, что десяти минут на принятие решения об оформлении аварии по европротоколу может не хватить: «А вдруг у водителя повреждена рука или спина – это оперативно не выяснишь, а в европротоколе не должно быть пострадавших».

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.11.01; «БЮДЖЕТНЫХ ДЕНЕГ БОЛЬШЕ НЕ БУДЕТ»

Гендиректор АО «ГЛОНАСС» Андрей Жерегеля в первом интервью после назначения на должность рассказал о планах компании

Оператор системы экстренного реагирования при авариях ЭРА-ГЛОНАСС – АО «ГЛОНАСС» – в этом году был переподчинен коллегии Военно-промышленной комиссии РФ. За этим решением последовало кардинальное обновление совета директоров компании и смена руководителя. Новый генеральный директор Андрей Жерегеля в интервью «Известиям» рассказал о прекращении бюджетного финансирования с 2018 года и планах выйти на самоокупаемость, о направлениях коммерциализации системы, а также целесообразности приватизации компании.

– Коллегия Военно-промышленной комиссии РФ с этого года стала курировать развитие государственной автоматизированной информационной системы (ГАИС) ЭРА-ГЛОНАСС. Чем обосновано такое решение? Какие преимущества это может дать?

– Коллегия ВПК курирует госкорпорацию «Роскосмос». Решение, что и акционерное общество «ГЛОНАСС» – оператор системы «ЭРА-ГЛОНАСС» – также должно находиться под крылом коллегии ВПК, выглядит логичным. Мы в этом видим только плюсы, в том числе в оперативности рассмотрения наших инициатив. Но **Минтранс** России продолжает оставаться нашим главным распорядителем бюджетных средств, поэтому у него остаются определенные функции по контролю.

– Насколько бюджетное финансирование обеспечивает потребности ЭРА-ГЛОНАСС? Каковы размер и доля собственных доходов?

– Общий объем субсидий, предоставленных акционерному обществу в 2017 году, – около 763 млн рублей, это не более половины необходимого. В прошлом году была примерно такая же цифра. Мы как можем «ужимаемся» и делаем всё для того, чтобы обеспечивать бесперебойное функционирование ЭРА-ГЛОНАСС. В этом году планируем направить на поддержание нашей системы дополнительно 150 млн рублей, полученных в результате коммерческой деятельности. К сожалению, со следующего года бюджетное финансирование и субсидии по линии **Минтранса** России уже не предусмотрены. А может быть, и к счастью – это подстегивает, мы активизируем работу по выходу на самоокупаемость и поиску дополнительных источников финансирования. АО «ГЛОНАСС» рассматривает возможности привлечения инвестиций для развития новых направлений использования инфраструктуры ЭРА-ГЛОНАСС. Для этого сейчас разрабатываем документ, который будет регулировать наши взаимоотношения с инвесторами.

– Когда компания может выйти на самоокупаемость?

– Первоначально предполагалось, что на самоокупаемость АО «ГЛОНАСС» как оператор системы ЭРА-ГЛОНАСС должно выйти к 2020 году. Сейчас мы понимаем, что на следующий год бюджетных денег у нас уже нет. Планируем выйти на самоокупаемость во втором полугодии следующего года. Не на прибыль, а именно на самоокупаемость. Рассчитываем со второй половины 2018 года обеспечивать бесперебойное функционирование ЭРА-ГЛОНАСС уже за счет собственных средств.

– Сколько в следующем году планируете заработать?

– Чтобы выйти на самоокупаемость, нам нужно заработать в следующем году не меньше миллиарда рублей. Только такая сумма позволит обеспечить бесперебойное функционирование системы. Ее мы и закладываем в финансовые планы.

– Какие направления коммерциализации системы вы видите?

– Мы говорим о запуске новых сервисов и расширении функционала ЭРА-ГЛОНАСС. Начинаем запускать страховые и информационные сервисы. Автомобильные дилеры и страховые компании будут платить нам за возможность пользоваться «кнопкой» для предоставления дополнительных услуг автовладельцам. Но пока это небольшие деньги. Прибыль и основные заработки по этим услугам пойдут через один-два года.

Среди других способов коммерциализации – услуги мониторинга общественного и частного транспорта, отслеживания стиля вождения, нарушения правил дорожного движения. Мы планируем закрепить за ЭРА-ГЛОНАСС статус единой среды передачи в государственные и муниципальные органы информации от аппаратуры спутниковой навигации, устанавливаемой на автобусы, а также грузовые автомобили – в частности, перевозящие опасные грузы. АО «ГЛОНАСС» может стать единым федеральным оператором мониторинга автотранспорта. Это облегчит **Ространснадзор**у и другим органам государственной власти обработку данных, поступающих от тысяч разрозненных частных компаний. Кстати, бизнес-структуры тоже проявляют интерес к сотрудничеству с нами в части контроля параметров автомобилей. Это позволит им оптимизировать расходы. Мы активно ведем переговоры с «Почтой России» и с другими крупными госкомпаниями, имеющими большие автопарки.

– На какой стадии находится разработка и утверждение долгосрочной программы развития АО «ГЛОНАСС»?

– Сейчас идет активная работа по обновлению стратегии АО «ГЛОНАСС». Этот документ потом ляжет в основу долгосрочной программы развития – до 2023 года включительно. В нем будут отражены все наши новые инициативы и наработки с учетом поступивших замечаний из Министерства экономического развития и других ведомств. Мы привязываем свою деятельность и к выходу на рынок новых навигационных продуктов, и к обновляющейся спутниковой группировке. В работе над стратегией принимает участие генеральный конструктор системы ГЛОНАСС Сергей Николаевич Карутин. Без этого документа двигаться дальше очень тяжело. Он нужен, чтобы сверстать на следующий год планы внедрения новых коммерческих сервисов на базе инфраструктуры ЭРА-ГЛОНАСС. Надеюсь, что уже до конца года этот документ будет утвержден советом директоров компании.

– Опишите текущее состояние дел с системой ЭРА-ГЛОНАСС. Сколько в ней зарегистрировано автомобилей? Как система справляется со своим основным предназначением? Сколько вызовов уже принято и обработано?

– Система ЭРА–ГЛОНАСС была создана для снижения смертности на дорогах и тяжести последствий при ДТП. Это первая в мире общенациональная система такого профиля. Она развернута во всех регионах страны и уже доказывает свою эффективность. В системе зарегистрировано свыше 1,11 млн автомобилей. По состоянию на 26 октября мы приняли и обработали свыше 429 тыс. экстренных вызовов, в 4227 случаях понадобилась помощь, причем 2019 вызовов поступили в автоматическом режиме – в результате серьезных аварий с сильными повреждениями автомобилей. Всем пострадавшим была оказана помощь. Инженеры акционерного общества «ГЛОНАСС» и операторы контакт-центров, размещенных в Москве, Костроме и Курске, обеспечивают бесперебойное круглосуточное функционирование системы.

Я, кстати, сам недавно стал участником небольшого ДТП и, конечно, был обязан протестировать нашу систему. Нажал на кнопку – и действительно, контакт-центр тут же соединил меня с ближайшей к месту аварии дежурной частью. Через 15 минут инспекторы были на месте. Вызов экстренных оперативных служб через кнопку ЭРА-ГЛОНАСС гораздо эффективней и быстрей, чем по мобильной связи: выше скорость соединения с оператором и место аварии уже известно.

– Вы не планируете взять на себя еще и функцию контроля нижнего сегмента воздушного пространства, который практически не виден традиционным средствам радиолокации? С активным развитием технологий беспилотных авиационных систем эта задача становится крайне актуальной.

– При определенных доработках ГАИС ЭРА-ГЛОНАСС может быть использована и для контроля нижнего сегмента воздушного пространства. Поэтому в долгосрочной программе развития такие работы у нас, безусловно, запланированы.

– Президент России Владимир Путин поставил задачу сравнять эффективность российской ГЛОНАСС и американской GPS и к 2020 году выйти на конкурентные показатели. Насколько точность отечественной системы критична для коммерческих сервисов на базе ЭРА-ГЛОНАСС?

– Критична. Если говорить о базовой функции, то здесь точность даже 2–3 м вполне достаточна, чтобы идентифицировать автомобиль, которому требуется помощь. Что же касается коммерческих сервисов, пользователи хотят получать высокую точность геопозиционирования – до сантиметров. Современные навигационные технологии позволяют решить эту задачу. В перспективе с модернизацией самой системы ГЛОНАСС точность и надежность определения местоположения будут расти.

Кроме того, в собственности АО «ГЛОНАСС» есть сеть станций высокоточной навигации, которые корректируют спутниковый сигнал. Они расположены в Ленинградской области, в Башкирии и в Крыму. В этих регионах мы можем уже сейчас претендовать на рынок услуг высокоточной навигации. У нас есть поручение от коллегии ВПК подготовить предложения: как правильно увязать в одну систему все существующие разрозненные станции высокоточного позиционирования. Сейчас их в России уже около полутора тысяч – в собственности различных хозяйствующих субъектов. Может быть, на базе «Российских космических систем» либо АО «ГЛОНАСС» следует создать оператора, который взял бы на себя эти функции. В таком случае мы сможем обеспечить необходимую высокую точность для своих новых сервисов на рынке телематических услуг.

– В какой стадии процесс закрепления за оператором ЭРА-ГЛОНАСС частотного диапазона, необходимого для реализации технологий «Интернета вещей»?

– Действительно, сейчас мы начали активно работать над освоением новой технологии узкополосной радиосвязи типа LPWAN, но исключительно для передачи данных в рамках транспортной телематики, телеметрии и безопасности на транспорте. 30 августа госкомиссия по радиочастотам на полгода выделила нам полосу частот в диапазоне 863–876 МГц, чтобы провести опытно-конструкторские работы и исследования применимости данного диапазона для сбора телеметрической информации. После этого мы сможем определиться со стратегией развития данного направления деятельности. Быть оператором «Интернета вещей» не является нашей стратегической целью, мы сфокусированы на решении государственных задач и программ, связанных в первую очередь с транспортом.

– Возможна ли в перспективе приватизация государственной компании АО «ГЛОНАСС»?

– Как минимум на два-три года государство сохранит стопроцентное владение. Но в будущем приватизация не исключается. Для государства главное – сохранить контроль над бесперебойным функционированием системы ЭРА-ГЛОНАСС. Но акционерному обществу для развития новых перспективных направлений могут потребоваться значительные инвестиции. Поэтому, по моему мнению, будет неверно ограничить возможность приватизации компании.

### ТАСС; 2017.11.01; ПОЧТИ 36 МЛРД РУБЛЕЙ СОБРАНО ЗА ДВА ГОДА РАБОТЫ СИСТЕМЫ «ПЛАТОН»

Объем средств, собранных с помощью системы «Платон» с конца 2015 года, составил почти 36 млрд рублей. Об этом сообщил журналистам в среду в пресс-центре ТАСС в Новосибирске начальник ФКУ «Дороги России» Иван Григорович.

«За два года мы собрали почти 36 млрд рублей, причем 14% из них (5 млрд рублей) приходится на иностранных перевозчиков. В системе зарегистрировано около 915 тыс. автомобилей, ежедневно регистрируется от 200 до 1 тыс. транспортных средств», – сказал Григорович.

По его словам, большая доля иностранных автомобилей приходится на Казахстан, Белоруссию и Украину.

«Платон» – государственная система взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Система введена на территории России 15 ноября 2015 года. Тариф «Платона» с 15 апреля составляет 1,9 рублей за километр.

### BAIKAL-DAILY; 2017.10.31; БУРЯТИЯ РАССЧИТЫВАЕТ НА ПРОДОЛЖЕНИЕ «ДЕНЕЖНОГО ДОЖДЯ»

Правительство республики направило в **минтранс** России заявку на выделение дополнительных средств на реализацию этой программы. В случае одобрения, Бурятия в 2018 году направит на дорожный ремонт 1,65 млрд. рублей, из них половину выделит федеральный бюджет.

– На прошлой неделе федеральный **Минтранс** собирал заявки с агломераций по финансированию на 2018 год. Мы запросили 200 миллионов рублей, то есть ту сумму, которую сможем дополнительно выделить на ремонт дорог в следующем году. Ещё столько же – от федерального бюджета. Надеюсь, нашу заявку одобрят, – сказал на открытии дорожных объектов в Заиграевском районе **министр транспорта** Бурятии Сергей Козлов.

Напомним, Бурятия вошла в федеральный проект «Безопасные и качественные дороги» благодаря инициативе главы Алексея Цыденова. Ежегодно до 2025 года республика будет направлять на ремонт автодорог 1,250 млрд. рублей, из них половину выделяет федеральный бюджет.

Улан-Удэнская агломерация включает в себя столицу республики Улан-Удэ и районы с районными центрами: п. Иволгинск (Иволгинский район), с. Тарбагатай (Тарбагатайский район), п. Заиграево (Заиграевский район), с. Турунтаево (Прибайкальский район). Общее количество населения агломерации составляет 526 тыс человек. Протяженность автомобильных дорог Улан-Удэнской городской агломерации составила 864,2 км, из них 317,5 км – в нормативном состоянии. В 2017 – 2018 годы будет приведено в нормативное состояние еще 181,2 км, в 2019 – 2025 годы – 335,48 км.

В этом году в рамках проекта в агломерации запланировано сдать 67 объектов, все работы на них уже закончены. Кроме того, три объекта, на которых еще продолжаются работы, являются переходящими на 2018 год, сообщает пресс-служба правительства Бурятии.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.31; БЕСПЛАТНЫЕ СПЕЦПОЕЗДА ДЛЯ БОЛЕЛЬЩИКОВ ЧМ-2018 БУДУТ ЗАПУЩЕНЫ В РОССИИ – МЕДВЕДЕВ

Россия запустит бесплатные поезда для болельщиков, чтобы они могли перемещаться между городами проведения Чемпионата мира по футболу 2018 года вслед за своей командой, заявил премьер-министр РФ Дмитрий Медведев.

«Более того, мы пошли на в известной степени беспрецедентный шаг с учетом того, что страна наша очень большая по территории и даже между городами, которые проводят чемпионат, довольно значительные расстояния», – сказал Д.Медведев в ходе онлайн-конференции с китайскими интернет-пользователями в редакции газеты «Жэньминь Жибао».

«Мы запустим специальные поезда, в которых смогут ездить болельщики из одного города в другой город, следуя за своей любимой сборной, за своей командой. Ну и соответственно эти поезда тоже будут для болельщиков бесплатными», – продолжил российский премьер.

«Только нужно вовремя соответствующие данные будет внести в эти документы, чтобы получить разрешение на проезд», – добавил Д.Медведев.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.31; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РФ ПРОТИВ ИНДЕКСАЦИИ ГРУЗОВЫХ Ж/Д ТАРИФОВ В 2018 Г. БОЛЕЕ ЧЕМ НА 4%

Министерство экономического развития РФ против индексации грузовых железнодорожных тарифов в 2018 году более чем на 4%.

«Сейчас каких-то изменений в законодательстве дополнительных не появилось. Поэтому нет, скорее всего, (инициатива ОАО «Российские железные дороги» повысить ставки в пределах 6%, в том числе – учесть потери компании от ряда нормативных решений – ИФ) не поддерживается», – сообщил «Интерфаксу» замглавы департамента государственного регулирования тарифов, инфраструктурных реформ и энергоэффективности Минэкономразвития Василий Шипилов в кулуарах конференции «Рынок транспортных услуг» во вторник.

«У нас тариф на протяжении до 2025 г., как мы считаем, должен не превышать уровень инфляции – она оценивается в среднем на уровне 4%. Это им (РЖД – ИФ) позволит сгенерировать необходимый денежный поток. Если продолжить эту историю еще на 2 года – по 4% (индексации – ИФ), то они выйдут на EBITDA в 812-820 млрд (руб. – ИФ) к 2027 г. То есть, в принципе, они будут финансово сбалансированы», – отметил он.

«У них уже некоторые (нормативные – ИФ) изменения произошли, это уже свершившийся факт. И сейчас в принципе сходимость доходов есть. У них нормальное состояние: они идут в этом году с большой инвестиционной программой, выйдут на чистую прибыль, заплатят дивиденды. То есть компания финансово устойчива, их финансовый результат смог эти изменения в себя внести», – пояснил чиновник позицию ведомства.

«И не надо забывать, что у них в принципе большая тарифная база, последние несколько лет их сильно индексировали, плюс были внесены изменения в прейскурант. Поэтому сейчас путь (развития монополии – ИФ) лежит в привлечении грузов, оптимизации издержек. А «долгосрочка» им поможет понять, на какой денежный поток в будущем будут рассчитывать и проще к этому двигаться», – подчеркнул В.Шипилов.

По словам чиновника, позиция министерства заключается в создании «стабильной, понятной макросреды» – долгосрочного тарифа и, желательно, без привязки тарифов к другим факторам. «Потому что (у грузоотправителя – ИФ) получается второй фактор нестабильности, если привязываться к инфляции. То есть у него нестабильная инфляция, а будет еще и нестабильный тариф», – отметил он. При этом, правда, представитель ведомства допустил, что в будущем возможно, стоит корректировать индексацию в случае каких-то дополнительных изменений. «В этом случае, конечно, можно долгосрочные тарифы чуть-чуть изменять, если у нас произошло сильное изменение – скажем, опять какой-то дополнительный маневр с налогом на имущество», – сказал чиновник.

Отвечая на вопрос об уровне верхней границы тарифного коридора РЖД в 2018 г. (Федеральная антимонопольная служба РФ ранее предлагала опустить ее с нынешних «+10%» до «+5%»), В.Шипилов выразил мнение, что, как ему кажется, «проблема не в величине надбавки, а в поведенческих условиях – как эти надбавки должны вводиться и отменяться». «У нас сейчас не прописаны четкие критерии, как эти надбавки отменять», – сказал он.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.31; ФАС ХОЧЕТ СНИЗИТЬ ТАРИФЫ В ПЛАЦКАРТЕ НА 10%, УВЯЖЕТ ВОПРОС С ГРУЗОВЫМИ СТАВКАМИ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ предложила понизить на 10% железнодорожные тарифы на дальние пассажирские перевозки в плацкартных и общих вагонах, сообщил журналистам замглавы ведомства Александр Редько.

Соответствующий вопрос, по его словам, обсуждался на заседании правления ведомства во вторник. Предложение регулятора чиновник объяснил «созданием экономических стимулов для населения». «Поднимать цены, руководствуясь затратной логикой, неверно. Надо ориентироваться на состояние конкуренции и доходы населения. Авиаперевозчики снижают на 10% стоимость своих перевозок – и все клиенты с железных дорог уходят на авиацию», – отметил А.Редько.

В то же время АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК, «дочка» ОАО «Российские железные дороги», занимается перевозками в поездах дальнего следования) рассчитывает индексировать регулируемые тарифы в 2018 г. на 3,9%, уточнил А.Редько. И это при том, что у ФПК падает пассажиропоток («на 8,5% уже снизился»), отметил чиновник. «Провозная емкость «Победы» – 94%, в плацкарте ФПК – 74%, в общих вагонах – менее 50%. Вот резерв, поезда ходят полупустые. Какой смысл поднимать цены на полупустые поезда? Необходимо решить проблему качества подвижного состава», – подчеркнул он.

«Однако **Минтранс** и Минэкономразвития выступили против инициативы. Обсуждение отложено до совещания в правительстве», – заявил А.Редько. Между тем, по его словам, «только после решений по тарифам на пассажирские перевозки» будет сформирована позиция антимонопольного ведомства по вопросу грузового тарифа. «В ФАС получили позицию РЖД по необходимости индексации (последнего – ИФ) на 6%», – уточнил чиновник.

Между тем, по данным источника в финансово-экономическом блоке правительства, в кабмине обсуждать финансовый план РЖД планируют уже через две с половиной недели. «Обсуждение финплана РЖД в правительстве запланировано на 16 ноября», – сказал источник в правительстве.

Ранее сообщалось, что монополия попросила ведомство повысить ставки на 4% на все виды грузов, кроме нефтяных, и на 2% поднять базу тарифа, чтобы возместить влияние ряда нормативных решений. В то же время, как сообщил во вторник А.Редько, антимонопольная служба считает, что можно индексировать ставки на нефтяные перевозки «как все грузы – без изъятий». «При этом точечные скидки до 50% возможны под определенные проекты: в нефтянке, также, например, на удобрения и на металлы. Мы внесли такое предложение в проект постановления правительства», – сказал он.

«Окончательно говорить об индексации грузового тарифа РЖД, в том числе на 2018 г., можно будет после того, как будет решен вопрос с наличием подвижного состава на пригородное и дальнее железнодорожное сообщение – кто и на чем будет возить пассажиров. Решение напрямую связано с грузовым тарифом», – подчеркнул А.Редько. По данным ФАС, в 2017 г. выбыло 2,3 тыс. вагонов, тогда как закуплено лишь 676.

Регулятор считает, что «Федеральной пассажирской компании» следует обновить подвижной состав и снизить цены на билеты для пассажиров – «только тогда по пассажирским перевозкам можно будет выйти «в плюс». В качестве источника для оптимизации регулятор видит непрофильные доходы и снижение расходов.

### ПРАЙМ; 2017.10.31; ПРЕДЛОЖЕНИЯ ФАС СНИЗИТЬ ТАРИФЫ НА ДАЛЬНИЕ Ж/Д ПЕРЕВОЗКИ НА 10% ТРЕБУЮТ АНАЛИЗА – МИНТРАНС

Предложения Федеральной антимонопольной службы (ФАС) снизить на 10% тарифы на дальние пассажирские железнодорожные перевозки в РФ в 2018 году требуют глубокого анализа, сообщили РИА Новости в пресс-службе **Минтранса**.

Ранее во вторник замглавы ФАС Александр Редько заявил, что служба предложила понизить на 10% тарифы на дальние пассажирские перевозки РЖД в 2018 году. Однако по его словам, **Минтранс** и Минэкономразвития выступают против данной инициативы.

«Предложения ФАС заслуживают внимания, но требуют глубокого анализа. **Минтранс** обратился к ФАС с просьбой поручить ФПК дополнительно оценить последствия принимаемых решений», – сообщили в пресс-службе министерства.

При этом, отметили в ведомстве, устанавливаемые тарифы являются предельными, поэтому ФПК и «при положительной индексации вправе установить тарифы, исходя из максимизации тарифной выручки, ниже предельного уровня».

### ТАСС; 2017.10.31; ПГК ЗА 9 МЕСЯЦЕВ УВЕЛИЧИЛА ОБЪЕМ ПОГРУЗКИ НА СЕТИ ПРИВОЛЖСКОЙ ЖЕЛДОРОГИ НА 27%

Саратовский филиал АО «Первая грузовая компания» (ПГК) в январе-сентябре 2017 года перевез более 3,4 млн тонн грузов, что на 27% превышает показатель аналогичного периода прошлого года, говорится в сообщении компании.

Грузооборот филиала вырос на 32% и составил 4,8 млрд т– км. Доля ПГК в общем объеме перевозок по Приволжской железной дороге (ПривЖД) увеличилась с 13% до 15%.

«Основными драйверами роста выступили нефть и нефтепродукты, химические и минеральные удобрения, цемент и кокс. Положительной динамике этих номенклатур способствовало эффективное взаимодействие с грузоотправителями, в частности, предложение конкурентоспособных условий и гибкой тарифной ставки, а также оперативное реагирование на потребности грузовладельцев», – сказал директор филиала Сергей Титков.

Объем погрузки нефти и нефтепродуктов в отчетный период вырос относительно уровня прошлого года на 40%, до 1 млн тонн, химических и минеральных удобрений – на 45%, до 7 тыс. тонн, цемента на 31%, до 400 тыс. тонн, кокса – почти в 3 раза, до 154 тыс. тонн.

Объем внутренних перевозок Саратовского филиала ПГК вырос на 23% и составил 2,8 млн тонн. Объем экспортного грузопотока увеличился на 40% и достиг 600 тыс. тонн.

Грузы следовали со станций ПривЖД в адрес грузополучателей РФ, а также на экспорт в страны ближнего и дальнего зарубежья через порты Черного и Балтийского морей.

### RG.RU; 2017.10.31; МЦК УСТАНОВИЛО РЕКОРД ПО ЧИСЛУ ПЕРЕВЕЗЕННЫХ ПАССАЖИРОВ

Московское центральное кольцо перевезло 10 миллионов пассажиров в октябре 2017 года, установив тем самый рекорд, сообщает m24.ru. Всего с момента запуска МЦК в сентябре прошлого года поезда перевезли около 115 миллионов человек.

В начале 2018 года возле шести станций МЦК откроют торговые центры. Также в следующем году планируется обновление напольной навигации. За последний год количество пассажирских мест на МЦК выросло на 50%.

На МЦК используются поездка «Ласточка». В рабочие дни курсируют 177 пар таких поездов, в выходные – 150.

### ТАСС; 2017.10.31; ПАССАЖИРОПОТОК НА НИЖЕГОРОДСКОМ ВОКЗАЛЕ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ВЫРАСТЕТ НА 25%

Пропускная способность на железнодорожном вокзале в Нижнем Новгороде после его реконструкции увеличится почти на 25%. Об этом во вторник сообщил начальник Дирекции железнодорожных вокзалов (филиал РЖД) Виталий Вотолевский в ходе совещания по вопросам подготовки вокзального комплекса Нижний Новгород к проведению ЧМ-2018.

«Пропускная способность увеличится, по сути, она увеличиться процентов на 25% единовременного нахождения, и даже без учета ВСМ [строительства Высокоскоростной магистрали] сегодня мы видим, что за счет «Стрижей», за счет «Ласточек» у нас устойчиво растет пассажиропоток в дальнем сообщении, и, конечно же, новый вокзал будет отвечать всем этим потребностям», – сказал он.

Комплексная реконструкция железнодорожного вокзала Нижний Новгород – один из главных проектов Горьковской железной дороги, уточнили в пресс-службе ГЖД.

В течение 2017 года будет завершен первый этап реконструкции – приведение действующего вокзала в соответствие требованиям транспортной инфраструктуры городов проведения матчей чемпионата мира по футболу 2018 года.

Запланирована модернизация второй и третьей платформ, реконструкция фасада и центрального холла вокзала. Второй этап реконструкции – создание на базе вокзала крупного транспортно-пересадочного узла, включающего в себя расширение зон обслуживания пассажиров, реконструкцию 1-й платформы привокзальной площади.

В составе проекта реконструкции вокзального комплекса: центральное здание вокзала, тоннель и первая низкая пассажирская платформа. В настоящее время проводится модернизация второй и третьей пассажирских платформ.

Подрядная организация – ООО «Столичная строительная компания – 19», генподрядчик – ООО ''РЖДстрой'', заказчик – «ДКРС-Москва». На вокзале работает более 200 строителей в две смены.

### ТАСС; 2017.10.31; ВОКЗАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ РЕКОНСТРУИРУЮТ ДО КОНЦА МАРТА

Реконструкция вокзального комплекса в Нижнем Новгороде завершится в срок – до конца марта будущего года, сообщил во вторник начальник Дирекции железнодорожных вокзалов (филиал ОАО ''Российские железные дороги'') Виталий Вотолевский в ходе совещания по вопросам подготовки вокзального комплекса города к проведению чемпионата мира по футболу 2018 года.

''Российские железные дороги» готовят инфраструктуру к чемпионату мира 2018 года. Если говорить о вокзале, то сроки готовности платформенного хозяйства – декабрь 2017 года, вокзальный комплекс должен быть готов к концу марта 2018 года. И я заверяю вас, Глеб Сергеевич (Никитин, врио главы Нижегородской области – прим. ТАСС), что сроки будут исполнены. Если говорить о масштабах реконструкции, в Нижнем Новгороде – самая масштабная реконструкция к чемпионату мира по футболу'', – сказал Вотолевский.

Как сообщают в пресс-службе Горьковской железной дороги (ГЖД), в ведении которой находится вокзал Нижнего Новгорода, комплексная реконструкция нижегородского вокзала – один из главных проектов ГЖД. В течение 2017 года будет завершен первый этап реконструкции – приведение действующего вокзала в соответствие требованиям, предъявляемым к транспортной инфраструктуре городов, где пройдут матчи чемпионата мира по футболу 2018 года.

Запланирована модернизация двух платформ, реконструкция фасада и центрального холла вокзала. Второй этап реконструкции – создание на базе вокзала крупного транспортно-пересадочного узла, этот этап включает расширение зон обслуживания пассажиров, реконструкцию еще одной платформы и привокзальной площади.

Матчи чемпионата мира по футболу пройдут с 14 июня по 15 июля 2018 года в 11 городах России: Москве, Петербурге, Самаре, Нижнем Новгороде, Казани, Сочи, Ростове-на-Дону, Саранске, Волгограде, Калининграде и Екатеринбурге. Жеребьевка, после которой станет известно, какие футбольные сборные приедут в те или иные города, пройдет 1 декабря.

### ТАСС; 2017.10.31; РЖД ВЛОЖАТ В РЕКОНСТРУКЦИЮ НИЖЕГОРОДСКОГО ВОКЗАЛА ОКОЛО 2 МЛРД РУБЛЕЙ

Размер инвестиций «Российских железных дорог» (РЖД) в реконструкцию железнодорожного вокзала в Нижнем Новгороде перед проведением чемпионата мира по футболу 2018 года может составить около 2 млрд рублей. Об этом во вторник сообщил начальник Дирекции железнодорожных вокзалов (филиал ОАО ''РЖД'') Виталий Вотолевский в ходе совещания по вопросам подготовки вокзального комплекса Нижний Новгород к проведению ЧМ-2018.

''Сегодня согласно предварительной сметной стоимости реконструкция вокзального комплекса обойдется около 1,8 млрд рублей, точная цифра будет после подтверждения Главгосэкспертизы сметной стоимости, техническую часть мы прошли, у нас есть заключение Главгосэкспертизы. <…> Что касается платформ, то две платформы в сумме обойдутся около 200 млн рублей. Таким образом, инвестиции «Российских железных дорог» в вокзальный комплекс составят около 2 млрд рублей'', – сказал Вотолевский.

Комплексная реконструкция нижегородского железнодорожного вокзала – один из главных проектов Горьковской железной дороги, уточнили в пресс-службе магистрали. В течение 2017 года будет завершен первый этап реконструкции – приведение действующего вокзала в соответствие требованиям транспортной инфраструктуры городов проведения матчей чемпионата мира по футболу 2018 года. Запланирована модернизация 2-й и 3-й платформы, реконструкция фасада и центрального холла вокзала. Второй этап реконструкции – создание на базе вокзала крупного транспортно-пересадочного узла, включающего в себя расширение зон обслуживания пассажиров, реконструкцию 1-й платформы привокзальной площади.

В составе проекта реконструкции вокзального комплекса: центральное здание вокзала, тоннель и первая низкая пассажирская платформа. В настоящее время проводится модернизация второй и третьей пассажирских платформ – по титулу модернизации. Подрядная организация – ООО «Столичная строительная компания – 19», генподрядчик – ООО ''РЖДстрой'', заказчик – «ДКРС-Москва». На вокзале работает более 200 человек строителей в две смены.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.31; КРУИЗНЫЙ ТЕРМИНАЛ В МОРСКОМ ПОРТУ КАЛИНИНГРАД ПОСТРОЯТ В РАМКАХ ИНВЕСТСОГЛАШЕНИЯ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение об особенностях госфинансирования работ по строительству инфраструктурных объектов в морском порту Калининград. Соответствующий документ подписан 27 октября 2017 года и размещен на официальном портале правовой информации.

В соответствии с документом, строительство морской портовой инфраструктуры в Калининграде осуществляется на основе госконтракта и предусматривает заключение инвестиционного соглашения с генеральным подрядчиком работ. Отмечается, что генподрядчик осуществляет строительство здания пассажирского терминала в порту Калининград за счет собственных или привлеченных средств.

При этом одним из условий инвестсоглашения является обеспечение завершения работ по строительству и вводу в эксплуатацию объектов генподрядчика одновременно с объектами, предусмотренными госконтрактом. Кроме того, в инвестиционном соглашении должны быть указаны максимальный объем инвестиций, включающий стоимость строительства объектов генподрядчиком; стоимость земельных участков, необходимых для их строительства и использования, а также стоимость проектной и технической документации.

В мае ФГУП «**Росморпорт**» признало несостоявшимся открытый конкурс на строительство круизного терминала в морском порту Калининграда в городе Пионерский. Начальная (максимальная) цена контракта составляла 855,9 млн руб., включая НДС. Согласно документам тендера, речь шла о строительстве зданий пассажирского терминала и административных помещений для Роспотребнадзора, Россельхознадзора, таможенной и пограничной служб, а также администрации морского порта.

Как сообщалось, общая стоимость затрат по строительству международного морского терминала для приема круизных и грузопассажирских судов в г. Пионерский составляет 9,78 млрд рублей с учетом НДС. Строительство морской портовой инфраструктуры реализуется в рамках подпрограммы «Морской транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы (2010-2020 годы)». Терминал в Пионерском должен быть готов к вводу в эксплуатацию до июня 2018 года.

Предполагается, что новый морской терминал сможет принимать порядка 225 тыс. круизных и 80 тыс. паромных пассажиров в год. Проектная мощность терминала предусматривает обработку 80 тыс. единиц накатных грузов при 312 судозаходах паромов в год.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; ЕВГЕНИЙ ХВОСТИК; 2017.11.01; В НЕБЕ ТЕСНО ОТ ПОСЫЛОК

Москва и Амстердам готовятся к взаимным ограничениям авиаперевозок

На европейском рынке грузовых авиаперевозок назрел кризис. Бум лоукостеров и рост электронной торговли, активизировавший грузопотоки между Европой и Азией, привели к дефициту пропускной способности аэропортов. В итоге крупные хабы начали вытеснять грузовые авиакомпании в региональные аэропорты. Последствия уже почувствовал крупнейший грузовой авиаперевозчик РФ AirBridgeCargo, которому амстердамский Схипхол сократил число рейсов вдвое. В ответ **Минтранс** РФ пригрозил нидерландским авиакомпаниям, в первую очередь KLM, запретом полетов по транссибирским трассам. Эти права, по данным “Ъ”, были получены KLM как раз в обмен на слоты для ABC в Схипхоле.

Российские авиавласти рассматривают возможность закрыть воздушное пространство РФ для нидерландской KLM в ответ на отказ аэропорта Амстердама Схипхол предоставить российской грузовой авиакомпании AirBridgeCargo (ABC) слоты (промежуток времени, в который самолет может совершить взлет или посадку в аэропорту) для выполнения рейсов, сообщили Volkskrant и De Telegraaf. В **Минтрансе** РФ уточнили: стороны ведут переговоры, проблема будет урегулирована, как только произойдет обмен разрешениями на полеты. Пока достигнута предварительная договоренность о том, что KLM поделится слотами с ABC, спор должен решиться в течение недели. Пока же ABC пришлось сократить число рейсов в Схипхол с 23 до 10 в неделю. Воздушное пространство РФ могло закрыться для KLM уже 28–29 октября – с начала осенне-зимнего расписания, но в ходе переговоров срок сместился на неделю.

По данным “Ъ”, частоты на полеты в Амстердам были предоставлены АВС в обмен на дополнительные частоты пролетов KLM по транссибирским маршрутам в Азию (со времен СССР зарубежные авиакомпании платят за такие маршруты роялти, которые достаются сейчас «Аэрофлоту» и **Росавиаци**и). По данным De Telegraaf, облет РФ на таких маршрутах может принести KLM убытки €350–500 на пассажира. Получить комментарии KLM 31 октября не удалось. В ABC лишь отметили, что выполняют рейсы в Схипхол в соответствии с опубликованным зимним расписанием. Переговоры с KLM там комментировать не стали, подчеркнув, что «использование воздушного пространства любой страны находится в сфере контроля ее авиационных властей».

Если западные перевозчики будут летать вне нашего воздушного пространства, это может привести к банкротству многих авиакомпаний, которые и так балансируют на грани выживания.

Ключевыми причинами дефицита слотов в отрасли называют активный рост бизнеса авиакомпаний-лоукостеров и грузопотоков из Китая, связанный с развитием электронной коммерции. По данным RDC Aviation, в 2016 году девять крупнейших лоукостеров Европы перевезли 315 млн пассажиров – на 13% больше, чем в 2015 году. При этом на осень приходится и сезонный бум электронной коммерции. Как пояснил “Ъ” директор по развитию «Цайняо» (логистическая платформа, входящая в Alibaba Group) Алекс Васильев, за последние годы доля электронной коммерции в товарообороте Европы и РФ существенно выросла, что ведет и к росту объемов грузоперевозок (по данным АКИТ, только в РФ объем рынка интернет-торговли в 2016 году вырос на 21%, до 920 млрд руб., а в 2017 году превысит 1,1 трлн руб.). Кроме того, в октябре традиционно растет объем поставок в преддверии 11 ноября (китайский аналог «черной пятницы»), и 2017 год не исключение. По словам господина Васильева, основная нагрузка на перевозки приходится на предновогодние месяцы – начиная со второй половины октября, ажиотаж начнет спадать в январе-феврале.

При этом загрузка Схипхола также растет. Сейчас аэропорт может принимать 175 грузовых рейсов в неделю, в 2016 году через него прошло 1,6 млн тонн грузов, из которых 74% – транзитом из Европы в Азию. Руководство Схипхола приоритетно распределяет слоты пассажирским авиакомпаниям, но в августе профсоюзы и бизнес-ассоциации Нидерландов Evofenedex TLN и Air Cargo предложили внедрить «местную директиву», по которой неиспользованные слоты пассажирских авиакомпаний приоритетно отдаются грузовым.

Для последних действует правило 80 на 20: 80% рейсов шесть дней в неделю должны выполняться в Схипхол строго по расписанию. В противном случае слоты должны считаться неиспользованными и могут передаваться другим.

Министр инфраструктуры и окружающей среды Нидерландов Шарон Дайксма поддержала «местную директиву» при условии, что она не нарушит законодательство ЕС, а другие авиакомпании, летающие в Схипхол, согласятся на это. Сейчас доля грузовых рейсов в аэропорту – 3,5%, а доля приходящихся на них рабочих мест – 20%. Но предложение пока не поддержали лоукостеры, также требуется согласие KLM, которая воздержалась, сославшись на сложность директивы и неопределенность последствий.

По данным Volkskrant, проблема дефицита слотов в Амстердаме затронула не меньше десяти авиакомпаний. Кроме ABC, около десяти рейсов сократила Emirates SkyCargo, Singapore Airlines снизила частоту с девяти до четырех в неделю, а китайская Suparna (ранее Yangtze River Express) вообще ушла из аэропорта.

По данным издания theloadstar, нехватка слотов отмечается и в китайских аэропортах. Например, в Пекине и Шанхае уже нельзя вводить дополнительные грузовые рейсы, ограничения действуют в аэропорту Гонконга.

В Европе авиакомпании уже начали перераспределять грузовые рейсы в менее крупные аэропорты: Франкфурт-Хан, Маастрихт, Лейпциг, Будапешт. ABC также перевела 16 рейсов в аэропорт Льежа, туда начала летать Air China Cargo. На фоне спроса руководство этого аэропорта вложит €20 млн в грузовую инфраструктуру. Но источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, говорит, что для грузоотправителей все равно интереснее работать в крупных хабах, поскольку после прилета здесь есть возможность забирать новые грузы и развозить в другие пункты.

Глава агентства Infomost Борис Рыбак полагает, что сложившуюся проблему можно решить только за счет расширения и улучшения аэропортовой инфраструктуры. Распределение слотов за счет административного ресурса или продажа, считает он, неизбежно поставит перевозчиков в неравные условия.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.10.31; UTAIR ОБНОВЛЯЕТ ПАРК ПОЗЖЕ ВСЕХ

Авиакомпания последней из конкурентов взялась обновлять и расширять флот, но может еще успеть поймать небольшой спрос

УUTair есть масштабная программа обновления парка, ее планировалось запустить в 2018 г., но конъюнктура заставила отложить планы на 2019 г., рассказал президент «UTair – пассажирские авиалинии» Павел Пермяков. Многие игроки, в том числе государственные, ведут себя агрессивно: рынок растет слишком быстрыми темпами (за девять месяцев – на 19,7%) в том числе за счет снижения тарифов – в среднем на 15%; этот рост нездоровый и поддерживать его рыночной компании сложно, объяснил Пермяков. Из-за слишком быстрого роста и демпинга в сентябре разорилась «ВИМ-авиа».

Сейчас UTair – четвертая авиакомпания России, в январе – сентябре перевезла 5,5 млн пассажиров (+9%). В парке 47 среднемагистральных самолетов Boeing 737, три дальнемагистральных Boeing 767 и 14 региональных ATR 72.

Программа обновления парка рассчитана до 2025 г., в год будет приходить по 5–7 новых самолетов, говорит Пермяков. В первую очередь из эксплуатации будут выводиться возрастные Boeing 737-500 (их в парке 32), небольшие самолеты (126 кресел), приходящие суда будут иметь примерно по 180 кресел, таким образом, емкости будут расти при сохранении общего количества судов, продолжает Пермяков.

Стратегия консервативная, она может быть пересмотрена в большую сторону, если ситуация на рынке будет этому способствовать, добавил Пермяков. По его словам, данную стратегию одобрили кредиторы.

UTair – единственная крупная авиакомпания, которая в 2014–2017 гг. не обновляла и не расширяла флот. Наоборот, в 2014–2015 гг. флот сократился почти вдвое по программе повышения эффективности «Импульс». Это помогло авиакомпании в конце 2015 г. реструктурировать банковский долг на 43 млрд руб.

Обновлять и расширять парк UTair может только с разрешения кредиторов, знает человек, близкий к одному из банков. В финансовой модели группы «Ютэйр», представленной кредиторам в 2015 г., предусмотрено обновление парка самолетов UTair через операционный лизинг в основном начиная с 2019 г., рассказал представитель Сбербанка (банк возглавляет синдикат кредиторов). Пять самолетов должны были поступить в 2019 г., добавил он: «В настоящее время компания не обращалась в Сбербанк по вопросам, связанным с изменением планов увеличения парка самолетов авиакомпании в ближайшем будущем».

«Резкое увеличение объема авиаперевозок в 2017 г. – случай исключительный. В последующие годы таких темпов не будет, но UTair может рассчитывать на умеренный рост. Компании удалось пережить кризисный период, она повысила свою эффективность, но ее флот довольно возрастной и нуждается в обновлении», – говорит старший аналитик АКРА Александр Гущин. В 2014 г. компания сильно сократила свою маршрутную сеть и может начать постепенно ее восстанавливать. UTair заявляла и о планах активно наращивать международные регулярные перевозки, напоминает эксперт: но это сложный сегмент, где сильны лидеры – «Аэрофлот» и S7. Традиционно у UTair были хорошие позиции в Сибирском регионе, но они заметного роста не обеспечат, говорит Гущин.

Во вторник UTair объявила о ребрендинге, первый самолет в новой ливрее прибыл во «Внуково». Название UTair на фюзеляже будет выполнено более лаконичным шрифтом, без наклона и вязи, появится логотип – наклоненная вправо буква U, – который будет нанесен на хвост самолетов. Разработка логотипа и нового фирменного стиля обошлась в 4 млн руб. Половина флота будет перекрашена осенью – зимой, вторая половина – через год, сказала вице-президент «UTair – пассажирские авиалинии» Алена Щербинина. Гендиректор UTair Андрей Мартиросов рассказал, что подошел цикл перекраски судов и этим решили воспользоваться. «Нынешнему логотипу 15 лет, решили его обновить», – добавил он.

В этом году провела ребрендинг S7 Group – второй игрок на российском рынке. Фюзеляжи самолетов S7 перекрашиваются в два более спокойных (по сравнению с прошлым агрессивным) оттенка зеленого, с фюзеляжа уходят изображения силуэтов людей и красный цвет – логотип S7 теперь изображен белым цветом.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.31; ОБНУЛЕНИЕ НДС НА ВНУТРЕННИЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ УВЕЛИЧИТ ДИВИДЕНДЫ АЭРОФЛОТА ГОСУДАРСТВУ – ФАС

Обнуление НДС на внутренние авиаперевозки будет способствовать увеличению дивидендов «Аэрофлота» (MOEX: AFLT) своему основному акционеру – государству, считают в Федеральной антимонопольной службе (ФАС) России.

«Если вы хотите услышать мнение ФАС, то, конечно, мы поддерживаем обнуление НДС на внутренние авиаперевозки, но пока решение в правительстве не принято. В конце концов, обнуление будет транслироваться потребителю в виде снижения цены, увеличения дивидендов «Аэрофлота» государству, которые можно будет потратить, например, на субсидии региональным аэропортам», – заявил замруководителя ФАС Александр Редько журналистам во вторник.

В настоящее время ставка НДС на внутрироссийские авиаперевозки составляет 10%. Она является льготной, поскольку в 2015 г. была снижена с 18% и затем продлена до конца 2017 г.

В октябре сообщалось, что правительство одобрило законопроект о продлении 10%-ного НДС до конца 2020 года. Вместе с тем **Минтранс** РФ неоднократно предлагал и вовсе обнулить ставку, но поддержки в финансово-экономическом блоке правительстве эта идея не находила.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.31; ОСТАНОВКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ «ВИМ-АВИА» В ИЮНЕ ЗАТРОНУЛА БЫ 1,15 МИЛЛИОНА ЧЕЛОВЕК

Приостановка деятельности авиакомпании «ВИМ-Авиа» в июне 2017 года, когда появилась первая информация о массовых задержках рейсов этой компании, привела бы к тому, что более 1,15 миллиона человек остались бы без авиаперевозки, так как дополнительных мощностей на рынке не было, сообщил РИА Новости в четверг член Альянса туристических агентств (АТА), член наблюдательного совета Ассоциации «Турпомощь» Дмитрий Горин.

«Основной проблемой в туризме в 2017 году стала транспортная составляющая. Ни для кого не секрет, что стоимость транспортных услуг доходит до 60% общей стоимости турпакета. Мы следим за ситуацией, так как она несёт большие финансовые потери», – сказал он в беседе, которая состоялась в рамках Девятой выездной конференции Альянса туристических агентств.

«В ситуации с «ВИМ-Авиа» понятно, что если бы деятельность этой авиакомпании была приостановлена ещё в июне, когда стало известно о массовых задержках авиарейсов, то более 1,15 миллиона человек осталось бы без авиаперевозки в июле и августе», – отметил Горин.

Он пояснил, что в тот момент на авиационном рынке России не было дополнительных мощностей, чтобы обслужить клиентов «ВИМ-Авиа».

«Тогда, летом этого года, мы получили бы значительное сокращение авиаперевозок и, как следствие этого, ощутимый рост цен», – сказал он.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.31; ЕМКОСТИ «ВИМ-АВИА» ДОЛЖНЫ БЫТЬ ВОСТРЕБОВАНЫ ДРУГИМИ АВИАПЕРЕВОЗЧИКАМИ

Емкость, которую обслуживала «ВИМ-Авиа», на фоне роста турпотоков в России очень востребована, поэтому самолёты и персонал этой авиакомпании должны перейти другим перевозчикам, работающим на чартерных направлениях, сообщил РИА Новости в пятницу советник по транспорту руководителя Федерального агентства по туризму Дмитрий Горин.

По данным официального сайта **Росавиаци**и, авиакомпания IFly планирует трудоустроить 200 бортпроводников и 60 пилотов (30 КВС и 30 вторых пилотов) из числа сотрудников прекратившей свою деятельность авиакомпании «ВИМ-Авиа».

Ассоциация туроператоров России (АТОР) сообщила со ссылкой на коммерческого директора туроператора TEZ Tour Александра Буртина, что набор сотрудников обусловлен расширением парка IFly. Он рассказал, что в течение ближайших 2-4 месяцев парк авиакомпании IFly пополнится самолетами Airbus А319. Предполагается, что в парк авиаперевозчика будет введено еще 3-4 самолета, «некоторые из которых принадлежали «ВИМ-Авиа».

Горин уточнил, что несмотря на информацию о появившихся инвесторах, сейчас персонал «ВИМ-Авиа» будет приглашаться в другие авиакомпании, а самолеты могут перейти к другим перевозчикам. Он уточнил, что поскольку парк «ВИМ-Авиа» составляют как узкофюзеляжные, так и широкофюзеляжные борта, то он очень востребован на российском рынке.

«ВИМ-Авиа» выполняла очень большую долю именно туристических перевозок. Из 3,5 миллиона пассажиров, которых за год перевозила эта авиакомпания, как минимум 2 миллиона были чисто туристическими, чартерными клиентами. В связи с этим совершенно логично выглядит ситуация, когда авиакомпания IFly и другие туристические чартерные авиаперевозчики возьмут персонал и парк самолётов «ВИМ-Авиа», – прокомментировал ситуацию собеседник агентства.

«У авиакомпании IFly в свое время были задержки вылетов из-за позднего прибытия новых самолетов, сейчас она управляет 7 самолетами и расширяет свой парк. Кроме того, обновленные механизмы контроля за авиакомпаниями позволят **Минтрансу** и **Росавиаци**и свести к минимуму задержки рейсов», – ответил Горин на вопрос о претензиях к компании IFly из-за частой задержки рейсов.

Он также отметил, что «ВИМ-Авиа» занималась, в том числе, перевозкой китайских туристов, а IFly тоже работает на этом рынке. Поэтому возможно, IFly возьмет на себя каки-то дополнительные рейсы в Китай.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.31; ТЕЛО ПОГИБШЕГО ПРИ КРУШЕНИИ ВЕРТОЛЕТА МИ-8 БЛИЗ ШПИЦБЕРГЕНА ПОДНЯТО НА БОРТ НОРВЕЖСКОГО СУДНА

Спасатели МЧС России вместе с норвежскими коллегами подняли тело погибшего в результате крушения российского вертолета Ми-8 у берегов Шпицбергена, сообщил «Интерфаксу» руководитель оперативной группы МЧС на Шпицбергене Евгений Саидов.

«К 11:15 мск тело погибшего поднято на борт судна G. О. SARS», – сказал он во вторник, отметив, что работы были осложнены коротким световым днем и неблагоприятными метеоусловиями.

«К работам были привлечены два судна, телеуправляемые необитаемые подводные аппараты и специальные подъемные устройства, оборудованные системами динамической стабилизации», – рассказал Е.Саидов.

Он подчеркнул, что суровые арктические условия потребовали проведения дополнительных мероприятий по подготовке дополнительного снаряжения.

Накануне губернатор Шпицбергена Кьерстин Аскхольт сообщила, что спасатели обнаружили тело одного из членов экипажа в 130 метрах от места затопления вертолета.

Вертолет Ми-8 авиакомпании «Конверс Авиа», на борту которого находились пять членов экипажа и трое сотрудников НИИ Арктики и Антарктики, пропал 26 октября, когда летел из законсервированного поселка Пирамида в Баренцбург.

Ночью 29 октября к поиску вертолета подключились более 40 спасателей МЧС России, он был обнаружен в воскресенье норвежским судном в двух километрах северо-восточнее мыса Хеер.

### ТАСС; 2017.10.31; ПРОКУРАТУРА: СВАЛКИ ВБЛИЗИ АЭРОПОРТА ТОЛМАЧЕВО СОЗДАЮТ ОПАСНОСТЬ ДЛЯ ПОЛЕТОВ

Новосибирская транспортная прокуратура и **Ространснадзор** выявили вблизи аэропорта Толмачево несанкционированные свалки, которые создают угрозу безопасности полетов. Владельцы полигонов оштрафованы на 60 тысяч рублей, сообщила во вторник пресс-служба Западно-Сибирской транспортной прокуратуры.

«Установлено, что в нарушение требований закона на расстоянии менее 15 км от аэродрома Новосибирск (Толмачево) в с. Криводановка и в с. Прокудское без согласования с АО «Аэропорт Толмачево» располагаются два полигона твердых бытовых отходов, способствующие привлечению и массовому скоплению птиц (коршунов, чаек, ворон, голубей). Высокая концентрация птиц (около 200 особей) вблизи аэродрома, а также в зоне маневрирования воздушных судов представляет угрозу безопасности воздушного движения», – говорится в сообщении.

Проверка проводилась Новосибирской транспортной прокуратурой с участием специалистов Управления госавианадзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Сибирскому федеральному округу **Ространснадзор**а и орнитологической и экологической служб аэропорта Толмачево.

В результате собственникам полигонов поручено устранить нарушения закона, они привлечены к административной ответственности по ч. 2 ст. 14.1 КоАП РФ и оштрафованы на общую сумму 60 тыс. рублей.

Ранее сообщалось, что руководство аэропорта Толмачево обратилось в правительство Новосибирской области и Западно– Сибирское межрегиональное территориальное управление **Росавиаци**и с просьбой пресечь складирование отходов в районе авиаузла.

 В аэропорту отмечали, что неприятный запах может формировать негативное впечатление о регионе у пассажиров, значительную часть которых составляют приезжие из других городов и стран. Кроме того, федеральными правилами использования воздушного пространства запрещено размещать в полосах воздушных подходов на удалении до 30 км, а вне полос воздушных подходов – до 15 км от контрольной точки аэродрома объекты выбросов отходов, поскольку это ухудшает орнитологическую обстановку и угрожает безопасности полетов.

### ТАСС; 2017.10.31; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» НАЧАЛА ВЫПОЛНЯТЬ ПОЛЕТЫ ИЗ РОСТОВА В САМАРУ

Новая российская авиакомпания «Азимут» начала во вторник выполнять рейсы из Ростова-на-Дону в Самару, сообщили в пресс-службе самарского международного аэропорта Курумоч.

«Авиакомпания «Азимут» начала сегодня полеты из Ростова-на-Дону в аэропорт Курумоч. Перелет из Ростова-на-Дону в Самару занял около двух часов», – отметили в пресс-службе.

Авиасообщение между Ростовом-на-Дону и Самарой будет осуществляться дважды в неделю, по вторникам и субботам. Вылет в Самару – в 10:20, вылет из Самары – в 14:20 местного времени. Перевозка пассажиров будет осуществляться на воздушных судах SSJ-100.

Авиакомпания «Азимут» – новый авиаперевозчик юга России. Парк перевозчика состоит из воздушных судов SSJ-100. Авиакомпания принадлежит председателю совета директоров аэропорта Внуково Виталию Ванцеву.

В настоящее время «Азимут» базируется в действующем аэропорту Ростова-на-Дону, а с декабря 2017 года станет базовой авиакомпанией нового аэропорта Платов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.31; S7 РАСШИРИЛА ГЕОГРАФИЮ ПОЛЕТОВ В КАЗАХСТАН – ОТКРЫЛА РЕЙС В КАРАГАНДУ

Группа компаний S7, в которую входят авиакомпании «Сибирь» и «Глобус», во вторник приступила к выполнению рейсов по маршруту Новосибирск-Караганда, говорится в сообщении новосибирского аэропорта «Толмачево».

«Полеты в Караганду не выполнялись с февраля 2016 года», – отмечается в сообщении.

S7 будет выполнять рейс по данному маршруту на самолетах Embraer 170 по вторникам и субботам. Время вылета – 14:50 по местному времени, обратного рейса – 16:35.

Караганда стала пятым городом Казахстана после Астаны, Алма-Аты, Усть-Каменогорска и Чимкента, имеющим прямое авиасообщение с Новосибирском.

Как сообщалось, ранее полеты в Караганду осуществляла авиакомпания «ИрАэро».

Авиакомпания «Сибирь» по итогам 9 месяцев 2017 года заняла 3-е место по объему пассажирских авиаперевозок в РФ, «Глобус» – 6-е место. Группа S7 принадлежит супругам Владиславу и Наталии Филевым.

Аэропорт «Толмачево» входит в десятку крупнейших по пассажиропотоку в РФ. В 2016 году аэропорт увеличил пассажиропоток на 10,6% по сравнению с показателем 2015 года – до 4,097 млн человек. В 2017 году аэропорт планирует обслужить 4,74 млн человек.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.31; АВИАКОМПАНИЯ «ЯМАЛ» ОТКРЫЛА РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ ПО МАРШРУТУ ЕКАТЕРИНБУРГ – МИНСК

АО «Авиационная транспортная компания «Ямал» открыло регулярные рейсы из Екатеринбурга в Минск, сообщила пресс-служба екатеринбургского аэропорта «Кольцово».

Первый рейс состоялся 30 октября. Самолет авиакомпании «Ямал» вылетел из Екатеринбурга в 22:00 и приземлился в столице Белоруссии в 23:10 местного времени.

Полеты между Екатеринбургом и Минском будут осуществляться три раза в неделю. Новый маршрут является частью трансферной программы авиакомпании «Ямал», которая предполагает доставку пассажиров из восточных районов России в страны СНГ и обратно со стыковкой в «Кольцово».

Прямое авиасообщение между Екатеринбургом и Минском было прервано в 2015 году. «Возобновление авиасообщения стало очередным шагом в развитии маршрутной сети и трансферных авиаперевозок в «Кольцово»«, – говорится в сообщении.

АО «Авиационная транспортная компания «Ямал» является основным перевозчиком в Ямало-Ненецком автономном округе и Тюменской области, выполняет перевозки между городами округа и за его пределами.

Международный аэропорт «Кольцово» сотрудничает с зарубежными и российскими авиакомпаниями, которые выполняют полеты более чем по 120 направлениям.