**14 НОЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ABNEWS.RU; 2017.11.13; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРЕДЛОЖИЛО ГОСДУМЕ ИЗБАВИТЬ ЭЛЕКТРОМОБИЛИ ОТ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА

Правительство внесло в Госдуму поправки к Налоговому кодексу, по которым владельцев электромобилей освободят от транспортного налога. Поправку представлял в понедельник в бюджетном комитете нижней палаты парламента замминистра финансов Илья Трунин.

Согласно поправке, новая мера начнет действовать с 2018 года. И ее действие предложено продлить на пять лет.

В августе **министр транспорта** Максим **Соколов** утверждал, что переход России на электромобили может произойти уже в ближайшее десятилетие. Он потребует изменения инфраструктуры и стимулирования спроса на такие машины. Также СМИ сообщали, что разработать меры поддержки частного электротранспорта правительству поручил Дмитрий Медведев.

Отметим, транспортный налог относится к региональным налогам. В Петербурге владельцы электромобилей уже избавлены от его уплаты. Такое решение в июле прошлого года принялоЗаконодательное собрание Петербурга. По оценке автора инициативы, на этой налоговой льготе городской бюджет потеряет всего порядка 0,5 млн рублей.

### ТАСС; 2017.11.13; РОСАВТОДОР: ВСЕ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ТРАССЫ ПРИВЕДУТ В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ К КОНЦУ 2018 ГОДА

Все федеральные дороги России будут приведены в нормативное состояние к концу 2018 года.

Об этом заявил глава **Федерального дорожного агентства** РФ **Роман Старовойт** в интервью телеканалу НТВ, запись которого вышла в эфир в понедельник.

**«**За последние годы на федеральные автомобильные дороги беспрецедентно много средств расходует бюджет. Это позволит нам выполнить поручение президента нашей страны. К концу следующего года все федеральные трассы будут приведены в нормативное состояние**»**, **–** сказал он.

По словам **Старовойт**а, количество отремонтированных федеральных дорог может достичь 81% к концу этого года. **«**В год мы ремонтируем примерно 9 тыс. километров федеральных автомобильных дорог. В новой истории никогда такого показателя по федеральным автомобильным дорогам не было**»**, **–** добавил руководитель ведомства.

Ранее замглавы **Росавтодор**а Игорь Астахов сообщил, что к концу 2018 года порядка 85% федеральных дорог в России будут соответствовать нормативным требованиям.

### ЕВРАЗИЯ. ЭКСПЕРТ; АЛЕКСАНДР ШУСТОВ; 2017.11.13; КАЗАХСТАН ЗАИНТЕРЕСОВАЛСЯ РОССИЙСКИМИ МОРСКИМИ ПОРТАМИ

Казахстан хочет экспортировать свой уголь через морские порты РФ на рынок Азиатско-Тихоокеанского региона. Российские компании опасаются, что и так перегруженные российские железные дороги и портовая инфраструктура в случае прихода казахстанских грузов станут для них недоступными. Пока Казахстан имеет возможность реализовать только малую долю своегоэкспортного потенциала.

Вопрос о доступе к инфраструктуре морских портов России становится все более актуальным для ЕАЭС, и при его проработке важно не допустить дискриминации интересов ни одной из заинтересованных сторон.

Казахский уголь

Казахстан, как сообщает **«**Коммерсант**»**, разработал проект межправительственного соглашения с Россией, которое предоставляет ему право экспортировать свой уголь через морские порты РФ. В соответствии с ним, со следующего года республика планирует вывозить через российские порты 14 млн т угля в год, получив до 10% всех перевалочных мощностей РФ и до 50% ресурсов отдельных портов. Соглашение рассчитано на 25 лет. Причем в дальнейшем объем перевозимого угля может быть увеличен.

Казахстанские компании интересует прежде всего Дальний Восток, порты которого дают доступ к огромному по объему рынку угля Азиатско-Тихоокеанского региона. По оценке Национальной палаты предпринимателей **«**Атамекен**»**, потребности Японии в угле составляют 130 млн т, Южной Кореи – 115 млн т, Тайваня – 62 млн т, Малайзии – 26 млн т, Филиппин – 21 млн т.

Китай, куда уголь можно экспортировать напрямую по казахстанским железным дорогам, в нем не заинтересован. Дело в том, что КНР обладает собственным угольным производством, но сокращает добычу угля из-за крайне тяжелой в отдельных регионах экологической ситуации.

Выход к морю запертому внутри Евразии Казахстану может предоставить только РФ. В настоящий момент Казахстан готов обеспечить грузопоток к дальневосточным портам для которого еще даже не созданы пропускные мощности российских железных дорог. Кроме того, сказывается загруженность портовой инфраструктуры России и конкуренция со стороны российских угольных компаний, которые нередко являются собственниками портов. В итоге за прошлый год, по данным Ассоциации горно-металлургических предприятий Казахстана, предприятия республики смогли экспортировать через Дальний Восток всего 75 тыс. т угля, тогда как экспортный потенциал оценивается в 3,2 млн т.

Развитие инфраструктуры

Договор о ЕАЭС содержит положение о равном доступе стран-участниц к железнодорожной инфраструктуре. Кроме того, для государств ЕАЭС должен действовать внутренний тариф, который может быть в 2-3 раза ниже транзитного. Однако пункта о равном доступе к портам в договоре нет, и с юридической точки зрения Россия право ЕАЭС не нарушает. Именно поэтому казахстанская сторона инициировала заключение специального межправительственного соглашения, которое регламентировало бы правила недискриминационного доступа к морским портам.

Другая проблема связана с перегруженностью Транссиба и БАМа. В мае 2015 г. начальник дирекции развития железных дорог Восточного полигона ОАО **«**РЖД**»** Вячеслав Рыбкин заявил, что эти магистрали уже работают на пределе возможностей.

За предыдущие 7 лет перевозки в морские порты Дальнего Востока выросли в 2 раза и уже превысили показатели советского периода. Сегодня уже инфраструктурные ограничения сдерживают развитие многих проектов на Дальнем Востоке.

При этом российские компании планируют увеличение добычи на Ургальском, Нерюнгринском, Денисовском и Чульмаканском угольных месторождениях. Есть проекты разработки Таежного и Тарыннахского железорудных, а также Удоканского меднорудного месторождения.

Тем не менее казахстанские СМИ подчеркивают тот факт, что, несмотря на загруженность портовой инфраструктуры, Россия заявляет о готовности экспортировать через Восточный порт монгольский уголь. 5 сентября такое заявление действительно сделал главный инженер порта Евгений Арехта.

Однако он уточнил, что большие объемы монгольского угля Восточный порт сможет принимать после завершения строительства третьей очереди, в результате чего перевалочные мощности возрастут с 20 до 39 млн т в год. Готовность третьей очереди сегодня составляет 70%, а ее ввод в строй запланирован на вторую половину следующего года.

**«**Союзная**»** конкуренция

Проект соглашения о доступе казахстанских угольщиков к портам РФ вызывает недовольство российских компаний, которые опасаются, что не смогут экспортировать свою продукцию. Согласно утвержденным в октябре Правилам недискриминационного доступа к портовым услугам, страны ЕАЭС и так обладают значительными льготами.

В соответствии с ними, первыми квоту на доступ к портам получают инвесторы, вложившие в них свои средства, затем – члены ЕАЭС, заключившие с РФ межправительственные соглашения, и лишь после этого – все прочие клиенты, включая тех, чья доля в перевалке превышает 30%, а также имеющих долгосрочные контракты.

Казахстан же без доступа к российским морским портам не может развивать ориентированную на экспорт угольную промышленность, так как ее продукцию просто невозможно вывезти.

Правда, российские эксперты считают квоту поставок в 14 млн т завышенной, поскольку таких возможностей у республики пока нет. В прошлом году, например, Казахстан экспортировал через Россию 2,98 млн т угля, из которых 2,87 млн т прошло через Балтику. Кроме того, поставки с Шубаркольского месторождения, которое должно стать главной базой для экспорта, могут стать невыгодными в случае падения мировых цен даже с учетом транспортных льгот.

Однако главная проблема доступа союзных государств к транспортной инфраструктуре РФ на деле заключается в ее недостаточной развитости. Это опровергает тезис о том, что развитие нового Шелкового пути может привезти к недозагрузке Транссиба и БАМа.

К 2020 г. пропускная способность БАМа и Транссиба на отдельных участках возрастет в 1,5-2,5 раза, что снимет часть существующих проблем. Растут и мощности российских морских портов. Дальнейшее наращивание возможностей РЖД и портовых терминалов должно снять инфраструктурные ограничения для роста экономики, что одновременно решит и большинство проблем с доступом к морским портам всех государств ЕАЭС.

### DORINFO; 2017.11.13; ЗИМНИК НА ТРАССЕ А-331 ВИЛЮЙ В ЯКУТИИ ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ 15 ДЕКАБРЯ

На трассе А-331 **«**Вилюй**»** в Республики Саха (Якутия) продолжается строительство автозимника на участке между селом Таас-Юрях (Якутия) и посёлком Верхнемарково (Иркутская область).

Как сообщает в понедельник, 13 ноября, **Росавтодор**, ввести в эксплуатацию зимнюю дорогу планируется 15 декабря. Отмечается, что из-за погодных условий сроки могут быть скорректированы.

Добавим, с 1 декабря на трассе А-331 **«**Вилюй**»** в Республике Саха планируется открыть автомобильное движение по пяти ледовым переправам: на четырех участках через реку Вилюй, а также через реку Марха на 752-м км в селе Жархан. На ледовые переправы будет запрещен выезд грузовых автомобилей массой выше четырех тонн.

### ТАСС; 2017.11.13; ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В АДРЕС ПОРТОВ В ОКТЯБРЕ ВЫРОСЛА НА 9%, ДО 25 МЛН Т

В январе-октябре 2017 года погрузка в адрес российских портов составила 241,2 млн тонн, что на 6,2% больше, чем за аналогичный период прошлого года

Погрузка на сети ОАО **«**Российские железные дороги**»** (РЖД) в адрес портов в октябре превысила 25 млн тонн, что на 8,9% больше, чем в октябре 2016 года, говорится в сообщении компании.

Погрузка экспортных грузов в порты Северо-Запада составила в октябре около 11 млн тонн (+11,7% к уровню октября 2016 года). В адрес портов юга отправлено порядка 6,3 млн тонн (+9,4%). Погрузка в адрес портов Дальнего Востока составила 8,1 млн тонн (+5,2%).

В январе-октябре 2017 года погрузка в адрес российских портов составила 241,2 млн тонн, что на 6,2% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

В частности, увеличена погрузка угля на 10,4%, удобрений **–** на 10,3%, зерновых грузов **–** на 56,3%, бумаги **–** на 7,5%, кокса **–** на 63,8%.

В структуре экспортного грузопотока 48% составляет уголь, 27% **–** нефть, 8% **–** черные металлы, 7% **–** удобрения, 3% **–** зерновые грузы.

### РИА НОВОСТИ; 2017.11.13; РОССИЯ ПРЕДЛОЖИЛА ИНДИИ ТЕХНОЛОГИИ СИСТЕМ «ПЛАТОН» И ЭРА-ГЛОНАСС

Россия предлагает Индии приобрести технологии для ввода системы отслеживания грузового транспорта **«**Платон**»**, а также автоматизированной информационной системы ЭРА-ГЛОНАСС, заявил первый заместитель **министра транспорта** Евгений **Дитрих**.

**«**Мы с самого начала говорили о том, что эта система (**«**Платон**»**) не должна быть только внутрироссийской, мы хотели бы экспортировать эту технологию, она на сегодняшний момент достаточно нова**»**, **–** заявил он российским журналистам в Дели, где прошла министерская конференция по транспорту под эгидой Международной дорожной федерации.

По словам **Дитрих**а, система **«**Платон**»** является **«**одной из самых современных в мире**»**. **«**Мы посчитали, что стандарт, который эта система, по сути, задала, может использоваться нашими соседями и партнерами, а с учетом того, что наши взаимные отношения с индийскими друзьями находятся на достаточно хорошем уровне и мы хотели бы развивать эти отношения, мы считаем правильным предложить наилучшие технологии, которые у нас есть, для использования на территории этой страны**»**, **–** продолжил представитель ведомства.

Он добавил, что ввод в Индии этой системы особенно актуален в связи с развитием транспортных коридоров, в том числе **«**Север-Юг**»**. По его словам, участники конференции, в том числе представители индийской стороны, **«**с интересом**»** отнеслись к системе **«**Платон**»**. **«**Полагаю, у этого вопроса есть будущее**»**, **–** отметил **Дитрих**.

Кроме того, Москва также готова сотрудничать с Индией касательно системы ЭРА-ГЛОНАСС. **«**Мы готовы делиться этой технологией и активно ее продвигаем на международном рынке. Уверен, что она может быть востребована и здесь**»**, **–** заявил он.

Система **«**Платон**»** была введена в России 15 ноября 2015 года. Собранные средства идут в федеральный дорожный фонд в виде компенсации за разрушение трасс грузовиками массой более 12 тонн.

### ТАСС; 2017.11.13; РОТЕНБЕРГ: СИСТЕМА «ПЛАТОН» ВЫЗВАЛА ИНТЕРЕС У НЕКОТОРЫХ СТРАН

Первый замглавы **Минтранса** РФ Евгений **Дитрих** ранее отметил, что Индия может рассмотреть возможность использования **«**Платона**»**

Система **«**Платон**»** имеет высокий экспортный потенциал и вызвала заинтересованность ряда государств, в том числе Индии, сказал журналистам в Нью-Дели совладелец ООО **«**РТ-Инвест Транспортные Системы**»** Игорь Ротенберг.

**«**Разработки компании **«**РТ-Инвест Транспортные Системы**»** изначально создавались с высоким экспортным потенциалом. В проектах уже выразил заинтересованность целый ряд стран, в том числе и Индия**»**, **–** сказал Ротенберг.

**«**Наш опыт подтверждается реализацией масштабного по охвату территории проекта **–** системы **«**Платон**»**. Она доказала свою эффективность для государства и, как IT-платформа, может стать основой для несырьевого экспорта российских технологий**»**, **–** добавил предприниматель.

Компания **«**РТ-Инвест Транспортные Системы**»** является оператором системы **«**Платон**»**.

Ранее в понедельник первый замглавы **Минтранса** РФ Евгений **Дитрих** сообщил журналистам, что Индия и Россия могут рассмотреть возможность использования **«**Платона**»** в Индии.

**Дитрих** отметил, что рынок Индии в достаточной степени заинтересован в создании такой системы, которая позволит привлечь дополнительные средства для строительства безопасных дорог. При этом гибкость системы **«**Платон**»** позволяет ей работать в разных странах и разных условиях.

По словам первого замглавы **Минтранса**, Россия готова обсуждать с Индией и другими государствами создание индивидуальных решений под запросы этих стран. В частности, можно создать систему, которая позволяет использовать группировки спутников, которой Индия сегодня обладает и которые позволяют фиксировать местоположение транспортного средства.

### КОММЕРСАНТЪ; 2017.11.14; СИСТЕМА БЕЗОСТАНОВОЧНОГО ПРОЕЗДА ПЛАТНЫХ ДОРОГ FREE FLOW МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ В 2019 ГОДУ

Система free flow, позволяющая проезжать участки платных дорог, минуя пункты взимания платы со шлагбаумами, может появиться в России в 2019 году. Об этом говорится в уведомлении о разработке поправок в КоаП РФ и в Бюджетный кодекс, размещенном **Минтрансом** на федеральном портале проектов нормативно-правовых актов.

Напомним, сейчас на платных дорогах автомобилистам нужно остановиться перед пунктами взимания платы: отдать наличные деньги оператору либо дождаться, пока система распознает бесконтактный транспондер, спишет деньги со счета и откроет шлагбаум. В Израиле, Португалии, Австрии, Чили и других странах применяются системы free flow («свободный поток»), когда не нужно останавливаться: фиксация проезда и списывания денег происходит автоматически с помощью камер-датчиков, шлагбаумы не используются либо подняты. Free flow тестировалась в апреле 2016 года на платном объезде Одинцово, эту же систему планируют применять на будущем ЦКАД.

При этом главное препятствие для внедрения free flow, о чем неоднократно заявляли в госкомпании «Автодор», это отсутствие штрафов за неоплаченный проезд. В мае 2017 года разработать поправки в законодательство (КоАП и Бюджетный кодекс) поручил премьер Дмитрий Медведеев, следует из опубликованных документов. Какой конкретно штраф предлагается **Минтрансом** для нарушителей пока неизвестно, но еще в 2014 году «Автодор» предлагал установить санкцию на уровне 5 тыс. руб.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.14; ТРАССУ ЧИТА – ХАБАРОВСК ВРЕМЕННО ЗАКРЫЛИ ДЛЯ АВТОБУСОВ ИЗ-ЗА ЦИКЛОНА

Ограничение движение для автобусов временно ввели на трассе Чита – Хабаровск из-за выпадения снега и образования гололеда, сообщает Главное управление МЧС России по Хабаровскому краю.

«Ограничение введено по направлению Облучье – Биробиджан – Хабаровск и Биробиджан – Ленинск – Амурзет», – говорится в сообщении.

Трасса будет закрыта до особого распоряжения. По дороге выставлено три поста ГИБДД в составе шести человек и трех единиц техники. К расчистке трассы привлечено более 30 человек и 20 единиц техники.

Ранее сообщалось, что 14-16 ноября в центральных, южных и северных районах Хабаровского края ожидается выпадение снега и усиление ветра в связи с выходом циклона.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.14; ИЗ-ЗА СНЕГОПАДА ЗАТРУДНЕНО ДВИЖЕНИЕ НА УЧАСТКЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ АВТОТРАССЫ В ЗАБАЙКАЛЬЕ

Движение автомобилей затруднено из-за снегопада на федеральной трассе «Чита-Забайкальск» в Оловяннинском районе Забайкальского края, сообщает пресс-служба регионального УГИБДД.

«Движение транспортных средств затруднено на «Березовом хребте», а также при подъезде к поселку Ясногорск», – говорится в сообщении.

На этом участке задействована дорожная техника, а также экипажи ДПС для регулирования движения транспорта.

Управление ГИБДД УМВД России по Забайкальскому краю рекомендует водителям учитывать погодные условия, а также по возможности отказаться от дальних поездок.

### КОММЕРСАНТЪ; 2017.11.13; В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ НА РЕМОНТ 173 КМ ДОРОГ ПОТРАТИЛИ 2,7 МЛРД РУБЛЕЙ

На дороги Екатеринбургской агломерации в 2017 году направили более 2,7 млрд руб., сообщили в департаменте информационной политики Свердловской области. Из них 1,2 млрд руб. было выделено из федерального бюджета, 1,45 млрд руб.– из областного, более 81 млн руб.– из бюджета Екатеринбурга. При этом, по данным региональных властей, отремонтировано было около 173 км дорог. Число участков, «находящихся в нормативном состоянии», приблизилось к 53%.

При этом **министра транспорта** и дорожного хозяйства Василий Старков отметил, что не все подрядчики «отнеслись к своим обязанностям ответственно». По данным департамента, штрафные санкции применены в отношении компания СУ-196, которая до конца лета так и не приступила к ремонту Режевского тракта. Она включена в реестр недобросовестных поставщиков. Штрафные санкции и возможность включения в реестр могут ждать и «Атомстройкомплекс», который, «несмотря на неоднократные замечания и предписания от администрации города и от министерства», так и не вышел на необходимый темп работ на проспекте Ленина. «Если приходишь работать на дороги, нужно все делать качественно и быстро»,– считает министр. При этом он отметил, что запланированные на 2017 год работы выполнены в полном объеме, поэтому регион может рассчитывать на федеральную поддержку и дальше. По данным департамента, в 2018 году на выполнение программы из федерального бюджета планируется направить 800 млн руб., из консолидированного областного бюджета – 1,26 млрд руб. «Глава областного **минтранса** рассказал, что в федерацию направлена просьба рассмотреть возможность выделить Среднему Уралу в следующем году дополнительные средства»,– добавили в департаменте.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2017.11.13; АВТОУРАВНЕНИЕ

Для собственников личных грузовиков и автобусов пропишут новые правила.

Личным собственникам грузовиков и автобусов теперь придется оборудовать свой транспорт приборами контроля труда и отдыха водителя. Так называемыми тахографами. И это **–** только начало перемен. За последние несколько лет грузовой и автобусный транспорт вдруг стал в большом количестве переходить в частный сектор. И тут же превратился в серьезную проблему на дорогах.

Увеличилось количество аварий с такими автобусами и грузовиками. Как правило, аварии с очень тяжелыми последствиями. Ведь когда в ДТП попадет несколько легковушек, то пострадавших **–** единицы. Когда автобус **–** десятки. А если автобус перевозил детей?

Примерно та же ситуация и с грузовиками. Когда грузовик случайно заденет на дороге другой автомобиль **–** это легкая авария. Но перегруженные грузовики имеют тенденцию сносить все на своем пути. И количество жертв таких ДТП растет. 86 процентов **–** именно на столько увеличилось количество аварий с участием автобусов

Дело в том, что транспортные компании должны контролировать свой транспорт и своих водителей. Проверять техническое состояние машин перед выпуском на линию, а также проводить медконтроль водителя как предрейсовый, так и послерейсовый.

Частный владелец автобуса, который перевозит пассажиров, это тоже, конечно, по идее, должен делать, но не обязан. В результате, на дороги выезжают маршрутки, которые разваливаются на ходу, которыми управляют нетрезвые водители.

На дальних автобусных рейсах под вывеской **«**заказной**»** активно работают частные собственники. И к ним невозможно предъявить претензий, кроме конкретной выявленной неисправности. Кроме того, частный собственник, если он не индивидуальный предприниматель или не юридическое лицо, отвечает за любое нарушение штрафом от 500 до 5 тысяч рублей. А индивидуальные предприниматели и юридические лица наказываются штрафами от 25 до 250 тысяч рублей за те же нарушения.

Именно по этой причине многие транспортные предприятия предпочитают пользоваться услугами частных автовладельцев. Ведь в этом случае им не нужно вкладывать деньги в контроль за транспортным средством, а также водителем. А если что случится, то штраф, который выпишут водителю, будет в разы меньше, чем тот, который наложили бы на фирму.

Поэтому правительство внесло в Госдуму законопроект о поправках в закон о безопасности дорожного движения, который устанавливает для частных автовладельцев те же требования, что и для компаний и фирм, а также частных предпринимателей.

В статусе юридических лиц частников будут ждать иные штрафы, страховки, режим работы. Если проект будет принят и вступит в силу, то частным автовладельцам **–** физическим лицам **–** придется обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям законодательства о безопасности дорожного движения и о техническом регулировании и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения. Это подразумевает под собой проверку техники перед каждым выпуском на линию. На них также ляжет обязанность обеспечивать соблюдение правил безопасности перевозок пассажиров и грузов.

Впрочем, это только лишь предположения. У частников, согласно этому документу, появиться требование проходить техосмотр в установленные периоды **–** раз в полгода. Пока поправки в закон не обязывают водителей собственного транспорта проходить предрейсовый медицинский контроль. Но это дело отдано на откуп правительству.

Но в обязательном порядке частным владельцам придется оснастить свой транспорт тахографами. Таким образом на частников будет наложен контроль по соблюдению труда и отдыха водителей. Ведь не всегда за рулем сидит именно собственник транспорта. Может быть, и нанятый водитель. Но отвечать за соблюдение режима труда и отдыха должен и собственник. Даже если это частный собственник.

Статистика говорит, что в последнее время количество автобусов в личной собственности резко увеличилось

Полномочия на установление соответствующих норм предлагается закрепить за правительством, говорится в пояснительной записке к документу.

В связи с этим потребуется внесение изменений в Правила дорожного движения в части установления норм времени непрерывного управления автобусом или грузовым автомобилем и перерывов в таком управлении. То есть сколько водитель максимум может находиться за рулем и сколько после этого отдыхать.

Благодаря этому восстановится не только принцип справедливости, но и повысится безопасность, считают авторы проекта. Они в том числе напоминают о трагедии в Чеченской Республике, которая случилась 21 июля 2015 года. Тогда водитель частного микроавтобуса не справился с управлением, вылетел с дороги, и машина упала в пропасть. В результате погибло 10 человек и ранено 8.

Для тех, кто погиб или получил ранения, нет разницы в том, какое лицо было виновато в этом **–** физическое или юридическое. А поэтому и отвечать они должны на равных условиях.

Также и данные статистики говорят о том, что в последнее время значительно увеличилось количество автобусов, находящихся в собственности физических лиц. При этом количество автобусов, принадлежащих юридическим лицам, настолько же сократилось.

В 2014 году число автобусов, принадлежащих физлицам (440 198 единиц), превысило количество автобусов юридических лиц (437 873 единицы).

Тимофей Баженов: Контроль за работой водителя **–** вещь полезная

При том, что в 2008 году физическим лицам принадлежало 410 506 автобусов, юридическим лицам **–** 483 627, в 2010 году **–** 428 333 и 465 480 автобусов соответственно. Это говорит об уходе перевозчиков от выполнения более жестких требований в сфере безопасности дорожного движения и более высокой ответственности за их нарушение.

Поэтому законопроект предлагает выравнивание ответственности за эти нарушения между физическими и юридическими лицами.

Предполагается, что в Госдуме он будет рассмотрен 24 ноября.

### РИА НОВОСТИ; 2017.11.13; ПЕРВЫЙ ЭТАП РЕКОНСТРУКЦИИ ДОРОГИ ЧЕРКЕССК-ХАБЕЗ-АРХЫЗ ЗАВЕРШЕН В КЧР

Первый этап реконструкции участка автомобильной дороги межмуниципального значения Черкесск-Хабез-подъезд к международному центру отдыха общей протяженностью шесть километров завершен в Карачаево-Черкессии, сообщил в социальной сети **«**Инстаграм**»** глава республики Рашид Темрезов.

В настоящее время завершён первый этап реконструкции дороги, в частности на третьей полосе движения увеличена пропускная способность, благодаря этому дорога расширилась на 11 метров. Кроме того, укреплена обочина, установлены два автопавильона с посадочными площадками и 130 дорожных знаков, построено барьерное ограждение.

**«**В ходе приемов граждан в Хабезском районе его жители неоднократно говорили о том, что дорога Черкесск-Хабезский район находится в неудовлетворительном состоянии.

Мы приняли решение о реконструкции дороги за счёт средств республиканского дорожного фонда, потому что она является очень важной транспортной артерией **–** по ней движется плотный автомобильный поток, в том числе к нашим курортам в Архызском ущелье**»**, **–** написал на своей странице в **«**Инстаграме**»** Рашид Темрезов.

По поручению главы Карачаево-Черкесии также разрабатывается проектно-сметная документация для проведения реконструкции оставшейся части дороги. На уже отремонтированном участке дороги Темрезов поручил установить электроосвещение.

**«**Реконструкция дороги продолжится, и она будет соответствовать всем требованиям как с точки зрения качества дорожного полотна, так и с точки зрения безопасности дорожного движения**»**, **–** написал Темрезов в **«**Инстаграм**»**.

### REGNUM; 2017.11.13; НА МОСКОВСКИЙ МОСТ В ЧЕБОКСАРАХ ВЫДЕЛЯТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

В Чебоксарах на продолжение строительства Московского моста, которое планируется завершить в 2018 году, хотят выделить дополнительные средства. Речь идёт о сумме в 31,3 млн рублей из средств республиканского бюджета. Соответствующий проект постановления разработал **минтранс** Чувашии, передаёт корреспондент ИА REGNUM со ссылкой на документ.

Изменения планируются внести в связи с корректировкой бюджета на 2017 год и предлагается утвердить в новой редакции распределение республиканских средств на строительство и реконструкцию дорог.

**«**Объем дополнительных средств в сумме 31 389,036 тыс. рублей предусматривается на реконструкцию Московского моста с расширением проезжей части до шести полос. При этом общий объем субсидий республиканского бюджета Чувашской Республики, направляемый на данные цели, составляет 316 389,036 тыс. рублей**»**, **–** говорится в проекте постановления.

В связи с чем потребовалось увеличение расходов, не сообщается.

По последним данным **минтранса** республики (на 31 марта 2017 года), общая стоимость проектно-сметной документации по строительству Московского моста составляет 1 442 891,89 тыс. рублей (в ценах II квартала 2014 года), общая стоимость по муниципальному контракту **–** 1 613 631,953 тыс. рублей. На начало 2017 года было профинансировано 659 432,584 тыс. рублей, в 2017 году планировалось выделить на реализацию проекта 586 894,201 тыс. рублей, в том числе за счёт средств федерального бюджета **–** 340 000 тыс. рублей. На 2018 год предусмотрено 114 026,426 тыс. рублей.

Как ранее сообщало ИА REGNUM, реконструкция Московского моста с расширением проезжей части до шести полос ведется подрядной организацией ООО **«**Пелискер**»** (г. Москва) на основании муниципального контракта от 29 ноября 2015 года. Проектом реконструкции предусмотрено: строительство нового моста рядом с существующим (641,24 млн рублей), реконструкция существующего моста путём демонтажа балок пролётного строения, стоек опор и усиления фундаментов опор моста (327,8 млн рублей), строительство путепровода в теле дамбы на левом берегу (99,83 млн рублей), уширение дороги на подходах к мосту (38,63 млн рублей), перенос инженерных коммуникаций (60,83 млн рублей), строительство очистных сооружений (35,93 млн рублей).

Отметим, что открытие первой очереди Московского моста состоялось 24 июня 2017 года в рамках празднования Дня Республики. И в первый же день работы из-за продолжительных ливней **«**попыла**»** часть асфальта, образовались ямы.

Ранее власти заявляли, что в 2015 году освоено 182,42 млн рублей, в 2016 году **–** 454,15 млн рублей. Срок завершения работ **–** 29 ноября 2018 года. Реконструкция проводится за счет средств федерального, республиканского и городского бюджетов.

### VLADNEWS; 2017.11.14; НА РЕМОНТ ДОРОГ В ПРИМОРЬЕ БУДУТ ТРАТИТЬ БОЛЬШЕ ДЕНЕГ

Затраты увеличатся на 1,1 млрд рублей

Объем бюджетных средств на ремонт дорог в Приморском крае в 2018 году увеличится на 1,1 млрд рублей до 1,7 млрд рублей, сообщает РИА VladNews со ссылкой на пресс-службу Законодательного собрания Приморского края.

«Объем дорожного фонда в 2017 году – 11,939 млрд рублей. В частности, на содержание автодорог выделено 2,979 млрд рублей, а на ремонт – 606 млн рублей. В 2018 году объем дорожного фонда составят 11,417 млрд рублей. В частности, на содержание дорог планируется выделить 2,586 млрд рублей, а на ремонт автотрасс – 1,700 млрд рублей», – сообщает директор департамента дорожного хозяйства администрации края Александр Шворы на совещании с депутатами Заксобрания.

Также планируется предоставить субсидии муниципальным образованиям Владивостокской агломерации на сумму 730 млн рублей и выполнить ремонт мостов через реки Крауновка, Крыловка и Литовка.

«Из почти 1600 автомобильных мостов Приморья 139 – находятся в неудовлетворительном состоянии и требуют ремонта. В 2018 году планируется строительство трех мостов, десять будут отремонтированы, а еще десять предполагается включить в федеральную программу **Росавтодор**а», – сообщает директор департамента.

Депутат Зксобрания Александр Лось обратил внимание на необходимость своевременного выделения муниципалитетам края средств на дорожные работы. Именно позднее выделение денег городам и районам Приморья в прошлые годы не раз становилось причиной неполного выполнения планов по ремонту и строительству дорог местного значения.

### SM-NEWS; 2017.11.13; НА ФЕДЕРАЛЬНОЙ ДОРОГЕ Р-208 В ПЕНЗЕНСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ДВА МОСТОВЫХ СООРУЖЕНИЯ

ФКУ **«**Поволжуправтодор**»** завершило ремонт моста через р. Атмис на 203-м км автодороги Р-208 **«**Тамбов – Пенза**»**, сообщили в пресс-службе **Росавтодор**а.

На сооружении протяженностью 58 метров рабочие заменили мостовое полотно, устроили очистные сооружения, организовали систему водоотвода. Кроме того, были отремонтированы сопряжение с насыпью, конусы, балки и опоры моста.

Аналогичные работы были проведены на левом и правом путепроводах через федеральную трассу Р-158 **«**Нижний Новгород – Саратов**»**, расположенных на 267-м км автодороги Р-208 Тамбов-Пенза.

На объектах в целях безопасности заменили ограждения и лестничные сходы.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.13; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ОДОБРИЛ ПОПРАВКИ В БЮДЖЕТ-2018 О ВЫДЕЛЕНИИ РЖД 2 МЛРД РУБ. НА КОМПЕНСАЦИЮ ПЕРЕВОЗОК ЗЕРНА

Комитет Госдумы по бюджету на заседании в понедельник рекомендовал к принятию поправку в проект бюджета на 2018 год о предоставлении ОАО **«**РЖД**»** субсидии в размере 1,999 млрд рублей.

Как говорится в поправке, внесенной депутатами от **«**Единой России**»**, субсидии **«**РЖД**»** будут направлены на возмещение потерь в доходах, возникающих в результате установления льготных тарифов на перевозку зерна в 2018 году.

**«**Мы смотрели, как нам лучше **–** поддержать, и решили, что оптимально это сделать, дать возможность производителям доставить зерно в порты, соответственно, откуда оно будет направляться на экспорт. В данном случае мы субсидируем перевозки**»**, **–** заявил председатель думского комитета по бюджету Андрей Макаров.

Как сообщалось, в начале октября Минсельхоз заявил о том, что планируется добиваться субсидий на компенсацию железнодорожных тарифов на перевозку зерна на 2018 год. В 2017 году эта мера была введена впервые, на эти цели был выделен 1 млрд рублей.

**«**В следующем году, по нашим оценкам, потребуется еще 2 млрд рублей для компенсации транспортных тарифов (на перевозку зерна из отдаленных от портов регионов **–** ИФ), мы будем решать этот вопрос**»**, **–** заявил **«**Интерфаксу**»** замминистра сельского хозяйства Игорь Кузин.

В список приоритетных регионов при вывозе зерна на экспорт по железной дороге попали Воронежская, Орловская, Тамбовская области в Центральном федеральном округе; Оренбургская, Саратовская, Самарская области в Приволжском округе; Новосибирская и Омская области в Сибирском округе; Курганская и Тюменская области на Урале.

Ранее **«**РЖД**»** ввели 10,3%-ную скидку к действующим тарифам на перевозки зерна со станций Воронежской, Орловской, Тамбовской, Оренбургской, Саратовской, Новосибирской и Омской областей. Понижающий коэффициент 0,897 вступил в силу 1 октября 2017 года и будет действовать до 30 июня 2018 года.

По прогнозу Минсельхоза, экспорт зерна в этом сельхозгоду (июль 2017 **–** июнь 2018 гг.) составит 45 млн тонн. Это почти на 10 млн тонн больше, чем в прошлом сельхозгоду (35,5 млн тонн).

### КОММЕРСАНТ.RU; 2017.11.13; В РЖД ОБСУЖДАЮТ МОДЕРНИЗАЦИЮ ALLEGRO

ОАО **«**Российские железные дороги**»** обсуждает с VR Group вопрос о сокращении времени следования поезда Москва **–** Хельсинки **«**Лев Толстой**»** и модернизации Allegro.

Как сообщает **«**Интерфакс**»**, по словам первого вице-президента РЖД Александра Мишарина, предполагается сократить время движения поезда **«**Лев Толстой**»** до 8-10 часов, при этом на первом этапе время следования собираются сократить до 12 часов.

В дальнейшем планируется перевести поезд в категорию скоростных, с организацией пограничных и таможенных процедур по ходу движения. Кроме того, запланирован запуск сдвоенных поездов Allegro **–** в будущем году запланировано восемь таких рейсов из России в Финляндию и один рейс по обратному маршруту. Сдвоенные поезда будут отправляться в новогодние праздники и в период Чемпионата мира по футболу 2018 года.

Добавим, что пассажиропоток скоростного поезда Allegro за январь**–** октябрь текущего года превысил 410 тыс. человек.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.13; РЖД ПРЕДЛАГАЮТ СОЗДАТЬ СТРУКТУРУ ДЛЯ КОНТРОЛЯ НАД ВЫВОЗОМ ЗЕРНА ИЗ РЕГИОНОВ СФО

ОАО **«**РЖД**»** предлагает создать в Сибирском федеральном округе специальную структуру **–** центр ответственности для того, чтобы контролировать график отправки вагонов с зерном из Омской и Новосибирской областей, сказал начальник оперативного управления Центра фирменного транспортного обслуживания РЖД Сергей Саутенков на заседании оперативного штаба Минсельхоза РФ в Новосибирске в понедельник.

**«**Данный единый центр ответственности, по моему мнению, позволит перейти к жесткому графику календарному погрузки. В данном случае тогда Западно-Сибирская дорога сможет формировать ускоренные зерновые поезда в направлении Новороссийска**»**, **–** сказал С. Саутенков, отметив, что эти поезда позволят сократить срок доставки на 5-7 суток.

Кроме того, по его словам, данная структура позволит РЖД при необходимости выделять дополнительные локомотивы, планировать штат работников станций.

Ранее сообщалось, что ряд российских регионов столкнулся с проблемой своевременной поставки вагонов для вывоза зерна.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.13; ИНДЕКСАЦИЮ ГРУЗОВЫХ ТАРИФОВ НА 8% В 2018 Г. ЗАПРОСИЛИ РЖД – ЗАМГЛАВЫ ФАС

Индексацию грузовых тарифов на 8% в 2018 г. запросило ОАО **«**Российские железные дороги**»**.

**«**Запрос на 8%-ную индексацию от РЖД получен в рамках тарифной заявки**»**, **–** передал **«**Интерфаксу**»** через пресс-службу ФАС замглавы ведомства Александр Редько. Он отметил, что антимонопольная служба **«**внимательно изучает представленные материалы**»**, чтобы **«**установить причины, по которым **«**Российские железные дороги**»** уже третий год подряд предлагает повысить тарифы существенно выше инфляции**»**.

Ранее источники **«**Интерфакса**»**, знакомые с ходом совещания в правительстве, состоявшемся в четверг у профильного вице-премьера РФ Аркадия **Дворкович**а, сообщали, что регуляторы железнодорожной отрасли обсуждают вопрос о 2%-ной надбавке к грузовым ж/д тарифам в 2018 году при их индексации на 6%.

При этом непонятно, какой она будет **–** целевой или инвестиционной, уточнил один из собеседников агентства. ФАС, по словам источника **«**Интерфакса**»**, сейчас поддерживает только вариант индексации на 6%, без дополнительной 2%-ной надбавки.

Как сообщалось ранее, на 2%-ную величину (сверх 4%) в 2017 г. ставки были проиндексированы для того, чтобы обеспечить ОАО **«**Российские железные дороги**»** доходы для дополнительного финансирования капитального ремонта пути (целевая надбавка). Такой шаг был предложен компанией, чтобы сократить протяженность участков, на которых восстановительные работы были просрочены, а, следовательно, повысить скорость движения на них. При этом было поставлено условие, что по прошествии года эти 2% будут вычтены из базы индексации.

Однако еще весной возникла дискуссия о сохранении этой надбавки. Федеральная антимонопольная служба, правда, предложила направить дополнительные доходы от нее не на капремонт пути, а на содержание локомотивов. При этом **министерство транспорта** РФ заявило, что не против такого шага, хотя монополия должна доказать, что без такой надбавки у нее не будет средств на обслуживание тягового подвижного состава.

В то же время РЖД предложили направить эти деньги на модернизацию Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, фактически создав посыл для обсуждения уже не целевой, а инвестиционной надбавки. Причем осенью глава ФАС Игорь Артемьев высказался против **«**плоских**»** целевых надбавок именно в пользу локальных инвестнадбавок **–** под определенные проекты, чтобы их платили только пользователи новой инфраструктуры. По словам одного из собеседников агентства, эта дискуссия открыта до сих пор, вопрос обсуждался и в четверг на совещании у А.**Дворкович**а.

В проекте своего финансового плана, представленного в правительство РФ (есть в распоряжении **«**Интерфакса**»**), **«**Российские железные дороги**»** вычитают эти 2% из базы индексации 2018 года, отмечая, что номинально оговоренные **«**инфляционные**»** 4% превращаются в 2%. В то же время компания предлагает пакет предложений на дополнительные 4%. За счет них монополия рассчитывает создать основу для выхода на долгосрочный уровень индексации **«**инфляция минус**»** (ориентировочно **«**+3,9%**»**), предлагаемый антимонопольной службой.

Во-первых, компания предлагает нивелировать влияние на ее доходы нормативных решений, оценивая потери примерно в 21,9 млрд руб., что соответствует индексации в размере 1,6%. Эта сумма складывается из нескольких составляющих: на 0,3 процентного пункта (с 1% до 1,3%) увеличится налог на недвижимое имущество (отрицательный эффект **–** 7,8 млрд руб.), на 21,4% (до 8,258 тыс. руб. за тонну) поднимутся акцизы на закупаемое дизельное топливо (4 млрд руб.), повысятся требования к транспортной безопасности (8,1 млрд руб., включая 3,4 млрд руб., закладываемые в capex), вырастет стоимость электроэнергии за счет инвестиционной надбавки к цене на мощность для вводимых энергоблоков (2 млрд руб.).

Также компания предлагает дополнительно повысить тарифы для компенсации недополученной тарифной выручки в связи со снижением доходной ставки. Такие действия были предусмотрены прошлогодними правительственными решениями при индексации тарифов в 2017 г., отмечают РЖД в проекте финплана. При плановом росте эффективной доходной ставки в 2016 г. в 7,5% по факту он составил лишь 2,7%, то есть сверхплановые потери превысили 56 млрд руб. В 2017 г. ухудшение структуры перевозок продолжилось, отмечает монополия, прогнозируя дополнительное снижение доходной ставки к плану на 1,7 п.п. или 23 млрд руб.

**«**Таким образом, суммарные потери в доходах за два года составят порядка 79 млрд руб. (Они **–** ИФ) были частично компенсированы дополнительной индексацией в 2017 г. в размере 2% (24 млрд руб.)**»**, **–** пишет компания.

Кроме того, **«**Российские железные дороги**»** добавляют, что те же прошлогодние решения предполагают проработку вопроса о перераспределении в долгосрочном периоде средств от оптимизации расходов.

За 2017 г. РЖД предлагают учесть такие эффекты на 32,5 млрд руб. (без учета снижения затрат на лизинг путевой техники и сокращения ставки по налогу на имущество). **«**Таким образом, предполагается частично компенсировать отставание доходной ставки за 2016-2017 гг. либо соразмерно учесть экономию за счет дополнительной индексации 1,4%. Это соответствует 19,1 млрд руб., что составляет всего около 20% достигнутых эффектов**»**, **–** отмечает монополия.

Еще 1% в обосновании дополнительных 4% представлен как **«**целевая надбавка на улучшение инфраструктуры для возрастающего объема перевозок**»**. При этом компания пишет про него в разделе о **«**влиянии ценового давления**»**. В нем, в частности, перевозчик отмечает, что с начала 2017 г. на 10-30% повысили цены крупнейшие меткомпании, хотя прогноз министерства экономического развития России, на основании которого принимались решения по индексации тарифов, предусматривает рост только на 4,8-8%. Кроме того, монополия жалуется на повышение цен на дизтопливо.

**«**Несмотря на проведенную работу Федеральной антимонопольной службой с ключевыми поставщиками и подрядчиками, фактический уровень роста цен на потребляемые ресурсы превысил параметры прогноза, что не позволило компании направить средства на развитие инфраструктуры. По итогам 2017 г. дополнительное ценовое давление прогнозируется в размере около 10 млрд руб.**»**, **–** говорится в проекте финплана (предполагается, что он будет рассмотрен в следующий четверг, и тогда же будут утверждены окончательные параметры индексации тарифа).

В то же время, по словам одного из собеседников агентства, вопрос с целевой надбавкой решается наряду с инвестиционной. При этом, по его словам, пока неясно и то, будут ли удовлетворены все закладываемые в тариф пожелания РЖД. Замглавы департамента государственного регулирования тарифов, инфраструктурных реформ и энергоэффективности Минэкономразвития Василий Шипилов, например, ранее говорил **«**Интерфаксу**»**, что ведомство против индексации грузовых тарифов в 2018 г. более чем на 4%. **«**Это позволит (монополии **–** ИФ) сгенерировать необходимый денежный поток. Если продолжить (индексацию **–** ИФ) по 4%, то они выйдут на EBITDA в 812-820 млрд (руб. **–** ИФ) к 2027 г. То есть, в принципе, будут финансово сбалансированы**»**, **–** отметил он.

**«**Некоторые (нормативные **–** ИФ) изменения уже произошли, и сходимость доходов есть. У них нормальное состояние: они идут в этом году с большой инвестиционной программой, выйдут на чистую прибыль, заплатят дивиденды. То есть компания финансово устойчива, их финансовый результат смог эти изменения в себя внести. Поэтому сейчас путь (развития **–** ИФ) лежит в привлечении грузов, оптимизации издержек**»**, **–** подчеркивал он.

### КОММЕРСАНТ.RU; РЖД ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ В МОСКВЕ ДВЕ ДЕТСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

РЖД и правительство Москвы планируют потратить на две детские железные дороги 5 млрд руб. Представитель государственной компании заявил, что детали совместного проекта сейчас прорабатываются, сообщает РБК. Сроков осуществления проекта в РЖД пока не называют. Железные дороги для детей планируется построить в парке **«**Измайлово**»**, и между городским поселением Московский и деревней Саларьево в Новой Москве.

Детские железные дороги активно использовались в СССР как средство обучения подростков основам деятельности железнодорожников. Первая детская железная дорога была открыта в 1932 или 1933 году Парке Горького в Москве, позже о ее существовании не упоминалось. На детских железных дорогах все обязанности железнодорожников (от кондуктора до машиниста) исполняют дети под руководством инструкторов с железных дорог общего пользования. К моменту распада СССР существовало более 52 детских железных дорог. Многие из них позже были переоборудованы в парковые аттракционы, или заброшены. За последние десять лет в Новосибирске, Казани, Кемерово и Санкт-Петербурге были открыты новые детские железные дороги. В Москвы в настоящий момент детских железных дорог нет.

РЖД также планирует сотрудничать с правительством Москвы в вопросах развития московской железнодорожной сети. На модернизацию станций в черте города и прилегающих к железнодорожным веткам Москвы территорий, а также тоннелей планируется потратить 41,5 млрд руб. Средства и РЖД, и правительство Москвы вложат паритетно.

Ранее мэр Москвы Сергей Собянин заявил о проекте запуска электричек через центр города.

### ТАСС; 2017.11.13; ДВУХЭТАЖНЫМИ ПОЕЗДАМИ ФПК ПЕРЕВЕЗЕНО С НАЧАЛА ГОДА СВЫШЕ 2,8 МЛН ПАССАЖИРОВ

Двухэтажными поездами АО **«**Федеральная пассажирская компания**»** (ФПК, дочернее общество ОАО **«**РЖД**»**) в январе-октябре 2017 года воспользовались свыше 2,8 млн пассажиров, что на 21,4% превышает показатель аналогичного периода 2016 года), следует из сообщения, опубликованного на сайте РЖД.

**«**В октябре двухэтажными поездами перевезено 295 тыс. человек (+43% к аналогичному периоду прошлого года)**»**, **–** говорится в сообщении.

Наиболее популярными направлениями стали Москва **–** Воронеж (34,7% от общего объема перевезенных двухэтажными поездами пассажиров за 10 месяцев), Москва **–** Санкт**–** Петербург (25,2%), Москва **–** Адлер (12,7%).

В настоящее время на всей сети российских железных дорог курсирует 10 пар двухэтажных поездов по восьми маршрутам. Двухэтажный поезд позволяет перевозить за один рейс почти в 2 раза больше пассажиров, чем обычный подвижной состав. В парке АО **«**ФПК**»** используется 270 двухэтажных вагонов различных типов.

### РИА НОВОСТИ; 2017.11.13; АЛЕКСАНДР ДЕМЬЯНЧУК РЕМОНТ ВОКЗАЛА В ИВАНОВО ПРОВЕДУТ С СОХРАНЕНИЕМ ИСТОРИЧЕСКОГО ОБЛИКА ЗДАНИЯ

Ремонт железнодорожного вокзала в **Иванов**о позволит сохранить исторический облик здания, которое является памятником архитектуры регионального значения, сообщила компания РЖД в понедельник.

По словам начальника дирекции железнодорожных вокзалов Виталия Вотолевского, ремонт и модернизация вокзала начнутся в ноябре.

**«**Ремонт будет проводиться с максимальным сохранением исторического облика здания и интерьера.

При этом инфраструктура вокзала будет соответствовать современным требованиям транспортной безопасности, актуальным запросам пассажиров и нормам обслуживания маломобильных путешественников. Для этого сейчас разрабатывается техническое задание**»**, – отметил начальник Северной железной дороги Валерий Танаев.

По информации правительства **Иванов**ской области, здание вокзала является памятником архитектуры регионального значения.

Вокзал построен в 1932 году по проекту московского архитектора В.М. Каверинского и представляет собой один из лучших образцов конструктивизма.

Железнодорожники предложили организовать опрос среди пассажиров и жителей города для определения возможных вариантов наполнения пассажирских зон, а также развития линейки услуг, оказываемых на вокзале, отмечают в РЖД.

**«**Вокзал станет транспортно-пересадочным узлом, в его стенах разместятся автобусные кассы. На территории комплекса будет работать автостанция**»**, **–** говорится в сообщении.

### ГУДОК.RU; 2017.11.14; ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ПО ЛИНИИ БЕРКАКИТ – ТОММОТ ЗА 10 МЕСЯЦЕВ ВЫРОС НА 17% И СОСТАВИЛ ПОЧТИ 4 МЛН ТОНН

Показатели по многим номенклатурным группам уже превысили перевезенные объемы за весь прошлый год

В январе-октябре 2017 года АК «Железные дороги Якутии» (ЖДЯ) по железнодорожной линии Беркакит-Томмот перевезла 3,98 млн тонн народнохозяйственных грузов, что на 17,16 % больше, чем за аналогичный период прошлого года, сообщает пресс-служба правительства Республики Саха (Якутия).

По многим номенклатурным группам объём перевозок превысил показатели за весь прошлый год. Перевозки угля составили 2709,9 тыс. тонн, что на 26,6% больше, чем за 10 месяцев прошлого года. Выросли перевозки нефтепродуктов – 431,4 тыс. тонн, что на 26,1% больше к аналогичному периоду прошлого года и на 11,9% больше, чем за весь 2016 год. Продолжается рост контейнерных перевозок – их объём составил 257,0 тыс. тонн, что на 9,7 % выше чем за прошлый год. На 14,9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года выросла перевозка строительных грузов (156,9 тыс. тонн).

Позитивная динамика наблюдается по перевозке прочих грузов. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года прирост составил 5,32%, или 217,48 тыс. тонн.

Все более востребованными становятся перевозки грузов с использованием строящегося участка Томмот – Нижний Бестях. За 10 месяцев через станцию Нижний Бестях доставлено и переработано 527,6 тысяч тонн народнохозяйственных грузов, тогда как весь годовой объём прошлого года на этом участке составил 461 тыс. тонн.

В настоящее время региональные власти совместно с руководством ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») разрабатывают мероприятия по завершению реализации инвестиционного проекта «Строительство пускового комплекса Томмот – Якутск (Нижний Бестях) железнодорожной линии Беркакит – Томмот – Якутск в Республике Саха (Якутия)».

Как ранее сообщал Gudok.ru, по итогам заседания Госсовета во Владивостоке Президент РФ Владимир Путин дал поручение до 1 марта 2018 года Правительству РФ совместно с органами исполнительной власти Республики Саха (Якутия) принять меры по завершению реализации инвестиционного проекта «Строительство пускового комплекса Томмот – Якутск (Нижний Бестях) железнодорожной линии Беркакит – Томмот – Якутск в Республике Саха (Якутия)».

### ГУДОК.RU; 2017.11.13; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ НОВЫЕ ОСНОВАНИЯ ДЛЯ РАЗМЕЩЕНИЯ ОБЪЕКТОВ КАПСТРОИТЕЛЬСТВА ОКОЛО ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Ведомство планирует включить в нормативную базу возможность сдачи участков в субаренду и на праве ограниченного пользования

**Министерство транспорта** РФ предложило размещать объекты капитального строительства и коммуникации в границах полосы отвода железных дорог на основании договора субаренды земельного участка. Сейчас такая возможность отсутствует. Соответствующий проект постановления Правительства РФ размещен для публичного обсуждения на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

Документ разработан **Минтрансом** РФ по итогам прошедшего в октябре совещания у заместителя Председателя Правительства РФ Дмитрия Козака. Публичное обсуждение продлится по 22 ноября.

Помимо возможности размещения объектов на основании договора субаренды земельного участка, разработчик проекта постановления предложил закрепить также возможность их размещения на основании предоставления права ограниченного пользования чужим земельным участком (серветут).

Согласно проекту документа пункт 5 Правил установления и использования полос отвода и охранных зон железных дорог предлагается изложить в следующей редакции: **«**Размещение объектов капитального строительства, инженерных коммуникаций, линий электропередачи, связи, магистральных газо-, нефтепроводов и других линейных сооружений в границах полосы отвода допускается в случае заключения договора субаренды земельного участка либо соглашения об установлении сервитута с заинтересованной организацией**»**.

### РЖД-ПАРТНЕР; ПАВЕЛ БЕЛОВ; 2017.11.13; ЗА 10 МЕСЯЦЕВ ПЕРЕВОЗКИ ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ ЯКУТИИ ВЫРОСЛИ НА 17%

Рост наблюдается по многим номенклатурным группам грузов.

За 10 месяцев перевозки по железным дорогам Якутии выросли на 17%

В январе – октябре по железнодорожной линии Беркакит – Томмот перевезено около 4 млн т народнохозяйственных грузов, что на 17,1% больше, чем за аналогичный период 2016 года.

Вместе с тем все более востребованными становятся перевозки по строящемуся участку Томмот – Нижний Бестях. Этому способствует не только неблагоприятная навигационная обстановка в верховьях реки Лены, осложняющая работу речного транспорта, но и развитие железнодорожных услуг. За 10 месяцев через станцию Нижний Бестях переработано 527,6 тыс. т грузов, тогда как весь годовой объем прошлого года на этом участке составил 461 тыс. т.

АК **«**Железные дороги Якутии**»** (ЖДЯ) занимается эксплуатацией строящегося участка Томмот – Нижний Бестях, начиная с августа 2014 года, после сдачи его во временную эксплуатацию. В настоящее время проводится обкатка линии, подготовка персонала к работе после достройки линии.

В ЖДЯ подчеркивают, что временная эксплуатация затянулась в связи с судебными разбирательствами заказчика в лице **Росжелдор**а и генподрядчика Инжиниринговой корпорации **«**Трансстрой**»** по расторжению госконтракта и невозможностью объявить конкурс по определению нового генподрядчика и завершению строительства данного пускового комплекса.

Для обеспечения безопасности движения на участке Томмот – Нижний Бестях АК **«**Железные дороги Якутии**»** сейчас занимается текущим содержанием пути, поддерживая исправное состояние построенных и строящихся объектов инфраструктуры.

### ТАСС; 2017.11.13; «МОРПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ» С НАЧАЛА ГОДА ПОТРАТИЛ НА ОБНОВЛЕНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ 470 МЛН РУБ.

АО **«**Морской порт Санкт-Петербург**»** с начала 2017 года потратило 470 млн рублей на реализации программы развития, следует из сообщения компании.

**«**С начала 2017 года в рамках реализации программы развития АО **«**Морской порт Санкт-Петербург**»** обновлено 16% всего парка портовой техники, 53 км инженерных сетей и более 40 тыс. кв метров производственных и складских площадей. На эти цели компания потратила 470 млн рублей**»**, **–** говорится в сообщении.

Более 70% средств компания направила на закупку техники. Средства также направлены на закупку специализированной оснастки для портальных кранов. Около 17% средств выделено на замену инженерных сетей и модернизацию энергетических объектов.

Расходы на обновление производственной территории составили порядка 13%. Во втором районе порта введены в эксплуатацию два склада временного хранения **–** древесных гранул и зерна **–** емкостью единовременного хранения до 10 тыс. тонн каждый. Также в эксплуатацию введен новый склад открытого хранения генеральных грузов.

АО **«**Морской порт Санкт-Петербург**»** (входит в UCL Port, стивидорный дивизион международной транспортной группы UCL Holding) **–** крупнейший оператор, оказывающий услуги по перевалке всех видов сухих грузов в Большом порту Санкт-Петербурга. Оперирует универсальными перегрузочными комплексами генеральных и навалочных грузов, а также специализированными терминалами по обработке ро-ро грузов и контейнеров. В первом полугодии 2017 года МП СПб обработано 3,6 млн тонн грузов. Контейнерооборот компании за шесть месяцев увеличился в три раза, до до 11,9 тыс. TEU.

### КОММЕРСАНТЪ-САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ЛИДИЯ ГОРБОРУКОВА; 2017.11.14; ПАССАЖИРОПОТОК ОБМЕЛЕЛ

По рекам и каналам Петербурга в навигацию 2017 года перевезли на 8,2% меньше человек, чем в прошлом году

По данным Ассоциации владельцев пассажирский судов Санкт-Петербурга, по итогам навигации маломерных судов, которая началась 14 апреля и продлится до середины ноября 2017 года, пассажиропоток составит 1,57 млн человек. Это на 8,2% меньше, чем в 2016 году, когда по рекам и каналам Петербурга было перевезено около 1,7 млн человек. По мнению участников рынка и экспертов, основная причина сокращения числа перевезенных пассажиров **–** холодное лето.

В 2017 году по итогам навигации объем перевезенных пассажиров маломерными судами по рекам и каналам Петербурга составит 1,57 млн человек, сообщили **«**Ъ**»** в комитете по транспорту города, сославшись на данные Ассоциации владельцев пассажирских судов Санкт-Петербурга.

При этом в 2016 году общий пассажиропоток маломерных судов, курсирующих по рекам и каналам города, а также выходящих в акваторию Финского залива, составил около 1,7 млн человек. Таким образом, в 2017 году было перевезено на 8,2% меньше пассажиров, чем в прошлом году.

При этом в комитете по транспорту Петербурга отмечают, что несмотря снижение пассажиропотока, наблюдается рост числа причаливаний непосредственно к 16 городским причалам. Так, по данным на конец сентября 2017 года, количество швартовок составило более 20 тыс., что на 34% больше, чем за этот же период 2016 года. Эта цифра уже превысила план по причаливаниям за весь период навигации 2017 года **–** всего расчет делался на цифру в 14,72 тыс. швартовок. Доход от этого вида деятельности также вырос на 46% по сравнению с планом на 2017 год и составил на конец сентября 7,1 млн рублей.

По данным комитета по транспорту, навигация в 2017 году началась 14 апреля и продлится до середины ноября по 76 экскурсионно-прогулочным маршрутам. Операторами выступают 20 судоходных компаний. При этом в комитете по транспорту отметили, что Ассоциация владельцев пассажирских судов Санкт-Петербурга, созданная в ноябре 2003 года, сегодня объединяет 17 судоходных компаний, владеющих более чем 190 комфортабельными пассажирскими судами различных типов. В 2015 году пассажиропоток судоходных компаний **–** членов ассоциации составил 1,557 млн человек, а в 2016 году **–** 1,7 млн человек.

Председатель комитета по развитию туризма в Петербурге Андрей Мушкарев ранее сообщал **«**Ъ**»**, что, по предварительным данным, полученным от компаний-операторов, в навигацию 2017 года было перевезено около 3 млн человек. **«**Лето было холодным. Некоторые компании говорят о падении пассажиропотока на 10-15%. Другие утверждают, что у них наблюдается рост на такую же цифру. Этот рынок волнообразно развивается, никаких особых падений на нем я не вижу**»**, **–** рассказал господин Мушкарев.

Заместитель директора судоходной компании **«**Нева Тревел Компани**»** Юрий Набатов отметил, что основная причина снижения пассажиропотока в летнюю навигацию 2017 года **–** плохая погода в летний период. **«**Наш бизнес зависит прежде всего от погоды. А лето 2017 года, конечно, нас очень расстроило. По неорганизованным туристам, то есть людям, которые сами покупают билеты на причалах, просадка произошла именно из-за плохих погодных условий**»**, **–** прокомментировал эксперт.

Генеральный директор агентства **«**Infoline-Аналитика**»** Михаил Бурмистров также отметил, что основной причиной сокращения пассажиропотока стало холодное лето (средняя температура в 2017 году составила 15,8 градуса по Цельсию против 17,5 градуса в 2016 году) **–** особенно июнь, когда средняя температура опустилась до 13,6 градуса. Кроме этого, по его словам, отрицательно на пассажиропоток повлияли ограничения навигации в конце июня и начале июля 2017 года в период проведения Кубка Конфедераций и во второй половине июля 2017 в период подготовки ко Дню Военно-морского флота.

По мнению эксперта, рост количества швартовок к городским причалам связан с увеличением активности работы малых судов и усилением конкуренции среди операторов в сегменте туристических программ: так, рост количества швартовок происходил параллельно со снижением средней заполняемости судов.

Как ранее писал **«**Ъ**»**, в дни проведения матчей Кубка Конфедераций (17, 22, 24 июня и 2 июля 2017 года с 12 до 24 часов) по распоряжению **Минтранса** РФ были перекрыты для курсирования и стоянки маломерных судов акватории рек Малая Невка, Средняя Невка и Большая Невка и Гребного канала, непосредственно прилегающих к Крестовскому острову (см. **«**Ъ**»** от 25.05.2017). Также ограничения коснулись участка акватории Невской губы, ограниченного дугой окружности радиусом 5 км от стадиона **«**Санкт-Петербург**»**.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА ТЕРЕНТЬЕВА; 2017.11.13; «РОСТЕХ» ОТКАЗАЛСЯ ОТ САМОЛЕТОВ DREAMLINER

Госкорпорация не стала заключать с **«**Аэрофлотом**»** договор переуступки прав на 22 Dreamliner

**«**Ростех**»** отказался от 22 Boeing 787 Dreamliner. Об этом заявил гендиректор госкорпорации Сергей Чемезов (его слова передали **«**Интерфакс**»** и ТАСС). Лизинговая компания **«**Ростеха**»** – **«**Авиакапитал-сервис**»** отказался от договора с **«**Аэрофлотом**»** на переуступку прав на самолеты.

Представитель **«**Аэрофлота**»** комментировать это отказался. Но источник, близкий к компании, утверждает, что договор лизинга между авиакомпанией и Boeing был расторгнут 1 января 2017 г.

**«**У нас было право помочь продать [Dreamliner] до конца сентября, мы это право не использовали, покупателя не нашли. В итоге отказались от этого**»**, – сказал Чемезов в понедельник на пресс-конференции на выставке Dubai Airshow (цитата по **«**Интерфаксу**»**). В августе прошлого года совет директоров **«**Аэрофлота**»** решил переуступить права на заказ 22 Dreamliner **«**Авиакапитал-сервису**»**. Все права и обязанности в рамках договора оценивались в $95,7 млн, его условиями назывались возврат **«**Аэрофлоту**»** аванса в $43,76 млн и последующая уплата этой суммы Boeing.

Масштабы сокращений вызвали критику профсоюзов и опасения, что Boeing ослабляет команду инженеров

Корпорация сделает ставку на автоматизацию в производстве новых лайнеров

Dreamliner заказаны лет десять назад еще предыдущим гендиректором **«**Аэрофлота**»** Валерием **Окулов**ым (сейчас – зам**министра транспорта**). **«**Аэрофлот**»** почти каждый год отодвигал срок их поставки: в конце 2010 г. они ожидались в 2014–2016 гг., в конце 2013 г. – в 2016–2019 гг., в 2015 г. отодвинуты на 2017–2019 гг., следует из отчетности перевозчика. Сейчас компания делает ставку на Airbus 350 (заказано 22 шт. со сроками поставки в 2018–2023 гг.), рассказывал человек, близкий к группе **«**Аэрофлот**»**.

Договор между **«**Аэрофлотом**»** и **«**Авиакапитал-сервисом**»** должен был быть заключен до 1 января 2017 г., позднее срок был сдвинут на 1 сентября, потом – на 15 ноября. Теперь структура **«**Аэрофлота**»** от договора отказалась.

Флот головной авиакомпании группы – **«**Аэрофлот российские авиалинии**»** – на 1 ноября насчитывал 214 самолетов. В парке всей группы (включает также авиакомпании **«**Россия**»**, **«**Победа**»** и **«**Аврора**»**) – более 300 лайнеров.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.11.13; БИЛЕТОВ ХВАТИТ ВСЕМ

**Минтранс** предложил консолидировать средства федерального бюджета на льготные авиаперевозки в единой программе субсидирования полетов. Предполагается, что она начнет действовать 2018 году.

Уведомление о подготовке постановления правительства по этому поводу опубликовано для общественного обсуждения. Объединить предлагается три программы, в которых нет финансового участия региональных властей. Это авиаперевозки из Центральной России в Калининград, в города Дальнего Востока и Симферополь.

Это улучшит администрирование расходов бюджета на субсидии, отмечает главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ **«**Высшая школа экономики**»** Федор Борисов.

Не секрет, что у перевозчиков нет интереса к некоторым субсидируемым направлениям, поскольку их не устраивает предлагаемый размер субсидии, у них велик риск уйти **«**в минус**»**. С другой стороны, иногда спрос настолько высок, что компаниям проще выйти из программы субсидирования и продать все билеты по рыночной цене, чем выполнять условия по льготным перевозкам. Отсюда **–** слабое участие компаний в этих программах. А значит, пассажиры просто не могут воспользоваться льготой из федерального бюджета. По другим программам ситуация противоположная: субсидии **«**укладываются**»** в экономику перевозчиков, а льготные билеты полностью раскупаются пассажирами.

Какую ручную кладь можно взять с собой на борт самолета

Консолидация средств в рамках единой программы позволит устранить эти проблемы. Внутри программы **Росавиаци**я сможет перераспределять средства на **«**работающие**»** направления. Три эти программы начинаются и заканчиваются не одновременно и средства, не использованные на том или другом направлении, сыграют хорошую службу пассажирам на других линиях.

Программа субсидирования воздушных перевозок из Москвы, Санкт-Петербурга и Екатеринбурга в Калининград действовала в этом году с 15 мая по 15 октября. Право на льготный билет по этой программе имеют все граждане России. Программа субсидирования воздушных перевозок пассажиров в Симферополь и в обратном направлении осуществляется с 15 мая по 30 ноября. По этой программе скидку делают только студентам, пенсионерам и инвалидам, при этом на полеты из Москвы и Санкт-Петербурга она не распространяется. Программа субсидирования полетов с Дальнего Востока в Центральную часть России действовала с 1 апреля по 31 октября, она распространялась на граждан до 23 лет, инвалидов и пенсионеров.

В России сейчас, кроме этих трех программ, действует программа субсидирования межрегиональных рейсов. Каждая из них утверждена отдельным постановлением правительства. В этом году на все четыре программы выделено 7,3 миллиарда рублей бюджетных средств, в прошлом **–** 8,76 миллиарда.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.11.13; КАНАДСКИМ ПАССАЖИРАМ РАЗРЕШИЛИ БРАТЬ НА БОРТ НОЖИ

**Министерство транспорта** Канады изменило правила проноса вещей на борт самолета. В ручную кладь пассажирам, за исключением полетов в США, разрешили брать с собой в салон самолета ножи.

Правда, очень небольшие, длиной не более шести сантиметров. При этом лезвия для бритвы, кусачки для ногтей по-прежнему под запретом в ручной клади.

Но послабления на этом закончились. Так, с 27 ноября в ручной клади не должно быть порошковых и гранулированных веществ объемом свыше 350 миллилитров (банка содовой), отмечается на сайте ведомства.

В список попали морская соль, детская присыпка, мука и даже сахарный песок. А вот пакеты любых размеров с детским питанием, белковым порошком, чаем и кофе в салон авиалайнера проносить можно. Особенно важно это на бюджетных рейсах, где за чай нужно платить.

Скорее всего, порошки, которые теперь не могут провезти пассажиры канадских авиакомпаний, сложно отличить от средств, запрещенных к перевозке.

В России эти правила пока менять не планируют, рассказали **«**Российской газете**»** в **минтрансе**. Россиянам по-прежнему нужно сдавать в багаж ножницы, пилочки для ногтей и перочинные ножи. Нельзя проносить взрывчатые и воспламеняющиеся вещества. Объем одной емкости с жидкостью не может быть более 100 миллилитров, а общий их объем в ручной клади не может быть больше литра.

Авиавласти всех стран стараются придерживаться баланса. С одной стороны, ужесточение мер безопасности, так как возникают новые угрозы, а с другой стороны, это упрощение процедур для пассажиров, чтобы им тоже было удобно. Как пояснял ранее **«**РГ**»** замглавы **Ространснадзор**а Владимир Черток, у Международной организации гражданской авиации (ИКАО) есть два стандарта. Один о защите от актов незаконного вмешательства, а другой об упрощении формальностей для удобства пассажиров.

Все страны, входящие в ИКАО, могут ввести у себя временный запрет на пронос того или иного предмета на борт, если считают, что есть риск безопасности полетов. Так, в России несколько лет назад вводили временный запрет на пронос тюбиков с кремом и зубной пастой, так как службы безопасности опасались проноса в под видом средств гигиены взрывчатки. Когда вероятность этого миновала, то запрет был снят.

В аэропортах в России проверяют не только ручную кладь, но и багаж. Но этого пассажир не видит. Все сумки, чемоданы и рюкзаки **«**просвечивают**»**, и только после этого они попадают на борт самолета. Если там будет обнаружено что-то подозрительное, то служба безопасности обязательно снимет чемодан с рейса и отзовет с него пассажира. При этом стоимость билета возмещать никто не будет

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.11.14; В АЭРОПОРТ СИМФЕРОПОЛЯ ИНВЕСТИРУЮТ 32 МЛРД РУБЛЕЙ

Вложенные в строительство нового терминала средства возвратят за счет роста тарифов для перевозчиков

К туристическому сезону 2018 года в Симферополе будет построен новый аэровокзальный комплекс.

Он сможет принимать до 6,5 млн человек в год. Необходимость строительства вызвана ростом числа туристов. В 2016 году существующее здание аэропорта обслужило 5,2 млн пассажиров – самое большое количество за время его существования. Для создания нового терминала планируется привлечь 32 млрд рублей инвестиций. Вернуть их предполагается за счет постепенного повышения аэропортовых тарифов. Инвестпроект на днях одобрила правительственная комиссия по транспорту, возглавляемая вице-премьером Аркадием **Дворкович**ем.

Согласно протоколу заседания правительственной комиссии по транспорту (копия документа есть у «Известий»), для возврата инвестиций Федеральной антимонопольной службе России дано поручение – установить долгосрочные регулируемые тарифы в аэропорту Симферополя.

В новые тарифы войдет инвестиционная составляющая, что за четыре года позволит аэропорту вернуть вложенные средства. Например, сбор за взлет-посадку к 2021 году вырастет почти в два раза – с нынешних 398 рублей за тонну максимальной взлетной массы до 616 рублей.

В аппарате Аркадия **Дворкович**а «Известиям» сообщили, что вопросы, связанные с установлением аэропортовых тарифов, находятся в компетенции ФАС. В пресс-службе ФАС России отказались комментировать соответствующие планы, касающиеся Крыма.

– Повышение тарифов ООО «Международный аэропорт «Симферополь» обусловлено необходимостью включения в них так называемой инвестиционной составляющей. Это позволяет вернуть средства, вложенные в новую инфраструктуру.

Напомним, что аэропорт активно модернизирует парк техники, а также реализует проект строительства нового терминала и объектов аэродромной инфраструктуры. Финансирование осуществляется за счет собственных и заемных средств, – заявили «Известиям» в пресс-службе аэропорта.

Официальный представитель Минэкономразвития Елена Лашкина рассказала, что долгосрочные тарифы предлагается ввести на четыре года.

– Вопрос утверждения тарифов (сборов) на услуги в аэропорту Симферополя будет рассмотрен на ближайшем заседании правления ФАС России. В настоящее время Минэкономразвития формирует позицию по этому вопросу, – сообщила «Известиям» Елена Лашкина.

Новый терминал аэропорта Симферополя строится на принципах государственно-частного партнерства. Общая стоимость работ оценивается в 32 млрд рублей с НДС. В рамках договора о синдицированном кредите с совокупным лимитом 23,3 млрд рублей банки, работающие в Крыму (Банк Россия и РНКБ), выделят ООО «Международный аэропорт «Симферополь» кредитные средства.

– Средства будут предоставлены на 15 с половиной лет для строительства нового пассажирского терминала площадью 78 тыс. кв. м, – отметили в банке.

Независимый аналитик Дмитрий Адамидов отметил, что существующая схема реконструкции аэропортовых комплексов в российских городах предусматривает привлечение средств из различных источников. Как правило, государство финансирует аэродромную инфраструктуру, а строительство аэропорта и развитие прилегающих территорий осуществляются за счет внебюджетных источников.

– Однако в случае аэропорта Симферополя такой способ является довольно нетривиальной задачей. Международные санкции существенно сужают круг возможных инвесторов и, как следствие, удорожают стоимость привлекаемого финансирования. В сложившейся ситуации самым логичным решением было бы профинансировать из бюджета и реконструкцию аэропорта. Но правительство решило соблюсти все правила либеральной модели регулирования отрасли и пойти максимально сложным путем, – заявил «Известиям» Дмитрий Адамидов.

Пропускная способность нового здания аэровокзала составит 3650 пассажиров в час. В нем запланирована в том числе и зона международных вылетов. Новый терминал должен быть завершен уже весной 2018 года к началу туристического сезона.

Аэропорт на 49% принадлежит Республике Крым.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЕТЬЯРОВ; 2017.11.14; «СУПЕРДЖЕТЫ» СООБЩАТ 16 ТЫС. ПАРАМЕТРОВ

Российские авиалайнеры оснащаются системой передачи информации об отказах на борту

Более 16 тыс. параметров бортовых систем российских «Суперджетов» будут контролироваться в режиме реального времени – при нахождении лайнера в любой точке мира. С конца ноября на самолеты начнут устанавливать систему мониторинга отказов и передачи информации специалистам фирмы-производителя. Для этого будет использована спутниковая и радиосвязь. Сейчас такое количество параметров на землю способны передавать только новейшие самолеты семейства Airbus. По словам экспертов, новая система значительно повысит безопасность эксплуатации «Суперджетов».

Как рассказали «Известиям» в АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС, производитель «Cуперджетов») проект модернизации готов, и компания в конце ноября приступает к обновлению авионики на всем парке российских региональных самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ100).

Функции программного обеспечения будут расширены для контроля возможных отказов бортовых систем и передачи параметров наземным техническим службам. Новая функциональность уже успешно прошла тестирование и была сертифицирована в России и Европе. – Такой подход позволит обеспечить постоянный контроль технического состояния систем и статуса самолетов SSJ100 в эксплуатации, – отметил представитель ГСС. – При возникновении отказов в полете и получении информации о них наземные технические службы будут своевременно информированы о необходимости работ по устранению неисправностей.

На данный момент в России аналогов разрабатываемой системы нет, заявили в ГСС. В режиме реального времени будут отслеживаться более 16 тыс. возможных технических отказов в самолете. Эта цифра была названа представителями «Гражданским самолетов Сухого» на специализированной научно-технической конференции в начале ноября (доклад ГСС есть в распоряжении «Известий»).

Для передачи данных будет использована ACARS (Aircraft Communications Addressing and Reporting System) – цифровая система связи, применяемая в авиации для передачи коротких сообщений при помощи спутниковой, либо УКВ-связи. С помощью ACARS будет транслироваться не только информация о проблемах, но и сообщения системы оповещения экипажа об отказах и некоторых эксплуатационных условиях (Crew Alerting System). Также обновленная бортовая система обеспечит мониторинг параметров в режиме реального времени.

В настоящий момент «Суперджеты» передают на землю только отчеты о статусе полета и короткие текстовые сообщения системы мониторинга состояния самолета (Aircraft Condition Monitoring System).

Планируемая к внедрению новинка сейчас находится в опытной эксплуатации у одного из российских перевозчиков, использующих SSJ100. По словам представителя ГСС, рассматривается вопрос интеграции данной программы в единое информационное пространство компании. В частности, ее привязка к системе мониторинга складов даст возможность оперативно получать информацию о наличии запчастей.

Независимый эксперт Антон Лавров рассказал «Известиям», что внедрение системы повысит безопасность полетов на самолетах SSJ100.

– Подобные системы сейчас массово внедряются в гражданской авиации, – рассказал Антон Лавров. – Лидер в этой области – компания Airbus, которая устанавливает их на самые современные авиалайнеры А380 и А350. Подобные комплексы многократно выручали экипажи в критических ситуациях. Они значительно повысят безопасность эксплуатации «Cуперджетов». Но если на межконтинентальных гигантах это оправдано, то не совсем понятно: зачем контролировать тысячи параметров для достаточно небольшего регионального самолета.

Первый полет SSJ100 состоялся в мае 2008 года. В 2011 году начала эксплуатация первого серийного экземпляра. Сейчас российские и иностранные авиакомпании эксплуатируют 104 таких самолета. За шесть лет эксплуатации в парке «Суперджетов» возникало большое количество различных отказов. Основные проблемы связаны с механизацией крыла, системами уборки шасси и кондиционирования воздуха. Согласно официальной статистике ГСС, количество отказов и неисправностей на 1 тыс. часов полета в июне 2017 года составило 89,6 – на 40% меньше показателя июля 2016 года.

### ТАСС; 2017.11.13; ЧАРТЕРНЫЕ АВИАРЕЙСЫ ИЗ УФЫ НА КИТАЙСКИЙ ОСТРОВ ХАЙНАНЬ ЗАПУСТЯТ С 23 ДЕКАБРЯ

Чартерные авиарейсы из Уфы на китайский остров Хайнань будут запущены с 23 декабря, сообщили в пресс-службе международного аэропорта Уфы в понедельник.

**«**Чартерные перелеты на остров Хайнань будет выполнять авиакомпания **«**Икар**»**. Рейсы будут осуществляться с 23 декабря по 24 марта в рамках маршрутной программы туроператора **«**Жемчужная река**»**. Воздушные суда по маршруту Уфа **–** Хайкоу будут отправляться еженедельно по субботам в 23:45 (21:45 мск)**»**, **–** сказали в пресс-службе.

В полете пассажиры проведут около 10 часов. На маршруте перевозчик намерен эксплуатировать самолет Boeing 767-300 вместимостью 340 кресел.

Международный аэропорт Уфы **–** авиационный комплекс, способный принимать воздушные суда всех типов. Услугами аэропорта пользуются более 40 российских и зарубежных авиакомпаний.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.13; «ВИМ-АВИА» ВОЗГЛАВИЛ БЫВШИЙ ТОП-МЕНЕДЖЕР «ТРАНСАЭРО»

Авиакомпанию **«**ВИМ-Авиа**»**, сертификат эксплуатанта которой в настоящее время ограничен, возглавил бывший первый заместитель гендиректора **«**Трансаэро**»** (MOEX: TAER) Вячеслав Кононенко, свидетельствуют материалы системы **«**СПАРК-Интерфакс**»**.

Соответствующие данные внесены в ЕГРЮЛ 10 ноября.

О решении назначить В.Кононенко гендиректором **«**ВИМ-Авиа**»** сообщила в октябре. При этом незадолго до этого в компании заявляли, что ее возглавил другой бывший топ-менеджер **«**Трансаэро**» –** руководивший ей с декабря 2015 до сентября 2017 гг. Александр Бурдин. Последний **«**не приступил к своим обязанностям по организационным причинам**»**, сообщила позднее **«**ВИМ-Авиа**»**, не уточнив, в чем эти причины заключаются.

По данным **«**ВИМ-Авиа**»**, В.Кононенко в 1986 г. закончил Ворошиловградское высшее военное авиационное училище штурманов, служил в ВВС, **«**на протяжении многих лет занимал руководящие должности в крупных коммерческих компаниях РФ**»**.

И А.Бурдина, и В.Кононенко источники **«**Интерфакса**»** связывают с бизнесменом Борисом Карловым, который ранее предложил **Минтрансу** и **Росавиаци**и **«**план спасения**»** **«**ВИМ-Авиа**»**, подразумевающий полное списание ее долгов (оцениваются в более 10 млрд руб.), а также **«**покрытие кассового разрыва в 3 млрд рублей**»**. По данным газеты **«**РБК**»**, он же два года назад рекомендовал назначить А.Бурдина гендиректором **«**Трансаэро**»**, сертификат эксплуатанта которого на тот момент уже был аннулирован.

Будучи главой **«**Трансаэро**»**, А.Бурдин также предлагал авиавластям **«**план перезапуска деятельности**» –** конвертацию долгов компании, которые тогда оценивались в более 250 млрд руб., в акции кредиторов. Однако эта идея не нашла поддержки ни у кредиторов, ни у правительства, в результате **«**Трансаэро**»** была признана банкротом.

**«**ВИМ-Авиа**»**, замыкавшая первую десятку крупнейших авиаперевозчиков РФ, в конце сентября заявила о прекращении всех чартерных программ из-за нехватки оборотных средств и долгов перед контрагентами. Этому предшествовала серия задержек рейсов из российских и зарубежных аэропортов, затронувшая тысячи пассажиров. В настоящее время сертификат эксплуатанта **«**ВИМ-Авиа**»** ограничен, в связи с чем она не может осуществлять коммерческую деятельность.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.13; КОЛИЧЕСТВО ПОЛЕТОВ НАД РФ В ОКТЯБРЕ ВЫРОСЛО НА 9,6% – РОСАВИАЦИЯ

Интенсивность движения в воздушном пространстве России в октябре 2017 г. увеличилась на 9,6% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сообщила **Росавиаци**я.

Всего за отчетный период российские и зарубежные авиакомпании выполнили 135,391 тыс. полетов над РФ, говорится в сообщении ведомства.

Количество полетов на внутренних воздушных линиях в прошлом месяце выросло на 4,84%, до 63,969 тыс., на международных **–** на 14,17%, до 71,422 тыс. (из них транзитных полетов **–** 25,263 тыс., рост на 8,03%).

За январь-октябрь в воздушном пространстве РФ совершено 1,29 млн полетов, рост в годовом выражении составил 8,3%. При этом на внутренних линиях авиакомпании выполнили 624,575 тыс. полетов (+3,03%), на международных **–** 666,05 тыс. (+13,76%), в том числе транзитных **–** 233,872 тыс. (+6,31%).

### УТРО.RU; 2017.11.13; МС-21 БУДУТ ДЕЛАТЬ ВМЕСТЕ С ЭМИРАТАМИ

Новый российский авиалайнер МС-21 может стать наполовину арабским. Как заявил глава Ростеха Сергей Чемезов на выставке Dubai Airshow, Объединенные Арабские Эмираты заинтересованы в совместном производстве самолета на базе МС-21-400 на 250 пассажиров. В ближайшее время будет создана рабочая группа, **«**пожеланий у них очень много**»**, цитирует Чемезова агентство ТАСС.

Пока самолета МС-21-400 нет в природе. Поднимался в небо лишь МС-21-300 с американскими двигателями PW-1400G (Pratt & Witney). Российские ПД-14 пермского производства пока только испытываются в трансзвуковой трубе Центрального аэрогидродинамического института имени Н.Е. Жуковского (ЦАГИ). И по отзывам, довольно успешно.

По теме

МС-21 полетит на российском двигателе

Но даже если ОАЭ захотят на МС-21-400 заокеанские моторы, проект будет крайне выгодным для производителя самолета **–** корпорации **«**Иркут**»**. Пока основной покупатель надежды гражданского авиапрома **– «**Аэрофлот**»**. До конца следующего года главный авиаперевозчик страны получит 50 самолетов. Еще столько же заказал **«**Ильюшин финанс**» –** лидер среди российских лизинговых компаний. Для сравнения, **«**Боинг**»** на авиасалоне в Ле Бурже получил 361 заказ от 16 авиакомпаний на новый узкофюзеляжный 737 Max 10. Это всего лишь один пример. Надо ли говорить, какая на этом рынке конкуренция. В такой ситуации любой новый покупатель **–** это уже победа. Не говоря уже о богатых арабских странах. Та же авиакомпания Emirates **–** одна из крупнейших в мире. Основные самолеты A-380 и **«**Боинг 777**»**. А вдруг в парк пробьется МС-21-400, пусть и арабских кровей?

Ранее машиной интересовались и саудиты. В начале ноября об этом заявил глава Ассоциации деловых партнеров по сотрудничеству с Королевством Андрей Тарасов.

По его словам, первый контракт на несколько лайнеров может быть заключен уже к середине 2018 года. При этом Тарасов не стал уточнять, о каком именно самолете идет речь **–** МС-21 или Superjet 100. Но судя по всему, о первом, так как упоминались именно среднемагистральные самолеты.

Кроме того, в ходе встречи с представителями **Министерства транспорта** Саудовской Аравии обсуждался вопрос подтверждения сертификатов летной годности для того, чтобы саудиты могли покупать самолеты российского производства, невзирая на санкции и отсутствие международных сертификатов.

А вот здесь таится опасность. Теоретически США могут запретить Pratt & Witney продавать двигатели **«**Иркуту**»** для экспорта в Саудовскую Аравию. И рассчитывать придется только на **«**ОДК-Пермские моторы**»** и их ПД-14.

Говорить о том, смогут ли аналогичным образом США помешать совместному проекту России и ОАЭ, трудно, так как в этом случае речь идет о создании самолета на базе МС-21. Он даже называться может по-другому.

Судя по всему, проект реализуют не в ближайшее время. Создание рабочей группы **–** это только самое начало. В 2020 г. планируются летные испытания МС-21 с российским двигателем. И если с ним все будет хорошо, есть надежда, что самолет получит отечественный **«**движок**»**.

Сотрудничество с Эмиратами и саудитами уже прокомментировал Дмитрий Рогозин. Вице-премьер подчеркнул, что до сих пор здесь была монополия американцев, но мы **«**раскупорили**»** ситуацию. ОАЭ обсуждали с российской стороной не только поставку самолетов, включая Су-35, но и использование казахстанского Байконура. В свою очередь, Саудовская Аравия заявила о желании купить российские комплексы ПРО С-400.

Но пока все эти разговоры можно охарактеризовать фразой пресс-секретаря президента Дмитрия Пескова как раз по поводу С-400 **– «**контакты по поставке имеют хорошие предварительные результаты**»**. Это означает, что еще ничего не ясно и как саудиты, так и арабы могут в любой момент **«**отыграть назад**»**. С теми же США во время визита Трампа в Эль-Кувейт Саудовская Аравия подписала соглашений на астрономические $280 миллиардов. К слову, есть там и пункт **«**гражданские самолеты**»**. Однако это вовсе не означает, что меморандумы обернутся твердыми контрактами.

### LIFE.RU; АНДРЕЙ ГРИГОРЬЕВ; 2017.11.13; «ЮТЭЙР» ОПРОВЕРГЛА СООБЩЕНИЯ О ТОМ, ЧТО ЛАЙНЕР КОМПАНИИ ЕДВА НЕ УПАЛ ВО ВНУКОВО

В авиакомпании заверили, что чрезвычайной ситуации в столичном аэропорту не было и посадка прошла в штатном режиме.

Авиакомпания **«**ЮТэйр**»** опровергла сообщения о том, что лайнер компании **«**Боинг 737**»**, выполнявший рейс из Грозного в Москву, едва не потерпел крушение во Внуково. Как сообщал Mash, инцидент произошёл при посадке в столичном аэропорту Внуково.

**–** Чрезвычайной ситуации не было, воздушное судно не входило в **«**режим сваливания**»**, вибросигнализатор штурвала (Stick Shaker) не срабатывал, **–** заверил авиаперевозчик.

Ранее в телеграм-канале Mash сообщалось, что экипаж нарушил схему захода на посадку. Система предупредила о приближающейся катастрофе, после чего её удалось предотвратить и совершить посадку со второй попытки.

**–** Для достижения оптимальных параметров посадки командир воздушного судна увёл самолёт на второй круг. Полёт и посадка прошли в штатном режиме, **–** заверили в пресс-службе **«**ЮТэйр**»**.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.13; СОТРУДНИКОВ АВИАКОМПАНИИ «РОССИЯ» НАУЧАТ РАБОТАТЬ С КОНФЛИКТНЫМИ ПАССАЖИРАМИ

Авиакомпания **«**Россия**»** (входит в группу **«**Аэрофлот**»** (MOEX: AFLT)) намерена отправить своих сотрудников на курсы по обучению работе с конфликтными пассажирами, следует из материалов системы **«**СПАРК-Маркетинг**»**.

Конкурс на предоставление соответствующих услуг объявлен 10 ноября, его победителя планируется определить 8 декабря. Максимальная стоимость договора оценена в 1,5 млн руб.

Среди требований к компании-исполнителю **–** наличие тренеров с высшим образованием в области психологии/психиатрии, **«**с опытом работы преподавателя в сфере подготовки авиационного персонала или сотрудников силовых структур**»**.

**«**Россия**» –** вторая крупнейшая по объему перевозок авиакомпания в РФ. Создана в 2016 г. на базе трех региональных перевозчиков группы **«**Аэрофлот**»**: **«**России**»**, **«**Донавиа**»** и **«**Оренбургских авиалиний**»**. Работает в среднем сегменте перевозок. Базируется в Москве и Санкт-Петербурге.