**08 НОЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2017.11.07; СОТРУДНИКИ ГОСКОРПОРАЦИИ ОРВД ПООЩРЕНЫ МИНИСТЕРСКИМИ НАГРАДАМИ

В связи с успешным вводом в эксплуатацию в октябре нового Центра управления полетами сотрудники филиала «МЦ АУВД» были поощрены министерскими наградами. Их вручил в новом центре **министр транспорта** Российской Федерации Максим **Соколов**. Он поблагодарил коллектив МЦ АУВД за нелегкий и напряженный труд, а строителей и разработчиков за достигнутый результат.

«Вся авиационная отрасль ждала этого момента. С введением в эксплуатацию нового Центра управления полетами была получена современная, надежная и главное безопасная система управления воздушным движением», – сказал министр. По его словам, это не только положительно скажется на пропускной способности московского авиационного узла и на его инвестиционной привлекательности, но и в дальнейшем даст новый импульс в развитии аэропортов. В целом, в соответствии с транспортной стратегией РФ на период до 2030 года таких центров будет 13.

Сегодня в авиационной отрасли растущие показатели, но за всеми цифрами прежде всего стоят люди, настоящие профессионалы. «Сегодня на московский центр АУВД приходится нагрузка порядка 60% от числа авиаперелетов на территории всей Российской Федерации. Коллектив московского центра автоматизированного управления воздушным движением вызывает самые теплые слова благодарности и уважения. Именно вашими силами обеспечивается порядок использования воздушного пространства, организуются потоки воздушного движения, осуществляется огромное диспетчерское обслуживание прилетающих и вылетающих воздушных судов», – подчеркнул Максим **Соколов**.

Также слова благодарности прозвучали от генерального директора ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» Игоря Моисеенко и директора филиала МЦ АУВД Владимира Ужакова.

Новая автоматизированная система ОрВД «Синтез – АР4», которая сегодня эксплуатируется в новом ЦУПе, пришла на смену автоматизированной системе УВД «ТЕРКАС», функционирующей с 1981 года. Автоматизированная система ОрВД «Синтез – АР4» состоит из 10 комплексов, в том числе из комплекса средств автоматизации управления воздушным движением, планирования использования воздушного пространства, средств передачи информации, метеорологического обеспечения, защиты информации, подсистемы речевой связи, подсистемы технического управления и контроля, средств единого времени, комплексного системного тренажера. Вводу в эксплуатацию нового Центра управления полетами предшествовали испытания и настройка оборудования, работа по тестированию системы и рабочих мест, а также обучение персонала.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.11.07; НЕБО В РУЧНОМ РЕЖИМЕ

В столичном регионе будет создан резервный центр управления воздушным движением

В столичном регионе будет создан резервный центр управления воздушным движением. В нештатных ситуациях на него будут переключать управление полетами. Решение об этом примет правительство.

Об этом рассказал глава **минтранса** Максим **Соколов** на осмотре недавно открывшегося Московского центра управления полетами (МЦ АУВД), который обслуживает воздушное движение над территорией площадью более 730 тысяч квадратных километров. На ней размещено 70 аэродромов, а именно: 16 аэродромов для полетов гражданской авиации, 48 аэродромов госавиации и 6 аэродромов экспериментальной авиации.

На него приходится 60 процентов полетов от общего числа самолетов, которые находятся в воздушном пространстве России, обслуживаются и контролируются из центра управления движением. Тысяча человек координируют движение не только в небе над столичным авиаузлом, но и на удалении 200-500 километров от него.

Воздушное пространство, обслуживаемое Московским центром, превосходит по размерам территории некоторых европейских государств более чем в полтора раза. Можно сравнить его масштаб с аналогичным центром в Польше. При этом когда польские диспетчеры переходили на новую систему организации воздушного движения, то они на полгода ограничили движение самолетов в воздушном пространстве страны.

В московской зоне, хотя структура управления воздушным движением постоянно совершенствуется, ограничений на полеты не вводили. В октябре этого года (с 10-го числа) новый Центр управления полетами обслужил уже 57,5 тысячи полетов, сообщили «Российской газете» в Госкорпорации по организации воздушного движения. Его ввод в строй позволит уже в следующем году сформировать структуру воздушного пространства, емкость которого составит 130 миллионов человек ежегодно, отметил министр.

При этом старый центр пока выполняет функцию резервного. Но он работает с 1981 года и вследствие морального и физического износа уже не в полной мере отвечает требованиям по обеспечению пропускной способности. Поэтому планируется создать современный резервный центр управления полетами.

Кроме того, обновляются центры организации воздушного движения в других регионах. Центры в Тюмени и Екатеринбурге планируется открыть в 2018 году, а в 2019-м завершить создание всей новой системы. В 2018 году будет потрачено 23 миллиарда рублей на модернизацию системы организации воздушного движения. Планируется использовать только внебюджетные источники финансирования, то есть средства, собранные от обслуживания самолетов в российском воздушном пространстве. Речь пойдет об инвестициях в системы аэронавигации 253 аэропортов и навигационное оборудование для пользователей воздушного пространства по всей стране, отметил глава госкорпорации Игорь Моисеенко.

### ТАСС; 2017.11.08; МЕДВЕДЕВ ПРОВЕДЕТ СОВЕЩАНИЕ ПО РЕГУЛИРОВАНИЮ ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК

Премьер-министр России Дмитрий Медведев в среду проведет совещание, посвященное совершенствованию регулирования пассажирских авиаперевозок, сообщила пресс-служба кабинета министров.

По данным **Росавиаци**и, российские авиакомпании по итогам 2016 года перевезли 88,55 млн пассажиров, что на 3,8% меньше, чем в 2015 году. В январе-сентябре 2017 года авиаперевозки выросли на 19,7% по сравнению с показателем за аналогичный период предыдущего года – до 80,97 млн. По итогам сентября перевезено почти 10,69 млн пассажиров, что на 16,8% превышает результат сентября 2016 года.

Однако в сфере пассажирских авиаперевозок существуют и проблемы. После прекращения выполнения чартерных рейсов авиакомпанией «ВИМ-Авиа» в сентябре из-за финансовых проблем президент России Владимир Путин поручил правительству до 1 ноября представить предложения о мерах обеспечения постоянного мониторинга финансово-экономического состояния авиакомпаний. **Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** сообщал, что авиакомпании с неудовлетворительным финансовым состоянием могут быть лишены права на продажу билетов или вовсе потерять лицензию.

Отдельная тема – региональные авиаперевозки. Глава государства поручил кабинету министров до 15 января 2018 года обеспечить разработку и утверждение в составе Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года стратегии развития региональных и местных авиаперевозок, предусматривающей «комплексное и взаимосвязанное решение вопросов развития авиатранспортного комплекса, включая развитие авиационной промышленности, сети авиационной инфраструктуры и авиапредприятий, а также подготовки высококвалифицированных профессиональных кадров».

Как ранее сообщал Медведев, льготный уровень НДС в размере 10% на внутренние авиаперевозки будет продлен до начала 2021 года. По его мнению, в том числе благодаря введению льготной ставки НДС на авиаперелеты внутри России «авиабилеты стали доступнее для людей, а авиакомпании получили дополнительные возможности, чтобы обновлять свой авиапарк, сделать полеты более современными и безопасными».

В совещании примут участие вице-премьер Аркадий **Дворкович**, **министр транспорта** Максим **Соколов**, руководители ведомств, представители авиакомпаний.

### ПРАЙМ; 2017.11.08; СУД В ПОДМОСКОВЬЕ РАССМОТРИТ ПЕРВЫЙ ИСК ОТ ПОСТРАДАВШИХ ИЗ-ЗА ЗАДЕРЖЕК РЕЙСОВ «ВИМ-АВИА»

Подольский городской суд Подмосковья решит, арестовывать ли часть счета авиакомпании «ВИМ-Авиа» по первому иску пассажиров, пострадавших из-за задержек ее рейсов, сообщил РИА Новости адвокат Алексей Михальчик.

Истцы требуют компенсировать 869 тысяч рублей, на эту же сумму они просят наложить арест.

Истцами являются родители с ребенком, которые сутки провели в аэропорту. Ситуация осложнялась тем, что мать страдает серьезной болезнью и вынуждена принимать редкие и дорогостоящие лекарства. Когда они стали заканчиваться, они подняли панику и через сутки их отправили домой.

По мнению Михальчика, положение людей было «серьезным и травмирующим», поэтому они решили обратиться в суд. Адвокат настаивает на компенсации морального ущерба в размере 150 тысяч рублей и ущерба в рамках Монреальской конвенции, к которой присоединилась Россия, на сумму 719 тысяч рублей.

Ситуация с вылетом рейсов «ВИМ-Авиа» обострилась 23 сентября из-за долгов. В октябре компания прекратила полеты из-за финансовых проблем. Ее кредиторская задолженность, по данным **Росавиаци**и, составляет около 10 миллиардов рублей, из которых около 7 миллиардов – перед кредитными организациями, лизингодателями, аэропортами и топливо-заправочными комплексами. Глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** заявил, что сертификат эксплуатанта перевозчика приостановлен.

### РИА НОВОСТИ; 2017.11.08; РЕКОНСТРУКЦИЯ ЯКУТСКИХ АЭРОПОРТОВ МОЖЕТ НАЧАТЬСЯ ПОСЛЕ 2018 ГОДА

Около 30 аэропортов Якутии, входящих в состав ФКП «Аэропорты Севера», могут получить финансирование на реконструкцию после 2018 года, сообщается на сайте правительства республики Саха (Якутия).

«Финансирование реконструкции и модернизации аэропортов Якутии, входящих в состав ФКП «Аэропорты Севера», может быть начато после 2018 года. Речь идет о 29 аэропортах и двух авиаплощадках», – сообщается на сайте.

Отмечается, что в 2017 году в Якутии заканчивается реконструкция аэропорта Чокурдах. На следующий год предусмотрено завершение реконструкции аэропортов в Тикси, Саккырыре и Среднеколымске. Запланирована модернизация еще нескольких аэропортов региона, по которым выполнены проектно-изыскательские работы. По проектам 13 аэропортов получены положительные заключения Главгосэкспертизы.

«Перед нами стоит задача не только всем объемом добиться выделения средств, а определить приоритетные аэропорты, в которых в первую очередь необходимо провести реконструкции. Этой работой мы будем заниматься совместно – **Росавиаци**я и руководство Республики Саха (Якутия)», – приводятся в сообщении слова руководителя **Федерального агентства воздушного транспорта** Александр **Нерадько**.

Сообщается, что на реконструкцию главного аэропорта республики в Якутске, которая ведется в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», необходимо 4,8 миллиарда рублей. В настоящее время определяются сроки, этапы, виды работ по этому объекту. Для координации работ по реконструкции аэропорта **Росавиаци**я создает координационный штаб, в состав которого войдут представители авиакомпаний, аэропорта и местных властей.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; ВЛАДИМИР ДЗАГУТО; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; ИВАН САФРОНОВ; 2017.11.08; АТОМНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ

Владимир Путин одобрил передачу Арктики «Росатому»

Как выяснил “Ъ”, государство практически определилось с выбором структуры, отвечающей за развитие Севморпути (СМП): Владимир Путин согласился с предложением Дмитрия Медведева передать эти функции «Росатому». Госкорпорация будет отвечать за судоходство, навигацию, порты и энергетику СМП и, видимо, получит часть активов, подведомственных **Минтрансу**,– например, портовую инфраструктуру Арктики и ледоколы «**Росморпорт**а», а также отвечающее за судоходство ФКУ «Администрация СМП». Впрочем, ряд источников “Ъ” уверяет, что альтернативная идея арктического федерального агентства также вызвала положительную реакцию президента.

“Ъ” удалось ознакомиться с копией письма, которое 24 октября Дмитрий Медведев направил Владимиру Путину, предложив наделить «Росатом» компетенциями инфраструктурного оператора СМП и передать госкорпорации «функции по оказанию государственных услуг в области морской деятельности и управлению госимуществом в рамках СМП и прилегающих территорий». Президент согласился с этим, поручив разработать необходимые поправки в ФЗ о «Росатоме» и другие акты «в кратчайшие сроки». Пресс-секретарь премьера Наталья Тимакова не пояснила, поступило ли уже в Белый дом поручение Владимира Путина и каковы сроки его исполнения, переадресовав вопросы в администрацию президента. С пресс-секретарем президента Дмитрием Песковым связаться не удалось.

Исходно было два варианта организации управления развитием российской Арктики (см. “Ъ” от 26 октября). Первый – создание в «Росатоме» (располагает «Атомфлотом» с атомными ледоколами) «арктического дивизиона», которому отдадут полномочия по госполитике в части развития СМП. Эту идею, по данным “Ъ”, поддерживали курирующий Арктику и атомную отрасль вице-премьер Дмитрий Рогозин и глава «Росатома» Алексей Лихачев.

Второй вариант – арктическое федеральное агентство – выдвинул помощник президента Андрей Белоусов. При этом, по словам ряда источников “Ъ”, предложение об агентстве также представлено президенту в конце октября и также одобрено. Но какие функции останутся за таким агентством при создании инфраструктурного оператора в лице «Росатома», собеседники “Ъ” пояснить не смогли.

По госпрограмме по развитию Арктики, на СМП в 2018–2020 годы бюджет потратит 4,5 млрд руб., на втором этапе до 2025 года планируется еще почти 31 млрд руб. В 2016 году перевозки по СМП достигли рекордных 7,3 млн тонн, рост ожидается и по итогам этого года – в основном за счет углеводородных проектов.

По словам источника “Ъ” в аппарате правительства, письмо Дмитрия Медведева готовилось господином Рогозиным. Собеседник “Ъ” уточнил, что в новой конфигурации ФКУ «Администрация СМП» (обеспечивает судоходство в Арктике, в ведении **Минтранса**) будет подчиняться «арктическому дивизиону» «Росатома». «Полномочия госкорпорации должны быть расширены до статуса ответственного за энергетику и транспорт всего СМП,– говорит он.– Порты, связь, навигация, научные вопросы – все это должно быть замкнуто на единую структуру в “Росатоме”«. По словам источника “Ъ”, вопрос «насыщения полномочиями» госкорпорации еще предстоит обсудить, но от концепции, одобренной Владимиром Путиным, чиновники и организации отходить не будут. В аппарате Дмитрия Рогозина от комментариев воздержались. В «Росатоме» сообщили, что госкорпорации известно о письме премьера, добавив, что «в ближайшее время сосредоточатся на подготовке предложений правительству об изменении нормативной базы».

Резко против «варианта Рогозина–Лихачева» выступал **Минтранс**, в ведении которого находятся ФГУП «**Росморпорт**» (владеет инфраструктурой портов и неатомными ледоколами) и «Администрация СМП». Вчера зам**министра транспорта**, глава **Росморречфлот**а Виктор **Олерский** заявил “Ъ”, что поручение президента предполагает «детальную процедуру», и после его доведения до органов власти **Минтранс** будет готовить свои предложения. По его словам, русская Арктика и развитие СМП – одна из самых крупных стратегических задач в общенациональной повестке на ближайшие десятилетия, она требует четко организованной работы госструктур и коммерческих игроков.

**Минтранс**, наделенный сейчас функциями головной организации по развитию СМП, «это понимает как никто другой», уверен господин **Олерский**. Если будет поставлена задача существенного перераспределения полномочий в управлении арктическими проектами, **Минтранс** немедленно включится в эту работу, которая потребует переработки законодательных и ведомственных актов, подчеркнул чиновник. Он добавил, что предложения **Минтранса** будут нацелены на максимальный результат при выполнении обязательств РФ по безопасности судоходства по СМП, развитию навигационной, спасательной и портовой инфраструктуры в Арктике, включая «малодеятельные» порты.

Как отмечает член научного совета при СБ РФ, директор консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев, ледоколы «Атомфлота» играют главную роль в обеспечении судоходства в акватории СМП, но эту функцию выполняют и 22 дизельных ледокола «**Росморпорт**а», три ледокола Морспасслужбы, у транспортных и добывающих компаний их 12. При планировании ледокольного обеспечения в Арктике необходимо эффективно координировать имеющиеся средства, подчеркивает он, считая, что за транспортную функцию «должен отвечать профильный **Минтранс**». Гидрографическое и навигационное обеспечение, аварийно-спасательная готовность, портовая инфраструктура – эти вопросы определены «комплексным проектом развития СМП» как зона прямой ответственности **Минтранса**, заключает эксперт.

Выбор «Росатома» как оператора СМП значительно повышает шансы на госфинансирование сверхмощного ледокола «Лидер» (стоимость не менее 75 млрд руб.), замечает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. По его словам, «Росатом» может получить на это до 100 млрд руб. из бюджета в 2018–2024 годах.

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2017.11.08; ПОПРАВКИ МИНФИНА В ЗАКОН О КОНЦЕССИЯХ ИЗМЕНЯТ РЫНОК ИНВЕСТИЦИЙ В ИНФРАСТРУКТУРУ

Многие инфраструктурные проекты могут сорваться

Дорога из башкирского Стерлитамака в Магнитогорск едва не привела российские концессии в бесповоротный тупик – арбитражный суд по иску к Федеральной антимонопольной службе признал, что государство не может брать на себя все расходы (в виде платы концедента) на инфраструктуру.

Но вышестоящая арбитражная инстанция иск отклонила – и, как говорит партнер Herbert Smith Freehills Ольга Ревзина, показалось, что все барьеры сняты. Тем более что еще в июне премьер Медведев поручил поправками закрепить законность концессий с полной компенсацией из бюджета.

Минфин по-своему понял поручение Медведева. Его поправки поставили новый барьер: полное возмещение затрат из бюджета возможно, но платить концедент (государство) начнет после сдачи объекта, а рассчитаться за стройку государство должно не менее чем за пять лет – и в первые три года сможет выплатить максимум 75%. Есть и другой барьер: государство не должно брать на себя более 75% расходов на строительство объекта без платы концедента и больше половины расходов на эксплуатацию. Подлинность поправок подтвердил федеральный чиновник и замминистра финансов Алексей Лавров, готовивший поправки. Минэкономразвития, в сферу ответственности которого входят концессии, отказалось от комментариев.

Минфин взялся за поправки в законодательство о концессиях потому, что получил в этом году полномочия регулировать госзакупки. «Нас тоже [как ФАС в башкирском деле] беспокоит отсутствие четкой границы между концессиями и госзакупками», – объяснил Лавров.

Проблемы могут возникнуть, если срок концессии меньше срока полезного использования объекта, например дороги, объясняет Морина

Закон и сейчас допускает стройку под прикрытием концессии со 100%-ным возмещением из бюджета, продолжает Лавров, но не надо это делать за один год. Настоящим концессиям, уверен он, поправки будут помогать: окажутся запрещены ложные концессии, которые используются, только чтобы обойти конкурентные процедуры.

Поправки Минфина направлены в **Минтранс**, Минэкономразвития и антимонопольную службу. Человек, близкий к Минэкономразвития, подтверждает получение поправок. **Минтранс** получил документ, сообщил его представитель, предложения будут направлены в Минфин. Представитель Минфина сказал, что идет выработка совместной позиции министерств. Замруководителя ФАС Рачик Петросян через представителя передал, что ФАС предложения еще рассматривает. Он объяснил разницу между госзакупкой и концессией: по госзакупке объекты должны строиться, если деньги у государства есть прямо сейчас, а по концессионному соглашению – после ввода объекта в эксплуатацию.

Концессий с таким порядком расчета государства с частником было немного, сетует федеральный чиновник. Чаще концессионер получает капитальный грант от государства. Один из примеров такой концессии – участок трассы М11 Москва – Санкт-Петербург с 543-го по 684-й км, где капитальный грант составил 75%, говорит исполнительный директор Национального центра государственно-частного партнерства (ГЧП) Максим Ткаченко, а концессионер моста через реку Чусовая в Пермском крае получил капитальный грант 79%, к тому же оба концессионера получили еще и плату от концедента.

Ткаченко отказывает в бюджетной логике поправкам Минфина: когда регионы строят объект для спорта или здравоохранения, капитальный грант доходит до 90% – так власти пытаются уйти от переплаты в будущем и переложить риски эксплуатационного периода на частного инвестора. В отчетности «Автодора» за 2016 г. доля частного финансирования – всего 14,5% вместо плановых 52%, констатирует аналитик InfraOne Александра Галактионова.

Минфин пытается концессию, т. е. договор с распределением рисков, упаковать в четкие рамки контракта жизненного цикла, как в законе о госзакупках, а это невозможно, утверждает федеральный чиновник: «Что если важный объект нельзя построить без капитального гранта в 76%, или если доходы на 49,8% покрывают эксплуатационные расходы?»

77% капитального гранта могут быть эффективнее, чем госзаказ на дорогу, оставшиеся 23% частных инвестиций окупятся за счет платного трафика, говорит исполнительный вице-президент Газпромбанка Алексей Чичканов: устанавливать лимиты в законе – неверный подход. Чрезмерное регулирование ГЧП может заставить инвесторов задуматься о вхождении в проекты, согласна партнер EY Алина Заборовская, правительство же говорит о расширения круга инвесторов в инфраструктуру.

Чтобы не усложнять инвесторам вход на рынок, рыночную модель нужно сохранить, говорит гендиректор группы ВИС Игорь Снегуров: речь не о том, чтобы государство меньше тратило, а о том, чтобы не тратило зря. Нужно позволить использовать больше пенсионных денег и остатков на счетах – эти ограничения блокируют развитие рынка, заключает он.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МИХАИЛ ФАЛАЛЕЕВ; 2017.11.07; ДЕБОШИРОВ ЖДЕТ ШОК

Охранников на транспорте предлагают вооружить электрошокерами

Законопроект, подготовленный сенаторами-единороссами Михаилом Козловым и Алексеем Кондратьевым, предлагает вооружить работников подразделений транспортной безопасности электрошоковыми устройствами. Как минимум, наделить их правом использования этих аппаратов в служебное время.

Инициатива имеет под собой достаточно веские основания. Сотрудникам охраны на транспорте все чаще приходится вступать в жесткие конфликты с дебоширами. Дело нередко доходит до рукопашной, в которой охраннику противопоставить разбушевавшемуся хулигану, создающему реальную угрозу безопасности для окружающих, практически нечего.

Поэтому сенаторы и предлагают внести изменения в статью 12 Федерального закона «О транспортной безопасности», которые и установят нормы, позволяющие охранникам на транспорте использовать гражданское оружие самообороны, и в частности эти самые электрошокеры.

Известно, что законопроект направлен в правительство России для рассмотрения и подготовки заключения. В свою очередь правительство поручило подготовить проект заключения Росгвардии и **минтрансу**. После получения такого заключения документ внесут в Госдуму. Если поправку примут, то электрошокеры включат в перечень оружия, используемого работниками, аккредитованными для защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Этот перечень утвержден правительственным постановлением. То есть придется вносить изменения и в постановление.

Сразу оговоримся: речь идет в основном о ведомственной охране, то есть не только о полиции и чоповцах. Причем вневедомственная охрана, ныне включенная в Росгвардию, потому и называется вневедомственной, что не входит в охрану конкретных государственных корпораций. Но у этих ребят, кстати, шокеры есть.

Таких ведомств в России, имеющих собственную охрану, – 15, в том числе «Росатом», РЖД. И все они вооружены – прекрасно, в зависимости от постов и штатного расписания. Причем многие – электрошокерами. Но не все.

Пока что работникам подразделений транспортной безопасности запрещено использовать в своей деятельности электрошокеры. Что не совсем логично. Как частное лицо гражданин вправе приобрести шокер и применять его для самообороны. Причем без всякого разрешения и лицензии.

Просто зашел в специализированный магазин и купил понравившееся устройство. Но как только он заступил на охрану транспортного объекта – все, применять запрещено. Даже для собственной защиты.

Опять же странно: огнестрельное длинноствольное и короткоствольное оружие, то есть ружья, карабины, пистолеты и револьверы, у многих таких работников есть. А шокеров – нет. Надо ли объяснять, что стрельба в местах массового скопления людей может привести к случайным жертвам?

Да и такая стрельба запрещена законодательством. Тогда какой смысл вооружать охранника стволом, пусть даже и травматическим, если он не может его применить в нужный момент?

А вот электрошокер не даст случайного рикошета, не воспламенит бензобак или газовый баллон, не разобьет стекло, обрушив на людей град осколков. Он выдаст разряд только тому, в кого это устройство ткнут.

Впрочем, на вооружение, скорее всего, примут не только привычные шокеры ближнего действия, когда к противнику надо обязательно подойти вплотную, но и стреляющие. Например, ГАРД – дистанционно-контактное электрошоковое устройство со сменной обоймой на пять выстрелов.

При нажатии на спуск аппарата высоковольтный разряд инициирует два картриджа, из которых вылетают «зонды», разматывая провод и создавая токопроводящую линию до цели. То есть в одежду нападающего втыкаются два контакта, и его весьма чувствительно бьет током, мощность разряда – 10 Вт.

В гражданском варианте мощность будет до 3 Вт. В зависимости от картриджа стрелять можно на расстояние от 3 до 10 метров.

Весит устройство 600 граммов, источник питания – литиевый полимерный аккумулятор. Есть лазерный целеуказатель. Противник гарантированно окажется нейтрализован на 5 секунд. Этого вполне достаточно, чтобы надеть на него наручники.

Однако электрошокер – далеко не безобидное устройство. Человек, получивший удар этого устройства, может пострадать, если, скажем, у него сердечно-сосудистые заболевания. Да и просто от шока, пусть и не от электрического.

Но это может относиться к любому оружию – огнестрельному и обычному, к той же резиновой палке.

Вопрос в другом – как минимизировать подобные ситуации. И электрошокеры, похоже, один из самых оптимальных вариантов. Все же легкий – относительно – удар током не всегда убивает.

В отличие от травматической пули или тем более выстрела из гладкоствольного или нарезного оружия. Что тоже есть на вооружении ведомственной охраны. Так что же гуманнее? В случае с шокером у человека, пусть даже и в чем-то виноватого, есть шанс выжить.

Опять же, электрошокер нельзя применять в дождь – законы физики никто не отменял. Так ведь никто и не предлагает стрелять шокером на улице в ливень. И вот что интересно. Еще пять лет назад российская полиция и внутренние войска заказали 6809 электрошокеров. Потратили 56,76 миллиона рублей.

### КОММЕРСАНТ АВТОПИЛОТ; ИВАН БУРАНОВ; 2017.11.07; ВОДИТЕЛЕЙ ГРУЗОВИКОВ ЖДУТ НОВЫЕ ПРОВЕРКИ

**Минтранс** и МВД готовят законопроект о необходимости подтверждать их квалификацию раз в пять лет

Водители, управляющие грузовиками и автобусами, раз в пять лет будут подтверждать «квалификационные навыки» в специальных центрах. Эта норма заложена в законопроекте **Минтранса** и МВД. Подготовку документа подтвердил глава полиции Владимир Колокольцев. Новая норма необходима для снижения аварийности с участием большегрузного транспорта. Тем временем законопроект, как выяснил “Ъ”, вызвал межведомственные споры: против инициативы выступил Минтруд.

О ситуации с водителями-профессионалами в интервью «Известиям» рассказал глава МВД Владимир Колокольцев. По его словам, на данный момент водители, управляющие легковыми авто и тяжелыми грузовиками-автобусами, по сути, обладают «одними и теми же навыками». «Всем понятно, что последствия аварии с участием большегрузных машин или пассажирского транспорта гораздо тяжелее, чем в авариях с участием индивидуальных владельцев,– заявил он.– Психоэмоциональные и физические нагрузки у водителей большегрузного транспорта и пассажирских автобусов неизмеримо больше, чем у водителей личных автомобилей». По его словам, для решения проблемы **Минтранс** вместе с МВД собираются в ближайшее время изменить правила таким образом, «чтобы гражданин, работающий в сфере грузопассажирских перевозок, периодически подтверждал квалификационные навыки». «Считаю, что это положительно скажется на уровне аварийности и безопасности дорожного движения в целом»,– заявил господин Колокольцев.

Проблема с низким уровнем подготовки водителей-профессионалов (управляющих грузовиками и автобусами) обсуждается властями уже несколько лет. В марте 2016 года проблема поднималась на президиуме Госсовета при участии президента Владимира Путина, по итогам которого вышло поручение подготовить план по совершенствованию профессиональной подготовки водителей, перевозящих пассажиров и грузы. В октябре 2016 года первый вице-премьер Игорь Шувалов поручил МВД, **Минтрансу** и другим ведомствам подготовить законопроект, закрепляющий обязанность водителей проходить регулярную переподготовку или повышение квалификации.

Первая версия законопроекта (поправки вносятся пакетно в несколько законов) была опубликована **Минтрансом** еще в июле 2017 года на Regulation.gov.ru. Суть документа сводится к следующему: желающий работать по найму водитель должен будет проходить «независимую оценку квалификации» в специальных центрах, которые, по итогам проверки, будут выдавать гражданам соответствующие свидетельства со сроком действия на пять лет. Компании, нанимающие водители для перевозок, должны будут, в свою очередь, проверять наличие таких свидетельств у своих работников. Закрепляется также, что **Минтранс** готовит и утверждает программы повышения квалификации водителей-профессионалов.

Тем временем, как стало известно “Ъ”, закононопроект вызвал межведомственные споры. Дело в том, что значительная часть поправок **Минтрансом** вносится в Трудовой кодекс РФ. Связаны они с тем, что независимая оценка квалификации в специализированных центрах сегодня является добровольной, но для будущих водителей-профессионалов **Минтранс** хочет сделать ее обязательной. В письме Минтруда в **Минтранс** (есть у “Ъ”) подчеркивается, что оценка квалификации происходит на добровольной основе, а заключение, выдаваемое центром, лишь «подсказывает соискателям, какие навыки и умения надо приобрести, чтобы в дальнейшем пройти профессиональный экзамен». Работодателям такое заключение помогает «планировать кадровую политику и обучение работников». В связи с этим Минтруд проект закона не поддержал. Дальнейшая судьба законопроекта пока неизвестна. В **Минтрансе** сообщили, что в настоящее время готовится концептуально новая версия законопроекта с учетом ранее поступивших замечаний и предложений. По завершению разработки текст проекта будет размещен на портале Regulation.gov.ru. По данным “Ъ”, Межрегиональная ассоциация автошкол предложила властям другую схему (соответствующее письмо направлено в **Минтранс**) – обязать водителей-профессионалов проходить регулярную проверку знаний не в центрах независимой оценки, а в образовательных организациях.

 «Мы уже давно говорим про то, что водители-профессионалы должны регулярно подтверждать квалификацию, и хорошо, что в этом направлении делаются первые шаги,– заявил “Ъ” координатор ассоциации «Дальнобойщик» Валерий Войтко.– Но, по моим ощущениям, на организацию всего этого процесса уйдет не менее двух-трех лет. Сейчас мы имеем лишь довольно странный законопроект **Минтранса**, который мало кто понимает. Не даны ответы на вопросы: где проводить проверку, какова матчасть, программы обучения и т. д. Ведь не секрет, что во многих регионах нет материально-учебной базы для повышения квалификации таких водителей, как будет решаться эта проблема?» По мнению господина Войтко, пока есть риск, что решения по перечисленным вопросам могут быть приняты «кулуарно, в тиши кабинетов, чиновниками, которые в перевозках мало что смыслят». «Все эти документы должны быть выработаны профессиональным сообществом или как минимум при его активнейшем участии»,– отмечает господин Войтко.

### РБК; АЛЁНА ПЯТРАУСКАЙТЕ; 2017.11.07; ПРИНЯТО ВАЖНОЕ ДЛЯ КАЛИНИНГРАДСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ РЕШЕНИЕ ПО ДОЗВОЛАМ

Число разрешений на грузоперевозки между Россией и Польшей согласовано до конца 2018 года. Об этом сообщает **Агентство автомобильного транспорта** **Минтранса** РФ.

В нынешнем году российские автоперевозчики смогут дополнительно получить 35 тысяч разрешений на двусторонние и транзитные перевозки. Предполагается, что это количество полностью обеспечит потребности транспортной сферы до конца года.

По словам гендиректора **агентства Автомобильного транспорта** Алексея Двойных, переговоры с польской стороной осложнялись тем фактом, что у польских перевозчиков имеются российские разрешения в количестве, позволяющем работать до конца года. Но сторонам удалось достичь консенсуса.

 «Первоначальный контингент польских разрешений на этот год был увеличен на 55 тысяч бланков – более чем на треть! Если бы этого не удалось достичь, то нашим перевозчикам в существующих условиях, когда альтернативы польскому транзиту, к сожалению, фактически не существует, пришлось бы полностью остановить перевозки в страны Западной Европы в последнем квартале этого года», – подчеркнул Алексей Двойных.

Число разрешений, выданных на 2018 год на 20% превышает показатели нынешнего года. Российская сторона получит 220 тысяч разрешений на двусторонние/транзитные перевозки и 10 тысяч – на перевозки в третьи страны. С ограничением на перевозки по Италии.

Как отметил в разговоре с РБК Калининград депутат Облдумы, председатель транспортной комиссии КТПП, вице-президент ООО «ДСВ Транспорт» Леонид Степанюк, для калининградских перевозчиков крайне важно, чтобы выдавалось максимально необходимое количество разрешений на перевозки.

«Сейчас эта цель достигнута при помощи **Министерства транспорта** России. Его позиция была такая, чтобы получить разрешения с учетом роста объема грузоперевозок, который произошел в этом году. Точно не знаю, какое количество разрешений получит Калининград. Но из пропорций, которые существовали ранее, их достаточно, по моему мнению», – рассказал Леонид Степанюк.

Также он рассказал, что по данным польской стороны число калининградских грузов с начала нынешнего года выросло на 30%.

Отметим, рост грузопотока представители сферы отмечали на круглом столе, организованном РБК Калининград, который был посвящен развитию транспортного комплекса региона. Мнения игроков рынка в специальном материале.

### ТАСС; 2017.11.07; ЗАКОНОПРОЕКТ О ПОВЫШЕНИИ НАЛОГА ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА ПРИНЯЛИ В I ЧТЕНИИ В СИМФЕРОПОЛЕ

Депутаты Законодательного собрания Симферополя на заседании во вторник в первом чтении проголосовали за законопроект об увеличении транспортного налога для грузовиков, чтобы привести его в соответствие со ставками, установленными в Крыму, сообщили в пресс-службе Заксобрания.

«Законопроект принят в первом чтении», – сказали в пресс-службе.

Как следует из пояснительной записки к законопроекту, в Севастополе транспортный налог введен с 2015 года, ставки транспортного налога для грузовых автомобилей установлены в размере увеличенной в два раза базовой ставки налога, указанной в пункте 1 статьи 361 Налогового кодекса РФ. В Республике Крым ставки транспортного налога выше базовой ставки по грузовым автомобилям в пять раз.

«В целях увеличения доходной базы бюджета предлагается увеличить ставки транспортного налога по отдельным категориям транспортных средств, при этом в целях недопущения роста социальной напряженности данные ставки устанавливаются на одном уровне с РК», – сказано в пояснительной записке.

В частности, в результате внесения этих изменений ставка налога для грузовиков мощностью свыше 250 лошадиных сил будет установлена на уровне 40 рублей с каждой лошадиной силы, а в настоящее время в Севастополе она составляет 17 рублей.

Аналогично предлагается увеличить и ставки налога для других категорий транспортных средств: мотоциклов, снегоходов и мотосаней. Так, в Севастополе ставки транспортного налога для мотоциклов установлены в размере 1,6 базовой ставки, а для снегоходов и мотосаней – в размере увеличенной в семь раз базовой ставки. При этом в Крыму эти ставки увеличены в два и 10 раз соответственно.

### ТАСС; 2017.11.07; В НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ В 2017 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ ОКОЛО 900 КМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ

Около 900 км дорог в Новгородской области приведут в порядок в 2017 году. Доля региональных трасс, отвечающих нормативам, увеличится на 6-8%, сообщил во вторник ТАСС губернатор Новгородской области Андрей Никитин.

«Порядка 900 км мы отремонтируем в этом году. Это и за счет своих средств, и за счет гарантий ранее выполненных ремонтов, и за счет подрядчиков трассы М-11, которые будут восстанавливать разрушенные дороги после перевозки стройматериалов, а также на средства федерального гранта [1,25 млрд рублей, полученных из резервного фонда президента]», – сказал глава региона в рамках конференции «Национальная технологическая революция 20.35», проходящей в Санкт-Петербурге.

В настоящее время доля дорог, не отвечающих нормативам эксплуатации и безопасности движения, составляет около 75%. По расчетам Никитина, эта цифра снизится на 6-8%.

«Все средства, выделенные на дороги, будут освоены. Надеемся, что и дальше будем улучшать наши дороги такими же темпами», – подчеркнул глава региона.

Как ранее пояснял ТАСС Никитин, в Новгородской области составлена сеть опорных дорог (имеющих самую большую нагрузку) протяженностью в 2390 км, которые будут ремонтироваться в первую очередь. По его словам, ежегодно в области за счет ремонта будут сокращать протяженность ненормативных дорог на 10%. Общая протяженность дорог в регионе составляет около 15 тыс. километров.

В Санкт-Петербурге 7 и 8 ноября проходит конференция «Национальная технологическая революция 20.35», организованная комитетом по промышленной политике и инновациям Санкт-Петербурга и Агентством стратегических инициатив. Мероприятие проводится при поддержке информационного агентства России ТАСС.

### Ъ-ЮГ; НИКИТА КОРОЛЕВ; 2017.11.07; НА РЕМОНТ ПЛАТНОГО УЧАСТКА М-4 «ДОН» В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ПОТРАТИТЬ 4,9 МЛРД РУБЛЕЙ

**Росавтодор** планирует вложить более 4,9 млрд руб. в ремонт дороги на участке трассы М-4 «Дон» в Аксайском районе Ростовской области (км 1024 – км 1091), соответствующие документы опубликованы на сайте государственных закупок. Деньги пойдут на демонтажные, земельные, строительные, археологические и геодезические работы. Электронный аукцион пройдет 4 декабря этого года. Источником финансирования выступают субсидии из федерального бюджета. Согласно документации, подрядчик обязан выполнить все работы за 26 месяцев с момента заключения договора. Отремонтированный участок трассы будет платным.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.11.07; ЗА 45 СУТОК

Плацкартные билеты начнут продавать на следующей неделе

В СМИ прошла информация о срыве детского отдыха в зимние каникулы. По мнению Российского союза туриндустрии, отсутствие билетов в плацкартные вагоны может помешать планам россиян отправить детей в турпоездки во время зимних каникул. В Федеральной пассажирской компании (ФПК) это «Российской газете» не подтвердили.

Железнодорожники утверждают, что риска нет и детский зимний отдых сорван не будет. По существующим нормативам, продажа билетов должна открываться за 45 суток. РЖД по собственной инициативе открыла продажу билетов в плацкарт за 60 суток, так же как и в купе, и СВ, где не устанавливается стоимость билетов государством. Но учитывая, что Федеральная антимонопольная служба (ФАС) вышла с предложением снизить стоимость билета, а не индексировать их на уровень этого года в 2018 году, сейчас идет работа по определению тарифов на перевозку в плацкарте и общих вагонах.

О проблемах покупки плацкартных билетов заговорили еще на прошлой неделе. С учетом сложившейся ситуации ФАС совместно с **минтрансом** и РЖД намерена выработать консолидированную позицию по тарифам на 2018 год на перевозку пассажиров в плацкартных и общих вагонах.

Пока же РЖД приостановил продажи. Как только решение будет принято, спрос на перевозки в плацкартных вагонах в новогодние каникулы будет удовлетворен в полном объеме, отмечается в сообщении компании. Железнодорожники обещают, что уменьшение глубины продажи плацкартных билетов до 45 суток не помешает организации детских новогодних железнодорожных туров.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.07; ГЛАВА РЖД ОБЕЩАЕТ РЕШИТЬ ВОПРОС С ОБНОВЛЕНИЕМ ПРИГОРОДНЫХ ЭЛЕКТРИЧЕК

Глава ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров выступает за сокращение нормативных сроков обновления подвижного состава. Об этом он заявил в ходе встречи с депутатами фракции «Единая Россия», где обсуждался вопрос обновления подвижного состава пригородных электричек.

РЖД пересматривают нормативы МПС и **министерства транспорта**, которые определяли срок эксплуатации пассажирских вагонов в 28 лет, говорится в сообщении пресс-службы фракции «Единая Россия».

«Сегодня нам необходимо, чтобы такое обновление проводилось каждые 5-7 лет. Сейчас нормативная база совершенствуется», – сказал О.Белозеров.

По его словам, в 2018 году РЖД направят 5 млрд рублей на обновление подвижного состава. «Более системная работа, связанная с обновлением подвижного состава, состоится в рамках бюджета 2019 года», – добавил глава компании.

Пассажирские перевозки О.Белозеров считает ключевым направлением работы. «Пригородные перевозки будут осуществляться. И в том объеме, в котором необходимо будет для региона», – подчеркнул он.

В ходе встречи прозвучали данные, что более половины электропоездов пригородного сообщения в течение ближайших 10 лет полностью выйдут из строя.

«Проблему обновления пригородных электропоездов надо решать в масштабах страны, по информации из моего региона, в ближайшее десятилетие в Приморье из эксплуатации выйдут 11 из 18 электричек. Позиция **Минтранса** – пригородные компании и регионы должны проводить обновление парка за свой счет, учитывая цены и бюджет края, это нереально», – заявил первый заместитель руководителя фракции «Единая Россия» Виктор Пинский.

По его словам, только в Приморье в следующем году может возникнуть социальная напряженность из-за отмены электричек.

Сегодня стоимость нового электропоезда в 6-вагонном исполнении – почти 320 млн руб., в 100-вагонном – более 500 млн руб., отметил парламентарий.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.07; РЖД ДОГОВОРИЛИСЬ С КОЛЛЕГАМИ ИЗ МОНГОЛИИ И КНР УПРОСТИТЬ ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

ОАО «Российские железные дороги» договорилось с коллегами из Монголии и Китая об упрощении процедур по передаче грузовых вагонов при внешнеторговых перевозках.

«В частности, стороны договорились о переходе с 1 января 2018 г. на вождение поездов на пограничном участке Наушки (РФ) – Сухэ-Батор (Монголия) локомотивами РЖД», – сообщила монополия по итогам совещания пограничных железнодорожных комиссий трех стран, состоявшегося в Иркутске.

«Кроме того, для ускоренной обработки грузов на межгосударственных пунктах пропуска России и Монголии для груженых и порожних вагонов будет оформляться единая накладная, а при следовании группы вагонов по такой накладной будет оформляться единая счет-фактура. Также появится возможность возвращать порожние вагоны после перевозки нефти в сообщении Россия-Китай группами до 20 вагонов по одной накладной», – добавляет ОАО «Российские железные дороги».

Компания подчеркивает, что принятые решения «будут способствовать росту объемов внешнеторговых перевозок и повышению их эффективности». Начальник Улан-Баторской железной дороги (УБЖД, совместное предприятие РФ и Монголии, «российские» 50% акций находятся в управлении РЖД) Дамдинсурэн Жигжиднямаа, слова которого приводятся в сообщении, отметил, что в интересах УБЖД – как «естественного транспортного коридора между Россией и Китаем» – увеличить транзитные перевозки.

### ТАСС; 2017.11.07; РЖД НАПРАВЯТ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ БЕРЕЗНИКОВСКО-СОЛИКАМСКОГО УЗЛА БОЛЕЕ 13 МЛРД РУБ.

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) до 2025 года направит более 13 млн рублей на развитие инфраструктуры Березниковско-Соликамского узла, сообщает во вторник пресс-служба Свердловской железной дороги (СвЖД).

«В связи с прогнозируемым ростом перевозок на направлении Соликамск – Пермь в ОАО «РЖД» разработана комплексная программа развития инфраструктуры Березниковско-Соликамского узла (БСУ). На модернизацию участка с 2017 по 2025 год планируется направить 13,7 млрд рублей», – говорится в сообщении компании.

По данным СвЖД, обеспечение опережающего развития железнодорожной инфраструктуры края связано со строительством новых горно-обогатительных комбинатов на севере Пермского края и имеет «решающее значение как для экономики региона, страны, так и для железной дороги».

Как уточнили в пресс-службе СвЖД, программа модернизации направления Соликамск – Пермь включает в себя два этапа. В рамках первого этапа до 2021 года намечена реконструкция станций Пальники, Ярино, Шестаки, Соликамск, Березники-Сортировочные и других с удлинением приемоотправочных путей, а также усиление устройств тягового электроснабжения. «В результате к 2021 году пропускная способность участка увеличится на 3,8 млн тонн грузов в год», – отметили в СвЖД. В ходе второго этапа, до 2025 года, предстоит построить вторые главные пути протяженностью 16,9 км на участках Левшино – Ярино и Углеуральская – Няр, три разъезда, а также провести реконструкцию станций Яйва, Дивья, Чашкино» и Углеуральская.

«После модернизации Березниковско-Соликамского узла будут сняты инфраструктурные ограничения участка Соликамск – Пермь и обеспечен вывоз всего перспективного грузопотока. К 2025 году прогнозируется рост погрузки на 58% к уровню 2016 года», – сообщили в компании.

По данным СвЖД, погрузка предприятий БСУ составляет 60% от объема погрузки всего Пермского региона СвЖД. Основными отправителями грузов на этом участке являются компании «Уралкалий», «ЕвроХим – Усольский калийный комбинат», «Уралхим», «Березниковский содовый завод» и «Верхнекамская калийная компания», которая планирует начать отгрузку в 2025 году. Для развития транспортного узла предприятия уже реализовали собственные проекты на общую сумму 1,1 млрд рублей, в стадии разработки еще три проекта.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2017.11.07; СО СКОРОСТЬЮ МЕТРО

Горожан обещают пересадить на пригородные поезда

В Москве может появиться «наземное метро». Столичные власти приняли решение развивать существующие железнодорожные пути и преобразовать их в сквозные диаметры, которые протянутся через весь город. Поезда по ним будут ходить, как по МЦК, раз в несколько минут. Об этом сообщил в своем ежегодном отчете перед депутатами Мосгордумы мэр Москвы Сергей Собянин. «РГ» выясняла подробности нового транспортного проекта.

Протяженность радиусов железной дороги в Москве составляет около 240 км. Электрички ходят в районы, где нет подземки и в ближайшие годы может и не появиться: Бирюлево, Дегунино, Бескудниково, Ярославский, Плющево, Матвеевское, Очаково, Сетунь, Южное Тушино и целый ряд районов Новой Москвы. Два готовых сквозных направления, кстати, уже есть – Савеловско-Белорусское и Рижско-Курское. Но, несмотря на разветвленность сети, электрички остаются в основном пригородным транспортом для поездок на дачу. Хоть, например, Савеловско-Белорусское – идеальная дорога с севера на запад Москвы. Если бы не трехчасовые «окна» днем да особенности расписания, под которое еще нужно подстроиться.

«Интегрировав все радиусы в систему городского транспорта аналогично МЦК (с единым проездным билетом и поездами каждые 5 минут в течение всего дня), мы можем не только обеспечить транспортом уровня метрополитена многие районы, – говорит Александр Морозов, сопредседатель общественной организации «Город и транспорт». – Сегодня только 27% жителей Москвы проживают не более чем в 700 метрах от метро. Электрички увеличат их количество примерно в 1,5 раза».

«При этом само метро сильно перегружено, – продолжает эксперт. – Простых решений по увеличению его провозной способности нет – длина поездов физически ограничена длиной платформ и станций, ширина поездов – габаритами тоннелей. Чтобы решить проблему перегрузки подземки обычными способами, пришлось бы построить «еще одно метро». Но это невозможно. Требуется принципиально новое решение».

Им и может стать развитие железнодорожных диаметров. Как рассказал руководитель управления внеуличного транспорта Москомархитектуры Максим Васильев, без пересадки можно будет доехать, например, из Лобни в Подольск или от Зеленограда до Балашихи. По данным пресс-службы РЖД, транзитными могут стать Ленинградский, Белорусский, Савеловский, Рижский вокзалы. Сейчас маршруты в проработке – общей сложности может быть образовано более 20 перспективных направлений. Обсуждаются соединения Курского направления с Горьковским, Савеловского с Курским, Киевского с Белорусским и т.д.

Таким путем еще в 30-е годы пошли, например, в Берлине, в 60-е – в Париже, позже – в Мадриде, Мюнхене. Недавно подземные железнодорожные линии открыли в центре Лейпцига и строят новые в Лондоне. При этом поезд на железной дороге в полтора раза шире и в полтора раза длиннее состава в метро, поэтому его вместимость более чем вдвое выше, чем у состава метро.

По мнению Александра Чекмарева, замруководителя экспертного центра «Пробок.нет», когда этот амбициозный проект будет реализован, стабильный внеуличный транспорт получит и ближнее Подмосковье. По прогнозам Максима Васильева, первые поезда в новом режиме могут пойти после 2020 года. Уже ведется проектирование связки Курского вокзала и Каланчевского узла.

«Практически готовы Горьковско-Рижский и Курско-Ленинградский диаметры, где для запуска движения в режиме МЦК достаточно лишь переустроить пути в районе станции Каланчевской, – говорит Морозов. – А для обеспечения 5-минутного интервала – построить 3-й и 4-й пути от Курского вокзала до Каланчевской. Сложнее выглядит Ярославско-Киевский диаметр (строительство новых путей в районе Марьиной Рощи), и самыми дорогостоящими – подземные диаметры Ярославско-Павелецкий и Казанско-Киевский, они должны пройти под центром Москвы со станциями, аналогичными метро, но более просторными и вместительными.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.07; «ПОЗДНИЕ» РЕЙСЫ «САПСАНОВ» ЗАПОЛНИЛИСЬ ПРАКТИЧЕСКИ ПОЛНОСТЬЮ – РЖД

Новые вечерние рейсы высокоскоростных поездов «Сапсан» отправлением в 21:00 мск «стали очень востребованными у пассажиров», отмечает ОАО «Российские железные дороги».

«Заполняемость вечернего поезда близка к 100%, а в некоторые дни достигает 102%», – сообщил «Интерфаксу» представитель РЖД. По его словам, в период с 4 октября по 3 ноября на этих рейсах «Сапсанов» перевезено около 32 тыс. пассажиров.

«Поздние» вечерние рейсы «Сапсанов», курсирующих между Москвой и Санкт-Петербургом, начались 4 октября. Поезда прибывают на конечную станцию уже после полуночи и закрытия метро (в Санкт-Петербург – в 00:42 мск следующего дня, в Москву – в 00:58 мск), делая одну остановку – в Твери. В результате число рейсов «Сапсанов» увеличилось до 14 пар, а в «пиковые периоды» (например, по понедельникам, пятницам, субботам и воскресеньям) – до 16. Комментируя запуск дополнительных составов, компания отмечала, что стремится удовлетворить повышенный спрос на перевозки этими высокоскоростными поездами.

«Если пассажир нам говорит, что готов заплатить – почему не дать ему эту возможность? – говорил в апреле «Интерфаксу» замглавы департамента по управлению бизнес-блоком «Пассажирские перевозки» «Российских железных дорог» Максим Шнейдер. – Пусть работает, сколько хочет: может, ему надо поужинать, провести встречу? В районе девяти-десяти часов вечера он сможет сесть в «Сапсан», чтобы у нас отдохнуть и потом добраться домой на такси».

Всего, согласно сообщению «Российских железных дорог», в январе-октябре 2017 г. «Сапсанами» воспользовалось почти 4,3 млн пассажиров, что на 7,5% больше, чем за тот же период прошлого года. В октябре 2017 г. перевозки «Сапсанами» увеличились на 3,4% по сравнению с тем же месяцем 2016 г., до 470,6 тыс. пассажиров. Такую динамику компания, в том числе, связывает с увеличением количества мест и объемов движения.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.07; ТЕМПЫ РОСТА ПЕРЕВОЗОК ХЛЕБНЫХ ГРУЗОВ ПО Ж/Д РФ В ОКТЯБРЕ УСКОРИЛИСЬ ДО 11,4%

Перевозки хлебных грузов (зерно, комбикорма, крупа, мука и другие продукты перемола зерна) по железной дороге в октябре по сравнению с аналогичным месяцем прошлого года увеличились на 11,4%, до 20 млн 886,4 тыс. тонн, сообщается в материалах ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), с которыми ознакомился «Интерфакс».

По сравнению с сентябрем, когда перевозки выросли на 9,8%, темпы роста ускорились.

Внутренние перевозки снизились на 2,2%, до 10 млн 141 тыс. тонн.

Темпы роста международных перевозок составили 28,2%, до 10 млн 745,4 тыс. тонн. В частности, импорт снизился на 36%, до 548,5 тыс. тонн, экспорт вырос на 34,9%, до 9 млн 569 тыс. тонн.

### RG.RU; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2017.11.07; МЦК ПЕРЕВЕЗЛО 650 ТЫСЯЧ ЧЕЛОВЕК ЗА НОЯБРЬСКИЕ ПРАЗДНИКИ

В общей сложности за ноябрьские выходные Московское центральное кольцо перешло 650 тысяч человек. Об этом сообщил официальный канал МЦК в Telegram.

Только 4 ноября, когда Россия отмечала День народного единства, кольцом воспользовались 270 тысяч пассажиров. Отметим, что благодаря такой популярности МЦК выходит на рекорды месячного пассажиропотока.

Например, в октябре прошлого года «Ласточки» перевезли 6,9 миллиона горожан и туристов. А показатель октября 2017-го составил уже 10,9 миллиона.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.07; РОСТ ГРУЗОВЫХ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В РФ ПО ИТОГАМ 10 МЕСЯЦЕВ УСКОРИЛСЯ ДО 4,1%

Объем грузовых перевозок на железных дорогах РФ по итогам января-октября 2017 года составил 1,149 млрд тонн, что на 4,1% превышает результат за тот же период прошлого года, говорится в материалах ОАО «Российские железные дороги», с которыми ознакомился «Интерфакс».

Данные приводятся без поправки на дополнительный день в феврале 2016 г. По итогам 9 месяцев 2017 г. рост составлял 3,9%.

При этом в январе-октябре 2017 г. объем транспортировки грузов внутри РФ увеличился на 1,4%, составив 679 млн тонн. Импорт вырос на 8,1%, до 68,5 млн тонн, транзит – на 17,1%, до 17,7 млн тонн, экспорт – на 7,8%, до 383,4 млн тонн.

Международные перевозки грузов через порты страны за 10 месяцев 2017 г. увеличились на 6%, до 250,5 млн тонн, через сухопутные пограничные переходы – на 10,8%, до 219,1 млн тонн.

### ТАСС; 2017.11.07; ПАССАЖИРОПОТОК НА КАЛИНГРАДСКОЙ ЖЕЛДОРОГЕ В ОКТЯБРЕ 2017 ГОДА СОСТАВИЛ 254,2 ТЫС.ЧЕЛОВЕК

С вокзалов и станций Калининградской железной дороги (КЖД, филиал ОАО «РЖД») в октябре 2017 года было отправлено 254,2 тыс. пассажиров, что на 11,1% превышает показатель аналогичного периода прошлого года, следует из сообщения, опубликованного на сайте РЖД.

В пригородном сообщении отправлено 237,9 тыс. пассажиров (+11,5%), в дальнем – 16,2 тыс. пассажиров (+5,1%).

Всего за десять месяцев 2017 года по инфраструктуре Калининградской железной дороги было перевезено более 2,9 млн человек (+2,2% к аналогичному периоду прошлого года).

Ранее ТАСС сообщал, что число пассажиров, пользующихся услугами ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), в октябре 2017 года составило 97,85 млн человек, что на 3,9% превысило аналогичный показатель октября прошлого года. За январь-октябрь 2017 г. было перевезено 932,9 млн человек (+8,5%).

### ТАСС; 2017.11.07; ПОГРУЗКА НА СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ЗА 10 МЕСЯЦЕВ 2017 Г. ВЫРОСЛА НА 1%

Погрузка на Свердловской железной дороге (СвЖД, филиал ОАО «РЖД») по итогам января-октября 2017 года составила 116,8 млн тонн, что на 1% превышает показатель аналогичного периода 2016 года, сообщает служба корпоративных коммуникаций магистрали.

\*\*\*

В октябре погрузка составила 11,9 млн тонн, что на 2,6% выше показателя октября предыдущего года. Грузооборот по итогам прошлого месяца снизился на 0,5% и составил 17,7 млрд тарифных тонно-км.

### ТАСС; СТАНИСЛАВ ВАРИВОДА; 2017.11.08; ЮЖНАЯ КОРЕЯ И РОССИЯ СОЗДАЮТ РАБОЧУЮ ГРУППУ ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ

Россия и Республика Корея сформируют рабочую группу по вопросам использования Северного морского пути (СМП). Об этом заявил во вторник в интервью корреспонденту ТАСС министр РФ по развитию Дальнего Востока Александр Галушка. Он посетил Сеул, где провел серию встреч и переговоров с представителями южнокорейского правительства и бизнеса.

«Южнокорейская сторона этот вопрос ставит, и ставит обстоятельно и последовательно. Раньше такого рода инициатив не было», – отметил Галушка. По его словам, впервые тему СМП затронул спецпосланник президента Республики Корея Сон Ён Гиль в ходе визита в Москву этим летом.

«Мы с ним встречались, и он проявил к СМП большой интерес. И вот на нынешних переговорах с корейским бизнесом мы договорились, что создаем совместную рабочую группу, будем делать тестовую проводку, и вместе будем вырабатывать оптимальную экономическую организационную модель этого пути», – рассказал российский министр.

По его словам, таким образом будет выполнено и поручение президента России Минвостокразвитию подготовить модель развития Северного морского пути в качестве глобального транзитного коридора между Европой и Азией, в том числе для контейнерных перевозок. «Это важная часть развития СМП», – подчеркнул Галушка.

Он отметил, что корейские партнеры в этот раз «пришли не со словами, а с расчетами». «У них уже есть первые прикидки, они хотят делать тестовую проводку. А министр водных ресурсов сказал в ходе переговоров, что они принципиально готовы строить ледоколы для СМП», – сообщил Галушка.

«Раньше мы таких вещей не слышали от южнокорейских партнеров», – добавил он.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.07; МОРПОРТ «РОСТОВ-НА-ДОНУ» В ЯНВАРЕ-ОКТЯБРЕ УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВАЛКУ ГРУЗОВ НА 8%

Морской порт «Ростов-на-Дону» в январе-октябре 2017 года нарастил перевалку грузов на 8,1% по сравнению с показателем аналогичного периода 2016 года – до 17,9 млн тонн, сообщил «Интерфаксу» капитан порта Андрей Иовлев.

В том числе, перевалка экспортных грузов выросла на 8,7% и составила 11,5 млн тонн, импортных – снизилась на 7,5%, до 638,6 тыс. тонн. Обработка транзитных грузов увеличилась на 8,9% – до 5,7 млн тонн.

В структуре экспорта преобладали зерновые грузы навалом – 44% (5 млн тонн), нефть и нефтепродукты – 24% (2,8 млн тонн), уголь и кокс навалом – 16,6% (1,9 млн тонн).

В структуре импортных грузов наибольшая доля пришлась на генеральные грузы – 40,5% (258,4 тыс. тонн) и грузы навалом (кроме зерна) – 30,5% (194,6 тыс. тонн).

В январе-октябре порт оформил 11 тыс. 979 судов (рост на 7,5%), в том числе 9 тыс. 430 российских (рост на 9,9%) и 2 тыс. 549 иностранных (снижение на 0,5%).

В настоящее время в порту действуют 17 стивидорных компаний, крупнейшими из которых являются ОАО «Ростовский порт», ООО «Ростовский универсальный порт», ОАО АИК «Астон», ОАО «Новошахтинский завод нефтепродуктов», ГК «Юг Руси».

Порт «Ростов-на-Дону» имеет статус международного, принимает и обрабатывает суда класса «река-море» грузоподъемностью до 5 тыс. тонн, а также иностранные суда со сходными характеристиками и осадкой до 4 метров. В порту находятся 18 механизированных грузовых причалов, на которых одновременно может обрабатываться 16 судов.

### RG.RU; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2017.11.07; НА МОСКВЕ-РЕКЕ ОТКРОЕТСЯ ЗИМНЯЯ НАВИГАЦИЯ

С 9 ноября на Москве-реке откроется зимняя навигация, сообщил официальный портал правительства и мэра столицы. Пассажиров начнут перевозить 10 теплоходов с усиленным корпусом, которые могут колоть лед толщиной до 20 сантиметров.

Суда будут отправляться в рейсы до апреля с причалов «Парк Горького» и «Гостиница «Украина»«. Во время 2,5-часовой экскурсии по реке пассажиры увидят «Зарядье», Кремль, собор Василия Блаженного, высотку на Котельнической набережной, Воробьевы горы и другие примечательные места города.

Погода в любом случае не помешает увлекательным прогулкам. Даже если толщина льда и превысит 20 сантиметров, теплоходы все равно смогут отправиться в рейс в сопровождении ледоколов.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; АЛЕКСАНДРА ТЕРЕНТЬЕВА; 2017.11.08; РОСАВИАЦИЯ РИСКУЕТ НЕ ДОСТРОИТЬ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» К ЧМ -2018

Проект тем временем подорожал еще на 15% до 64,1 млрд рублей

Третья полоса «Шереметьево» является самым дорогим транспортным проектом в программе подготовки к чемпионату мира по футболу 2018 г., который состоится в России следующим летом. Изначально проект оценивался в 35,5 млрд руб., а в этом году подорожал до 55,7 млрд руб. Аэродром для нового аэропорта «Южный» под Ростовом-на-Дону оценивался в 17,99 млрд руб. (вместе с аэропортом около 35 млрд руб.), строительство новой взлетно-посадочной полосы в «Домодедово» – в 12,85 млрд руб.

Полностью третья полоса в «Шереметьево» построена не будет. Еще в начале года чиновники решили, что к чемпионату полоса будет построена с частью магистральной и тремя дополнительными рулежными дорожками. Все остальное будет доделано потом. Но есть риск, что к мундиалю объект не будет достроен, говорят человек, близкий к **Минтрансу**, трое участников совещаний в правительстве и менеджер банка – кредитора «Шереметьево». Счетная палата в октябре сообщала, что третья полоса на конец первого полугодия была готова только на 43,8%.

Даже под строительство самой полосы еще не все участки выкуплены и предоставлены генподрядчику (ООО «Трансстроймеханизация», входит в «Мостотрест»), говорят два собеседника «Ведомостей». При этом сезон заканчивается, а строительство зимой или невозможно, или сильно затруднено и связано с дополнительными затратами, продолжают они.

 «Трансстроймеханизация» может завершить стройку, если бросит на нее все силы», – уверены человек, близкий к **Минтрансу**, и участник совещаний в правительстве. Но это потребует серьезных усилий и затрат от аэропорта по контролю за строительством и вводу полосы в эксплуатацию в сжатые сроки, а качественно принять гостей ЧМ-2018 «Шереметьево» сможет и с двумя полосами, объясняют собеседники. Третья полоса нужна прежде всего не для чемпионата мира, а для скорейшего закрытия на ремонт сильно изношенной одной из двух имеющихся полос, говорит человек, близкий к **Минтрансу**.

Кроме того, проект может подорожать еще на 15% – с 55,7 млрд до 64,1 млрд руб. Это следует из письма руководителя Росреестра Виктории Абрамченко, направленного в сентябре в Минфин, **Минтранс** и Минэкономразвития. Она пишет, что в границах санитарно-защитной зоны полосы необходимо выкупить участки, зарегистрированные в кадастре, на 2,4 млрд руб. Еще 6 млрд руб. понадобятся на выкуп 1500 объектов (участки и постройки), не зарегистрированных в Росреестре, говорится в письме. «Ведомости» ознакомились с копией письма, верность данных подтвердили федеральный чиновник и участник совещаний в правительстве на эту тему.

Эти цифры предоставила заказчик строительства – **Росавиаци**я на основе своей оценки в 2013–2015 гг., уточняется в письме. «С тех пор рыночная стоимость участков упала на 20–30%, но кадастровая, если ее, конечно, не оспаривали собственники, не изменилась», – говорит гендиректор «Группы Земер» Илья Терентьев.

В Федеральной целевой программе строительства объектов к чемпионату мира заложены средства на выкуп недвижимости под саму полосу, на выкуп под санитарно-защитную зону деньги надо изыскивать дополнительно, говорят федеральный чиновник и человек, близкий к **Минтрансу**. Минфин представил бюджетные ассигнования на данный объект **Минтрансу**. Тот определяет, на что конкретно будут направлены средства, заявил представитель Минфина. Его коллега из **Минтранса** от комментариев отказался.

ВПП-3 и без того была самым затратным аэродромным проектом в программе подготовки к чемпионату мира по футболу 2018 г.

 «Шереметьево» сможет обеспечить программу перевозок к чемпионату мира и с двумя имеющимися полосами, их максимальная суточная интенсивность составила 19 сентября 2017 г. 62 взлетов-посадок в час, ввод третьей полосы позволит осуществлять порядка 90 операций в час, говорит представитель «Шереметьево». Вопросы строительства контролирует **Росавиаци**я, добавил он. Представители **Росавиаци**и и Оргкомитета-2018 на запросы «Ведомостей» не ответили. «Трансстроймеханизация» стремится завершить строительство в намеченные сроки, говорит представитель компании.

Но даже если достроить полосу, для начала ее эксплуатации может потребоваться быстрое отселение проживающих неподалеку жителей. «Роспотребнадзор указывает, что жилая застройка в санитарно-защитной зоне недопустима, отселение застройки на территории, примыкающей к самой полосе, должно быть приоритетом», – говорится в письме Абрамченко. Представитель Роспотребнадзора на запрос «Ведомостей» не ответил.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.11.08; АВИАКОМПАНИИ ОПОЗДАЮТ НА ЧАРТЕРЫ

Предложены новые санкции за задержки вылетов

**Минтранс** придумал санкции для авиакомпаний, наиболее часто задерживающих рейсы. Регулятор предложил лишать авиакомпании права на часть чартерных рейсов, если они задержали не менее 20% вылетов на два часа и более. Но источники “Ъ” в отрасли полагают установление такого потолка формальным: даже «ВИМ-Авиа», уже накопив неподъемные долги, задерживала менее 20% своих чартеров. В туристической отрасли, напротив, уверены, что такая мера дисциплинирует перевозчиков.

**Минтранс** конкретизировал свои идеи по ограничениям для авиакомпаний, часто задерживающих рейсы, следует из проекта приказа ведомства на regulation.gov.ru. Согласно предложению, если перевозчик задержит более 20% рейсов за календарный месяц на два часа и более или отменит, то межведомственная комиссия при **Минтрансе** по выдаче допусков на зарубежные маршруты будет голосовать за ограничение частоты чартеров этой компании. При расчете 20% не будут учитываться задержки из-за плохих метеоусловий. В **Минтрансе** лишь уточнили, что проект сейчас проходит «необходимые экспертизы и обсуждения».

**Росавиаци**я с июня ежедневно публикует статистику задержек рейсов, поводом для этого стали массовые задержки «ВИМ-Авиа». Вопрос ужесточения ответственности чартерных перевозчиков за задержки обсуждается с августа, полемика активизировалась в момент коллапса «ВИМ-Авиа», завершившей полеты 15 октября. В сентябре глава **Минтранса** Максим **Соколов** говорил «РИА Новости», что авиакомпании, задерживающие чартеры, могут лишиться части международных маршрутов.

В октябре Российский союз туриндустрии (РСТ) подготовил поправки к Воздушному кодексу и закону «Об основах туристской деятельности» по усилению ответственности чартерных перевозчиков. Они включали введение понятия «туристический чартер», что позволяло возложить на организующую его авиакомпанию ответственность за причинение вреда пассажирам, их багажу и просрочку сроков доставки. В РСТ также предлагали увеличить срок, за который перевозчики предоставляют билеты на чартерные рейсы, с 24 часов до 36 или 48, закрепить обязанность перевозчика по вывозу туристов даже в случае неоплаты рейса туроператором и обязанность информировать власти в случае невозможности организовать рейс (см. “Ъ” от 24 октября).

Опрошенные “Ъ” авиакомпании не стали официально комментировать проект **Минтранса**. Источник “Ъ” в одном из перевозчиков заметил, что формулировка «требует как минимум уточнений и доработок». «Задержки рейсов могут произойти по разным причинам, например из-за загруженности воздушного пространства над аэропортом,– говорит он.– Если самолет вовремя отъехал от терминала, но полчаса ждал вылета на рулежной дорожке – это тоже вина авиакомпании?» Другой собеседник “Ъ” в отрасли считает «установление любого процента задержанных рейсов ради ввода ограничений абсолютно бессмысленным». По его словам, по предлагаемой методике «ВИМ-Авиа» не попала бы под ограничения, поскольку до сентября ее задержки не достигали отметки в 20%, хотя ее финансовая ситуация уже была на грани. «Логично было бы привлекать перевозчиков к ответственности за отсутствие полного комплекса дополнительных услуг в случае задержек и требовать выплаты компенсации»,– полагает собеседник “Ъ”.

Еще один источник “Ъ” назвал новое требование «не более чем игрой цифр». Так, доля задержек «ИрАэро» в августе составила 24%, но и количество ее рейсов не превысило 25, в сентябре «Якутия» задержала 15 зарубежных чартеров из 62 с долей задержек в 24,2%. Собеседник “Ъ” в отрасли счел, что при разработке ограничений следовало бы обратиться к зарубежной практике, где контролируются не просто задержки, а регулярность и пунктуальность рейсов сразу по 15 параметрам.

Но гендиректор «ВИП-сервиса» Дмитрий Горин говорит, что требование будет стимулировать авиакомпании «планировать чартеры исходя из реальных провозных емкостей». Тогда, по его мнению, перевозчик сможет предоставить туроператорам «более сбалансированный график чартерных программ», что особенно актуально в пиковом летнем сезоне.

### ТАСС; 2017.11.07; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ПОДДЕРЖАЛ ПРОЕКТ ЗАКОНА О ПРОДЛЕНИИ ЛЬГОТНОЙ СТАВКИ НДС НА АВИАПЕРЕВОЗКИ

Комитет Госдумы по бюджету и налогам рекомендовал нижней палате парламента принять в первом чтении законопроект о продлении на три года – до конца 2020 г. – действия ставки НДС в размере 10% на внутрироссийские авиаперевозки. Законопроект инициирован правительством РФ.

Согласно документу, предлагается до 1 января 2021 г. продлить срок применения пониженной ставки налога на добавленную стоимость в размере 10% при реализации услуг по внутренним авиаперевозкам пассажиров и багажа.

По действующему законодательству такая льготная пониженная ставка для внутренних авиаперевозок должна применяться до 1 января 2018 г. При этом для авиарейсов в Крым и Севастополь и соответственно из Крыма и Севастополя до 1 января 2019 г. установлена нулевая ставка НДС.

По подсчетам правительства, принятие законопроекта приведет к уменьшению доходной базы федерального бюджета в 2018 г. на 31,8 млрд руб.

### ТАСС;2017.11.08; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ РАСПОРЯДИЛОСЬ ОТКРЫТЬ РОСТОВСКИЙ АЭРОПОРТ ПЛАТОВ С 27 НОЯБРЯ

Правительство РФ приняло решение об открытии международного аэропорта Платов в Ростове-на-Дону с 27 ноября. Соответствующее распоряжение, подписанное премьер-министром Дмитрием Медведевым 4 ноября 2017 г., опубликовано в среду на сайте кабмина и вступает в силу с 27 ноября 2017 года.

«Открыть международный аэропорт Ростов-на-Дону (Платов) для выполнения международных полетов воздушных судов и установить в нем воздушный грузо-пассажирский постоянный многосторонний пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации», – говорится в документе.

Вместе с тем, принято решение о закрытии с 1 марта 2018 года расположенного в черте города действующего аэродрома гражданской авиации Ростов-на-Дону и старого международного аэропорта Ростов-на-Дону.

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.

Базовым перевозчиком нового аэропорта станет авиакомпания «Азимут», принадлежащая председателю совета директоров аэропорта Внуково Виталию Ванцеву. На днях компания совершила свой первый регулярный рейс.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.07; ДВОРКОВИЧ ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ ВОПРОС С ВЫПЛАТАМИ СЕМЬЯМ ПОГИБШИХ ПРИ КРУШЕНИИ РОССИЙСКОГО ВЕРТОЛЕТА НА ШПИЦБЕРГЕНЕ

Вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** провёл совещание по ситуации в связи с аварией 26 октября российского вертолёта Ми-8 вблизи архипелага Шпицберген, сообщает во вторник сайт правительства РФ.

«Заместитель председателя правительства Аркадий **Дворкович** поручил ведомствам проработать и организовать решение всех вопросов, связанных с материальными выплатами семьям погибших, а также оказанием иной необходимой помощи, в том числе по организации обучения и отдыха детей погибших», – говорится в сообщении.

На совещании представители МЧС, МИД, **Минтранса** России, **Росавиаци**и доложили о проводимых поисковых работах в районе архипелага Шпицберген в связи с крушением вертолёта Ми-8 авиакомпании «Конверс Авиа», на борту которого находились пять членов экипажа и трое сотрудников ФГБУ «Арктический и антарктический научно-исследовательский институт».

«Участники совещания обсудили возможные варианты оперативной доставки на архипелаг вертолёта ФГУП «ГТ «Арктикуголь»«. Кроме того, ведомствам было поручено проработать и представить предложения по приобретению нового вертолёта, необходимого для осуществления деятельности на архипелаге Шпицберген», – говорится в сообщении.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.07; ИТАЛИЯ ОДОБРИЛА ВТОРОГО ОТ РФ АВИАПЕРЕВОЗЧИКА НА ЛИНИИ ЖУКОВСКИЙ – РИМ, ИМ МОЖЕТ СТАТЬ PEGAS FLY

Авиавласти Италии одобрили второго российского назначенного авиаперевозчика на линии «Жуковский» – Рим, следует из переписки представителей **Минтранса** РФ и Управления гражданской авиации Италии, опубликованной на сайте **Росавиаци**и во вторник.

В материалах говорится, что стороны договорились предоставить право второму назначенному РФ перевозчику выполнять рейсы из «Жуковского» в Рим с частотой 4 раза в неделю. О какой авиакомпании идет речь, на сайте **Росавиаци**и не уточняется.

В настоящее время полеты из подмосковного аэропорта в столицу Италии выполняют «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL). Вторым перевозчиком на этом маршруте, по данным источника «Интерфакса», хочет стать Pegas Fly. В Pegas Fly воздержались от комментариев.

Об интересе Pegas Fly к рейсам «Жуковский» – Рим стало известно еще летом, когда компания подала в **Росавиаци**ю заявку на соответствующий допуск. Но Межведомственная комиссия при **Минтрансе** РФ отказала компании, отдав дополнительные частоты «Уральским авиалиниям».

«Уральские авиалинии» планировали начать полеты из «Жуковского» в Рим в июне, однако первый рейс был выполнен только в сентябре. Замгендиректора управляющей компании аэропорта Евгений Солодилин объяснял это сложностями, возникшими в ходе переговоров российских и итальянских авиавластей.

РФ считает «Жуковский», несмотря на его близкое расположение к Москве, региональным аэропортом, что снимает с него ограничения межправсоглашений по числу назначенных перевозчиков и международных рейсов (правила действуют для «Шереметьево», «Домодедово» и «Внуково»). Однако статус регионального аэропорта «Жуковского» уже не раз провоцировал международные скандалы. Так, авиавласти Таджикистана и Израиля, относя его к аэропортам Московского авиаузла, долгое время отказывались согласовывать рейсы вторых назначенных перевозчиков от РФ из этого аэропорта. Аналогичные вопросы возникали и у авиавластей Грузии.

### ТАСС; 2017.11.07; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА АСТРАХАНИ ЗА 10 МЕСЯЦЕВ УВЕЛИЧИЛСЯ НА 11%

Международный аэропорт Астрахань в январе-октябре 2017 года обслужил 496,51 тыс. пассажиров, что на 11,1% превышает показатель аналогичного периода прошлого года, сообщает пресс-служба аэропорта.

Пассажиропоток на внутренних воздушных линиях за отчетный период составил 429,8 тыс. человек (+8,4%), на международных – 65,6 тыс. (+32,9%). Количество пассажиров прямого транзита составило 1,16 тыс. человек.

В октябре 2017 года пассажиропоток в аэропорту увеличился на 10% по сравнению с октябрем прошлого года и составил 55 тыс. человек. На внутрироссийских рейсах было обслужено 48,13 тыс. пассажиров (+2,2%), на международных – 6,8 тыс. пассажиров (рост в 2,4 раза).

За десять месяцев 2017 года обработано 900,9 т груза и почты, в том числе в октябре 96,7 т.

Аэропорт Астрахани – один из основных аэропортов на юге России, с 1994 года имеет статус международного. За 2016 год аэропорт обслужил 525,451 тыс. пассажиров, снизив показатели к аналогичному периоду 2015 года на 4,5% из-за сокращения международных рейсов.

### RNS; 2017.11.07; КИТАЙСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ LUCKY AIR НАЧАЛА ПОЛЕТЫ В МОСКВУ

Китайская авиакомпания Lucky Air начала полеты из Шереметьево по маршруту Куньмин-Шереметьево-Куньмин с 3 ноября, сообщили в Шереметьево.

Перевозчик будет осуществлять перелеты еженедельно по пятницам (прилет в 15:10 мск, вылет в 17:20 мск) на самолетах Airbus A330-300 вместимостью 292 кресла.

Авиакомпания Lucky Air входит в состав HNA Group и является четвертым представителем крупнейшего китайского холдинга в аэропорту Шереметьево и восьмым представителем КНР в Шереметьево.

Помимо нее полеты в аэропорт выполняют авиакомпании Hainan Airlines, Beijing Capital Airlines и Tianjin Airlines.

С начала года пассажиропоток между Шереметьево и Китаем составил 1,78 млн человек, что на 17% выше аналогичного периода прошлого года.

### Ъ-ONLINE; 2017.11.07; ЧЕЛЯБИНСКОЕ ЛЕТНОЕ УЧИЛИЩЕ ОБЖАЛОВАЛО ЗАПРЕТ НА ПОДГОТОВКУ ПИЛОТОВ

Челябинское летное училище гражданской авиации (ЧЛУГА) обжаловало решение Копейского городского суда о запрете готовить пилотов в учебном заведении. Соответствующие документы поступили 2 ноября, сообщили «Ъ-Южный Урал» в суде первой инстанции. В течение двух недель будут приниматься возражения на жалобу, после чего заявление направят в Челябинский областной суд.

Как ранее сообщал «Ъ-Южный Урал», летом текущего года Челябинский транспортный прокурор направил в Копейский горсуд исковое заявление к частному профессиональному образовательному учреждению – ЧЛУГА о признании незаконной деятельности по обучению специалистов с присвоением квалификации «пилот» на основании отсутствия сертификата авиационного учебного центра (АУЦ), который выдает **Росавиаци**я. 28 сентября суд полностью удовлетворил требования прокурора, запретив училищу обучать пилотов.

Руководство ЧЛУГА настаивает на том, что сертификат АУЦ необходим лишь для подготовки авиационного персонала, уже имеющих определенную квалификацию (их переподготовка прекратилась в августе 2016 года, когда истек срок действия сертификата). А обучение людей, не имеющих летной подготовки, в рамках среднего профессионального и дополнительного профессионального образования проводится на основании лицензии, выданной министерством образования и науки Челябинской области, и регулируется законом об образовании.

Ранее несколькими приказами **Росавиаци**и за предоставление «недостоверных сведений» были аннулированы свидетельства 47 пилотов, прошедших подготовку в ЧЛУГА в прошлые годы. В настоящее время в Бабушкинском районном суде Москвы рассматривается коллективный иск десяти выпускников училища, требующих признать приказ незаконным.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.11.08; АНАТОЛИЙ СЕРДЮКОВ СОЗДАЕТ ЕДИНОГО ОПЕРАТОРА САНИТАРНОЙ АВИАЦИИ

Внебюджетные инвестиции в проект должны составить 35,5 млрд рублей

Госкорпорация «Ростех» предложила правительству создать единого оператора услуг санитарной авиации. Им может стать АО «Национальная служба санитарной авиации». В правительстве сейчас изучают эту инициативу, в Минпромторге ее уже поддержали. Реализация предложения сделает медицинскую помощь более доступной на всей территории страны.

Экс-министр обороны, индустриальный директор авиационного кластера госкорпорации «Ростех» Анатолий Сердюков выступил с предложением создать единую межрегиональную службу санитарной авиации. Эту идею он высказал в конце октября на заседании комиссии при президенте РФ по вопросам развития авиации общего назначения и навигационно-информационных технологий на основе глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС (у «Известий» есть копия презентации Анатолия Сердюкова).

Госкорпорация предлагает использовать механизм инфраструктурной ипотеки и с его помощью планирует привлечь около 35,5 млрд рублей из внебюджетных источников. Эти средства будут направлены на создание в 2018–2021 годах парка воздушных судов в медицинской комплектации, а также необходимой инфраструктуры. Вернуть вложения инвесторы должны в 2021–2035 годах – за счет оплаты оказанных гражданам услуг Фондом обязательного медицинского страхования (ФОМС). Также для этой цели всем субъектам Федерации предлагается выделить из бюджета субсидии.

Создание и эксплуатацию IT-системы, объединяющей воздушные суда, учреждения здравоохранения и единого оператора, предложено сделать предметом концессионного соглашения. Она будет синхронизирована с единой государственной информационной системой в сфере здравоохранения и региональными системами «112». Кроме того, будет создан единый центр управления полетами. Проект предполагает, что 1785 учреждений здравоохранения будут обеспечены авиационной инфраструктурой и подключены к IT-платформе санавиации.

Постоянная загрузка воздушных судов должна существенно снизить затраты на содержание вертолетов и экипажей. Конечная цель – переход на функционирование санитарной авиации по всей стране в режиме 24х7.

Ответственным за проработку предложения «Ростеха» стал Минздрав России. Как сообщили «Известиям» в Минздраве, сейчас заинтересованные ведомства проводят комплексный анализ целесообразности развития санитарной авиации по схеме, предложенной «Ростехом», с учетом бюджетных и социально-экономических эффектов.

Представитель Минпромторга заявил «Известиям», что создание национальной службы санитарной авиации, безусловно, необходимо. Сейчас ведомство детально изучает предложение ГК «Ростех».

В пресс-службе Минфина России отметили, что для оценки проекта требуется финансово-экономическое обоснование.

В Минэкономразвития и **Минтрансе** воздержались от комментариев.

По мнению независимого эксперта Дмитрия Адамидова, одно из главных условий реализации данной программы – нахождение оптимального баланса между интересами федерального центра и регионов, а также формирование привлекательных условий для концессионеров.

– Сама по себе идея развития санитарной авиации заслуживает одобрения, – отметил Дмитрий Адамидов. – Наиболее сложный вопрос: как и за чей счет будет финансироваться ее создание и эксплуатация. «Ростех» рассчитывает, что это будут деньги концессионеров. Правительство предлагало после 2020 года переложить все операционные расходы на региональные бюджеты – это может привести к отказу многих регионов от санавиации из-за сложного финансового положения. Ровно такая же коллизия была в свое время с пригородными электричками: самостоятельно финансировать их содержание могли только 11 субъектов Федерации.

Для запуска проекта президиум Совета при президенте РФ по стратегическому развитию и приоритетным проектам должен принять решение о внесении изменений в паспорт федерального приоритетного проекта «Развитие санитарной авиации».

«Ростех» просит правительство РФ утвердить АО «Национальная служба санитарной авиации» (НССА) единственным исполнителем проекта авиационной медпомощи. Также предлагается заключить концессионное соглашение с НССА и выделить регионам субсидии на госзакупку авиаработ. Фонду обязательного медицинского страхования предлагается утвердить базовый тариф на услуги санавиации.

Согласно базе данных «СПАРК-Интерфакс», 75% АО НССА принадлежит Фонду развития санитарной авиации (учредитель – Сергей Кастюк). Собственник оставшихся 25% – АО «Рычаг», подконтрольное концерну КРЭТ (входит в «Ростех»).