**10 НОЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.09; МИНТРАНС РФ СОГЛАСИЛСЯ С ПРЕДЛОЖЕНИЕМ «АЗИМУТА» ДОСРОЧНО ДОПУСКАТЬ НОВЫЕ АВИАКОМПАНИИ К РЕЙСАМ В ЕАЭС

**Минтранс** РФ согласился с предложением авиакомпании «Азимут» разрешить новым перевозчикам выполнять рейсы в страны Евразийского экономического союза, не отлетав перед этим два года по внутрироссийским маршрутам.

Об этом свидетельствуют поправки в федеральные авиационные правила (ФАП), которые **Минтранс** опубликовал на госпортале regulation.gov.ru.

Согласно действующей редакции правил, новая авиакомпания перед выходом на международные маршруты должна отлетать на внутренних не менее двух лет. Исключение действует только для эксплуатантов, у которых допуск к зарубежным рейсам имеет материнская компания.

Теперь **Минтранс** предлагает сделать исключение для рейсов в страны ЕАЭС, а также для перевозчиков, «единственным учредителем которых является федеральный орган исполнительной власти», говорится в поправках.

С просьбой досрочно допускать новые авиакомпании к полетам в ЕАЭС к министру транспорта Максиму **Соколов**у ранее обращался глава совета директоров «Азимута» Павел Удод. Это «позволит сразу приступить к более эффективному развитию маршрутной сети», говорил он.

До этого **Минтранс** инициировал поправки в ФАП, которые позволяют авиакомпаниям начать коммерческую деятельность, имея в парке всего три воздушных судна, но обязательно российского производства (по действующим правилам должно быть 8 и не обязательно российских). **Росавиаци**я выдала «Азимуту» сертификат эксплуатанта 18 августа, на тот момент в парке компании было три лайнера Sukhoi Superjet 100.

«Азимут» – новый региональный авиаперевозчик, проект совладельца московского аэропорта «Внуково» Виталия Ванцева и бывших топ-менеджеров авиакомпании «Якутия» Павла Удода и Павла Екжанова. Базируется в Ростове-на-Дону и Краснодаре. Сейчас в парке «Азимута» 4 SSJ-100, все они поставлены по контракту с ГТЛК через госпрограмму субсидированного лизинга.

### РБК; ВАСИЛИЙ МАРИНИН; ВАЛЕРИЯ КОМАРОВА; 2017.11.09; ПРЕТЕНДЕНТ НА «ВИМ-АВИА» ОЦЕНИЛ РАСХОДЫ НА ПЕРЕЗАПУСК АВИАКОМПАНИИ

Бизнесмен Борис Карлов заявил, что на перезапуск авиакомпании «ВИМ-Авиа» нужно 2-3 млрд руб. в случае полного списания долгов. Но основной кредитор – банк «Зенит» – говорит, что никаких договоренностей нет

 «Если, например, задолженность спишется в ноль, то для запуска авиакомпании хватит порядка 2-3 млрд рублей», – заявил РБК управляющий директор фонда Aurora Investments Борис Карлов, который в конце октября представил в **Минтранс** план перезапуска авиакомпании «ВИМ-Авиа». «ВИМ-Авиа» прекратила полеты из-за финансовых проблем в конце сентября, **Росавиаци**я приостановила действие ее сертификата эксплуатанта.

Бизнесмен отмечает, что в мировой практике авиакомпании из банкротного состояния выходят следующим образом: долги списываются вместе со старой компанией, а в новую авиакомпанию переводятся активы (персонал, права на перелеты и проч.), которая начинает работать, генерируя прибыль и расплачиваясь с кредиторами.

 «Банки прекрасно понимают, что при банкротстве авиакомпании они получают пару центов на доллар», – говорит Карлов. По его словам, сейчас ведутся переговоры с банками о реструктуризации долга.

Долг «ВИМ-Авиа» составляет более 10 млрд руб., говорил ранее **министр транспорта** Максим **Соколов**. По его словам, около 7 млрд руб.– задолженность перед финансовыми организациями, около 3 млрд руб. – перед иностранными аэропортами и еще 1,5 млрд руб. – перед российскими аэропортами и предприятиями организации воздушного движения.

Согласно плану перезапуска авиакомпании, представленному Aurora Investments в **Минтранс**, из 25 самолетов планируется оставить восемь и сохранить полеты в Среднюю Азию, Китай и на Дальний Восток (у РБК есть копия плана, новая компания в нем условно называется «ВИМ-2»). Численность персонала предлагается сократить с 1248 человек до 808 человек. К 2020 году занятость кресел планируется поднять с 69% до 75%, RASK (отношение доходов от авиаперевозок к предельному пассажирообороту) составит – 2,72 руб., рентабельность EBITDAR – 26% при выручке около 15 млрд. руб. Средний налет в сутки в зависимости от борта – от 7 до 11 часов.

В этом плане также указывается, что «достигнуто взаимопонимание относительно списания и возможной конвертации задолженности в капитал «ВИМ-2». Однако основной кредитор авиакомпании – банк «Зенит» – заявляет, что никаких договоренностей нет. «Информация о достижении договоренностей между авиакомпанией «ВИМ-Авиа» и банками-кредиторами не соответствует действительности», – сказал РБК представитель банка. «В настоящее время кредиторы ожидают от компании представления новой бизнес-модели», – подчеркнул он.

### KP.RU; ИРИНА СЕБЕЛЕВА; 2017.11.09; МОСТ ИЛИ ТОННЕЛЬ? В ПЕТЕРБУРГЕ РЕШАЮТ, КАК ПЕРЕПРАВИТЬ ВСД ЧЕРЕЗ НЕВУ, НЕ ИСПОРТИВ ПАНОРАМНЫЙ ВИД

Определиться должны до конца года

НЕ ПАНОРАМНЫЙ МОСТ

Проектирование Восточного скоростного радиуса, который, по аналогии с ЗСД, иногда называют диаметром, в самом разагаре. Напомним, новая магистраль должна соединить Западный скоростной диаметр в районе «Броневой» и КАД около Кудрово.

Трасса проходит через Неву – в створе Фаянсовой и Зольной улиц. Изначально соединить правый и левый берега Невского района планировали мостом. Однако сейчас разрабатывается другая концепция – автомобильного тонеля. По словам вице-губернатора Игоря Албина, он приведет к удорожанию проекта на 3-4 миллиарда.

– Это несущественно при столь масштабном проекте, но это хорошее решение с точки зрения видовых характеристик, – высказал мнение чиновник.

Дело в том, что Администрация Волго-Балтийского бассейна предъвляет к новой конструкции строгие технические требования: мост должен быть неразводным, с высотой подмостового габарита не менее 30 метров. При этом от места, где должна была появиться новая переправа, до Финляндского железнодорожного моста меньше ста метров. Плотнее некуда. Где-то в другом месте он может и смотрелся бы хорошо. Но здесь есть ограничения.

Во-первых, он появится в зоне охраняемых видовых панорам города. Во-вторых северная часть железнодорожного моста сама по себе памятник и находится под охраной. В-третьих, новый объект также затрагивает охранную зону Церкви иконы Божьей Матери Всех скорбящих радость

– Новый мост действительно негативно скажется на негативных видах города, – пояснил руководитель Архитектурно-планировочного Управления КБ «ВиПС» Михаил Бимон. – Устройство тоннеля позволяет уйти от этой проблемы.

РЕКА ИДЕАЛЬНАЯ ДЛЯ ТОННЕЛЕЙ

На самом деле тоннель под Невой хотели построить еще в 90-х годах прошлого века. Идея заглохла из-за отсутствия денег. При этом, по словам специалистов, такие «подводные» переезды для нашего города – отличный вариант.

– Нева с ее невысокими берегами и малыми глубинами практически идеальна для строительства тоннелей под ней, а в Петербурге этого практически не делается, – посетовал проректор Петербургского государственного университета путей сообщения имени Императора Александра I Александр Ледяев. – С инженерной точки зрения недопустимо, что город большую часть года из-за водных преград до сих пор «разрезан».

Каким в итоге будет этот тоннель, зависит от способа, которым его будут прокладывать. Если выберут проходку щитом, то он будет глубокого заложения и тогда его длина составит около трех километров. Если примут за основу технологию погружных секций, то автомобилисты проедут под Невой всего 850 метров.

По поручению вице-губернатора Игоря Албина специалисты профильных ведомств в ближайшее время проанализируют все варианты строительства, а также просчитают для них сроки и смету.

– Надо все решения принимать до конца текущего года, – подчеркнул Игорь Албин.

Другой вопрос: понравится ли это решение **Министерству транспорта**. Напомним, в августе на совещании с главной Минтрнаса Максимом **Соколов**ым речь шла о том, чтобы положить на тот самый мост через Неву рельсы для наземного экспресса, соединив таким образом город с областью. Можно ли проложить рельсы под водой – вопрос открытый.

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2017.11.10; НА ПЕРВОМ РЕКОНСТРУИРОВАННОМ ОТРЕЗКЕ ЦКАД НАЧИНАЕТСЯ ДВИЖЕНИЕ

Тратить бюджет чиновники предлагают на обходы городов-миллионников

Первый отрезок ЦКАД, движение по которому начнется в пятницу, – обход Звенигорода длиной 3,5 км, включая мост через Москва-реку. Это часть реконструируемого пятого участок ЦКАД, который должен полностью открыться в 2018 г. Он будет бесплатным в отличие от остальных участков кольцевой автодороги.

Вся ЦКАД по сути тот же обход Москвы: почти 530 км дороги планируется реконструировать и построить, чтобы разгрузить от транзитных грузов городские вылетные магистрали и МКАД. Реконструкция обхода Звенигорода была завершена раньше, чтобы вывести грузовой трафик из города, пояснил представитель госкомпании «Автодор».

Старая идея строительства обходов вокруг городов – в первую очередь миллионников – станет одним из основных направлений обновленной стратегии развития дорожной отрасли до 2030 г., говорят два федеральных чиновника и подтверждает представитель **Росавтодор**а. Нужно вывести транзитные потоки из городов, объясняет один из них. «То, что не все миллионники до сих пор имели обходы, – нонсенс», – продолжает он, такие дороги нужны всем городам, в которых живет более 400 000 человек, а не только миллионникам. Вырастет скорость транспортных потоков, сократятся пробки, надеется человек, близкий к **Росавтодор**у. В стратегии-2030 будет заложена цель повысить скорость движения между центрами городских агломераций с населением более 1,5 млн человек, на треть должна сократиться доля городских трасс, перегруженных в часы пик, время в пути на загруженных участках федеральных дорог – на 15% к 2020 г., перечисляет представитель **Росавтодор**а, для этого нужны в том числе обходы.

Строительство обходов – давняя идея чиновников, унаследованная еще из советских времен. Полвека назад она закладывалась в программы развития дорожной сети, вспоминает директор Института транспорта НИУ «Высшая школа экономики» Михаил Блинкин. А **Игорь Левитин**, будучи министром транспорта (сейчас помощник президента), обещал их построить у всех городов-миллионников еще к 2010 г. и взяться за обходы городов с населением 100 000–200 000 человек. В 2014 г. руководитель **Росавтодор**а **Роман Старовойт** называл критерии отбора таких проектов: количество ДТП, ликвидация заторов на транзитных федеральных трассах, улучшение экологической ситуации.

Обходы строятся каждый год, но их мало, они есть только у больших городов, говорит Блинкин. В развитых странах федеральная трасса не может пролегать через город, в России же это общее правило, замечает он: «Это показатель бедности и отсталости дорожной сети, об этом знают все дорожники и проектировщики страны». Полноценных транзитных обходов нет у Воронежа, Волгограда, Костромы, Краснодара, Новосибирска, Уфы, Элисты, Ростова-на-Дону, Тольятти, Ярославля, Кемерова, Тюмени, перечисляет человек, близкий к **Росавтодор**у. В Новосибирске было начато строительство обхода, но до полноценного транзита еще далеко, говорит чиновник.

Строительство обходов – процесс небыстрый, к тому же очень дорогой, рассуждает Александр Киреев из «НЭО центра». Но денег в федеральном бюджете на это немного. Трехлетний бюджет не предполагает роста федеральных расходов на строительство дорог. Многие проекты обходов уже прошли экспертизу и лежат на полке, **Росавтодор** считает, что при ограниченных ресурсах с них и нужно начинать, рассказывает федеральный чиновник. Такие проекты – обходы, в частности, Волгограда, Нижнего Новгорода и Оренбурга, указывает представитель **Росавтодор**а. Часть обходов строят регионы на федеральные субсидии, а потом передают их в федеральную собственность (например, так строятся обходы Саранска и Нижнего Новгорода), но, если обход соединяет две федеральные дороги, он изначально должен строиться из федеральных средств, говорит федеральный чиновник.

Бизнесу такие проекты интересны, считает Киреев, но кроме госзакупок единственный работающий механизм возврата инвестиций – концессии. По концессионному соглашению или с использованием ГЧП строятся обходы Хабаровска, Уфы, Перми, Западный скоростной диаметр в Санкт-Петербурге, Восточный скоростной диаметр, перечисляет партнер Herbert Smith Freehills Ольга Ревзина. Еще одна проблема – строительство дорог вокруг городов вызывает множество земельных споров, говорит Киреев: земли разбиты на небольшие участки, принадлежащие разным собственникам, поэтому переговоры с ними затягиваются.

### ТАСС; 2017.11.10; ГОСДУМА РАССМОТРИТ ЗАКОНОПРОЕКТ О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ВСЕХ ВИДОВ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Госдума на пленарном заседании в пятницу рассмотрит в первом чтении правительственный законопроект, которым предусматривается введение лицензирования всех заказных перевозок пассажиров, а также перевозок для собственных нужд свыше восьми человек.

«Законопроектом предлагается распространить лицензирование деятельности по перевозке пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек, на случаи ее осуществления по заказам или для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя», – отмечают авторы в сопроводительных материалах.

В соответствии с нормами действующего законодательства лицензированию подлежит деятельность по регулярным перевозкам пассажиров автотранспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек. В то же время начало ведения предпринимательской деятельности по заказным перевозкам носит уведомительный характер. «Законопроект направлен на противодействие незаконным регулярным перевозкам пассажиров, выполняемым юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями под видом заказных и для собственных нужд», – пишут разработчики.

Они поясняли, что при обязательном лицензировании заказных перевозок водители должны будут проходить каждый день медицинское обследование, соблюдать график движения, предоставлять все необходимые документы на транспортное средство.

Глава профильного комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев ранее сообщал ТАСС, что закон о лицензировании всех видов пассажирских перевозок планируется в целом принять в декабре. «Речь идет о безопасности наших граждан», – подчеркивал он.

Вопрос ужесточения законодательства в сфере пассажирских перевозок был поднят в правительстве в июне этого года после ДТП с автобусом в Забайкальском крае, в котором погибли 14 человек и пострадали 34. В **Минтрансе** РФ указывали, что лицензирование заказных перевозок позволит снизить число аварий с участием автобусов.

### Ъ-ЮГ; НИКИТА КОРОЛЕВ; 2017.11.09; ВВОД ПЛАТНОГО РЕЖИМА НА М-4 «ДОН» ОТЛОЖАТ

Платный режим на участке дороги М-4 «Дон» км 1091 – км 1119 не введут до выработки решение, которое учтет интересы жителей населенных пунктов, находящихся в зоне платного участка трассы, об этом сообщает пресс-служба правительства Ростовской области со ссылкой на председателя правления **Росавтодор**а Сергея Кельбаха.

«В зоне платного участка находится 14 населенных пунктов, где проживают в общей сложности более 30 тысяч человек. Число зарегистрированных у них легковых автомобилей – свыше 12 тысяч. По платному участку также проходит 10 внутриобластных автобусных, в том числе школьные маршруты»,– говорится в сообщении.

Как ранее сообщал ‘‘Ъ-Юг’’, часть трассы М-4 «Дон» на 1091,6 км – 1119,5 км в Ростовской области и 1195 км – 1319 км в Краснодарском крае станет платной. полученные в качестве платы за проезд, возместят часть затрат на содержание и ремонт этих участков автомобильной дороги. Примерная стоимость проезда по новым платным участкам трассы М-4 «Дон» в среднем составит 1,5 руб. с легкового автомобиля за 1 км .

### LENTA.RU; 2017.11.09; ПОСЛЕДНИЙ БИЛЕТ

Дети стали чаще гибнуть в авариях со старыми автобусами

Проблема аварий со старыми автобусами на российских дорогах достигла угрожающих масштабов. Под Ярославлем при столкновении экскурсионного автобуса с грузовиком пострадали 16 детей. Такие ДТП в последнее время происходят с пугающей регулярностью, вызывая бурную реакцию общественности, однако ситуация не меняется – соответствующее постановление правительства, призванное ограничить эксплуатацию устаревшего автобусного парка, откладывается с 2014 года.

Новая кровь

ДТП произошло на трассе М-8 «Холмогоры» в Ростовском районе Ярославской области. Старый автобус «МАN», перевозящий группу из 38 детей и 5 взрослых, столкнулся с грузовой фурой.

«В общей сложности в ДТП пострадали 16 детей, – сообщила ТАСС главный врач центральной районной больницы Ростовского района Наталья Овечкина. – Сначала к нам поступило 14 детей, но потом, когда осматривали тех, кто ни на что не жаловался, выявили еще пострадавших с сотрясением головного мозга. Одна девочка госпитализирована в Ярославскую областную детскую больницу».

Автобус действительно старый – его выпустили 17 лет назад, в далеком 2000 году, и при этом продолжительное время эксплуатировали в суровых климатических условиях Ханты-Мансийского округа. По предварительным итогам расследования происшествия, организатор тура не известил ГИБДД о том, что собирается перевозить детей, а автобус, ранее уже попадавший в ДТП, не прошел соответствующую проверку.

А воз и ныне там

Вокруг экскурсионных поездок на подобных автобусах, по-хорошему давно исчерпавших ресурс надежности, давно идет ожесточенная дискуссия. Призванный решить проблему запрет перевозки детей автобусами старше десяти лет был введен постановлением от 17 декабря 2013 года, но после этого его по разным причинам последовательно откладывают каждые полгода.

Активным противником запрета выступает Российский союз туриндустрии (РСТ), считая его необоснованным. Однако в декабре 2013 года, когда вышло это постановление, доля таких автобусов, по данным того же РСТ, уже составляла 70-75 процентов, а сегодня и вовсе превысила 90 процентов.

Более того, РСТ, лоббируя эксплуатацию старых автобусов, заявил об организации бесплатных экскурсий на таком транспорте. 15 ноября РСТ запланировал масштабную акцию в Самаре, Тольятти, Нижнем Новгороде, Тюмени, Череповце, Екатеринбурге, Вологде, Пскове, Москве, Петрозаводске и других городах страны в защиту автобусов старше десяти лет, чтобы привлечь внимание общественности к проблеме с перевозкой детских туристических групп. Как рассчитывают в РСТ, в каждом городе в акции примут участие три-пять старых автобусов, на которых будут проводить двух-трехчасовые экскурсии для местных школьников. Главный аргумент туроператоров состоит в том, что автобусы, проколесившие более десяти лет по давно и прочно вошедшим в фольклор российским дорогам, рано списывать. Как заявила пресс-секретарь Российского союза туриндустрии (РСТ) Ирина Тюрина, эти машины по-прежнему «комфортабельные, красивые, а главное – безопасные. Их рано выводить из оборота. Всем очевидно, что дело не в возрасте, а в технических качествах транспорта».

В зоне риска

По другую сторону баррикад находятся общественные организации и простые люди.

8 ноября, в тот же день, когда произошла авария под Ярославлем, родственники жертв ДТП с участием старых автобусов и озабоченные этой проблемой блогеры провели акцию у офиса РСТ. Скорбь на лицах людей, потерявших близких, стала печальным и очевидным доказательством того, что изношенная техника все же дает сбои.

Их родные пострадали во Владимирской области, где в заглохшем пассажирском автобусе на железнодорожном переезде от столкновения с поездом погиб 21 человек, в том числе и дети; в Ханты-Мансийске, где в результате столкновения автобуса с грузовиком погибли десять детей; на трассе Самара – Ижевск, где рейсовый автобус врезался в «КамАЗ» и загорелся, из-за чего погибли 14 человек, в том числе четверо детей.

Статистика неумолимо бьет все аргументы противников запрета: количество аварий растет. Всего за восемь месяцев 2017 года в ДТП с участием автобусов погибли 200 человек, а это на 42 процента больше, чем в прошлом году. Школьный автопарк изношен на треть; девять из десяти туристических автобусов на дорогах России старше десяти лет. По мнению участников акции, пользуясь таким транспортом, пассажиры каждый раз рискуют. Старая техника может сломаться в самый неожиданный момент, и от этого не застрахован никто.

Проблемой безопасности старых автобусов решили заняться и активисты известного общественного движения «СтопХам». Для этого в России организуют социальные кампании, которые будут способствовать скорейшему введению запрета на использование старых автобусов в пассажирских перевозках.

«В ноябре, после 15 числа, у нас стартует месячник, посвященный очень важной для нас проблеме, – заявил основатель движения «СтопХам» Дмитрий Чугунов. – С начала этого года около 200 человек погибло на автобусах в разных регионах нашей страны. Автобусный парк стареет, а у регионов нет денег для того, чтобы их заменить. И детей продолжают перевозить на автохламе. Речь идет в первую очередь о рейсовых и туристических автобусах… Нужно понимать, что ТО (техническое обслуживание автомобиля) зачастую проходит очень формально. А речь идет о жизни детей. Эта история недопустима. Мы будем проводить рейды по регионам для того, чтобы выяснить, сколько автохлама у нас есть. К этой работе мы будем привлекать и ГИБДД, уже переговорили с общественным советом при **Минтрансе** РФ. Эта тема более чем актуальна».

Конечно, можно попытаться понять мотивы РСТ: выводить из эксплуатации десятилетние автобусы крайне невыгодно. Коммерческие перевозчики на такие условия не согласятся. Может быть, в идеальных условиях, при достойном техническом обслуживании старые автобусы не уступают новым, но современные российские реалии показывают, что это далеко не так. Дети продолжают гибнуть. А этого никакая коммерческая выгода оправдать не может.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.09; МВД И МИНТРАНСУ ПОРУЧЕНО РАЗРАБОТАТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПРИВЛЕЧЕНИЮ ГИБДД К ТЕХОСМОТРУ АВТОБУСОВ

Вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** поручил МВД и **Минтрансу** представить до 14 февраля 2018 года предложения по участию представителей ГИБДД в осуществлении технического осмотра автобусов, сообщает в четверг сайт правительства.

«О результатах доложить в правительство РФ с проектами соответствующих докладов президенту РФ», – говорится в сообщении.

Кроме того, А.**Дворкович** дал поручение Минобрнауки, **Минтрансу**, Минэкономразвития и Минфину представить предложения по выделению из Федеральной целевой программы развития образования на 2016-2020 годы средств на формирование учебно-лабораторной, научно-исследовательской и испытательной базы Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет транспорта (МИИТ)».

Поручения даны по итогам заседания президиума Госсовета по вопросам комплексного развития пассажирских перевозок, которое прошло 7 ноября.

### ИНТЕРФАКС-УРАЛ; 2017.11.09; СЛЕДОВАТЕЛИ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ПРОВЕРЯТ ДЕЙСТВИЯ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ, ОРГАНИЗОВАВШИХ ПОЕЗДКУ ПОПАВШИХ ПОД ЯРОСЛАВЛЕМ В ДТП ДЕТЕЙ

Следственные органы в Свердловской области проводят самостоятельную доследственную проверку по факту ДТП, которое произошло в среду под Ярославлем с участием автобуса со школьниками из Екатеринбурга, сообщает пресс-служба следственного управления СКР по региону.

По данным следствия, проверка организована в связи с тем, туристическая поездка организовывалась соответствующими должностными лицами именно в Екатеринбурге.

Отмечается, что в ходе проверки особое внимание будет уделено вопросам безопасности при массовых выездах несовершеннолетних, а также наличию у организаторов поездки необходимых для таких мероприятий документов.

Как сообщалось, вечером в среду на 194 км трассы М8 «Холмогоры» в Ярославской области автобус с детьми, совершавший тур по «Золотому кольцу России», столкнулся с грузовиком.

Все пассажиры – дети их трех школ Екатеринбурга. Всего в автобусе находились 44 человека, включая 38 детей. Госпитализированы 16 детей. Водитель автобуса скончался в больнице.

Ярославская полиция возбудила уголовное дело по ч.1 ст.264 УК РФ (нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека).

СКР возбудил уголовное дело по ч.1 ст.238 УК РФ (выполнение работ или оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности) после аварии. По их данным, перевозку детей производила компания «Яроблтур».

### КОММЕРСАНТ.RU; ИВАН БУРАНОВ; 2017.11.09; АВТОМОБИЛИ ОРГКОМИТЕТА ЧМ-2018 БУДУТ ЕЗДИТЬ ПО ВЫДЕЛЕННЫМ ПОЛОСАМ

**Минтранс** разработал проект изменений в ПДД, расширяющий функционал выделенных полос, используемых для движения общественного транспорта и такси. С 1 июня по 17 июля 2018 года в городах, принимающих чемпионат мира по футболу, по выделенкам смогут ездить транспортные средства, имеющие специальные свидетельства, выдаваемые организационным комитетом «Россия-2018». Комитет совместно с МВД должен будет разработать порядок выдачи таких свидетельств, вести их реестр, а также определить «перечень клиентских круг», которых будут возить по выделенным полосам.

Напомним, что выделенные полосы применяются в Москве, Санкт-Петербурге, Казани и других крупных городах России.

### ТАСС; 2017.11.09; РОСТОВСКИЙ ГУБЕРНАТОР ПОРУЧИЛ УЧЕСТЬ ИНТЕРЕСЫ ЖИТЕЛЕЙ ОБЛАСТИ ПРИ ВВОДЕ ПЛАТНОЙ ДОРОГИ

Губернатор Ростовской области Василий Голубев поручил областному **Министерству транспорта** подготовить предложения для госкомпании «Российские автомобильные дороги», которые позволят учесть интересы жителей региона при введении платы за проезд на участке трассы М-4 «Дон», сообщила в четверг пресс-служба областного правительства.

«По мнению Василия Голубева, при принятии решения о взимании платы необходимо максимально учесть интересы местных жителей. Донской губернатор поручил областному **Минтрансу** в течение ближайшей недели выработать совместно с госкомпанией соответствующие решения. [Глава «Автодора»] Сергей Кельбах, в свою очередь, заверил губернатора, что до выработки данного решения режим платного проезда введен не будет», – говорится в сообщении.

Ранее сообщалось, что участок трассы М-4 «Дон» с 1091,6 км по 1119,5 км от города Батайска до границы Ростовской области с Краснодарским краем станет платным в четвертом квартале 2017 года. В октябре жители населенных пунктов, которые регулярно пользуются этой дорогой, разместили в сети Интернет петицию с требованием не взимать с них плату за проезд по данному участку.

Как уточнили в пресс-службе губернатора, вдоль платного участка в Ростовской области находится 14 населенных пунктов, где проживают в общей сложности более 30 тыс. человек. Число зарегистрированных у них легковых автомобилей – свыше 12 тыс. По этому участку также проходит 10 внутриобластных автобусных маршрутов, в том числе школьные.

Правительство РФ приняло решение сделать платным проезд по двум участкам дороги «Дон» в Ростовской области и Краснодарском крае. Участок трассы 1091,6 км – 1119,5 км в Ростовской области предполагалось использовать на платной основе с четвертого квартала 2017 года до 1 мая 2019-го в составе объединенного участка этой дороги 1091,6 км – 1195 км. Общая протяженность объединенного участка составит 103,38 км

### ДОРИНФО; 2017.11.09; В ДОРОЖНЫЙ ФОНД СТРАНЫ ПОСТУПИТ 35 МЛН РУБЛЕЙ ОТ РАЗМЕЩЕНИЯ РЕКЛАМЫ У ТРАССЫ А-134 ПОД ВОРОНЕЖЕМ

На трассе А-134 под Воронежем установят 29 рекламных щитов, деньги от размещения рекламы будут направлены в дорожный фонд страны. Об этом сообщает пресс-служба **Росавтодор**а.

От установки 29 рекламных щитов в течение семи лет в дорожный фонд страны поступит 35 млн рублей. Аукцион на размещение рекламных щитов формата 3х18 и 3х6 м уже объявлен. Заказчиком выступает ФКУ «Черноземуправтодор». Торги состоятся 21 ноября. Аукцион проводится по принципу повышения начальной цены. Планируется, что вырученные от размещения рекламы деньги направят на ремонт дорожного полотна, обустройство освещения, установку новых барьерных ограждений.

Ранее прошли торги на размещение рекламных щитов на федеральной трассе М-7 «Волга» в Московской области. Ожидается, что за пять лет эксплуатации конструкции в дорожный фонд страны поступит 72 млн рублей.

### ФОНТАНКА.РУ; НИКОЛАЙ КУДИН; 2017.11.09; САМОСВАЛЫ РАЗГРУЖАЮТ РЫНОК

Петербургские перевозчики стройматериалов объявляют итальянскую забастовку. Они готовы возить по полкузова, как того требует закон, но поднимают цены почти вдвое.

Самосвалы разгружают рынок pixabay

Городские самосвальщики 8 ноября встретились с представителями отраслевой ассоциации, чтобы решить, могут ли они позволить себе соблюдать закон. По их словам, с конца октября инспекторы ГИБДД и региональное отделение **Ространснадзор**а устроили настоящую охоту на нарушителей, которые с перегрузом возят песок и щебень с карьеров на стройки. Платить полумиллионные штрафы перевозчики не хотят, работать в соответствии с законом и по нынешним тарифам – тоже.

В зал одного из заводских комплексов на улице Маршала Новикова в итоге набилось порядка сотни человек, стульев не хватило. Каждый представлял перевозчицкую компанию; у кого-то 2 машины, у кого-то несколько десятков, но проблема у всех общая. По словам транспортников, с конца октября их начали массово штрафовать за перегруз и отправлять машины на штрафстоянки. Суммы значительные: если фактическая масса превышает разрешенную более чем в полтора раза, юрлицо вынуждено платить полмиллиона рублей, если на 20 – 50% – от 300 до 400 тысяч рублей. Вопрос принципиальный для всей отрасли грузоперевозок, но в данном случае собрались самосвальщики, которые доставляют стройматериалы.

Лимиты нагрузок утверждены еще в 2011 году постановлением российского правительства. Задача – уберечь дороги от чрезмерного износа. Грузовики делят на одиночные и прицепные. В первом случае нормы установлены так: груженая двухосная машина должна весить не больше 18 тонн, трехосная – 25 тонн, четырехосная – 32 тонны, пятиосная – 35 тонн. Для второй категории максимальная масса следующая: для трехосных – 28 тонн, для четырёхосных – 36 тонн, для пятиосных – 40 тонн, а для шестиосных и выше – 44 тонны. Помимо общей массы регламентирована и нагрузка на каждую колесную ось. Для расчета максимального покзателя учитывают категорию автомобиля, дороги и расстояние между осями. В среднем речь идет о величине от 6 до 10 тонн. Это значит, что, если даже автомобиль укладывается в общие требования, из-за неравномерного распределения груза его можно штрафовать за превышение нагрузки на одну из осей.

Сама по себе постановка вопроса может показаться странной. Каким образом избежать штрафов? Не нарушать закон. Ответ насколько очевидный, настолько же неприемлемый для перевозчиков с экономической точки зрения. По крайне мере, участники собрания за редким исключением утверждали, что просто вынуждены заведомо нарушать закон, чтобы сохранять хоть какую-то конкурентоспособность: на рынке процветает демпинг, в том числе – со стороны частников, которые могут позволить себе рисковать, ведь штраф для них в 100 раз меньше.

Проблема не новая, однако нынешнюю встречу самосвальщиков отличает наличие хоть какого-то организационного ядра. Подобие президиума возглавлял организовавший собрание президент ассоциации «Грузавтотранс» Владимир Матягин, в нее входят крупнейшие грузоперевозчики города. Полтора часа дискуссии крутились вокруг одного вопроса: готовы ли перевозчики консолидированно устроить что-то вроде итальянской забастовки и возить по полкузова, чтобы гарантированно укладываться в лимиты, и одновременно повысить тарифы на 80%, чтобы обеспечить минимальную рентабельность? Дело не только в желании. Например, на выезде с песчаных карьеров, как правило, нет пунктов взвешивания. Даже минимальное отклонение от лимита влечет штраф, а зафиксировать его водитель не сможет. Кроме того, заказчики могут отказаться идти на новые условия, и на какое-то время траснпортный бизнес встанет.

Тем не менее большинством голосов решили, что готовы, сформировали рабочую группу. «На долю собравшихся приходится несколько тысяч машин, это более половины всего рынка по городу, – говорит Матягин. – Так что к этому решению можно относиться серьезно. Люди наелись штрафов, уже сейчас они начинают возить по 20 кубов, экономят на топливе и износе авто». 20 кубов – цифра усредненная. Применительно к щебенке это примерно 26 тонн. Если пятиосный грузовик сам по себе весит около 14 тонн, он впритык укладывается в нормы, шестиосный укладывается с запасом.

Сейчас, по словам участников рынка, ставка составляет порядка 2,8 – 3 рублей за кубокилометр. Соответственно перевозка одного куба на 100 км обходится в 300 рублей. При перегрузе в машину складывали порядка 30 кубов, выручая по 9 тысяч рублей. Это, по словам компаний, как-то покрывало расходы на амортизацию, топливо, зарплату водителю и обеспечивало рентабельность. Если сохранить эти тарифы и возить вдвое меньше, 4,5 тысячи просто не покроют расходы перевозчика.

Опрошенные «Фонтанкой» производители и строители подтвердили, что, как только увеличилось давление на перевозчиков, те пересмотрели тарифы.

«Да, действительно, с начала месяца к нам пришли с новыми цифрами, – говорят в ЗАО «Завод стройматериалов «Эталон». – Конечно, это здорово увеличивает наши расходы, но тех, кто везет по старым ценам, мы пока не нашли».

«У нас нет своего автопарка, поэтому сотрудничаем с перевозчиками, – рассказали в компании «Миллениум» (поставки песка, гравия, щебня и других материалов). – Можем подтвердить, что перевозчики перешли на полкузова, что соответствует законным требованиям. Соответственно и тарифы выросли вдвое».

В еще одной компании, которая реализует один из крупнейших дорожных проектов в городе и области, на условиях анонимности подтвердили, что отдел снабжения уже оповестили о новых тарифах. «Это будет проблема», – подчеркнули в предприятии.

В отделе продаж компании «Конструкция», которая поставляет нерудные материалы на крупнейшие стройки региона, рассказали, что новые ставки действуют уже полторы недели: «Продажи упали примерно вдвое, – прикинули на предприятии. – С новыми ставками согласны 20 – 30% заказчиков, остальным бюджет не позволяет, и они ждут».

Глава строительной компании «Воин-В» Олег Глущенко тоже в курсе. «Да, они еще вчера прислали информационное письмо, что повышают тарифы на инертные материалы, на сыпучие и на цемент, – говорит он. – Все эти материалы везут из области, перевозчиков не так много, так что искать кого-то подешевле бессмысленно. Такое уже было два года назад, но потом как-то нивелировалось. Сейчас новая волна, будем ждать, пока ситуация изменится».

Действительно, нынешние события в общих чертах повторяют конец 2015 года. Тогда ДПС выпустила на дороги дополнительные наряды с мобильными комплексами весового контроля для проведения акции «На дорогу – без перегруза». Сейчас, несмотря на общие наблюдения перевозчиков и заказчиков, в ГИБДД утверждают, что никакой новой отмашки не было, все идет в штатном режиме. В **Ространснадзор**е оперативно прокомментировать ситуацию не смогли.

Реакция перевозчиков два года назад была аналогичной – повысить цены и уйти под законные лимиты. Продержались недолго. «Мы поднялись с 300 рублей до 600, – вспоминает Матягин. – Какое-то время, конечно, постояли, но потом заказчики согласились на новые тарифы. Проблема в том, что очень быстро появились недобросовестные компании, которые стали грузиться целиком и возить за условные 500 рублей, и они в итоге утянули весь рынок вниз».

Собственно, главный вопрос: что делать с такими же перевозчиками сейчас? По словам Матягина, ассоциация имеет прямые выходы на все контролирующие органы и **Минтранс** и намерена предоставлять им информацию: «Создадим группы общественного контроля, в которые войдут представители грузовых компаний. Будем приезжать к карьерам и следить, как они выпускают машины на рейс. В большинстве случаев превышение такое, что его видно невооруженным глазом. Если будем фиксировать нарушение со стороны карьера или транспортной организации, привлечем контролирующие органы».

### КОММЕРСАНТ СИБИРЬ; ИЛЬЯ НИКОЛАЕВ; 2017.11.10; НА РЕМОНТ ДОРОГ БАРНАУЛЬСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ НАПРАВЯТ 1,7 МЛРД РУБЛЕЙ В 2018 ГОДУ

В 2018 году Барнаульская агломерация получит 1,7 млрд руб. из бюджетов всех уровней на ремонт и обустройство улиц. Об этом вчера на заседании Общественной палаты Барнаула заявил заместитель министра строительства, транспорта и жилищно-коммунального хозяйства Дмитрий Коровин. По его данным, в рамках федерального проекта «Безопасные и качественные дороги» в следующем году отремонтируют 42 улицы общей протяженностью 71 км. Таким образом, протяженность дорог, соответствующих нормативам, составит 63,7%. В частности, нанесут дорожную разметку, выложат тактильную плитку, установят светофоры, камеры для фиксации нарушений, а также освещение на пешеходных переходах, островках безопасности. «Количество аварийно-опасных участков на дорожной сети городской агломерации за два года должно уменьшиться вдвое»,– процитировал господина Коровина пресс-центр мэрии. В этом году в рамках проекта отремонтировано 33 улицы – на эти работы было направлено около 1 млрд руб. По данным **Минтранса** России, в Барнауле насчитывается 780 улиц, 11 проспектов, 10 трактов, 126 переулков и проездов.

### ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2017.11.09; РЖД СО ВТОРОЙ ПОПЫТКИ ПРОДАЛА БЛОКПАКЕТ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ ПРИГОРОДНОЙ ПАССАЖИРСКОЙ КОМПАНИИ

Пакет купила малоизвестная компания по минимально установленной цене

РЖД продала свою долю в крупнейшем пригородном перевозчике – Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК), следует из сообщения организатора торгов – банка «ВТБ 24».

Открытый аукцион по продаже 25% плюс 1 акция состоялся 9 ноября. К торгам были допущены три компании – Демиховский машиностроительный завод (актив «Трансмашхолдинга»), ООО «Октопасс» и ООО «Маршрутные системы». Стартовая цена лота составляла 4,2 млрд руб. Торги проводились в два этапа – с повышением, а затем понижением (при отсутствии оферт) цены. По итогам аукциона победителем была признана компания «Маршрутные системы», которая согласилась заплатить за блокпакет в ЦППК около 2,3 млрд руб. В этой компании 99% у Артема Ольховского, по данным «СПАРК-Интерфакса».

Вырученные средства РЖД направит на финансирование текущей деятельности, пояснял представитель РЖД.

До 2013 г. РЖД владела в ЦППК 50% минус 2 акции, а в 2013 г. продала 25% минус 3 акции Московской пассажирской компании (МПК, принадлежит кипрской Fredlake Holdings Ltd., связываемой с Искандером Махмудовым и Андреем Бокаревым). В 2016 г. РЖД хотели продать оставшуюся долю, но предполагаемая цена пакета (4,1 млрд руб.) не устроила частных акционеров ЦППК. «Кто-то хочет – пожалуйста, пусть покупает, я не хочу», – говорил Бокарев (цитата по «Интерфаксу»).

Помимо «Маршрутных систем» пакетом 25% плюс 1 акция владеет Московская область, 50% минус 2 акции – принадлежит МПК. В 2016 г. ЦППК получила выручку в размере 38,7 млрд руб., чистая прибыль составила 81,4 млн руб.

Почему цена ниже?

«ЦППК – прибыльная компания, но выставленный на аукцион блокпакет – актив с непрогнозируемой стоимостью, которая в значительной степени зависит от позиции Российских железных дорог – у них ЦППК арендует подвижной состав», – комментирует гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Поэтому неудивительно, что торги прошли с понижением цены, замечает он. Компания – победитель аукциона отрасли не знакома, но, видимо, поддерживается и частными акционерами, и РЖД, думает Бурмистров. «Скорее всего, это промежуточное решение, которое устраивает и основных владельцев ЦППК, которые пока не готовы увеличивать свой пакет и им нужно время для понимания долгосрочных перспектив этого бизнеса, и РЖД, которым было важно реализовать этот актив в 2017 г.», – рассуждает эксперт.

Представители РЖД и «Трансмашхолдинга» (33% принадлежит Alstom, другие акционеры – структуры Махмудова и Бокарева) не стали комментировать итоги аукциона.

«Мы приветствуем нового акционера и рассчитываем на конструктивное сотрудничество, которое будет способствовать дальнейшему развитию «Центральной ПКК» как крупнейшего в России пригородного перевозчика», – прокомментировал представитель компании.

Представитель правительства Московской области на вопросы «Ведомостей» пока не ответил.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.09; ФАС ПРЕДЛАГАЕТ С ИЮНЯ ОТМЕНИТЬ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТАРИФОВ В ПЛАЦКАРТЕ И ПЕРЕЙТИ НА СУБСИДИИ ПО МАРШРУТАМ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ предлагает с 1 июня 2018 г. отменить регулирование тарифов в плацкартных и общих вагонах поездов дальнего следования и перейти на субсидирование маршрутов.

«С 1 июня тарифы в данном сегменте предлагается дерегулировать, при этом ОАО «Российские железные дороги» не должно своими решениями повышать тарифы с темпами выше инфляции», – сообщила журналистам начальник управления регулирования транспорта ФАС Адиля Веселяева в четверг. «Помаршрутный учет должен появиться», – отметила она.

«В тарифах ФПК (АО «Федеральная пассажирская компания», «дочка» РЖД – ИФ) – перекосы. Провозные емкости не загружены большую часть года. Ценообразование загадочное: много примеров, когда плацкарт стоит дороже купе. С 2010 г. средняя ставка билета на плацкарт выросла в 2,26 раза, на купе – в 1,26 раза. При этом, если непроданные места в купе – это убыток или недополученные доходы ФПК, то от непроданных плацкартных мест она увеличивает расчетный экономически обоснованный уровень тарифа. То есть за непроданные места платит бюджет, поэтому компании все равно, какая цена плацкартного билета и сколько мест не продано», – сообщила А.Веселяева.

Также она обратила внимание на то, как строится распределение инфраструктуры между грузовыми и пассажирскими видами деятельности. «Сегодня затраты делятся с использованием коэффициента. Если сравнивать вагоно-километровую работу получается, что пассажирские виды деятельности прибыльны и на 4 млрд руб. субсидируют грузовые», – сказала она.

Представитель ФАС отметила, что сейчас ставки формируются «в затратной логике», а «их уровень завышен относительно рыночных реалий». «Ключевой индикатор в ценообразовании на пассажирские перевозки – уровень располагаемых доходов населения. Этот показатель не растет с 2014 г. Авиация, которая напрямую ориентируется на этот индекс, снизила цены на 10% и увеличила пассажиропоток на 22%, в том числе 13% – на внутреннем рынке. ФПК же, наоборот, увеличила тарифы на 3,9% и потеряла 8,5% клиентов в сегменте плацкарт и общие вагоны. При этом, кстати, в авиации НДС – 10%, в ФПК – 0%», – сказала А.Веселяева.

В 2010 г. ФПК перевозили в плацкарте 75 млн пассажиров. Падение перевозок в регулируемом сегменте за 10 месяцев 2017 г., по сравнению с тем же периодом 2016 г. составило 8,8%, добавила она. При этом, по ее словам, только за 2016 г. и только авиакомпания «Победа» забрала 4 млн пассажиров, подсчитали в ведомстве. «Когда «Сибирь» развернет программу региональных перевозок, ФПК еще потеряет несколько миллионов пассажиров, если будет ставить тарифы от затрат, а не от рынка», – отметила А.Веселяева.

Кроме того, в ФАС не понимают принципов наценок за фирменность составов (с учетом, например, наличия биотуалетов и кондиционеров), в том числе в плацкарте, и рассчитывают на отмену этой градации, сказала представитель ведомства.

Все эти идеи обсуждаются с «Федеральной пассажирской компанией», сообщила она.

Также А.Веселяева напомнила, что антимонопольная служба подготовила проект новой методики расчета ставок на аренду моторвагонного подвижного состава для пригородных пассажирских компаний (ППК). Ведомству не нравится, во-первых, что тарифы разные по регионам, во-вторых, что у монополии существует «шесть уровней дополнительных расходов». Последние, по мнению ФАС, нужно исключить, что даст экономию в 10-30%, которую можно пустить на обновление подвижного состава. Делать это должны и «Российские железные дороги» – арендно-амортизационных отчислений на это хватит (равно как и у ППК). Ведомство рассчитывает принять методику до 2018 г.

### ТАСС; 2017.11.09; РЖД ВОЗОБНОВЯТ ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ В ПЛАЦКАРТ И ОБЩИЕ ВАГОНЫ ПОСЛЕ ПОЛУЧЕНИЯ ДОКУМЕНТОВ ОТ ФАС

Федеральная пассажирская компания (ФПК, дочернее общество РЖД) планирует возобновить продажу билетов в плацкарт и общие вагоны после получения документов от Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России, сообщил ТАСС представитель РЖД.

«Билеты на поезда дальнего следования отправлением с 1 января 2018 года поступят в продажу сразу же после получения необходимых нормативных документов от регулятора. Возобновление продаж проездных документов в плацкартные и общие вагоны может произойти уже в ближайшее время, но не позднее 18 ноября 2017 года», – отметил собеседник агентства.

3 ноября ФПК временно приостановило продажу билетов в плацкарт и общие вагоны в связи с отсутствием решения регулятора о размере тарифа на перевозку пассажиров в этих вагонах. При этом продажи остальных категорий билетов, включая билеты на поезда «Сапсан» продолжают осуществляться в обычном режиме

Ранее замглавы ФАС Александр Редько сообщал, что по итогам совещания в правительстве было принято решение о продлении приказа ФАС России 2017 года, по которому тариф в плацкарте повышен не будет и останется на уровне 2017 года.

До этого ФАС выступала за снижение тарифов в регулируемом сегменте на 10% в 2018 году, тогда как РЖД предлагали индексацию на 3,9% (именно столько составил уровень индексации на 2017 год).

Ранее РЖД в связи с отсутствием решений регулятора по уровню тарифов на пассажирские перевозки в дальнем сообщении на следующий год с 3 ноября 2017 года временно приостановили продажу билетов в плацкартные и общие вагоны поездов дальнего следования отправлением с 1 января 2018 года (за исключением поездов категории «скоростной»). Компания сообщала, что продажи билетов в плацкарт и купе будут сразу же возобновлены после принятия соответствующих решений. ФАС в свою очередь заявила, что может завести дело о нарушении закона о защите конкуренции, если железнодорожные билеты в плацкартные и общие вагоны не поступят в продажу за 45 суток до отправления.

Тарифы для ФПК на перевозку пассажиров в плацкарте и общих вагонах устанавливает государство. Тарифы, как правило, индексируются ниже экономически обоснованного уровня, а недостающая часть компенсируется государством. Тарифы на СВ, купе и люкс ФПК устанавливает сама по согласованию с ФАС.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.09; ИНВЕСТПРОГРАММА РЖД НА 2017 Г. СКОРРЕКТИРОВАНА ДО 495 МЛРД РУБ

Инвестиционная программа ОАО «Российские железные дороги» на 2017 год сокращена до 495 млрд руб., сообщил журналистам первый вице-президент компании Вадим Михайлов.

О содержании изменений он говорить не стал. Ранее озвучивалась цифра capex на этот год в размере 510 млрд руб.

РЖД регулярно проводят корректировку capex в конце года в зависимости от хода реализации проектов и освоения средств.

Ранее сообщалось, что «Российские железные дороги» сверстали инвестиционную программу на 2018 г. в объеме 579,4 млрд руб. (это следует из пояснительной записки к проекту финансового плана компании на ближайшую трехлетку, с которой ознакомился «Интерфакс»).

### ТАСС; 2017.11.09; ПУТИН ОТМЕТИЛ ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЙ ЭФФЕКТ ПРОЕКТА НОВОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ИЗ КИТАЯ В ЕВРОПУ

Запуск новой железной дороги из Китая в Европу через территории России и Казахстана может положительно отразиться на промышленности и логистике стран. Об этом заявил президент РФ Владимир Путин по итогам пленарной сессии ХIV Форума межрегионального сотрудничества РФ и Казахстана.

«Я присоединяюсь к тому, что сказал Нурсултан Абишевич [Назарбаев] по поводу возможной реализации крупного проекта строительства железнодорожной магистрали из Китайской народной республики через Казахстан и Россию, затем дальше в Европу. Это могло бы быть очень хорошим стимулом в развитии целых отраслей производства», – сказал он.

Российский президент отметил и положительный эффект этого проекта с точки зрения логистики и развития транзита.

«Это дало бы хороший импульс в развитии целого ряда отраслей, поскольку проект мог бы быть очень масштабным», – заявил Путин.

Президент РФ также сказал о содержательности прошедшего в Челябинске форума. «Обсуждено состояние и перспективы двухстороннего межрегионального сотрудничества в самых разных областях. Говорили о том, что нужно делать в перспективе для того, чтобы улучшить наше взаимодействие в сфере торговли, инвестиций, промышленной кооперации, науки и образования», – подчеркнул он.

### ТАСС; 2017.11.09; ДОРОЖНУЮ КАРТУ ЗАПУСКА СКОРОСТНОГО ПОЕЗДА МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ – БАКУ ПОДГОТОВЯТ К КОНЦУ ГОДА

Рабочая группа при Министерстве РФ по делам Северного Кавказа в декабре подготовит дорожную карту запуска скоростного поезда Минеральные Воды – Баку, сообщил ТАСС председатель Общественного совета при министерстве – Советник генерального директора Автономной некоммерческой организации «Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов» Анвар Гаджиев.

«Мы этот вопрос зафиксировали… На следующем заседании Общественного совета при Минкавказе РФ я постараюсь детализировать дорожную карту», – сказал он, уточнив, что следующее заседание Общественного совета намечено в декабре.

По словам Гаджиева, основная задача проекта состоит в том, чтобы сократить время и повысить комфорт проезда туристов от Баку до Минеральных Вод и добиться роста турпотока на этом направлении. Он отметил, что на автомобиле путь сейчас занимает до 10 и более часов. «Если появится такой железнодорожный маршрут, то будет возможность доехать за 3,5 часа до Дербента, а за 4,5 часа – до Баку. А в перспективе просматривается и турпоток из Ирана. Посольство и представители этой страны высказывали заинтересованность, но не решены вопросы логистики», – рассказал он.

Гаджиев отметил, что идея предполагает аналогию с поездом «Аллегро», который курсирует по направлению Санкт– Петербург – Хельсинки, где таможенно-пограничный досмотр проводится внутри поезда. «Предстоит провести аудит технологических возможностей – например, по электроэнергии вдоль предполагаемого маршрута. Войти в рабочий диалог с федеральной погранслужбой, таможенной службой, чтобы обеспечить контроль в таком же режиме, как на поезде Санкт-Петербург – Хельсинки», – рассказал он.

По мнению Гаджиева, создание этого направления железнодорожного сообщения «крайне актуально, и Министерство РФ по делам Северного Кавказа могло бы стать инициатором данного проекта».

### ТАСС; 2017.11.09; ФГК ПЕРЕВОЗИТ ПРОДУКЦИЮ «РУССОЛИ», НО ЗАЯВКИ НА ВАГОНЫ ВДВОЕ ПРЕВЫШАЮТ ВОЗМОЖНОСТИ

АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК, дочернее общество РЖД) готово продолжать перевозки грузов компании «Руссоль» (крупнейший производитель соли в РФ), однако объем заявок на вагоны сейчас в 2-2,5 раза превышает технологические возможности компании, заявил ТАСС представитель ФГК.

По его словам, в период профицита парка подвижного состава «Руссоль» не обращалась в ФГК за вагонами, используя лишь парк сторонних операторов. «В мае 2017 года ФГК приостановила рост ставок на услуги по предоставлению вагонов, после чего объем заявок на подвижной состав компании постоянно увеличивался, поскольку вагоны других операторов обходятся грузоотправителям, в том числе и «Руссоли», существенно дороже», – отметили в ФГК. В результате, если в первом полугодии 2017 года на долю компании приходилось 2% всех перевозок «Руссоли», то в III квартале этот объем вырос до 19%.

«Фактически АО «ФГК» в очередной раз выступило спасателем, когда другие операторы отказались работать с «Руссолью и переключились на перевозку более высокорентабельных грузов. ФГК и дальше готова оказывать поддержку «Руссоли», однако на данный момент объем заявок на вагоны компании в 2-2,5 раза превышают технологически к возможности», – подчеркнули в компании.

«Руссоль» пользуется услугами нескольких собственников вагонов, среди которых крупнейшая – Федеральная грузовая компания.

Ранее коммерческий директор «Руссоли» Алексей Булычев заявил ТАСС, что компания сократила добычу соли на Илецком руднике в Оренбургской области в два раза из-за дефицита вагонов для отгрузки продукции. По прогнозам компании, в ближайшее время возможен рост цен из-за роста расходов при поставках – на техническую соль на 10-15%, а на пищевую – на 10%. Из-за отсутствия технической соли могут быть сорваны сроки подготовки к зиме котельных, возникнет недостаток соли для борьбы с гололедом у дорожных служб. По словам Булычева, на ноябрь компании подтвердили заявку на 2 тыс. вагонов при необходимости в 4,5 тыс., а ставки собственников за пользование вагонами выросли в 2,5 раза.

В Минсельхозе РФ ранее ТАСС сообщили, что ситуация на российском рынке соли стабильная, производители и объединения не сообщали о проблемах на рынке. При этом в министерстве отметили, что рынок соли является высоко конкурентным и характеризуется высокой степенью насыщенности отечественной и импортной продукцией.

О компаниях

АО «Федеральная грузовая компания» является одним из крупнейших грузовых железнодорожных операторов в России. Основным видом деятельности компании является предоставление собственного подвижного состава под перевозки, а также оказание транспортно-экспедиционных услуг. Объем перевозок в 2016 году составил 187 млн т (рост на 13% к 2015 году).

Компания «Руссоль» является крупнейшим производителем соли в РФ. Компания ведет добычу соли на Илецком месторождении в Оренбургской области, на озере Баскунчак в Астраханской области, на Усольском месторождении поваренной соли в Иркутской области. Разрабатываемый компанией соляной рудник в Соль-Илецке – это высокотехнологичное и модернизированное производство максимальной мощностью 1,2 млн т в год. Объем разведанных запасов соли на месторождении эксперты оценивают в 560 млн т.

### ТАСС; 2017.11.09; В ГУДЕРМЕСЕ В 2018 ГОДУ ОТКРОЕТСЯ НОВЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ

Новый железнодорожный вокзал с расчетной вместимостью до 200 пассажиров появится в Гудермесском районе Чечни в 2018 году. Об этом ТАСС сообщила начальник службы корпоративных коммуникаций Северо-Кавказской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» Елена Андреева.

«Пассажирское здание транспортно-пересадочного узла в Гудермесе предназначено для обслуживания пассажиров дальнего следования и пригородного сообщения по железной дороге и пассажиров автостанции. Здание спроектировано одно-двухэтажным, с антресолью и подземным этажом, общей площадью 4 508 кв. метров. Расчетная вместимость вокзала – 200 пассажиров. Планируемый срок сдачи объекта в эксплуатацию – первый квартал 2018 года», – сообщила Андреева.

В состав вокзального комплекса входят высокая перронная платформа длинной 600 метров и площадью 3 тыс. кв. метров, а также низкая островная платформа и подземный тоннель с выходом на платформу из здания вокзала.

«На данный момент на объекте завершены работы по монтажу каркаса витражей вокзала, остеклению фасада. Ведутся отделочные работы в помещениях первого и второго этажей вокзала, работы по обустройству инженерных сетей, благоустройству привокзальной площади. Ориентировочная стоимость строительства нового вокзального комплекса составляет 1,036 млрд рублей», – отметил собеседник агентства.

### ТАСС; 2017.11.09; ПОГРУЗКА ЗЕРНА НА СЕТИ РЖД В ОКТЯБРЕ ВЫРОСЛА НА 30,1% – ДО 2,5 МЛН ТОНН

Погрузка зерна на сети «Российских железных дорог» (РЖД) в октябре 2017 года увеличилась на 30,1% по сравнению с показателем аналогичного периода прошлого года и составила порядка 2,5 млн тонн. Как говорится в сообщении РЖД, погрузка зерна на экспорт превысила 1,5 млн тонн (+95,9% к октябрю 2016 года).

Всего за 10 месяцев 2017 года погружено порядка 17,2 млн тонн зерна, что на 14,4% превышает показатель января-октября прошлого года.

Лидерами по объемам погрузки зерна в октябре стали Ставропольский край (370,2 тыс. тонн, +45,2%), Краснодарский край (234,1 тыс. тонн, +32,8%), Саратовская (214 тыс. тонн, +83,2%) и Волгоградская (197 тыс. тонн, +156,3%) области.

Кроме того, наиболее позитивная динамика погрузки отмечена в таких урожайных регионах, как Воронежская (+49,5%, 130,2 тыс. тонн), Ростовская (+187,8%, 139,7 тыс. тонн), Тамбовская (+47,8%, 174,3 тыс. тонн) Курская (+24,5%, 142,2 тыс. тонн) областях.

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

РЖД предложили скидки

ОАО «РЖД» принимает необходимые меры по обеспечению вывоза всего объема предъявляемого к перевозке груза. Для привлечения дополнительных объемов грузов правление компании приняло решение об установлении понижающего коэффициента 0,897 (скидка 10,3%) к тарифам на экспортные перевозки зерна со станций, расположенных в границах Воронежской, Орловской, Тамбовской, Оренбургской, Саратовской, Новосибирской, Омской областей, через российские порты в собственном подвижном составе и контейнерах.

Под действие скидки подпадает пшеница, рожь, овес, ячмень, кукуруза, рис, гречиха, бобы, горох, фасоль и другие зерновые грузы. Коэффициент вступил в силу 1 октября 2017 года и будет действовать по 30 июня 2018 года включительно.

Аналогичную скидку РЖД могут предоставить еще для шести регионов центральной части России, говорил ТАСС директор РЖД по коммерческой деятельности Алексей Шило. По его словам, в совокупности с уже введенными скидками это позволит увеличить перевозки до 2,7 млн тонн. По его словам, проблемы с перевозкой зерна обусловлены в том числе задержками по выгрузке со стороны грузополучателей. Он отметил, что за последние два года оборот вагона сократился на 20%, вагоны стали ходить по сети быстрее, однако многие звенья в цепочке грузоперевозки не готовы к возросшим объемам перевозки зерна.

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

### RNS; 2017.11.09; ПАССАЖИРОПОТОК ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ФИНЛЯНДИЕЙ ЗА 10 МЕСЯЦЕВ ВЫРОС НА 23,7%

Пассажиропоток по железной дороге между Россией и Финляндией за 10 месяцев этого года вырос на 23,7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и достиг 468 тысяч человек, сообщили в пресс-службе РЖД.

«Рост пассажиропотока по железной дороге между двумя странами за 10 месяцев 2017 года составляет 23,7% к аналогичному периоду прошлого года. Всего перевезено более 468 тыс. пассажиров, в том числе поездами «Аллегро» (Санкт-Петербург – Хельсинки) – рекордные 411 тыс. пассажиров (+25%)», – говорится в сообщении.

По данным РЖД, объем перевезенных за этот период грузов превышает аналогичный показатель 2016 года на 8%.

### PORTNEWS; НАДЕЖДА МАЛЫШЕВА; 2017.11.09; ВИТАЛИЙ КЛЮЕВ: «СИСТЕМА ПОДГОТОВКИ МОРЯКОВ В РОССИИ СООТВЕТСТВУЕТ МЕЖДУНАРОДНЫМ ТРЕБОВАНИЯМ»

Система подготовки и дипломирования моряков в России приведена в соответствие с международными требованиями. Этому предшествовала большая работа **Минтранса** и других заинтересованных ведомств. В интервью ИАА «ПортНьюс» директор департамента государственной политики в области морского и речного транспорта **Минтранса** России Виталий Клюев рассказал о подготовке плавсостава и изменениях в системе отраслевого образования.

– Виталий Владимирович, расскажите, пожалуйста, о системе подготовки моряков в России и основных мероприятиях, проводимых **Минтрансом** в этой сфере? Что самое важное вы можете отметить сегодня?

– Самое важное – это осознание очень простой истины: наши отраслевые вузы должны работать не на процесс, а на результат. Кого мы готовим? Мы должны готовить моряка. Кто такой моряк, описано в Конвенции по подготовке и дипломированию моряков (ПДНВ, с манильскими поправками) и Кодексе с аналогичным названием, являющимся приложением к этой Конвенции. Там сформулированы требования к морякам по каждой из специальностей. Наша задача – выстроить систему подготовки моряков таким образом, чтобы на каждом этапе своей карьеры моряк соответствовал установленным международным нормам.

**Минтрансом** России в этом направлении ведется системная, планомерная работа, начиная с 2009 года, когда на горизонте появились манильские поправки. Нами проведены мероприятия нормативного и организационного характера, которые сформировали нынешнюю систему подготовки моряков в Российской Федерации, позитивно оцененную недавно генеральным секретарем Международной морской организации (ИМО, IMO) во время его визита в Россию.

Мы утвердили Положение о дипломировании моряков, которое устанавливает требования к их подготовке на всех этапах: прохождение базового обучения, получение диплома со сдачей квалификационных экзаменов или без таковой, прохождение плавательной и производственной практик, повышение квалификации при смене должностей с повышением от вахтенного помощника до капитана или от вахтенного механика до старшего механика.

Также, во исполнение вышеуказанной Конвенции, нами создана система признания образовательных организаций на право подготовки моряков. Таким признанием занимается **министерство транспорта**. Теперь каждая образовательная организация, желающая, чтобы ее выпускники получили дипломы у капитана морского порта, должна получить признание **Минтранса** России.

Далее, нами сформированы требования к тренажерной подготовке и механизм освидетельствования тренажерных центров на право ведения конвенционной подготовки. В соответствии с ними, тренажерный центр должен соответствовать требованиям Конвенции и получить признание **Росморречфлот**а.

Наконец, нами завершается работа по подготовке документа, который формализует требования к минимальному составу экипажей судов. Когда этот документ выйдет – а мы надеемся, что уже очень скоро, то полный комплект документального сопровождения подготовки моряков будет наличествовать в Российской Федерации.

Помимо этого, каждая образовательная организация, тренажерный центр, обязаны иметь эффективную систему управления качеством конвенционной подготовки моряков (это требование Конвенции). Эффективность такой системы подтверждается освидетельствованием.

В соответствии с требованиями Конвенции нами создана специализированная информационная система централизованного учета выдаваемых дипломов и квалификационных свидетельств на всех уровнях подготовки. И теперь вся информация о подготовке каждого моряка – о выдаче ему диплома, о проведении квалификационных испытаний, о стаже плавания, централизованно вводится в информационную систему.

Таким образом, в Российской Федерации мы получаем единую, целостную, структурированную нормативно подтвержденную систему (именно систему!) подготовки моряков, повышения их квалификации от поступления в образовательную организацию до завершения морской карьеры.

– Система создана. Охватывает ли она все сферы подготовки моряка и его работы? Что еще предстоит сделать в этой области?

– Есть незавершенный процесс, но находящийся уже в продвинутой стадии, связанный со здоровьем моряков. Дело в том, что подтверждение возможности работать на судне в той или иной должности регулируется двумя международными договорами, к которым присоединилась Российская Федерация: это Конвенция ПДНВ и Конвенция о труде в морском судоходстве.

Вместе с Минздравом мы сформировали Перечень болезней, препятствующих занятию должности на судне. Раньше такого Перечня не было, он появился только в 2017 году.

Есть еще два процесса, которые в связи с этим нужно завершить. Это утверждение Порядка прохождения медицинских осмотров моряка и формы соответствующего свидетельства, а также формирование Перечня медицинских организаций, допущенных к проведению этих мероприятий.

Проект первого документа уже готов, Минздрав его согласовал. Остался один неурегулированный вопрос: в Кодексе торгового мореплавания не очень четко сформулировано – кто же подлежит, и в какие периоды медицинскому осмотру. Проект соответствующих изменений в КТМ сейчас находится в Госдуме, и я надеюсь, что решение по нему до конца 2017 года Госдума примет.

– Какие меры предприняты в практической сфере?

– С декабря 2016 года **Минтранс** и **Росморречфлот** начали оптимизацию процесса димпломирования моряков капитанами морских портов. Мы начали с Санкт-Петербурга: здесь дипломный отдел переехал в новое здание, где создана удобная для моряка логистика посещения отдела, морякам там оказывается консультационная помощь. Нами поставлена задача сведения к минимуму времени нахождения моряка в отделе дипломирования (не более 15 мин.). Для сравнения: ранее моряку нужно было записаться за пару месяцев на сдачу документов, документы рассматривались до месяца, а весь процесс мог занимать 2-3 месяца. Сейчас сдача документов осуществляется за 15 мин., после чего в течение 10 дней моряку приходит sms о готовности диплома к выдаче и не более, чем за 15 мин. моряк его получает.

Это не относится к ситуации, когда нужно проходить квалификационные испытания, что, естественно, требует большего времени. Здесь имеется два этапа: компьютерное тестирование и собеседование. Причем испытания можно проходить сразу же после написания заявления – никаких виртуальных или фактических очередей, предварительных записей.

Подобным образом сегодня обустроены все дипломные отделы всех служб капитанов морских портов Российской Федерации. Сам лично в большинстве из них побывал.

Кроме того, если подтверждено, что моряк на судне занимался самообразованием, то ему не нужно сдавать квалификационные испытания и проходить переподготовку при продлении дипломов в той же должности.

Таким образом, мы рассчитываем к концу 2017 года завершить полный десятилетний цикл по созданию системы подготовки и дипломирования моряков и назначения на должности на судне.

– А как обстоят дела с дистанционным обучением?

– Совместно с Государственным университетом морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова в Санкт-Петербурге мы проводим эксперимент: по одной из программ при продлении диплома часть подготовки переведена на возможность дистанционного обучения.

Также мы договорились с Государственным морским университетом имени адмирала Ушакова о проработке методики дистанционного обучения.

Проблема возникает с тем, что необходимо убедиться в получении моряком необходимых знаний в ходе дистанционного обучения, поскольку мотивация есть не всегда и не у всех. В любом случае окончательное тестирование или «доводка» осуществляются при личном посещении. Конвенция требует от государства выдачи диплома убедиться, что моряк обладает необходимым объемом знаний, навыков и умений – и мы обязаны это сделать.

– Все, о чем вы рассказали, кто-то проверяет?

– Конвенция предусматривает периодические проверки (каждые пять лет) независимыми экспертами системы подготовки моряков для каждой страны, осуществляющей такую подготовку. В России проверка была проведена три года назад и ИМО признала, что система подготовки моряков в Российской Федерации соответствует требованиям Конвенции. Следующая проверка будет проводиться через два года.

В 2018 году мы начинаем стресс-тестирование нашей системы. В течение следующего года мы проведем самостоятельную проверку всех элементов системы подготовки: это и тренажерные центры, и дипломные отделы капитанов портов, и образовательные организации, и **Минтранс**, и **Росморречфлот**, и **Ространснадзор** – абсолютно все элементы системы подготовки попадут под эту проверку.

Данную проверку попрошу осуществить Российский морской регистр судоходства, надеюсь на его согласие. По ее результатам мы откорректируем свои действия и в 2019 году проведем независимую проверку.

– В прошедший период вы проводили достаточно большое количество проверок отраслевых вузов. Каковы их итоги?

– По итогам проверок мы иногда выдавали документы о признании образовательных организаций на сокращенные сроки: на год-два (обычная практика – на пять лет). Сегодня мы продолжаем эту практику. Основной недостаток, из-за которого это происходит: несоответствие методов подготовки требованиям Конвенции и национального законодательства. Например, когда на тренажер приходит обучаемый, то инструктор выдает ему задание, как вздумается. Но инструкторы везде разные, а Конвенция требует формализованного одинакового подхода. Конвенция требует, чтобы до начала занятий обучаемый был проинформирован, какие знания он будет получать в процессе предстоящего занятия, какими методами он эти знания будет получать и каким образом у него проверят получение этих знаний. Бывало же так, что и сами преподаватели, и организаторы образовательного процесса, зачастую, не знали, какие же конкретные знания они будут доносить на этом конкретном занятии и что ожидают от обучаемого. Тем более, об этом не знал сам обучаемый. Таким образом, отсутствовала системность подготовки, а Конвенция устроена таким образом, что система должна быть четкой.

Особенно много нареканий вызывала система управления качеством подготовки: зачастую это был просто набор бумаг, не имеющий отношения к жизни и к Конвенции. В то время как система качества должна описывать реальные процессы, проходящие в этом конкретном образовательном учреждении, и все участники образовательного процесса должны знать свои права и обязанности, функции внутри системы качества.

Мы обнаруживали должностные инструкции, где про Конвенцию ничего не было упомянуто, и которые представляли из себя формальный документ, не имеющий ничего общего с образовательным процессом.

Руководители образовательных организаций не представляли механизмов подготовки по Конвенции.

Несколько лет назад мы договорились с генеральным секретарем ИМО и с заместителем **министра транспорта** Российской Федерации издать именные экземпляры Конвенции ПДНВ. В торжественной обстановке мы вручили их руководителям основных образовательных организаций с просьбой изучить «от корки до корки». Когда руководитель образовательной организации лично понимает методы, способы обучения, которые не рекомендуются, а предписываются (!) Конвенцией, тогда и его персонал начнет их понимать и те, кто проводит обучение.

Надо признать, что все это дало определенные результаты. Сегодня во всех образовательных организациях, которые имеют от нас признание, образовательный процесс систематизирован в полном соответствии с Конвенцией.

Еще одна проблема, из-за которой мы давали короткие признания, – это организация практической подготовки. Зачастую, прохождение практики отдавалось на откуп самих обучаемых. Им вручались направления, и они должны были сами разыскивать судоходную компанию и практиковаться там самостоятельно. Мы эту порочную практику прекратили – и сегодня ответственность за прохождение практической подготовки обучаемого лежит на ректоре, на образовательной организации, которая обязана предоставить либо свои плавсредства, либо договоры с судоходными компаниями, обязывающие эти компании проводить практическую подготовку. Эти договоры мы проверяем не только на бумаге, а путем фактического взаимодействия с судоходными компаниями, которые подтверждают или не подтверждают действительное прохождение практики курсантами и студентами.

– Что получают от этого сами судоходные компании?

– Они получают будущего моряка. Те компании, которые хотят быть на рынке сегодня и завтра, заинтересованы в таких людях. Они уже на стадии студенческой скамьи могут получить себе работников и дальше их растить. Например, в Совкомфлоте все работники на судне – российские моряки. И компания их «тянет» с курсантской скамьи до пенсии. Это нормальная практика, многие судоходные компании к ней прибегают.

К тому же неквалифицированная рабочая сила на судне тоже нужна, и не платя денег, либо платя «копейки» практиканту, они ее получают. Мы при этом требуем, чтобы после первого, максимум второго курса, обучаемый получал квалификацию матроса, моториста низшей должности, и тогда с этой должностью курсант сможет пойти на работу в штат на реальном судне.

– Осталась ли должность капитанов-наставников?

– На сегодняшний день капитан-наставник из законодательства исчез, а для практикантов на судне его роль выполняет представитель командного состава, который закрепляется приказом по судну ответственным за прохождение практической подготовки. Это лицо должно иметь соответствующую квалификацию и потом подтвердить прохождение программы практики, подписывая специальную справку и неся за это ответственность.

– Остаются ли выпускники морских вузов в профессии и в России? Есть ли на этот счет статистика?

– На вопрос, остаются ли в профессии, ответ будет утвердительным. Мы обязываем образовательные организации вести анализ последующего трудоустройства, и при проверках образовательных организаций мы обращаем на это внимание. Для нас было довольно неожиданным фактом, что почти 90% и выше (по разным вузам) выпускников морских вузов, так или иначе, остаются в профессии.

Что касается вопроса, остаются ли в России, то нужно учитывать, что морские отечественные судоходные компании достаточно хорошо обеспечены кадрами. Зарплата на российских судах – особенно тех, которые ходят за рубеж, соизмерима с уровнем зарплат в зарубежных компаниях. Но не вижу особой трагедии и в том, если наш выпускник с нашим российским дипломом пошел на иностранное судно – мало того, что он там денег заработает и принесет в российскую экономику (все равно семья у него здесь), так он еще и квалификацию другую получит. Я не говорю, что это квалификация лучше, чем полученная в России, просто она другая в смысле морской культуры, общения, глобализации, грузопотоков. И тогда мы получаем более широкий спектр специалистов в практическом смысле для российской действительности. Судоходство – априори международная сфера и попытки закрыть для наших выпускников международный рынок к добру не приведут.

– А учатся ли в наших отраслевых вузах иностранцы?

– Иностранцы учатся, но не скажу, что их много – и тут есть над чем поработать. Мы сегодня традиционно ориентируемся на наших старых партнеров по СССР: Вьетнам, Монголия, Иран, Индия… Но мне кажется, что наши образовательные организации должны пойти в мир чуть шире и привлекать к обмену специалистами развитые страны. Здесь должен заметить, что когда генеральный секретарь ИМО встречался с курсантами, то я ожидал, что возникнут проблемы с языком, но проблем не возникло, а некоторым курсантам я даже позавидовал, насколько хорошо у них произношение на английском языке. И я, и генеральный секретарь ИМО были приятно удивлены этому.

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2017.11.09; АРКТИКА И ТРАНСПОРТ ТЕПЕРЬ ПОНЯТИЯ НЕРАЗРЫВНЫЕ

В верхней палате прошло заседание президиума Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации. Его тема – законодательное обеспечение построения и развития транспортно-логистической инфраструктуры Арктической зоны РФ.

Обновление транспортной системы – стратегический приоритет

Модернизация и развитие инфраструктуры транспортной системы является стратегическим приоритетом государственной политики России в этом регионе. Только при наличии развитой логистики можно осуществлять широкомасштабное освоение арктических ресурсов и обеспечивать социально-экономический рост макротерритории. Реформирование морского транспорта – одно из значимых направлений структурных преобразований.

Прежде всего, председатель совета, член Комитета Совфеда по обороне и безопасности Вячеслав Штыров сообщил о судьбе законопроекта о социально-экономическом развитии Арктической зоны. Он, в принципе, согласован с большинством министерств и ведомств и сейчас находится в правительстве.

Первоначально парламентарии сделали попытку создать всеобъемлющий документ, который бы охватывал все стороны жизни Арктики, но в текущей социально-экономической обстановке такой закон, сказал сенатор, видимо, принимать еще рановато. Поэтому по согласованию с кабмином и был разработан его новый вариант. В нем большое значение уделяется специальным механизмам реализации арктической политики, цель которых оживить инвестиционную деятельность в регионе.

Тема создания транспортно-логистической системы рассматривалась на заседаниях совета неоднократно и в разных ипостасях, теперь же пришла пора изучить ее комплексно. Глава совета предложил взглянуть на Северный морской путь не как на часть российской акватории, а как на целостный объект управления. Продолжил тему директор Департамента госполитики в области морского и речного транспорта **Минтранс**порта Виталий Клюев.

Арктика сегодня – один из наиболее упоминаемых и важных аспектов любой деятельности в сфере транспорта, и прежде всего, морского и внутреннего водного, заявил он. В 2012 году принят закон, в котором впервые в российской истории определено понятие Северного морского пути. Создана его администрация. Развитие этой транспортной артерии продолжается.

Функции администрации Северного морского пути будут расширены

**Минтранс** вместе с депутатами Госдумы ко второму чтению подготовили поправки в законопроект «О внесении изменения в статью 4 Кодекса торгового мореплавания РФ в части, касающейся каботажа».

Во-первых, изменяется понятие каботажа. Теперь им будут считаться все перевозки грузов, пассажиров, багажа и буксировки из любой юрисдикции РФ в любые места, используемые для погрузки и выгрузки (а не только перевозки из морского порта в морской порт, как сегодня). В том числе каботажем будет считаться перевозка с добывающей платформы на берег, наоборот или между платформами.

Во-вторых, предусматривается закрепление определенной грузовой базы за российским флагом. Предлагается, что добытые на территории РФ нефть, газ или уголь будут перевозиться судами под российским флагом в акватории Северного морского пути. Эта часть подготовлена во исполнение поручений президента. И, в-третьих, значительно расширяются функции администрации Северного морского пути. Сейчас, признал представитель **Минтранса**, она достаточно хилая.

Эксперты и члены Совета Федерации обратили внимание на следующие проблемы развития транспортной доступности в Арктике: слаборазвитая или местами полностью отсутствующая инфраструктура вдоль СМП, высокий уровень физического и морального износа железных дорог и авиационной составляющей, а также внутримуниципальных автодорог общего пользования.

В рекомендациях совета содержатся предложения правительству ускорить работу по созданию единой структуры управления Северным морским путем, увеличить финансирование расходов для реконструкции и строительства аэропортовых комплексов в Арктической зоне, разработать механизм поддержки совместной реализации «Федерация и субъект» концессионных соглашений и соглашений о ГЧП касательно выделения на долгосрочной основе ассигнований из федерального бюджета на реализацию крупных инфраструктурных проектов федерального значения.

Вячеслав Штыров призвал коллег проявлять больше настойчивости в решении проблем развития Арктики.

### ФАН; АЛЕКСЕЙ ГРОМОВ; 2017.11.09; РОССИЯ И США ДОГОВОРИЛИСЬ ОБ ОСОБЫХ ПРАВИЛАХ СУДОХОДСТВА В БЕРИНГОВОМ ПРОЛИВЕ

Российская и американская стороны договорились об установлении особых правил движения судов в Беринговом проливе. Об этом сообщил в четверг глава департамента государственной политики в области морского и речного транспорта **Минтранса** Российской Федерации Виталий Клюев.

Политик напомнил о том, что в проливе есть акватория, которая находится под совместной юрисдикцией Москвы и Вашингтона. Однако судоходство в ней не было формализовано.

«Длительное время мы вели переговоры с американцами и наконец-то вышли на приемлемое решение. На уровне техники нам удалось договориться, и мы подготовили совместную ноту в Международную морскую организацию и буквально в эти дни должны ее внести», – отметил Клюев.

Стороны также смогли установить пути движения и запрещенные зоны.

Ранее вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин рассказал о том, что Россию и Сирию свяжет прямая судоходная линия.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.11.10; У ПАССАЖИРОВ КОРОТКИХ РЕЙСОВ «АЭРОФЛОТА» ПОЯВИТСЯ ДОСТУП В ИНТЕРНЕТ

Авиакомпания оборудует системой WiFi 81 среднемагистральный самолет Airbus

В ноябре «Аэрофлот» начнет оборудовать самолеты семейства Airbus 320/321 стриминговой системой развлечений и доступом в интернет через WiFi – программа охватит 81 самолет, работы завершатся в декабре 2019 г., рассказал сотрудник авиакомпании. Это подтвердил человек, близкий к группе «Аэрофлот».

В парке «Аэрофлота» на конец июня было 199 лайнеров: 38 дальнемагистральных Boeing и Airbus, 131 среднемагистральный Boeing и Airbus (из них 105 – Airbus 320/321), 30 региональных российских SSJ100. Оборудование для WiFi не будет устанавливаться на тех Airbus 320/321, которые будут выводиться из парка и возвращаться лизингодателям, продолжает собеседник в «Аэрофлоте». Узкофюзеляжные Boeing 737 (26 в парке), по его словам, компания получает с завода-производителя со стриминговой системой развлечений Panasonic eXW, которая позволяет смотреть фильмы и слушать музыку из библиотеки «Аэрофлота» на личных гаджетах, WiFi на них устанавливаться не будет.

Недавно «Аэрофлот» объявил конкурс на закупку контента для пассажиров: за поставку до конца 2019 г. фильмов, детского контента (в том числе мультфильмов, игр и аудиокниг), образовательных программ, музыки, прессы компания готова заплатить максимум $57,4 млн.

На широкофюзеляжных самолетах «Аэрофлот» давно продает доступ в интернет: на Airbus 330 трафик стоит от $5 за 10 Мбайт до $50 за 150 Мбайт, на Boeing 777 – от $5 за 10 Мбайт до $40 за 100 Мбайт (информация с сайта авиакомпании). Стоимость WiFi для Airbus 320/321 еще не рассчитана, отмечает сотрудник «Аэрофлота». Представитель «Аэрофлота» говорит только, что компания работает в премиальном сегменте и расширяет возможности развлекательных систем, исходя из запросов пассажиров. Тему WiFi на узкофюзеляжном флоте он не комментирует.

Собеседники «Ведомостей» не сообщают, во сколько обойдется оборудование одного самолета WiFi. «Несколько лет назад это стоило примерно 100 000 евро на один борт, правда, с тех пор стоимость благодаря развитию технологий могла несколько снизиться», – говорит бывший сотрудник крупной авиакомпании. «Мы оценивали, есть ли смысл оборудовать системой WiFi наш флот, в итоге отказались, так как на коротких рейсах – до четырех часов – эта услуга не была бы достаточно востребована», – добавляет собеседник.

 «Пассажиры обращают внимание на наличие развлечений в полете. На российском рынке при выборе полета людей больше волнует информация о расстоянии между креслами и наличии питания, нежели WiFi», – говорит представитель сервиса путешествий «Туту.ру», опираясь на данные опроса более 20 000 пассажиров.

 «Внедрение таких услуг – это глобальный тренд. Для «Аэрофлота» оно может быть оправданно, так как он собирает значительную часть деловой аудитории», – рассказывает исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев. Доступа в интернет на дальнемагистральных лайнерах (они есть у «дочки» «Аэрофлота» «России» и чартерных перевозчиков) в России никто больше не предлагает, на среднемагистральных судах у конкурентов нет систем развлечений, добавляет он.

Гендиректор Malaysia Airlines Кристоф Мюллер

«Большинство европейских авиакомпаний уже предлагают интернет на дальнемагистральных рейсах, ожидается, что в том же направлении будет развиваться ситуация с ближними рейсами. Системы развлечений на среднемагистральных лайнерах пока встречаются редко, но этот тренд нарастет», – говорит партнер Bain & Company Андрей Панов.

В четверг British Airways сообщила, что в течение пяти лет запустит быстрый WiFi во всех классах на средних и дальних рейсах. «Будущее интернет-связи на борту, по-видимому, за моделью «фримиум» (условно бесплатно), когда интернет для пассажира будет бесплатным и будет субсидирован сторонним провайдером и/или авиакомпанией за счет продвижения товаров и услуг», – заключает Панов.

### КОММЕРСАНТ.RU; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.11.09; ГЛАВЕ ГК ПО ОРВД НЕДОДАЛИ ДВА ГОДА

Срок полномочий гендиректора Игоря Моисеенко сокращен до трех лет

Как стало известно “Ъ”, гендиректор ФГУП «Госкорпорация по организации воздушного движения» (ФГУП ГК по ОрВД) Игорь Моисеенко продолжит работу в этой должности еще в течение трех лет. Изначально **Минтранс** предлагал заключить новый трудовой договор, как и предыдущий, на пять лет. А в **Росавиаци**и настаивали на продлении на один год. В результате был принят компромиссный вариант, представленный правительством. Источники “Ъ”, близкие к ситуации говорят, что сокращение срока полномочий господина Моисеенко связаны с невыполнением инвестпрограммы в полном объеме: из собственных 24 млрд руб. в 2016 году было потрачено 10 млрд руб., или 42% общего объема.

Как выяснил “Ъ”, гендиректор ФГУП ГК по ОрВД Игорь Моисеенко подписал новый трудовой контракт. Эту информацию “Ъ” подтвердил представитель ФГУПа. По данным “Ъ”, изначально срок его полномочий планировалось продлить еще на пять лет. Такой позиции придерживалось руководство **Минтранса**. Но в курирующей ФГУП **Росавиаци**и настаивали на сроке не более одного года. В итоге на уровне правительства был найден «компромиссный вариант» – три года. Во ФГУПе “Ъ” уточнили, что конкретный срок полномочий – не более пяти лет – определяет правительство «исходя из долгосрочной перспективы развития госкомпании, возможности ее реорганизации, преобразования».

Господин Моисеенко возглавил ФГУП в 2012 году. До этого он занимал руководящие должности в аэропорту Сочи и московском Внуково. Долгое время был советником гендиректора «Ростеха» Сергея Чемезова. Господин Моисеенко активно поддерживал создание четвертого аэропорта Жуковский на территории аэродрома Раменское. Его развитием занимается «Рампорт Аэро» – совместное предприятие ТВК «Россия» (входит в «Ростех») и литовского авиационного холдинга ASG.

Источники “Ъ”, знакомые с ситуацией, говорят, что причиной сокращения срока полномочий стало невыполнение ФГУПом инвестиционной программы в полном объеме, что стало «одним из самых удручающих результатов» за последние годы.

В отчете за 2016 год говорится, что общий плановый объем финансирования составил 23,9 млрд руб. собственных средств. ФГУП является одним из самых прибыльных в авиаотрасли. Выручка в 2016 году составила 93,7 млрд руб., а чистая прибыль – 16,3 млрд руб. Основную часть дохода в 2016 году ФГУПу принесли иностранные пользователи, оплачивающие аэронавигационные услуги в валюте,– 72 млрд руб., что на 11,2% больше, чем в 2015 году. Доход от российских пользователей воздушного пространства сократился на 7,3%, до 11 млрд руб.

Но кассовое исполнение инвестпрограммы на конец года составило только около 10 млрд руб., или 42% общей суммы. Среди причин срыва основной части инвестпрограммы (21,6%) в отчете указывается «отсутствие механизма оперативного решения спорных вопросов».

В результате затягивается «согласование технических заданий, состава оборудования, стоимости и объемов работ на объекте». Представитель ФГУПа отметил, что все средства, получаемые им за аэронавигационное обслуживание, могут быть потрачены только на модернизацию и замену оборудования, а также на персонал и инфраструктуру.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.09; «ПОБЕДА» ПЛАНИРУЕТ РАЗРАБОТАТЬ НОВУЮ СТРАТЕГИЮ РАЗВИТИЯ

Низкобюджетная авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)) ищет разработчика стратегии развития на период 2019-2023 гг., говорится в материалах системы «СПАРК-Маркетинг».

Победитель конкурса должен определить «основные тенденции в отрасли низкобюджетных авиаперевозок», провести маркетинговый анализ российского рынка и основных конкурентов «Победы», определить «основные целевые группы клиентов компании в РФ и за рубежом», разработать стратегии развития маршрутной сети, авиапарка, операционно-финансовых ориентиров.

Среди требований к исполнителю – «успешный опыт оказания релевантных консультационных услуг за последние 3 года для зарубежных авиакомпаний, обладающих сертификатом эксплуатанта».

Максимальная стоимость договора в материалах не указана. Заявки на участие в конкурсе принимаются до 15 ноября, подвести итоги планируется на следующий день.

Действующая стратегия развития «Победы» была разработана для ее предшественника – авиакомпании «Добролет», которая из-за санкций ЕС остановила деятельность в 2014 году. Стратегия «Добролета», в частности, предполагала увеличение флота к 2018 г. до 40 самолетов. Но у «Победы» в настоящее время только 13 судов, к 2020 г., согласно текущим планам компании, их будет 30.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.09; ЦЕНЫ НА АВИАБИЛЕТЫ ИЗ РОССИИ ЗА ДЕСЯТЬ МЕСЯЦЕВ 2017 ГОДА СНИЗИЛИСЬ НА 11%

Снижение цен на авиабилеты в России продолжилось в четвертом квартале, за десять месяцев 2017 года расходы туристов из России снизились на 11% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сообщил в четверг порталу «Интерфакс-Туризм» PR-директор поисковика авиабилетов Aviasales Янис Дзенис.

«Эксперты Aviasales проанализировали среднюю стоимость перелетов за десять месяцев 2017 года и пришли к выводу, что по сравнению с аналогичным периодом прошлого года расходы путешественников снизились на 11% при растущем спросе», – сказал Я.Дзенис.

По данным туристического сервиса, заметнее всего экономия на рейсах в Китай (29%), страны Европейского союза (7-15%) и страны СНГ (до 13%). Единственным подорожавшим направлением в топе продаж оказались США, где средние расходы авиапассажиров увеличились с 42 до 48 тыс. рублей.

При этом количество билетов, проданных через партнеров Aviasales, увеличилось по всем направлениям, кроме Крыма. Максимальную динамику эксперты зафиксировали на рейсах из России в Турцию (+78% с момента потепления дипломатических отношений).

Аналитики полагают, что концепция безбагажных и несдаваемых билетов, которая де-юре действует с сентября этого года, играет немаловажную роль в снижении среднего чека. Ранее Aviasales представил багажный фильтр, позволяющий выбрать в поиске «легкие» тарифы только с ручной кладью. В этом случае путешественники могут сэкономить до 15%.

Еще один фактор, влияющий на цену – развитие лоукост-сегмента, в частности, расширение географии полетов бюджетного перевозчика «Победа». Авиакомпания лидирует на рейсах во Владикавказ, Ростов, Анапу, Геленджик, Красноярск, Челябинск, Нальчик, Назрань, Сургут, а также в Барселону (Жирону) и Милан (Бергамо). В Aviasales отметили, что, летая лоукостером, в среднем можно сэкономить до 20% по сравнению с конкурентами.

### RG.RU; ВАЛЕНТИНА ЗОТИКОВА; 2017.10.09; АЭРОПОРТ ОРЕНБУРГА ЗА ПОЛГОДА ОБСЛУЖИЛ 500 ТЫСЯЧ ПАССАЖИРОВ

Более полумиллиона пассажиров воспользовались услугами аэропорта Оренбурга в период летней навигации 2017 года – с 26 марта по 29 октября.

Как сообщили в пресс-службе аэропорта, за этот период здесь было обслужено 502 983 пассажира. Из них более 400 тысяч человек совершали путешествовали по России, а почти 80 тысяч совершали перелеты за рубеж. При этом у них была возможность воспользоваться услугами 12 авиакомпаний.

За минувшие полгода впервые за историю работы аэропорта в Оренбурге количество рейсов в Москву выросло до семи в день. Кроме того, были возобновлены ежедневные чартерные рейсы в Турцию.

По традиции, в период отпусков были особо востребованы южные направления России – Анапа, Сочи, Симферополь. Рейсы в отечественные города-курорты выполнялись ежедневно.

Популярным оставалось и направление в Санкт-Петербург.

В общей сложности, с марта по октябрь 2017 года из аэропорта «Оренбург» зарегистрировано 5973 вылета, авиарейсами перевезено 1070 тонн груза и почты.

### RG.RU; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2017.11.09; ТАИНСТВЕННО ИСЧЕЗНУВШИЙ В КОМИ ВЕРТОЛЕТ НАШЕЛСЯ В КРАСНОЯРСКЕ

Авиакомпания «Скол» опровергла крушение своего вертолета в Ухтинском районе Коми. Но спасательные отряды уже отправились прочесывать квадрат в поисках пострадавших.

Как сообщили «РГ» в авиакомпании «Скол», вертолет Ми-8 с бортовым номером 22440 находится сейчас в Красноярске и сегодня он никуда не вылетал. Все остальные борты компании тоже на месте.

В Краснодаре с самолета сняли летевшего бизнес-классом дебошира

В экстренные службы Коми поступило сообщение, что вертолет с номером 22440, на борту которого десять человек, терпит крушение в Ухтинском районе Коми. В региональном управлении МЧС начали проверять информацию. Но до сих пор в ведомстве нет официальных данных, что же произошло с бортом.

Информированные источники сообщили «РГ», что в район были направлены специалисты из Ухтинского аварийно-спасательного отряда. Территория поисков получилась большая. Ситуация осложняется снегопадом, отстуствием дорог, плохой связью.

Звонившие в спасательные службы сообщили, что якобы посадка произошла в районе села Кедвавом в Ухтинском районе Коми.

В сельсовете Кедвавома «РГ» рассказали, что в последние пару часов в село неоднократно звонили из регионального управления МЧС, центра медицины катастроф, спасательных отрядов. В сельсовете одно могли подтвердить точно: на территории населенного пункта никакое воздушное судно не садилось, рядом с селом тоже. Но исключить того, что посадка могла быть произведена в нескольких километрах от села, естественно, никто не смог.

В управлении по ГО и ЧС администрации Ухтинского района «РГ» сообщили, что Кедвавом находится в 95 километрах от Ухты, дороги села туда нет, поэтому получить оперативную информацию случилось ли что-то в окрестностях просто невозможно. В управлении исходят из того, что аварийная посадка была, а, значит, пытаются выяснить подробности, очертить хоть какие-то разумные границы, где имеет смысл начинать поисковую операцию.

В самом Кедвавоме корреспонденту «РГ» предложили обратиться за информацией в соседний Сосногорский район. Но, как сообщили «РГ» в тамошней администрации, никаких поисковых мероприятий на территории района не проводится. В отряде «Спас-Коми» корреспонденту «РГ» сообщили, что заявка на проведение спасательной операции в связи с возможной авиакатастрофой не поступала.

Учитывая, что авиакомпания заявляет, что никаких вертолетов у нее не пропадало, источники в экстренных службах сходятся во мнении, что сообщение о крушении вертолета было чьей-то глупой шуткой. Если это так, то оценивать чувство юмора звонивших будут следователи. Северо-Западное следственное управление на транспорте СК России начало проверку всей этой странной истории.

### ТАСС; 2017.11.09; АЭРОПОРТ ПУЛКОВО В ПЕТЕРБУРГЕ ПОБИЛ ИСТОРИЧЕСКИЙ РЕКОРД ПО ПАССАЖИРОПОТОКУ

Аэропорт Пулково в Санкт-Петербурге побил исторический рекорд по пассажиропотоку, превысив с начала года 14,28 млн пассажиров. Об этом в четверг сообщила пресс-служба управляющей компании аэропорта «Воздушные ворота Северной столицы».

«Аэропорт Пулково в период с 1 января по 8 ноября 2017 года принял и отправил 14 283 585 млн пассажиров. Ранее максимальный пассажиропоток аэропорта за календарный год составлял 14 264 732 млн человек этого показателя воздушная гавань Санкт-Петербурга достигла по итогам 2014 года. Таким образом, в текущем году Пулково уже превзошел прошлый исторический рекорд по годовому объему авиаперевозок», – сказано в сообщении.

Таких результатов удалось достичь благодаря восстановлению положительной динамики пассажиропотока, работе по расширению маршрутной сети и привлечению новых авиакомпаний.

С начала 2017 года из Петербурга начались полеты по таким новым направлениям как Венеция, Воркута, Кавала, Катания, Льеж, Таллин, Ухань, Будапешт, Наманган, Тенерифе. Регулярные рейсы в Пулково начали выполнять шесть новых перевозчиков: «Азимут», Nordica, Cyprus Airways, Tunis Air, Wizz Air, Buta Airways. До конца года также планируется открытие перелетов Lucky Air в Чэнду (Китай) и Qatar Airways в Доху (Катар).

Реклама 17

Пулково является главным транспортным хабом Петербурга и четвертым крупнейшим аэропортом в России. Пропускная способность нового объединенного пассажирского терминала после завершения реконструкции Пулково-1 составляет около 18 миллионов пассажиров в год. По итогам 2016 года пассажиропоток Пулково составил 13,3 млн человек. Ожидается, что пассажиропоток аэропорта Пулково по итогам 2017 года превысит отметку в 16 млн человек.

### ТАСС; 2017.11.09; КАЛИНИНГРАДСКИЙ АЭРОПОРТ ЗАКУПИЛ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ЭВАКУАЦИИ АВАРИЙНЫХ САМОЛЕТОВ

Аэропорт Храброво закупил новое аварийно-спасательное оборудование для эвакуации самолетов со взлетно-посадочной полосы (ВПП) на случай ЧП. Об этом сообщила в четверг пресс-служба авиаузла.

«Аэропорт «Храброво» закупил новое аварийно-спасательное оборудование для эвакуации воздушных судов – аварийный настил и подфюзеляжный ложемент», – говорится в сообщении. Отмечается, что приобретение сделано за счет средств предприятия.

Подфюзеляжный ложемент грузоподъемностью 15 тонн предназначен для буксировки аварийного воздушного судна с поврежденной носовой стойкой шасси. Аварийный настил предназначен для тех же целей в условиях, когда шасси самолета находятся на мягком грунте.

Наряду с приобретенной техникой аэропорт имеет аварийный пневмотканевый подъемник, что позволяет авиаузлу самостоятельно выполнять полный комплекс работ по эвакуации воздушного судна, в том числе выкатившегося за пределы ВПП. На оснащение аварийно-спасательным оборудованием из средств предприятия было направлено свыше 15,5 млн рублей, уточнили в пресс-слу