**23 НОЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### КОММЕРСАНТЪ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.11.23; САМОЛЕТЫ ВЫРУЛИВАЮТ ИЗ РЕЗЕРВА

Авиакомпании просят смягчить требования к запасному парку

Авиакомпании РФ пытаются смягчить ужесточающиеся требования Минтранса к отрасли после коллапса «ВИМ-Авиа». Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) предложила отказаться «от избыточных и невыполнимых требований» резервирования самолетов. За счет такого контроля регуляторы пытаются уменьшить число задержек рейсов, но в АЭВТ считают, что требование не влияет на пунктуальность. Ассоциация приводит в пример ЕС, где за задержки перевозчик должен платить высокие компенсации, но на внутренних рейсах в РФ такие выплаты при задержках пока гораздо ниже.

Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (объединяет авиакомпании РФ) предложила Минтрансу «модернизировать авиационное законодательство и меры регулирования» рынка. Глава АЭВТ Владимир Тасун пожаловался ведомству на «избыточные и заранее невыполнимые требования» к наличию у авиакомпаний резервных самолетов, описанные в Федеральных авиационных правилах (ФАП-246).

В АЭВТ считают, что правило сейчас «носит декларативный характер» и «не влияет на повышение пунктуальности». При задержках административные органы и суды действуют из «собственных представлений о порядке резервирования», пишет АЭВТ, на практике не учитывается длительность задержки, удаленность аэропорта от места базирования резервного судна, из-за чего тому приходится лететь дольше, чем устраняется неисправность. Также не принято во внимание то, что резервное судно уже может подменять неисправный самолет. В ассоциации добавляют, что административные дела возбуждаются, даже если рейс задержан по независящим от перевозчика причинам, например плохим метеоусловиям.

Дискуссии об усилении контроля за регулярностью рейсов активизировались в этом году из-за массовых задержек чартеров «ВИМ-Авиа» (с 15 октября прекратила полеты). В конце сентября прокуратура заявила, что в летний сезон «ВИМ-Авиа» не соблюдала требование ФАП о резерве. Чиновники предлагали варианты ужесточения ответственности компаний за задержки. В сентябре глава Минтранса Максим Соколов говорил «РИА Новости», что перевозчики, задерживающие чартеры, могут потерять часть международных маршрутов. В ноябре регулятор предложил лишать перевозчиков прав на часть чартерных рейсов, если они задержали не менее 20% вылетов на два часа и более. В обращении в Минтранс Владимир Тасун отмечает, что в мировой практике неизвестны примеры нормативов по резерву самолетов. Он приводит в пример Центральный офис анализа пунктуальности при Евроконтроле, который собирает и публикует информацию по пунктуальности. Европейские авиавласти «не применяют принудительные меры к авиакомпаниям», пишет глава АЭВТ, кроме требований предоставить пассажирам задержанных рейсов определенные услуги, выплатить компенсацию или возместить ущерб. По Воздушному кодексу РФ ответственность авиакомпании за ущерб из-за задержки составляет 25% МРОТ (1975 руб.) за каждый час задержки, но не более 50% цены билета.

В августе РФ присоединилась к Монреальской конвенции, в которой компенсация привязана к международной расчетной единице «специальные права заимствования» – SDR. Но пока конвенция распространяется только на международные рейсы.

Господин Тасун предложил разработать новое руководство пунктуальности рейсов взамен методики, изданной еще при СССР. В АЭВТ предлагают создать и контрольное подразделение, например, во ФГУП «Госкорпорация по организации воздушного движения» и Росавиации (там отказались от комментариев). В Минтрансе сообщили, что «письмо АЭВТ получено и рассматривается».

«Возникновение требований по резерву – следствие ряда форс-мажорных ситуаций в предыдущие годы», – говорит глава «Авиапорта» Олег Пантелеев. Но в ряде случаев чиновники не ограничивали полеты проблемных авиакомпаний, замечает он, не удалось избежать и коллапса «ВИМ-Авиа». «Как показывает практика, чиновники неохотно отменяют введенные ограничения, и при нынешних тенденциях закручивания гаек либеральные предложения вряд ли будут услышаны», – заключает эксперт.

### КОММЕРСАНТЪ; АСЯ САФИУЛЛИНА; 2017.11.23; ПЕНЗЕ МАЛ АЭРОВОКЗАЛ

В рамках реконструкции аэропорта построят новое здание стоимостью 760 млн рублей

Правительство Пензенской области планирует построить новый аэровокзал. По словам губернатора Ивана Белозерцева, это необходимо в связи с увеличением числа рейсов и пассажиропотока. Пропускная способность нового двухэтажного здания будет в два раза больше, чем у действующего вокзала. Стоимость строительства оценивается в 760 млн руб., работы, предположительно, начнутся в следующем году. Директор аэропорта Юрий Осколков отметил, что новый вокзал начнет обслуживать регулярные рейсы, а старый будет перепрофилирован на чартерные рейсы и малую авиацию.

Во вторник полпред президента РФ в ПФО Михаил Бабич и министр транспорта РФ Максим Соколов посетили Пензенскую область. Губернатор Иван Белозерцев рассказал им о планах реконструкции аэропорта и презентовал проект нового аэровокзала. По словам директора ГБУ ПО «Аэропорт Пензы» Юрия Осколкова, проектом предусмотрено строительство двухэтажного здания площадью 4 тыс. кв. м, пропускной способностью 200 пассажиров в час. Также планируется строительство удобных подъездов к аэровокзалу и размещение платной парковки.

Сейчас для обслуживания пассажирских перевозок в Пензе используется первый этаж аэровокзала площадью 877,3 кв.м, пропускная способность которого составляет 100 пассажиров в час. Здание было построено в 1963 году. «Популярность авиаперевозок у населения растет, особенно летом. Тогда малейшая задержка приводит к неудобствам: у нас всего две стойки регистрации, вместимость двух залов рассчитана на 85 человек. Начинается столпотворение. В новом аэровокзале эта проблема будет решена. Также будут учтены потребности пассажиров с детьми и маломобильных групп населения, – сказал он. – Прежде всего, идет речь о заботе о пассажирах». Предполагается, что аэропорт продолжит использовать старый вокзал, но он будет перепрофилирован на другие категории (чартеры, малая авиация).

Предполагается, что строительство нового аэровокзала начнется в 2018 году. Сейчас завершается работа над проектно-сметной документацией. По предварительным оценкам, стоимость работ составит около 760 млн руб. вместе с оборудованием.

Губернатор Иван Белозерцев отметил, что необходимость строительства нового здания аэровокзала возникла из-за увеличения числа рейсов и пассажиропотока. «У нас высокая деловая активность, услугами аэропорта активно пользуется бизнес, многие граждане сейчас стали возвращаться к этому виду транспорта. Ежегодно пассажиропоток растет в среднем на треть», – сказал он. По официальным данным, за 10 месяцев 2017 года аэропорт принял почти 125 тыс. пассажиров, что на 36,8% больше, чем в прошлом году.

Аэропорт в Пензе появился в 1934 году. Сначала он использовался как транзитный, в основном осуществлялись перевозки груза, почты, матриц центральных газет. Регулярные пассажирские рейсы стали проводиться после войны.

В конце 1990‑х годов авиапредприятие было подвергнуто процедуре банкротства. Регулярные перевозки были возобновлены в 2003 году. Аэропорт Пензы имеет аэродром класса «В» с одной взлетно-посадочной полосой. Сейчас из пензенского аэропорта осуществляются рейсы в Москву (ежедневно), Санкт-Петербург (по средам и воскресеньям), Казань (по будням) и Нижний Новгород (по вторникам, четвергам и воскресеньям). В летнем расписании появляются рейсы в Сочи, Симферополь и Анапу. Полеты осуществляют пять авиакомпаний – ЗАО АК «РусЛайн», ЗАО «АвиаМенеджментГруп», ОАО «Ижавиа», ОАО «Саратовские авиалинии» и ОАО «Ютейр». Через воздушное пространство Пензенской области проходит 15 международных и пять внутрироссийских воздушных трасс.

Строительство нового вокзала станет продолжением реконструкции пензенского аэропорта. В 2013 году в рамках двух федеральных целевых программ – «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» и «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» – был проведен ремонт аэродрома. Работы шли в три этапа: сначала были обновлены объекты управления воздушным движением, радионавигации и связи, средств посадки, линии электроснабжения, было заменено технологическое оборудование в командно-диспетчерском пункте. На втором этапе была удлинена искусственная взлетно-посадочная полоса и рулежные дорожки, расширен пассажирский перрон с увеличением мест стоянок воздушных судов. На третьем этапе было заменено покрытие ИВПП, для чего аэропорт был закрыт на полтора месяца. Длина обновленной полосы составила 2800 метров, ширина – до 45 метров. Сейчас аэропорт может принимать воздушные суда типов Ил‑76 Т/ТД, Аэробус‑319, Аэробус‑320, Боинг‑737.

В том же 2013 году тогдашний губернатор области Василий Бочкарев обращался в Минтранспорта РФ с предложением присвоить пензенскому аэропорту статус международного. По его мнению, это способствовало бы привлечению иностранных инвестиций и развитию туризма в регионе. Однако пока никакого решения не принято.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.22; ПРОЕКТИРОВАНИЕ Ж/Д МОСТА НА САХАЛИН НАЧНЕТСЯ В 2018 ГОДУ

Проектирование транспортного перехода на Сахалин с материковой части РФ начнется в 2018 году, сообщил журналистам в среду глава **Минтранса** Максим **Соколов**.

«Средства на проектирование в размере 1 млрд рублей уже заложены в инвестиционную программу РЖД на 2018 года», – отметил он.

Ранее «Интерфакс» сообщал, что соответствующая строчка есть в проекте финансового плана монополии на ближайшую трехлетку. Компания отмечала, что в 2018-2020 гг. планирует направить на строительство железнодорожной линии с переходом на Сахалин 7 млрд рублей (в 2019 г. – 2,5 млрд руб., в 2020 г. – 3,5 млрд). При этом монополия уточняла, что объемы инвестиций могут быть уточнены после подготовки технико-экономического обоснования.

Проект предусматривает прокладку магистрали от станции Селихин на БАМе до островной станции Ныш (585 км) с мостом через пролив Невельского (9 км с учетом подходов). Планы по его реализации в такой конфигурации прописаны в стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года, стратегии социально экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 года.

«На пленарной сессии Восточного экономического форума (в сентябре – ИФ) президент РФ Владимир Путин отметил важность строительства ж/д перехода на Сахалин в контексте серьезной модернизации транспортной инфраструктуры Дальнего Востока», – напоминали в РЖД.

В 2013 году по заказу **Минтранса** были проработаны «научно-обоснованные предложения для повышения конкурентоспособности международного транспортного коридора «Транссиб» в направлении Европа-Россия-Япония», в которых оценивались использование территории острова и инженерно-техническая возможность создания транспортных переходов через проливы Невельского и Лаперуза.

Предварительная стоимость проекта определена в 386,6 млрд рублей в ценах 2013 года. Как отмечали в РЖД, строительство линии позволило бы обеспечить «устойчивую транспортную доступность Сахалина», развивать на острове железнодорожное сообщение, развивать здесь портовые мощности. Говоря в среду о возможности дальнейшего соединения Сахалина с Японией, М.**Соколов** отметил, что этот «вопрос обсуждается на различного уровня политических встречах».

«В том числе и я планирую обсуждать в начале следующего года с моим визави – министром (транспорта – ИФ) Японии», – сказал чиновник. «Мы ставили (вопрос – ИФ) достаточно давно: видим этот коридор, видим грузовую базу – она будет примерно 25-30 млн тонн грузов, в том числе высокодоходных. Но это, конечно, проект масштабный, планетарного значения», – уточнил он. «Пока конкретных решений нет, идут переговоры. Мы ставим этот вопрос регулярно. И будем ставить, потому что считаем, что мост на Сахалин – это лишь первый шаг к формированию трансевразийского железнодорожного коридора», – добавил министр. По его оценкам, на реализацию проекта потребуется «не менее семи лет», а необходимый объем инвестиций четко еще не просчитан.

«Порядок есть, но говорить не буду», – сказал М. **Соколов**.

### РИА НОВОСТИ; 2017.11.22; СОКОЛОВ: РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ ПО СОТРУДНИКАМ «ВИМ-АВИА» НАХОДИТСЯ ПОД КОНТРОЛЕМ

Решение вопросов, связанных с персоналомавиакомпании «ВИМ-Авиа» находится под контролем, заявил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**. В **Минтрансе** рассказали о ситуации с «ВИМ-Авиа». «Конечно, решение вопросов по персоналу – мы держим это на контроле. Вместе с Рострудом очень активно взаимодействуем. Всем обратившимся помогут найти работу, как мы и обещали», – сказал он журналистам.

«ВИМ-Авиа» ранее прекратила полеты из-за финансовых проблем. Ее кредиторская задолженность, по данным **Росавиаци**и, составляла около 10 миллиардов рублей, из которых около 7 миллиардов – перед кредитными организациями, лизингодателями, аэропортами и топливо-заправочными комплексами.

В конце сентября с проблемами столкнулись десятки тысяч клиентов перевозчика в России и за рубежом. К вывозу пассажиров под контролем **Минтранса** и **Росавиаци**и подключились другие авиакомпании.

Также в конце сентября **Соколов** заверял, что сотрудники «ВИМ-Авиа» в случае банкротства авиакомпании будут трудоустроены. Также сообщалось, что ряд авиакомпаний выразил готовность взять на работу сотрудников «ВИМ-Авиа», а **Росавиаци**я начала публиковать список вакансий на своем сайте.

### ТАСС; 2017.11.22; МИНТРАНС НАПРАВИЛ В ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОЗДАНИЮ ФОНДА ПОДДЕРЖКИ АВИАКОМПАНИЙ

Данная мера входит в план по усилению ответственности авиаперевозчиков и туроператоров перед пассажирами. **Министерство транспорта** РФ направило в правительство свои предложения по созданию фонда поддержки авиакомпаний в случае банкротства, сообщили ТАСС в **Минтрансе**. «Данные предложения (по созданию фонда – прим. ред.) направлены на рассмотрение в правительство РФ. Напомним, что эта мера входит в план по усилению ответственности авиаперевозчиков и туроператоров перед пассажирами», – сообщили ТАСС в пресс-службе министерства.

Как сообщал ранее **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, **Минтранс** в рамках поручения премьер-министра РФ Дмитрия Медведева подготовил предложения по созданию фонда поддержки авиакомпаний на случай их банкротств. Ранее глава правительства дал ряд поручений по разработке мер поддержки авиакомпаний, одна из которых – создании системы, позволяющей оперативно осуществлять финансирование расходов на вывоз пассажиров авиакомпаний, допустивших остановку операционной деятельности. Одним из вариантов такой системы может стать компенсационный фонд, формируемый в соответствии с законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика, или из денежных средств, получаемых «Аэрофлотом» от иностранных авиаперевозчиков за пролет над российской территорией (роялти). Ранее источник ТАСС в совете директоров «Аэрофлота» подтвердил, что компания положительно отнеслась к идее создания такого фонда за счет роялти перевозчика. По его словам, этот шаг должен еще раз показать, что компания тратит роялти на социальные проекты. В пресс-службе «Аэрофлота» от комментариев отказались. Также поручение не стали комментировать в S7 и во входящих в группу «Аэрофлот» компаниях «Россия» и «Победа». В UTair поддержали предложение о создании такого фонда за счет роялти «Аэрофлота», но не за счет средств пассажиров. Кроме того, в рамках поручений премьера **Минтранс** до 8 декабря должен разработать методику оценки финансово-экономического состояния авиакомпаний, а также перечень ограничительных мер, которые позволят проблемным перевозчикам вывозить пассажиров без приостановки или аннулирования сертификата эксплуатанта. В этот же срок министерству предписано предложить изменения в законодательство, которые обеспечат равные условия правовой защиты для пассажиров как чартерных, так и регулярных рейсов.

### ТАСС; 2017.11.22; МИНТРАНС ПОДДЕРЖИВАЕТ ВВЕДЕНИЕ ИНВЕСТНАДБАВКИ К ГРУЗОВОМУ ТАРИФУ РЖД

Ранее кабмин поддержал предложение **Минтранса** РФ по индексации на 3,9% к уровню 2017 г. тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом в 2018 г. с сохранением 2-процентной целевой надбавки

**Министерство транспорта** РФ поддерживает введение так называемой инвестиционной надбавки к тарифу на грузовые железнодорожные перевозки, заявил журналистам **министр транспорта** Максим **Соколов**.

«Если будет принято решение по инвестнадбавке, что **Минтранс** поддерживает, то она может быть дополнительно использована на те проекты, которые требуют бюджетной поддержки ввиду их низкой доходности, но пока не имеют полного бюджетного финансирования, – сказал он. – Например, БАМ-Транссиб».

Что касается двухпроцентной целевой надбавки к грузовому тарифу, которая действует в 2017 г., на следующий год она будет сбалансирована с инвестиционной программой РЖД, отметил **Соколов**.

«Преимущественно мы видим, что именно эти средства могут быть направлены на увеличение темпов капитального ремонта пути с просроченным по нормативам грузопотоком и, таким образом, улучшения качества нашей линейной инфраструктуры», – сказал министр. По его мнению, это позволит увеличить маршрутную скорость и оборот вагонов и создаст дополнительные условия для эффективного использования подвижного состава и скорости обработки грузов.

Отвечая на вопрос о длительности действия надбавки, министр отметил: «Мы будем внимательно смотреть каждый год».

Ранее правительство России поддержало предложение **Минтранса** РФ по индексации на 3,9% к уровню 2017 г. тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом в 2018 г. с сохранением 2-процентной целевой надбавки.

Дополнительная целевая надбавка в размере 2% выделяется на выполнение капремонта инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования. Кроме того, кабинет министров поддержал установление долгосрочных тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования на период не менее 8 лет с индексацией указанных долгосрочных тарифов на уровень, не превышающий темпы инфляции, начиная с 2019 г.

Президент РЖД Олег Белозеров сообщал, что РЖД просит правительство рассмотреть возможность индексации грузовых тарифов в 2018 г. на 6% (3,9% индексации и 1,9% в виде инвестиционной надбавки) с сохранением целевой надбавки в 2%, напомнив, что в 2017 г. РЖД получили 2-процентную целевую надбавку к тарифу на снятие инфраструктурных ограничений.

Вопрос о дополнительной надбавке к грузовому железнодорожному тарифу на 2018 г. будет проработан до конца года, заявлял ранее **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

Согласно материалам РЖД (имеются в распоряжении ТАСС), инвестпрограмма компании на 2018 г. планируется на уровне 579,6 млрд руб. – это максимум за все время существования компании. В частности, 335,5 млрд руб. планируется направить на проекты РЖД по развитию инфраструктуры, 244,1 млрд руб. – на реализацию проектов, связанных с поручениями президента и правительства, в том числе на модернизацию БАМа и Транссиба, развитие подходов к портам Азово-Черноморского бассейна и Северо-Запада, развитие Московского транспортного узла.

Индексация грузовых тарифов на 2017 г. составила 4%, кроме того, РЖД получили целевую надбавку в 2% на капитальный ремонт. Макропрогноз МЭР РФ предусматривает базовый уровень индексации грузовых железнодорожных тарифов в 2018-2019 гг. на уровне 4%.

### ИНТЕРФАКС: 2017.11.22; СОКОЛОВ: ПОКА НИЧЕГО НОВОГО В ВОПРОСЕ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С ЕГИПТОМ НЕТ

В вопросе возобновления авиасообщения между Россией и Египтом пока нет новых данных.

«Пока никакой новой информации по этой теме нет», – сказал журналистам **министр транспорта** Максим **Соколов**, отвечая на вопрос о сороках возобновления авиасообщения с Египтом.

Авиасообщение с Египтом было прервано в ноябре 2015 года после теракта над Синайским полуостровом, унесшего жизни более 200 россиян, пассажиров лайнера авиакомпании «Когалымавиа». В начале сентября 2017 г. президент РФ Владимир Путин выразил надежду, что в ближайшее время авиасообщение с Египтом будет восстановлено в полном объеме при условии уверенности в безопасности полетов.

Общий долг «ВИМ-Авиа», как заявлял глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько**, достиг 10 млрд рублей. У авиакомпании есть шесть банков-кредиторов, основным кредитором является банк «Зенит». Следственный комитет РФ возбудил уголовное дело по факту преднамеренного банкротства авиакомпании.

Как заявлял ранее вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович**, если в ближайшее время инвестор не найдется, то авиакомпанию ждет банкротство.

### КОММЕРСАНТЪ; ЛИДИЯ ГОРБОРУКОВА; 2017.11.23; ТРЕТИЙ ПОШЕЛ

Смольный ищет подрядчика на разработку последнего этапа проекта планировки Восточного скоростного диаметра. Правительство Петербурга объявило открытый конкурс на разработку проекта планировки территории (ППТ) третьего этапа Восточного скоростного диаметра (ВСД) от Союзного проспекта до административной границы Петербурга. Начальная стоимость работ оценена в 38,5 млн рублей.

Большие шансы получить подряд у института «Стройпроект», который выиграл два конкурса на разработку проекта планировки первого и второго участков ВСД общей стоимостью около 65 млн рублей. Комитет по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ) Петербурга объявил открытый конкурс на разработку ППТ третьего участка ВСД от Союзного проспекта до административной границы с Петербургом с начальной стоимостью работ 38,5 млн рублей. Заявки принимаются до 12 декабря, рассмотрение и оценка заявок состоятся 14 декабря, говорится на сайте госзаказа. По условиям контракта победитель должен разработать ППТ третьей очереди ВСД к концу апреля 2018 года, а согласовать документацию – до середины декабря следующего года.

Большие шансы получить подряд на разработку ППТ третьей очереди ВСД есть у института «Стройпроект», который в настоящее время готовит документацию по первым двум участкам скоростной магистрали – от ЗСД до Союзного проспекта. Именно в рамках этого этапа станет понятна трасса магистрали после проспекта Энергетиков. Как писал «Ъ», ранее прохождение широтной магистрали в створе улицы Ворошилова в близости от ЖК «Ладожский Парк» вызвало недовольство жителей района и общественности (см. «Ъ» от 07.03.2017). После этого было решено перенести дорогу в створ улицы Зольной с прохождением в стесненных условиях между Ладожским вокзалом и исправительной колонией N 7. Но для реализации этого решения требуется согласование ФСИН и РЖД. Задача ВСД – перераспределить потоки с наиболее загруженного участка КАД и Мурманского шоссе, а также сформировать новую связь правого и левого берегов Невы. Протяженность скоростной магистрали составит 22,9 км. Из них 14,2 км пройдет по территории Петербурга, а 8,7 км – по Ленинградской области. Как ранее писал «Ъ», регион договорился с Минтрансом РФ о продлении Восточной хорды до южного микрорайона города Всеволожска. Для этого со скоростной трассы будет сделан платный съезд, который приведет к Колтушскому шоссе (см. «Ъ» от 21.09.2018). Как отмечал заместитель председателя правительства Ленинградской области по строительству Михаил Москвин, это принесет ВСД дополнительные транспортные потоки с заселенной и одновременно активно застраиваемой территории Всеволожского района.

Одна из интриг будущей широтной магистрали связана с выбором типа переправы через Неву – пока непонятно, будет ли это тоннель или все-таки мост в створе улиц Фаянсовой и Зольной. В конце сентября 2017 года вице-губернатор Петербурга Игорь Албин предложил рассмотреть вариант строительства тоннеля. По его словам, магистраль из-за этого станет дороже на 3-4 млрд рублей, но видовые характеристики проекта улучшатся. АО «КБ ВиПС» даже разработало концепцию автомобильного тоннеля. Его предлагается прокладывать двумя способами: либо с помощью проходческого щита (тогда переправа под Невой будет глубокой, а ее длина составит 3 км), либо с помощью метода погружных секций (тогда переход будет равен 850 м). В рамках конференции «Транспортная инфраструктура Петербурга и Ленинградской области» заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул отметил, что тоннель – это слишком дорогое удовольствие для проекта с точки зрения как строительства, так и эксплуатации. Окончательный ответ на вопрос, мост или тоннель, Смольный планирует дать до конца 2017 года, проанализировав технические и инженерные решения обоих вариантов.

Стоимость создания скоростного шоссе, по данным Дирекции по развитию транспортной системы Петербурга и Ленинградской области, оценивается в 180 млрд рублей, хотя ранее Смольный говорил о 150-160 млрд рублей. Предполагаемый спрос на трассу – 100 тыс. автомобилей в сутки и более. Реализовывать проект ВСД Смольный планирует на принципах государственно-частного партнерства. Скорее всего, партнером выступит консорциум из нескольких инвесторов. Первыми о своих намерениях вложить средства в проект официально заявили банк ВТБ и Евразийский банк развития.

Именно с ними в рамках ПМЭФ-2017 Смольный подписал два соглашения о намерениях. Федеральный бюджет также может вложить часть средств. Однако порядок цифр и финансовая схема пока не ясны. Ранее председатель КРТИ Сергей Харлашкин заявлял, что пуск движения по трассе будет осуществлен не позже 2025 года.

### КОММЕРСАНТЪ; НИКОЛАЙ НОВИКОВ; 2017.11.23; ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ПРЕДПИСАЛИ НОВАЦИЮ

После внесения изменений в проектно-сметную документацию РЖД ищут нового субподрядчика почти на 13-миллиардный контракт в порту Тамань.

ОАО «РЖД» разместило госзаказ стоимостью 12,7 млрд руб. на строительство железнодорожных подходов к порту Тамань. По итогам конкурса 5 декабря этого года будет определена компания, которая должна будет подготовить рабочую документацию и построить объекты в рамках первого этапа проекта «Создание сухогрузного района морского порта Тамань». Генеральный заказчик по проекту, общая стоимость которого составляет 29,2 млрд руб. – ФКУ «Ространсмодернизация», где пояснили, что прежний контракт прекращен в рамках механизма новации. Эксперты в качестве возможного исполнителя по госконтракту называют ООО «Стройгазмонтаж», уже исполняющее контракт на 17 млрд руб. по строительству подходов к Керченскому мосту.

Компания ОАО «РЖД» выставила на сайте Zakupki.gov.ru лот на право заключения договора субподряда на выполнение комплекса работ по разработке рабочей документации и строительства подходов к транспортному переходу через Керченский пролив. Согласно размещенной информации о лоте, максимальная (начальная) цена контракта составляет 12,68 млрд руб., сумма обеспечения по заявке составляет 250 млн руб. Итоги конкурса будут подведены 5 декабря.

Субподрядчику предстоит построить объекты железнодорожной инфраструктуры в рамках инвестиционного проекта «Создание сухогрузного района морского порта Тамань». В пресс-службе ОАО «РЖД» комментарии по закупке не предоставили, пояснив, что все запросы следует направлять в ФКУ «Ространсмодернизация», являющееся главным заказчиком по контракту. В «Ространсмодернизации» „Ъ-Кубань“ сообщили, что размещенный заказ является новым единым государственным контрактом, в соответствии со скорректированной проектно-сметной документацией с учетом изменений состава работ, а также увеличения их объемов и стоимости. При этом в учреждении не объяснили, какие именно изменения были внесены, уточнив лишь, что заключить новый контракт на строительство поручил зампред правительства Аркадий Дворкович по письму Минтранса. «Применение механизма новации для прекращения обязательств по действующим контрактам предусмотрено ст. 414 ГК РФ», – пояснили в пресс-службе «Ространсмодернизации». Там также добавили, что между ФКУ «Ространсмодернизация» и ДКРС ОАО «РЖД» заключены соглашения о новации от 10 октября 2017 года и новый единый госконтракт от 9 ноября 2017 года на весь объем работ по первому этапу проекта, предполагающему создание объекта железнодорожной инфраструктуры, обеспечивающей подход к транспортному переходу через Керченский пролив.

Как ранее сообщал „Ъ-Кубань“, создание сухогрузного района морского порта Тамань осуществляется в рамках целевой программы «Модернизация транспортной системы России». На эти цели планируется израсходовать 29,2 млрд руб. Все работы должны быть выполнены до 1 июля 2020 года. Согласно данным, предоставленным «Ространсмодернизацией», в настоящее время ведутся проектно-изыскательские работы по второму этапу проекта, созданию объектов, необходимых для обеспечения деятельности сухогрузного района порта Тамань. Также уточняются прогнозные данные о номенклатуре и корреспонденции грузов в направлении морского порта Тамань с учетом грузопотока существующих портовых мощностей Таманского полуострова и в направлении Крыма.

Из публиковавшихся правительством России данных следует, что в рамках проекта планируется построить терминалы для навалочных грузов мощностью до 35 млн т в год, зерновых – до 14,5 млн т, сжиженных углеводородных газов – до 3,5 млн т. В числе требований к потенциальному исполнителю в конкурсной документации указано наличие квалифицированного персонала – не менее 23 человек, имеющих высшее образование и квалификацию «инженер». Кроме того, приведен список тяжелой и другой строительной техники из 85 позиций. Как отметил директор «БКС Премьер» в Сочи Антон Полуэктов, такой детальный набор требований – стандартная практика для подобных проектов, когда речь идет об очень большом лоте. «Круг заинтересованных участников понятен еще до начала формальной процедуры, далеко не каждой компании можно доверить такой большой и ответственный проект, и максимально проработанный перечень условий – это гарантия того, что к торгам подойдут только понятные властям участники рынка», – пояснил эксперт. Он также добавил, что есть ощутимый дефицит мощностей по объему железнодорожных перевозок, но спрогнозировать какие-то цифры на данный момент проблематично, поскольку меняется подход и к строительству терминалов. По мнению генерального директора «INFOLine-аналитика» Михаила Бурмистрова, в условиях активного развития экспорта, в том числе зерновых грузов, возобновление развития сухогрузного района порта Тамань приобретает особую актуальность. «Вероятнее всего, исполнителем может стать „Стройгазмонтаж“, для которого это будет синергетично с точки зрения размещения ресурсов и техники, а также с точки зрения величины затрат на управление проектом»,– прогнозирует эксперт. По данным системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Стройгазмонтаж» зарегистрировано в Москве, основной вид деятельности – строительство инженерных коммуникаций для водоснабжения и водоотведения, газоснабжения. Уставный капитал – 4,5 млрд руб., прибыль за 2016 год составила 12,2 млрд руб., выручка от продажи – 276,4 млрд руб.

В апреле 2017 года компания заключила контракт с Росжелдором на разработку документации и выполнение строительно-монтажных работ в рамках строительства железнодорожных подходов к транспортному переходу через Керченский пролив на 16,95 млрд руб. Вчера в компании «Стройгазмонтаж» на запрос „Ъ-Кубань“ о планах участия в закупке РЖД не ответили.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ОШУРКОВА; 2017.11.22; НЕ СТАЛКИВАТЬ НА ОБОЧИНУ

Как вместо соперничества на рынке пассажирских перевозок наладить продуктивное сотрудничество.

Острая конкуренция автотранспортных и железнодорожных перевозчиков приводит к непрерывному реформированию маршрутной сети и не всегда идет на пользу пассажирам, констатируют эксперты. Можно ли создать оптимальную систему пассажирских перевозок в регионе и какие новшества ожидаются на этом рынке, выяснял корреспондент «РГ». Главное, чтобы в гонке автобусников и железнодорожников всегда выигрывала третья сторона – пассажир.

Поезд VS автобус

В Свердловской области межмуниципальные перевозки обслуживают 509 автобусных маршрутов (165 транспортных организаций) и 253 пригородных поезда (два перевозчика). Ежегодно их услугами пользуются 14 миллионов человек. Для того чтобы обеспечить безубыточность, из бюджета региона на субсидии пригородным железнодорожным компаниям выделено более 1,2 миллиарда рублей.

В такой ситуации часть экспертов уверена, что автотранспортники и железнодорожники изначально не в равных условиях. Например, у первых есть обида на вторых по поводу «Ласточки» – автотранспортники за последние три года на тех направлениях, по которым следует скоростной электропоезд, потеряли до 30 процентов пассажиров. У железнодорожников противоположный результат.

Железнодорожникам для открытия или изменения маршрута необходимо только желание и провозные возможности путей. В то время как автотранспортники должны пройти сложные процедуры: изучить потребности населения, маршруты сонаправленного транспорта, факторы, влияющие на безопасность дорожного движения, проработать планируемый график, схемы... А еще перевозчику предстоит поучаствовать в конкурсе или аукционе на право обслуживания маршрута, – возмущается директор Северного автовокзала Екатеринбурга Сергей Ильяшенко.

По его словам, при поездке на поезде регион компенсирует разницу между установленным тарифом и экономически обоснованным. На пригородных маршрутах автотранспорта установлен предельный тариф. В этом случае перевозчик тоже должен получать субсидию, но власти не проработали до конца необходимые процедуры при заключении госконтрактов. Поэтому автотранспортники порой работают себе в убыток, в результате закрываются некоторые маршруты. Так произошло в Красноуфимском районе, аналогичная ситуация назревает в Каменском.

Возможности для стыковки

Другие эксперты считают, что в борьбе за пассажира все же выиграет тот, кто предложит более качественные услуги. И в этом плане автобусники явно проигрывают. Уральцев, предпочитающих для поездок электрички, в ближайшем будущем ожидает немало новинок. Например, появятся двухэтажные поезда, а «Ласточки» соединят Екатеринбург с центрами соседних регионов.

Не получая субсидий, автотранспортники порой работают себе в убыток, в результате закрываются некоторые маршруты

Еще в 2010 году из Екатеринбурга в ближайшие областные центры ходило 14 поездов. Они заполнялись на 70 процентов и работали рентабельно. Но при реформировании эта маршрутная сеть стала убыточной и постепенно начала сокращаться, – поясняет Алексей Гребенкин, замначальника Свердловской железной дороги.

Теперь магистраль совместно с пригородной компанией намерена восстановить эти маршруты, сделав их более привлекательными за счет «Ласточек»: восемь пар инновационных поездов премиум-класса свяжут Екатеринбург с Тюменью, Пермью, Челябинском и Курганом. Ожидаемый пассажиропоток составит 815 тысяч человек.

Кроме того, оказывается, железнодорожники и автобусники могут не только конкурировать, но и вполне успешно сотрудничать. Так, с середины минувшего лета в Свердловской области запущено три мультимодальных маршрута: Екатеринбург-Шаля и дальше – до Сылвы, Рощи и Шамар. Автоперевозчики по согласованному расписанию доставляют жителей к станциям к отходу поездов. По словам регионального **министра транспорта** и дорожного хозяйства Василия Старкова, опыт оказался удачным и сейчас прорабатывается введение аналогичных маршрутов по направлению Екатеринбург-Невьянск-Нижний Тагил-Верхняя Салда-Нижняя Салда. Так что, по сути, места на рынке всем хватит – важно правильно организовать и координировать работу, а это уже зона ответственности властей.

В 2018 году начнется обновление вагонного парка, к 2022 году оно должно составить 91 процент, – обещает главный федеральный инспектор по Свердловской области Данила Трибунов. – Этот процесс осложнен ограниченностью ресурсов пригородных компаний и может привести к сокращению маршрутной сети.

Тем не менее есть и положительные примеры: так, СвЖД прорабатывает с правительством Тюменской области вопрос обновления вагонов на направлении Тюмень-Тобольск. Предполагается, что новый подвижной состав перевозчик возьмет в лизинг, а тюменское правительство согласует объем субсидий.

Дольше едешь – все увидишь

С точки зрения потребителя, у перевозчиков полно минусов, из-за которых они теряют потенциальных пассажиров. Прежде всего неудобные графики – некоторые поезда останавливаются необоснованно часто и надолго. Например, фирменный поезд «Малахит» по этой причине прибывает в Екатеринбург через 12 минут после закрытия метро (неудивительно, что с 10 декабря его отменяют из-за низкой востребованности).

Новый подвижной состав перевозчик возьмет в лизинг, а тюменское правительство согласует объем субсидий

Если бы не было растянутых стоянок, то понадобилось бы меньше составов для обслуживания того же объема перевозок, – уверен Кирилл Янков, представитель совета потребителей РЖД.

Еще одна проблема – пассажирская логистика в крупных городах. Скажем, платформы «Первомайская» и «ВИЗ» по скорости пересадки на наземный транспорт сильно выигрывают у центрального вокзала Екатеринбурга, однако «Ласточка» насквозь не идет: чтобы попасть с «Первомайской» в Кузино или Тагил, нужно купить два билета и простоять полчаса на вокзале.

Не все гладко и с инфраструктурой, – продолжает Янков. – Те же «Ласточки» не приспособлены для низких платформ. Стоимость высокой примерно в 40 раз меньше цены электропоезда. У железной дороги нашлись средства на покупку поездов, но нет программы поэтапного перевода екатеринбургского узла на высокие платформы. А ведь это не только удобство пассажиров, но и ускорение посадки и высадки. Значит, и время в пути сократится, то есть повысится пропускная способность.

Справедливости ради нужно добавить, что буквально на днях начались подготовительные работы к модернизации платформы «Первомайская» – к 1 июня 2018 года она «вырастет».

мнение

Николай Балуев, эксперт центра организации скоростного и высокоскоростного сообщения РЖД:

На мой взгляд, нужно думать о разделении инфраструктуры грузовых и пассажирских перевозок – создавать выделенные, специализированные линии для пригородных маршрутов. Пока пути общие, резервов не найти. Нужно пошагово разделять направления, тогда экономика пассажирских перевозок будет складываться при других затратах на содержание, другом тарифе, других платежах, соответственно и условия для пассажиров будут намного комфортнее.

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2017.11.23; ЭКИПАЖ ПЛАВУЧИХ СУДОВ БУДУТ НАКАЗЫВАТЬ ПО ТРУДОВОМУ КОДЕКСУ

На пленарном заседании 23 ноября Госдума рассмотрит во втором чтении правительственный законопроект, исключающий из законодательства упоминание об уставах о дисциплине, которые действуют на морском и речном транспорте дополнительно к нормам, содержащимся в Трудовом кодексе. Соответствующий документ нижняя палата парламента приняла в первом чтении 17 марта. «На совместном обсуждении, которое было проведено совместно с работодателями, морскими и речными профсоюзами, органами исполнительной власти, было принято однозначное решение, что уставы о дисциплине к настоящему времени утратили свою актуальность. Существующие законы и нормативные акты достаточны для регулирования трудовых отношений на море и на реке», – пояснил при рассмотрении законопроекта в первом чтении заместитель министра транспорта Сергей Аристов.

Чиновник пояснил, что уставы сохранились в законодательстве с советских времён и практически никогда не использовались.

### ИЗВЕСТИЯ; 2017.11.23; МИНСЕЛЬХОЗ РЕШИТ ПРОБЛЕМУ ЭКСПОРТА ЗЕРНА

В ближайшие три года в России появятся новые терминалы емкостью до 54 млн т

Минсельхоз намерен построить новые перевалочные пункты для зерна на российских границах. Они появятся в узловых логистических точках. Согласно приказу ведомства, подписанному министром Александром Ткачевым, к 2020 году в портах Дальнего Востока, в Азово-Черноморском и Балтийском бассейнах появятся новые зерновые терминалы общей вместимостью порядка 44-54 млн т – это соответствует объемам годового экспорта зерна из России. «Известия» ознакомились с документом. По оценке экспертов, это позволит поддержать производителей зерна, которые собрали второй рекордный урожай подряд.

Минсельхоз подготовил приказ об утверждении программ продвижения и увеличения объемов экспорта отдельных видов продукции АПК (есть в распоряжении «Известий»). Документ утвержден 19 октября и подписан министром сельского хозяйства Александром Ткачевым. В нем, в частности, рассматривается возможность роста поставок зерна за рубеж. Приказ вступил в силу с 19 октября.

В документе сказано, что «в настоящее время производство зерна в РФ полностью обеспечивает внутреннее потребление и создает значительный экспортный потенциал». Кроме того, согласно документу, «экспорт зерновых стал одним из важнейших экономических инструментов внешней политики».

Но сейчас существует серьезная проблема хранения зерна в устарелых складах, перевалочных пунктах, что «может привести к потерям собранного урожая в объеме до 10%».

Минсельхоз предлагает создать в ближайшие три года новые перевалочные зерновые терминалы, из которых продукция будет поступать за рубеж. В министерстве «Известиям» рассказали, что в настоящий момент уже реализуется несколько проектов по развитию портовой перевалки зерна.

– Одним из проектов является строительство зернового терминала в забайкальском крае и экспорт сибирского зерна в Китай (Забайкальский зерновой терминал). На данный момент завершено проектирование, получено положительное заключение экспертизы проектной документации, начато строительство. Кроме того, на Дальнем Востоке реализуется проект по строительству Дальневосточного зернового терминала (мощность пускового комплекса – до 3 млн т в год). Сейчас ведутся проектные работы, строительство будет начато в следующем году. А в Азово-Черноморском бассейне сейчас идет реконструкция Новороссийского комбината хлебопродуктов, после которой мощности по перевалке зерна на этом терминале увеличатся почти в два раза, – пояснили в ведомстве.

Таким образом, в Азово-Черноморском бассейне будут расширены мощности хранения до 40–45 млн т. А также построят новые зерновые терминалы вместимостью 1 млн т в Балтийском бассейне. В Национальном союзе зернопроизводителей подтвердили необходимость появления таких объектов. – Россия в последние годы устойчиво производит более 100 млн т зерновых культур за сельскохозяйственный сезон. И около трети всего собранного урожая отправляет за рубеж. Потребителями российского зерна являются более 130 стран мира, расположенных на разных континентах. Строительство новых перевалочных пунктов в портах России действительно очень важно, поскольку в условиях переизбытка урожая нужно отправлять излишки на экспорт, – сообщил «Известиям» президент Национального союза зернопроизводителей Павел Скурихин.

Как рассказал эксперт, в прошлом году через зерновые терминалы было отгружено порядка 35 млн тонн зерновых и зернобобовых культур.

Основная масса сельхозпродукции отгружается через Азово-Черноморский бассейн, в который входят порты в Новороссийске, Тамани, Темрюке, Туапсе, Ейске, Ростове-на-Дону. Из Азово-Черноморского бассейна зерно попадает в Турцию и Египет.

– В портах Дальнего Востока сейчас нет зерновых терминалов. Там осуществляется прямая перевалка продукции, при этом отсутствует возможность по ее накоплению в порту. Поэтому планируемое строительство перевалочных пунктов мощностью 3-8 млн т просто необходимо. С Дальнего Востока Россия поставляет зерно на очень перспективные рынки Индонезии, Китая, Южной Кореи, – добавил Павел Скурихин.

Эксперт также сообщил, что в Балтийском бассейне в настоящий момент действует зерновой терминал, вмещающий порядка 1,5–2 млн т продукции в год. Но необходимо наращивать мощность и на этом участке, поскольку в покупке российского зерна заинтересованы некоторые страны Евросоюза. Поэтому запланированное Минсельхозом строительство новых перевалочных пунктов в Балтийском бассейне вместимостью не менее 1 млн т позволит наладить сотрудничество с ЕС.

– Есть возможность развивать мощности в порту Усть-Луга Ленинградской области и в Санкт-Петербурге, – отметил Павел Скурихин.

В Национальной ассоциации экспортеров сельскохозяйственной продукции «Известиям» сообщили, что из-за растущего производства зерновых вся логистическая инфраструктура, через которую осуществляется вывоз, сейчас работает на пределе.

– Существующие мощности нужно увеличивать как минимум в два раза. Но я не могу быть уверен, что к 2020 году запланированное Минсельхозом возведение новых зерновых терминалов будет полностью осуществлено, – рассказал президент Национальной ассоциации экспортеров сельскохозяйственной продукции Сергей Балан.

По данным Минсельхоза, по состоянию на 20 ноября зерновые и зернобобовые культуры собраны с площади 45,7 млн га. Получено 138,3 млн т зерна (в 2016 году – 123,8 млн т) при урожайности 30,3 ц/га (в 2016 году – 27,2 ц/га). По оперативным данным ФТС, на 15 ноября этого года экспортеры вывезли уже 19,1 млн т зерна, в том числе 14,8 млн тонн пшеницы, что на 26% выше уровня экспорта прошлого года.

Новые перевалочные пункты позволят формировать товарные партии зерна для поставок за рубеж. Они способствуют росту экспорта и тому, что производство зерна будет оставаться рентабельным в условиях увеличения урожая.

### ТАСС; 2017.22; ПОЕЗДА «НАЗЕМНОГО МЕТРО» БУДУТ ХОДИТЬ С ТОЙ ЖЕ СКОРОСТЬЮ, ЧТО ПОД ЗЕМЛЕЙ

Ветка «наземного метро» соединит радиальные железнодорожные направления

Поезда, которые запустят по так называемому Московскому центральному диаметру (МЦД), будут ходить с той же скоростью, что и составы в столичном метро. Об этом в среду сообщил мэр Москвы Сергей Собянин на встрече со студентами РЭУ имени Г. В. Плеханова. «Буквально недавно президент РФ Владимир Путин дал поручение о создании скоростных диаметров – это наши радиальные направления пригорода, станут такими же диаметрами как московское метро <…> Мы сейчас будем реализовать проект, по которому все эти радиусы превращаются в диаметры и будут ходить так же, как метро», – сказал мэр города.

Более 600 вагонов закупят в Москве для работы на первых направлениях «наземного метро». Сейчас среднее время в пути поезда между станциями в столичном метро составляет от 90 секунд до двух минут.

«Каждый день на дорогах Москвы появляются около 3,5 млн автомобилей, из них 50% – это не москвичи. Почему они едут на своих машинах?

Потому что из Подмосковья нет удобного транспорта. Поэтому мы совместно с РЖД активно работаем над строительством хороших дополнительных магистралей», – заключил Собянин.

Президент Путин ранее поддержал проект строительства в Москве ветки «наземного метро», которая соединит радиальные железнодорожные направления. Соответствующий документ главе государства представили Собянин и глава ОАО «РЖД» Олег Белозеров.

Предполагается, что для «наземного метро» закупят более 600 новых вагонов. Первыми двумя такими диаметрами станут ветки Одинцово – Лобня и Нахабино – Подольск, отмечал ранее Собянин. Реализация проекта обойдется примерно в 40 млрд рублей.

### КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2017.11.23; В ВОДИТЕЛЬСКИЕ ПРАВА ВПИШУТ ПРАВО НА РАБОТУ

Минтранс готовит масштабную реформу подготовки шоферов.

В российской системе обучения водителей назревает масштабная реформа: Минтранс намерен разделить автомобилистов на любителей и профессионалов. Профессионалы – таксисты, дальнобойщики и другие граждане, управляющие авто по найму, – будут обучаться по новым программам. Результатом станет отметка в правах, подтверждающая «профессиональную компетентность», так называемый международный код «95», без нее не возьмут на работу. Для остальных процесс обучения станет проще.

Подготовленный Минтрансом проект изменений в закон «О безопасности дорожного движения» опубликован вчера на regulation.gov.ru. Документ готовился по поручению первого вице-премьера Игоря Шувалова. Основная его цель – повысить уровень подготовки водителей-профессионалов. Проблема обсуждалась еще в марте 2016 года на президиуме Госсовета при участии президента Владимира Путина.

Центральное нововведение – законодательное разделение водителей на любителей и профессионалов. Для этого будут разработаны курсы обучения «по общеразвивающим программам»: по окончании можно получить права не выше категорий C1 (грузовик массой до 7,5 т) или D1 (автобус, в котором не более 16 мест). Желающие получить «специальные категории» – C, D, Е (и их подкатегории для транспортировки прицепов) и работать по найму должны пройти специальное «профессиональное обучение» по соответствующим программам. Программы подготовит Минобрнауки в течение года после вступления закона в силу. Для граждан, не желающих работать по найму, обучение упростится. Сейчас они вынуждены изучать «принципы организации перевозок массовых навалочных и сыпучих грузов», «диспетчерское руководство работой подвижного состава» и «организацию таксомоторных перевозок», даже получая категорию B. В Минтрансе считают, что нужды в этом нет. А программы для профессионалов надо, наоборот, усилить курсами вождения «во внештатных ситуациях», «отработкой вождения сочлененного и двухэтажного автобуса», а также основам безопасности при перевозке пассажиров и опасных грузов.

В удостоверении появится отметка, подтверждающая «профессиональную компетентность», – так называемый код «95». Такая практика закреплена директивой Европарламента и Совета ЕС, код «95» обязателен для водителей-профессионалов стран ЕС. Работодатель не вправе будет принять гражданина на работу без нее. Квалификация будет действительна в течение пяти лет, затем понадобится пересдача. При этом все действующие на момент принятия закона права будут действительны без отметок, что не будет являться ограничением.

Законопроектом также снимается запрет приема на работу граждан государств–членов Евразийского экономического союза с национальными правами. Сегодня запрет, напомним, не действует для белорусов и киргизов, исключение сделают и для граждан Армении, Молдавии и Казахстана.

«Уровень подготовки профессиональных шоферов крайне низкий, в итоге у нас сейчас бардак на дорогах, – поддержал инициативу координатор ассоциации “Дальнобойщик” Валерий Войтко.– Логично, если профессионалов будут учить по расширенной программе. В советские времена, прежде чем сесть за руль грузовика, нужно было пройти ДОСААФ, армию, потом тебе назначали наставника-куратора и только потом позволяли работать». Главный эксперт Национального экспертного совета по обучению и тестированию водителей Александр Лыткин, напротив, считает, что и сегодня водителей, независимо от категорий, готовят на весьма профессиональном уровне. При этом высок риск, что новые программы для водителей-любителей существенно упростятся, что скажется на уровне подготовки и, как следствие, на безопасности движения. «С 2013 года в России проводится серьезнейшая реформа образования водителей, приняты нормативные правовые акты, которые вывели подготовку на качественно новый уровень. Количество ДТП, совершенных начинающими водителям, сократилось с 2015 года на 46,5%, – говорит президент межрегиональной ассоциации автошкол Татьяна Шутылева.– И вдруг предлагается все наработки отменить, все нормативы переписать и начать, по сути, с чистого листа». По ее словам, автошколы уже предлагали Минтрансу ввести систему обязательного повышения квалификации (раз в пять лет) водителей, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов.

Минтранс закладывает на подготовку к вступлению законопроекта в силу два года. «Есть опасения, что хорошую идею чиновники дискредитируют, в итоге результат будет совершенно не тот, что ожидается», – опасается Валерий Войтко.

### ФОНТАНКА.RU; ЕВГЕНИЙ БОГДАНОВ; 2017.11.22; РЕЙСОВЫХ АВТОБУСОВ ДО ХЕЛЬСИНКИ СТАЛО БОЛЬШЕ

На маршрут между Санкт-Петербургом и Хельсинки вышел с регулярными рейсами третий перевозчик – латвийская компания Ecolines. Конкуренты говорят: места на этом рынке хватит всем, особенно после сокращения разрешений для нерегулярных перевозчиков.

ООО «Амрон» под торговой маркой Ecolines с 16 ноября запустило по три рейса в день из Санкт-Петербурга в финскую столицу. По дороге автобусы будут останавливаться в Выборге, Ваалимаа, Хамине, Котке и Порвоо. Время в пути от автовокзала Петербурга до автовокзала Хельсинки (Камппи) – 7,5 часа.

Как рассказал «Фонтанке.fi» Андрей Волков, директор по маркетингу ООО «Амрон», инвестиции в запуск маршрута, по которому будут курсировать четыре новых автобуса, составили 85 млн рублей. Компания планирует к Новому году перевезти тысячного пассажира, а в начале следующего выйти на десять тысяч.

Таким образом, на направлении Санкт-Петербург – Хельсинки появится третий официальный перевозчик с регулярными рейсами. Также этот маршрут обслуживает эстонская компания Lux Express (в России – ЗАО «Евролайнс») и российская «Совавто». По данным СКАТ-ТК, доля этих двух перевозчиков на российско-финляндском направлении составляет около 8%, поскольку основной поток автобусных туристов – это пассажиры нерегулярных рейсов.

По данным системы «СПАРК», владельцы ООО «Амрон» – Егорс Рибзаменс (39,21%), Артем Манукян (33,33%), Андрис Подгорнийс (27,46 %). Объём выручки за 2015 год – около 250 млн рублей. Компания имеет офисы в Санкт-Петербурге, Москве, Пскове и Калининграде.

Для финских клиентов офисы Ecolines открыли в Котке и Хельсинки. «Мы хотим, чтобы финский турист приехал к нам», – заявил заместитель директора по развитию Андрей Волков. 22 ноября компания подписала соглашение о сотрудничестве с СПб ГБУ «Городское туристско-информационное бюро».

«Цель подписанного соглашения – совместная работа над увеличением туристского потока в Санкт-Петербург», – сказал генеральный директор Городского туристско-информационного бюро Санкт-Петербурга Евгений Панкевич.

ООО «Амрон» работает на рынке международных пассажирских перевозок с 2001 года. На сегодняшний день ООО «Амрон» выполняет 17 ежедневных отправлений, связывая Санкт-Петербург и 159 городов в 18 странах Балтии, Скандинавии и Европы прямыми и стыковочными рейсами. Автобусы Ecolines ездят из Петербурга в Таллин, Варшаву, Прагу, Вильнюс, Амстердам, Берлин, Витебск и ряд других городов Украины, Белоруссии и Эстонии. Lux Express и «Совавто» спокойно восприняли новость от конкурента. Райт Реммель, генеральный директор российского представительства Lux Express Group ЗАО «Евролайнс», рассказал «Фонтанке.fi», что они давно ждали выхода Ecolines. «Мы немного удивлены тем, что перевозчик открыл эту линию только осенью, когда наступил низкий сезон», – отметил Реммель. Член совета директоров компании АО «Совавто – Санкт-Петербург» Сергей Петросян, в свою очередь, также был удивлен тем, что латвийский автобусный перевозчик не запустил рейсы весной, когда были готовы все соответствующие документы.

В Lux Express рассказали, что с оптимизмом смотрят на развитие автобусного сообщения между финской столицей и Петербургом, несмотря на появление конкурента, так как пассажиропоток продолжает расти. «В сентябре мы перевезли больше людей, чем в июле, который обычно является пиковым месяцем для летнего сезона, – рассказал Райт Реммель. – В октябре рост пассажиропотока составила 25% по сравнению с показателем за аналогичный месяц прошлого года».

«Совавто» в октябре констатировал рост на уровне 60%, отметил Петросян. Отчасти это связано с сокращением разрешений для нерегулярных перевозчиков. Петросян уверен, что такой шаг **Минтранса** приведет к порядку на рынке и никак не скажется на цене для конечного потребителя, даже при появлении нового игрока.

### ТАСС; 2017.11.22; В ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛДУМЕ ОБСУДИЛИ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ 6,2 МЛРД РУБЛЕЙ

Средства в региональный бюджет поступят из федеральной казны

В Воронежской областной Думе обсудили корректировки в проект регионального бюджета на 2018 год накануне первого чтения закона, сообщили в пресс-службе парламента. Значительная часть корректировок связана с поступлением дополнительных средств из федерального бюджета в объеме более 6 млрд рублей. Таким образом, доходы областного бюджета составят более 90,554 млрд руб., расходы – 90,403 млрд руб. соответственно. Изменения в расходной части связаны с тремя блоками корректировок. Первый блок учитывает предложения региональных депутатов в ходе «нулевых» чтений. В частности, речь идет о дополнительном выделении 70 млн руб. на реконструкцию Советской площади в областном центре; об увеличении более чем на 8,5 млн руб. расходов на мероприятия в лесном хозяйстве; об увеличении финансирования на 1,9 млн руб. ряда проектов по патриотическому воспитанию молодёжи; о выделении дополнительно около 32 млн руб. на медицинское сопровождение и безопасность ключевых спортивных мероприятий в регионе и финансирование участия ведущих спортсменов в официальных спортивных мероприятиях России. Практически все предложения депутатов были учтены в новой редакции главного финансового документа области в полном объеме.

Второй блок изменений касается предложений губернатора области. Более чем на 355 млн руб. увеличиваются расходы на областную адресную инвестиционную программу для обеспечения ее софинансирования.

Департаменту природных ресурсов и экологии дополнительно выделены почти 22 млн руб. для создания на базе Ломовского природно-ландшафтного парка самостоятельного областного государственного учреждения. Департамент предпринимательства и торговли получит 4,5 млн руб. на финансовую поддержку предпринимательского форума имени Вильгельма Столля.

Третий блок изменений связан с поступлением более 6 млрд руб федеральных средств. Из них около 3 млрд будут направлены на поддержку сельхозпроизводителей, более 1 млрд – на развитие образования и создание новых мест в общеобразовательных организациях.

По словам председателя Воронежской областной Думы Владимира Нетесова, планируемые объемы финансирования были изменены в 17 государственных программах из 25. «При этом проект бюджета остается профицитным. Все дополнительные расходы будут произведены за счет безвозмездных поступлений и внутреннего перераспределения средств. По большей части, мы закладываем это финансирование на развитие основных отраслей экономики области и ряд мер социально-культурной направленности», – резюмировал он.

Безопасные и качественные дороги

На реализацию приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» в 2018 году Воронежской области из федерального бюджета предварительно одобрен 1 млрд рублей. Также правительство региона направило в **Минтранс** РФ предложения по уточнению приоритетного проекта и выделении из федеральной казны 600 млн руб. сверх предварительно одобренных средств. Условие софинансирования 50/50 за счет средств консолидированного бюджета Воронежской области будет соблюдено. Так, проектом бюджета Воронежской области на 2018 год предусмотрены средства на финансирование программы в размере 1,6 млрд рублей. В уходящем году на эти цели из федерального бюджета был выделен 1 млрд руб., на условиях софинансирования из облбюджета израсходовано еще чуть более 1 млрд. Ремонт проведен на 64 магистральных улицах Воронежа, отремонтировано около 156 км улично-дорожной сети. На 60 объектах автомобильных дорог регионального и местного значения в рамках программы были ликвидированы места концентрации дорожно-транспортных происшествий. Доля протяженности дорог, соответствующих нормативным требованиям к их транспортно-эксплуатационному состоянию, выросла до 48,5%. Показатель «Снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети городской агломерации» достиг 59%.

### REGNUM; 2017.11.22; РЕМОНТ ДОРОГ: ЯРОСЛАВСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОСТАВЛЕНА НА ОСОБЫЙ КОНТРОЛЬ МИНТРАНСА

По итогам финансового аудита на особый контроль **Минтранса** приняты объекты Тверской, Ярославской, Омской, Орловской областей, а также республик Алтай и Крым, сообщили корреспонденту ИА REGNUM в пресс-службе ведомства.

Информация об этом опубликована на официальном сайте **Минтранса** по итогам селекторного совещание с субъектами по исполнению междбюджетных трансферов в 2017 году. Провел его первый заместитель транспорта РФ Евгений **Дитрих**.

По вопросу готовности дорожных объектов, профинансированных из федерального бюджета отчитались представители нескольких регионов, в том числе Ярославской области.

Была отмечена работа дорожников Карелии, Удмуртии, Волгоградской, Самарской и Калининградской областей, где в результате эффективной работы государственных заказчиков и подрядных организаций по итогам года ожидается экономия бюджетных средств. Они будут дополнительно направлены на дорожные работы уже в следующем сезоне.

Евгений **Дитрих** отметил, что регионам нужно ответственно подходить к планированию работ и при рисках неиспользования средств своевременно представлять предложения об их перераспределении. Это позволит в течение дорожного сезона передать средства в те субъекты, которые смогут их оперативно использовать на своих объектах. Но особенно интересно, что в официальном пресс-релизе отмечается, что по итогам финансового аудита на особый контроль **Минтранса** приняты объекты Тверской, Ярославской, Омской, Орловской областей, а также республик Алтай и Крым.

«Администрации данных регионов совместно с **Росавтодор**ом должны будут реализовать комплекс мер, направленных на максимальное исполнение дорожных программ 2017 года и целевых показателей в части строительства и ремонта дорог. В отношении субъектов, которые не смогут выполнить взятые на себя обязательства, будут вынесены штрафные санкции. При этом неиспользованные средства федеральной помощи будут возвращены из региональных дорожных фондов в федеральный бюджет» – сообщают в **Минтрансе**.

Между тем 20 ноября правительство Ярославской области отчиталось о том, приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги» на территории Ярославской агломерации выполнен на 100 процентов и в установленные **Министерством транспорта** РФ сроки – до 1 ноября. Введено в эксплуатацию 50 объектов, связанных с ремонтом покрытия и ликвидацией мест концентрации ДТП.

В таком случае, не совсем понятно, с чем связаны претензии **Минтранса** к нашему региону? В пресс-службе министерства корреспонденту ИА REGNUM пояснили, что пока ничего к опубликованной информации добавить не могут и попросили обратиться за комментариями в региональное правительство.

Остается только ждать, что ответят там.

### РЖД-ПАРТНЕР; ШАНТ ДАНИЕЛЯН; 2017.11.22; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ВВЕСТИ ДОРОЖНЫЙ СБОР ДЛЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ИЗ ЭСТОНИИ

Ведомство предлагает ввести дорожный сбор, для грузовых перевозчиков Эстонии, исходя из протяженности маршрута. За использование некоторых дорожных участков **Минтранс** предлагает взимать отдельные сборы, по ставкам соответствующим продолжительности пользования. Соответствующий документ появился на федеральном портале проектов и нормативных правовых актов. **Минтранс** предлагает ввести дорожный сбор для перевозчиков из Эстонии.

Планируется, что данная мера станет ответной реакцией на поправки в закон правительства Эстонии о дорожном движении аналогичного содержания. Сейчас законопроект находится на рассмотрении в парламенте страны. Ввод поправок ожидается с 1 января 2018 г. В связи с этим ввод зеркальных поправок в РФ запланирован на аналогичную дату.

### РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДРА МОЖАРОВСКАЯ; 2017.11.22; В ПЯТИ РЕГИОНАХ РФ ПРОГРАММЫ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НАХОДЯТСЯ В НАИВЫСШЕЙ СТЕПЕНИ ГОТОВНОСТИ

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений и городских округов готова в пяти регионах, сообщил директор департамента государственной политики в области автомобильного и городского транспорта **Минтранса** России Алексей Бакирей в рамках проведения Международного салона инноваций Urban Transport.

Он пояснил, что согласно приведенным данным, в Волгоградской области программа готова на 97%, а в Костромской, Пензенской, Тамбовской областях и Чеченской Республике – полностью.

### НИА КАВКАЗ; 2017.11.23; В КАРАЧАЕВО-ЧЕРКЕСИИ ОТКРЫТ ОДИН ИЗ САМЫХ СОВРЕМЕННЫХ МОСТОВ В СКФО

22 ноября в Карачаево-Черкесии, при участии Министра РФ по делам Северного Кавказа Льва Кузнецова, Главы республики Рашида Темрезова, начальника Управления дорогами «Кавказ» Руслана Лечхаджиева, состоялось открытие движения по новому мостовому переходу через реку Кубань на 37 километре автодороги А-155 Черкесск-Домбай, ведущей к горнолыжным курортам Домбай и Архыз. С реализацией важного для Карачаево-Черкесии проекта федерального уровня – открытием после реконструкции моста через реку Кубань – всех собравшихся поздравил Министр России по делам Северного Кавказа Лев Кузнецов. «Дороги Карачаево-Черкесии – это визитная карточка всего Северного Кавказа. Большое количество гостей и туристов ежегодно проезжают по этой трассе. Она формирует и настроение, и желание снова вернуться сюда, и гарантирует безопасность дорожного движения. Качество дорожной инфраструктуры, как подчеркивает Президент нашей страны, – это качество социального и экономического развития нашего государства. И поэтому такие дороги украшают, дают возможность нам развиваться и смотреть вперед», – сказал Глава Минкавказа и поблагодарил строителей за реконструкцию объекта, пожелал не останавливаться на достигнутом – довели до 2019 года до нормативного состояния всю дорогу «Черкесск-Домбай».

Глава Карачаево-Черкесии Рашид Темрезов в своем выступлении отметил, что благодаря поддержке Министерства транспорта России и Росавтодора, в республике появилось еще одно мостовое сооружение, которое можно смело назвать образцом современного дорожного строительства. Он поблагодарил руководителя Росавтодора Романа Старовойта, управление Росавтодора по СКФО в лице Руслана Лечхаджиева, всех сотрудников филиала Упрдор «Кавказ» в республике за профессиональную и качественную реализацию поручения Президента России Владимира Путина – сделать дорожное строительство в стране опережающей, новаторской и прорывной отраслью. «Миллион туристов, которые посетили нашу республику в прошлом году, все гости Карачаево-Черкесии проезжают по этой дороге. В этом году мы ожидаем еще больше гостей, и я уверен, что улучшение качества дорожной отрасли будет привлекать еще больше туристов в Карачаево-Черкесию», – сказал Глава региона и еще раз поблагодарил всех, кто причастен к строительству мостового перехода. Начальник Управления дорогами «Кавказ» Руслан Лечхаджиев от лица руководителя Росавтодора Романа Старовойта и от себя лично поздравил всех с открытием мостового перехода и с вводом в эксплуатацию первой и третьей очереди реконструкции участка «23-38». «Одновременно с реконструкцией участка «23-38», проводится капитальный ремонт участка «52-63» самой главной дороги на Домбай и Архыз.

Остался участок «63-75», по которому уже разрабатывается проектно-сметная документация, и на следующий год будут проводиться работы по капитальному ремонту», – сказал начальник Управления. Р. Лечхажиев рассказал, что, согласно последней диагностике, в Карачаево-Черкесии всем техническим требованиям соответствует 80 процентов дорог. После ввода участка дороги «23-38» этот показатель повысится до 90 процентов. «В Карачаево-Черкесии на федеральных дорогах находится 26 населенных пунктов: там проведены работы по искусственному освещению. Мы и дальше будем работать в этом направлении», – отметил начальник ФКУ Упрдор «Северный Кавказ» Руслан Лечхаджиев.

Реконструкция моста продолжалась три года – с 2014-го по 2017-й. Новое искусственное сооружение федеральные дорожники ФКУ Упрдор «Кавказ» начали возводить вместо старого перехода, построенного еще в 1957 году. Оно не справлялось с нагрузками и требовало срочной замены. На новом мосту усилены полотно и дорожная одежда, уложено асфальтобетонное покрытие на четырех полосах движения, ширина проезжей части которых теперь составляет 9 – 11,5 м.

Устроено более пятисот метров линий освещения, укреплены кюветы, установлены новые знаки, построено семь подпорных стен и полтора километра тротуаров с барьерными ограждениями. При выполнении работ на объекте уложено более 5 тыс. тонн асфальтобетонной смеси. Верхний слой покрытия выполнен из щебеночно-мастичного асфальтобетона, установлена экологичная водоочистная система, которая фильтрует сточные воды с дорожного полотна перед их попаданием в реку.

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2017.11.22; В МИНТРАНСЕ НАДЕЮТСЯ, ЧТО ЗАКОНОПРОЕКТ О ВНЕУЛИЧНОМ ТРАНСПОРТЕ ПРИМУТ В ГОСДУМЕ В ОСЕННЮЮ СЕССИЮ

Законопроект «О внеуличном транспорте» может быть принят уже в осеннюю сессию Госдумы. Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщил директор департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта **Минтранса** России Алексей Бакирей.

«Надеюсь, что в ближайшие две недели законопроект «О внеуличном транспорте» будет принят во втором чтении, и есть хорошие шансы, что законопроект будет окончательно принят Госдумой уже в эту сессию. Идет каждодневная работа с причастным органами и организациями. Мы позитивно смотрим на перспективы этого законопроекта», – сказал А. Бакирей. Он отметил, что законопроект базово сохранит ту редакцию, в которой он был принят в первом чтении. «Сейчас идет отработка по линии подразделения администрации президента, по линии депутатского корпуса, комитета профильного по транспорту и строительству. По результатам этой проработки законопроект точно станет лучше», – заключил А. Бакирей, подчеркнув, что закон вступит в силу через год после его публикации. Ранее сообщалось, что Госдума приняла в первом чтении правительственный проект закона, регламентирующий работу внеуличного транспорта, в том числе метрополитена. Законопроект регламентирует гражданско-правовые отношения, возникающие между пассажирами и внеуличным транспортом, а также заказчиком и исполнителем транспортного обслуживания. Кроме того, проект закона устанавливает понятийный аппарат и основные цели и способы государственного регулирования внеуличного транспорта.

### КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ДЕНИС СКОРОБОГАТЬКО; 2017.11.23; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ВЫГРУЗЯТ К АПРЕЛЮ

Названы сроки продажи компании

Правительство отчиталось президенту о планах по реализации принадлежащих ОАО РЖД 50% плюс 2 акциях «Трансконтейнера». Инвестиционным консультантом продажи, намеченной на апрель 2018 года в форме аукциона, будет «ВТБ Капитал». Однако к структуре сделки остается ряд вопросов: например, не решено, стоит ли предварительно выводить из «Трансконтейнера» терминалы и продавать их отдельно.

“Ъ” ознакомился с докладом по итогам исполнения правительством поручения президента от 20 апреля о целесообразности продажи акций «Трансконтейнера», который 20 ноября Владимиру Путину направил первый вице-премьер Игорь Шувалов. Правительство предлагает продать все акции, принадлежащие ОАО РЖД (50% плюс 2 штуки), на открытых торгах с привлечением инвестиционного консультанта в лице «ВТБ Капитала». В ВТБ от комментариев отказались. Однако на совещании по поводу «Трансконтейнера» 15 ноября (“Ъ” видел протокол) Минэкономики в том числе представлял назначенный с 1 ноября советник главы министерства Михаил Расстригин, ранее возглавлявший направление электроэнергетики в аналитическом департаменте «ВТБ Капитала».

Это совещание прошло уже после того, как 6 ноября глава Минэкономики Максим Орешкин направил Игорю Шувалову сводные позиции министерств и проект письма господину Путину, где в целом речь шла о критериях отбора покупателей (см. “Ъ” от 16 ноября). Однако финальный доклад Игоря Шувалова не полностью совпадает с предложенным проектом. Продать «Трансконтейнер» планируют квалифицированному инвестору («синдикату, консорциуму, с возможным миноритарным участием финансового инвестора»), обладающему соответствующими компетенциями и заинтересованному в развитии контейнерных, в том числе мультимодальных, перевозок между регионами Европы и Азии. ОАО РЖД с «ВТБ Капиталом» начнут работу с потенциальными инвесторами с 15 января при плановом сроке завершения сделки в апреле 2018 года, говорится в докладе господина Шувалова. Претенденты на «Трансконтейнер» обновленные планы продажи его акций пока обсуждать не готовы. В группе «Сумма» Зиявудина Магомедова (владеет 25,07% «Трансконтейнера»), UCL Holding Владимира Лисина и Global Ports от комментариев отказались, в РФПИ и ГК «Дело» на запрос “Ъ” не ответили.

При этом в протокол совещания 15 ноября вошли позиции, не отраженные в сводном докладе господина Орешкина, но звучавшие со стороны ОАО РЖД и Минтранса. Так, в протоколе говорится о направлении полученных ОАО РЖД средств от продажи на создание нового логистического оператора, способного конкурировать с «Трансконтейнером». Такого права просило ОАО РЖД. «Если решение о продаже “Трансконтейнера” будет принято, мы по-прежнему хотели бы получить право на создание второго оператора в рамках бизнес-модели, которая есть у “Трансконтейнера”, – говорят в ОАО РЖД. – У холдинга достаточно компетенций в сфере организации подобного полномасштабного бизнеса контейнерных перевозок, которые включают в себя как услуги оператора, так и экспедирования». Эту идею поддерживала ФАС: заместитель главы службы Александр Редько говорил, что «в случае продажи на конкурсе нужно дать возможность ОАО РЖД на оставшихся активах создать своего оператора». «У ОАО РЖД есть все возможности создать нового оператора, – пояснили “Ъ” в службе. – ФАС против того, чтобы при совершении сделки им это запрещали».

Также по итогам совещания 15 ноября Минтрансу, Минэкономики и ФАС совместно с ОАО РЖД поручили проработать возможность отдельной реализации терминалов «Трансконтейнера» в агломерациях, где он является монополистом. В Минтрансе считают, что терминалы должны быть выделены и выставлены на продажу – в первую очередь, речь идет о городах, где он занимает монопольное положение (Нижний Новгород, Казань, Челябинск и др.) (подробнее см. “Ъ” от 5 октября).

Но в ОАО РЖД не поддерживали продажу терминалов. «Мы не считаем правильным изъятие терминального бизнеса из “Трансконтейнера”, – говорил в октябре вице-президент ОАО РЖД Андрей Старков. Источник в отрасли не видит целесообразности в продаже терминалов. «По сути, будет создан монополист в этой сфере, – говорит он. – Что принципиально при этом изменится по сравнению с текущей ситуацией?» «Продажа “Трансконтейнера” частной компании, – возражает другой собеседник “Ъ”,– может привести к созданию в терминалах фактического монополиста, которого нельзя будет регулировать». По его мнению, есть даже риск, что к «Трансконтейнеру» в итоге не получится применить поведенческие условия, потому что сложно дать оценку, является ли он монополистом: на рынке железнодорожных перевозок в контейнерах – да, а по всем видам транспорта – нет.

### ТАСС; 2017.11.22; В СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ В ЯНАО МОЖЕТ БЫТЬ ВЛОЖЕНО 260 МЛРД РУБЛЕЙ

Объем инвестиций в строительство новой железнодорожной магистрали Надым – Салехард в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО) оценивается в 260 млрд рублей. Об этом в среду сообщил журналистам губернатор региона Дмитрий Кобылкин в Совете Федерации, где проходят Дни Ямала.

«Это магистраль, соединяющая Свердловскую железную дорогу, Транссибирскую магистраль с Северной железной дорогой. Объем инвестиций – 262 млрд рублей. Это очень интересный, правильный, нужный и своевременный для страны проект. Он полностью состоит из российских материалов и российской рабочей силы, что для нас в период импортозамещения очень важно», – сказал Кобылкин.

По словам главы региона, «основными игроками» проекта станут «Российские железные дороги», «Газпром», «Новатэк». «В проекте – многие нефтегазовые компании, которые участвуют именно в грузовой базе, непосредственно формируя модель красивого государственно-частного партнерства. Это деньги банков, есть обязательства и Ямало-Ненецкого округа по строительству автомобильного моста через реку Обь в течение трех лет, начиная с 2019 года», – добавил Кобылкин.

Ранее губернатор ЯНАО сообщал, что продолжением проекта станет создание железнодорожной линии Бованенково – Сабетта, которая выведет Северный широтный ход к Северному морскому пути. По словам Кобылкина, запуск новой магистрали существенно расширит промышленную зону Ямала. Новыми центрами станут три города – Салехард, Лабытнанги и Надым, где будут сформированы логистические пункты и перерабатывающие комплексы.

Северный широтный ход – это 707 километров железнодорожного полотна, которые свяжут Ямал с Уралом и Северо-Западом России и обеспечат связь транспортной системы России через порт Сабетта с Северным морским путем. Начало строительства запланировано на 2018 год.

### ТАСС; 2017.11.22; РЖД УСКОРЯТ ДВИЖЕНИЕ БОЛЕЕ 400 ПОЕЗДОВ В ГРАФИКЕ НА 2017-2018 ГГ.

Общее количество поездов категорий «скорый» и «скоростной» увеличится с 346 до 350 и составит почти 63% от общего количества

Холдинг РЖД в новом графике движения и плана формирования поездов на 2017-2018 гг. ускорит движение 413 поездов, в том числе 85 поездов будут ускорены более чем на 30 минут, говорится в сообщении РЖД. Общее количество поездов категорий «скорый» и «скоростной» увеличится с 346 до 350 и составит почти 63% от общего количества.

Новый график пассажирских поездов вступит в силу 10 декабря 2017 года в 00:00 по московскому времени на всей сети российских железных дорог и будет действовать в течение года.

Кроме того, увеличится количество дневных поездов: будут назначены 10 новых экспрессов (Москва – Вязьма, Москва – Пенза и др.). Всего в новом графике будут курсировать 54 пары «дневных» поездов на 28 маршрутах (годом ранее – 43 пары поездов на 22 маршрутах). На наиболее востребованных у пассажиров маршрутах в новом графике назначены 19 новых поездов (Ставрополь – Адлер, Москва – Ковров и др.).

Международные пассажирские перевозки будут осуществляться в прямом и транзитном сообщениях в 11 стран Европы и Азии (в частности, в Германию, Францию, Польшу, Австрию, Чехию), а также в 11 стран СНГ и Балтии (Белоруссию, Украину, Молдавию, Казахстан, Киргизию, Таджикистан, Узбекистан, Азербайджан, Латвию, Литву, Эстонию).

Кроме того, в рамках проведения в России чемпионата мира по футболу-2018 для обеспечения перевозки болельщиков между городами проведения матчей будет разработано дополнительно расписание для более 500 поездов.

### ТАСС; 2017.1.22; РЖД ПЕРЕД НОВЫМ ГОДОМ ЗАПУСТИТ ДВА ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ПОЕЗДА ИЗ МОСКВЫ В ИВАНОВО

Запуск дополнительных составов связан с повышенным спросом на билеты в предпраздничные

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) в преддверии Нового года запускает два дополнительных поезда Москва – **Иванов**о, сообщили в среду в пресс-службе Северной железной дороги, филиала РЖД.

«Дополнительные поезда по маршруту **Иванов**о – Москва – **Иванов**о будут курсировать в конце декабря», – сообщили в пресс-службе.

В компании отметили, что дополнительные поезда вводятся из-за повышенного спроса на билеты в этот период. Всего будет запущено два поезда – один из них будет отправлен из **Иванов**а в Москву 28 декабря, а второй из Москвы в **Иванов**о 29 декабря. Оба поезда проследуют в дневное время.

Как сообщалось ранее, в конце октября врио губернатора **Иванов**ской области Станислав Воскресенский и глава РЖД Олег Белозеров договорились создать рабочую группу по решению транспортных проблем региона.

Основной проблемой транспортной доступности **Иванов**ской области является малое количество поездов, которые ходят в областной центр, который удален от Москвы на 335 километров.

В Москву из города Кинешма **Иванов**ской области через **Иванов**о и обратно в настоящее время ходит по одному поезду в день. Электропоезда отсутствуют из-за того, что участок железной дороги не электрифицирован.

### INKAZAN.RU; 2017.11.22; КИТАЙ ЧАСТИЧНО ОПЛАТИТ СТРОИТЕЛЬСТВО ВСМ МОСКВА-КАЗАНЬ

Китай вложит в строительство более 20 проектов железнодорожного строительства за рубежом более 100 миллиардов юаней. Об этом сообщает ИА «Синьхуа».

Как отметил главный инженер Китайской международной железнодорожной корпорации (China Railway International Co. Ltd) Чжу Чжэсюнь, некоторые проекты находятся на стадии строительства, а некоторые из них – в том числе ВСМ Москва-Казань – готовятся к строительству.

Также китайская сторона намерена проинвестировать дороги Китай-Лаос, Джакарта-Бандунг, Венгрия-Сербия и Малайзия-Сингапур. Компания на данный момент создала для этих целей 75 зарубежных дочерних компаний и 13 зарубежных исследовательских центров в 26 странах и регионах мира.

Ранее сообщалось, что длину высокоскоростной магистрали Москва – Казань могут сократить до Владимира из-за трудностей с финансированием. Строительство ВСМ до сих пор не начато. В августе вице-президент «РЖД» Александр Мишарин сообщил, что стройка стартует в 2018 году. Затраты на строительство до Казани оценивают в 1,28 триллионов рублей.

Премьер-министр России Дмитрий Медведев отметил, что на решение наиболее важных задач будет направлено 1,8 триллион рублей. Это, по его мнению, позволит развиваться регионам и отдельным предприятиям.

### ГУДОК.RU; БЭЛЛА ЛОМАНОВА; 2017.11.22; КОНЦЕПТ ПАССАЖИРСКОЙ КАПСУЛЫ ДЛЯ HYPERLOOP ПРЕДСТАВЛЕН В МОСКВЕ

Кабина вакуумного транспорта, разработанная для компании HTT, будет рассчитана на 40 пассажиров.

Основатель и генеральный директор компании Priestman Goode Пол Пристман на площадке Международного салона инноваций Urban Transport, открывшегося в Москве, представил проект пассажирской кабины для Hyperloop и новый концепт сидячих мест в вакуумном транспорте.

Руководитель инжиниринговой компании, специализирующейся на разработке транспортных средств, презентовал концепт кабины длиной 30 метров и рассчитанной на перевозку до 40 пассажиров.

По словам Пола Пристмана, сейчас компания не только проектирует дизайн пассажирской кабины для Hyperloop Transportation Technologies, но разрабатывает схему пассажирских сидений. Места для пассажиров внутри кабины будут расположены по бортам спинками к стенке вагона. При этом они будут складными. Разработка Horizon seat позволит увеличить количество сидячих мест в вагоне на 20-30%.

Сегодня в Москве открылся Международный салон инноваций URBAN TRANSPORT. На выставке салона представили инновационные решения и достижения в области обслуживания и эксплуатации транспорта, оригинальные инфраструктурные и технические разработки, направленные на совершенствование пассажирских перевозок.

Также в первый день Международного салона инноваций URBAN TRANSPORT состоялось награждение победителей международного конкурса разработчиков Transport Hackaton. Первое место на конкурсе заняла команда с участниками из Португалии, Колумбии и Испании, представившая проект по улучшению навигации в метро. Второе место заняла команда из России, которая предложила расширить функционал мобильного приложения «Метро Москвы» за счет добавления функции обратной связи между пассажирами и сотрудниками метрополитена. Представили команду из России студенты Российского экономического университета имени Г.В. Плеханова.

### ГУДОК.RU; 2017.11.22; СЕМЬ ДВУХЭТАЖНЫХ «АЭРОЭКСПРЕССОВ» ВЫЙДУТ НА МАРШРУТ В ДОМОДЕДОВО ДО КОНЦА ГОДА

Параллельно аэропорт Домодедово для обеспечения транспортной доступности развивает аэропортовую инфраструктуру.

Двухэтажные поезда «Аэроэкспресс» с 22 ноября начали курсировать между Павелецким вокзалом и аэропортом Домодедово, сообщает пресс-служба оператора интермодальных перевозок.

До конца года весь подвижной состав компании-перевозчика на Домодедовском и Внуковском направлениях будет заменен новыми поездами. Наряду с запуском новых составов «Аэроэкспресс» проводит масштабную реконструкцию инфраструктуры и модернизирует Wi-Fi-сеть в поездах.

Как отметил генеральный директор компании Алексей Криворучко, благодаря запуску двухэтажных поездов на Домодедовском направлении перевозки по маршруту «город – аэропорт» в Москве будут соответствовать лучшим мировым аналогам.

По статистике компании, на данный момент ежемесячно более 352 тысяч человек пользуются услугами компании на Домодедовском направлении. Двухэтажные поезда «Аэроэкспресс» позволят перевозить на 20-25% больше пассажиров даже в условиях увеличенного пассажиропотока, что особенно важно в преддверии чемпионата мира по футболу. В свою очередь директор Московского аэропорта Домодедово Игорь Борисов подчеркнул, что для пассажиров важно не только расширение площадей и пропускной способности Домодедово, но и улучшение транспортной доступности аэропорта.

«Необходимо синхронизировать развитие аэропортовой и транспортной инфраструктур. Новые возможности «Аэроэкспресса» способствуют повышению качества обслуживания пассажиров и формируют современный рынок транспортных услуг, сопоставимый с лучшими мировыми практиками», – отметил Игорь Борисов.

До конца года на направлении Павелецкий вокзал – аэропорт Домодедово планируется ввести в эксплуатацию 7 двухэтажных поездов. В новых составах созданы все условия для комфортной поездки: увеличено свободное пространство в салоне, добавлены места для размещения большого количества багажа, все кресла легко трансформируются в удобное положение. Кроме того, каждый вагон оборудован видеосистемой, климат-контролем, розетками и бесплатной Wi-Fi-сетью, а для маломобильных пассажиров предусмотрен специальный лифт для перемещения между этажами.

Ввод в эксплуатацию двухэтажных поездов «Аэроэкспресс» является частью модернизации транспортной инфраструктуры на Домодедовском направлении. В настоящий момент ведутся работы по строительству четырехэтажного терминала компании-перевозчика в аэропорту, завершается строительство второй платформы «Аэроэкспресса» с навесом в Домодедово и осуществляется реконструкция платформы на Павелецком вокзале.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.23; СОВЕТ ФЕДЕРАЦИИ УТВЕРДИЛ ИЗМЕНЕНИЯ В ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОДЕКС В СВЯЗИ С ОСОБЕННОСТЯМИ СВОБОДНОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОК

Совет Федерации в среду утвердил изменения в Градостроительный кодекс в связи с особенностями осуществления градостроительной деятельности на территории Свободного порта Владивосток, сообщила пресс-служба Минвостокразвития.

«Вносятся конкретные поправки в Градостроительный кодекс, которые совершенствуют такую деятельность в Свободном порту Владивосток», – сказал министр РФ по развитию Дальнего Востока Александр Галушка, слова которого приведены в сообщении.

По его словам, Минвостокразвития планирует и дальше расширять границы Свободного порта и совершенствовать механизм порто-франко.

В сообщении отмечается, что 31 октября президент России Владимир Путин подписал федеральный закон «О внесении изменения в статью 28 федерального закона «О свободном порте Владивосток». Закон определяет правовое регулирование деятельности на территории Свободного порта Владивосток. Документ был подготовлен Минвостокразвития. На Дальнем Востоке РФ в настоящее время действует режим Свободного порта Владивосток – портовая зона, пользующаяся особыми режимами таможенного, налогового, инвестиционного и смежного регулирования. Его действие, помимо Приморского края, распространяется на Хабаровский край (Ванинский муниципальный район), Сахалинскую область (Корсаковский городской округ), Камчатский край (Петропавловск-Камчатский) и Чукотский автономный округ (Певек).

### 3654.RU; 2017.11.22; СТАЛА ИЗВЕСТНА СТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА НА ТЕПЛОХОДЕ «КОМЕТА120» ПО МАРШРУТУ ЯЛТА-СЕВАСТОПОЛЬ

Стало известно во сколько обойдется проезд в теплоходе на подводных крыльях «Комета-120», который обещают запустить весной 2018 года между Севастополем и Ялтой.

По информации источника на заводе «Вымпел» – производителе «Кометы» и основном учредителе компании-перевозчика, – стоимость проезда на маршруте составит 450-500 рублей в одну сторону в эконом-классе.

Напоминаем, на прошлой неделе теплоход прибыл в Севастополь. Дальше его ждет достройка и различные испытания. Как поведал ТАСС начальник управления послепродажного обслуживания завода «Вымпел» Алексей Фоменко, тест «Кометы» планируют на февраль 2018 года.

Пассажирские перевозки должны запустить в конце апреля следующего года, заявлял ранее глава Корпорации развития Севастополя Олег Николаев. Он обратил внимание, что от Севастополя до Ялты на этом судне можно добраться менее, чем за полтора часа.

По мнению директора компании «Туроператор СНП–Крым» Ивана Коваленко, «Комета» может ходить круглогодично: в разгар летнего сезона должно быть больше рейсов, а в межсезонье их будут сокращать:

«Если в сезон может быть, к примеру, три–пять рейсов в день, то в межсезонье – один рейс в день, или можно запускать «Комету» в выходные», – высказал свою точку зрения Коваленко. «Комета 120М» построена на рыбинском судостроительном заводе «Вымпел» (Ярославская область) и имеет длину около 35 метров. Судно водоизмещением в 73 тонны может развивать скорость до 35 узлов (65 км/ч) и перевозить до 120 пассажиров: 22 – в салоне бизнес-класса, 98 – в салоне экономкласса.

Ссылаясь на сообщение **Минтранса**, основными отличиями этого современного судна от ранее построенных СПК станут высокий уровень комфорта пассажиров, для чего на судне будет применена автоматическая система снижения качки и перегрузки.

### ВЕДОМОСТИ; 2017.11.22; НА СТРОИТЕЛЬСТВО ПОЛОСЫ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ПОТРАТЯТ ЕЩЕ НЕСКОЛЬКО МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ

Подконтрольное **Росавиаци**и ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» заключила контракт на строительство третьей взлетно-посадочной полосы в Шереметьево на сумму 2,9 млрд руб. Это следует из материалов, размещенных на сайте госзакупок.

Работы должны быть завершены в декабре 2018 г. Источник финансирования – собственные средства предприятия, указано в документации.

Ранее эта структура **Росавиаци**и неоднократно проводила аналогичные закупки: последний раз в октябре, уточняет «Интерфакс». Тогда стоимость работ составила 3,2 млрд руб. Подрядчиком строительства полосы является ООО «Трансстроймеханизация» (входит в «Мостотрест»). Первоначально третью полосу хотели достроить к чемпионату мира по футболу 2018 г., пишет «Интерфакс». Однако в конце 2016 г. «Шереметьево» столкнулось с серьезным дефицитом средств, добавляет агентство.

### ИЗВЕСТИЯ; 2017.11.23; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ ДМИТРИЙ СТРУГОВЕЦ; EMIRATES ИЗУЧАЕТ УСЛОВИЯ УХОДА ИЗ ДОМОДЕДОВО В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Emirates Airlines (ОАЭ), одна из ведущих авиакомпаний мира, возглавлявшая в 2016 году рей­тинг World Airline Awards, после 14 лет сотрудничества с Домодедово задумалась о смене аэропорта прилета/вылета в Москве. По мнению экспертов, реконструкция Домодедово могла повлечь проблемы с обслуживанием клиентов авиакомпании. При этом уход такого крупного игрока, как Emirates, стал бы ударом по имиджу воздушной гавани. Изменение может привести к перемещению из Домодедово и других перевозчиков из стран Персидского залива.

О том, что Emirates заинтересовалась возможностью перехода в Шереметьево, «Известиям» рассказали несколько источников в авиационной отрасли. Информацию подтвердили в управляющей компании АО «Международный аэропорт Шереметьево» («МАШ»).

– Авиакомпания Emirates Airlines интересовалась возможностью перехода с начала действия зимнего расписания в Шереметьево, – заявил представитель АО «МАШ». – Мы сделали предложение после ее обращения, решение примет авиакомпания.

В Emirates сообщили, что перевозчик пока продолжает сотрудничество с московским аэропортом Домодедово. – Мы находимся на связи с другими российскими аэропортами в рамках повседневной работы по разным операционным вопросам, – заявил «Известиям» представитель Emirates.

Мы всегда рассматриваем возможности по расширению нашей сети. В Домодедово отметили, что аэропорт сотрудничает с Emirates более 14 лет и отмечает позитивную динамику. За это время обслужено более 4 млн пассажиров перевозчика и больше 16 тыс. рейсов. С 1 октября 2017 года Emirates выполняет два ежедневных рейса на линии Дубай–Москва–Дубай на флагмане мировой гражданской авиации – самом большом самолете Airbus A380. По словам эксперта в сфере авиационного права и экономики Сергея Детенышева, все авиакомпании ориентированы в первую очередь на пассажиров – своих клиентов. Качество обслуживания в выбранном аэропорту не должно сильно отличаться от стандартов перевозчика.

– Emirates максимально клиентоориентирована. Если ее пассажирам становится некомфортно, компания начинает искать, как это исправить, – пояснил «Известиям» Сергей Детенышев. – Вероятно, Emirates перестало устраивать качество обслуживания пассажиров в Домодедово, что стало следствием затянувшейся реконструкции, управленческих недочетов и иных факторов. Из личного опыта могу привести случаи отказа в сопровождении маломобильных пассажиров из-за нехватки персонала в штате аэропорта. В Шереметьево похожих проблем не наблюдается. Уход Emirates может потянуть за собой перемещение из Домодедово и других авиакомпаний стран Персидского залива, отличающихся высочайшим качеством обслуживания.

По мнению исполнительного директора отраслевого агентства «АвиаПорт» Олега Пантелеева, уход Emirates может стать крупным коммерческим и имиджевым ударом по южным воздушным воротам столицы. Emirates начала выполнять первые рейсы из Дубая 25 октября 1985 года всего на двух самолетах – арендованных Boeing 737 и Airbus 300 B4. Сегодня парк авиакомпании насчитывает более 230 самолетов. Перевозчик выполняет полеты более чем в 150 пунктов назначения в около 80 странах мира. Каждую неделю из Дубая вылетает более 1,5 тыс. рейсов Emirates, развозя пассажиров по шести континентам.

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2017.1.22; АВИАКОМПАНИИ НЕ БУДУТ ПЛАТИТЬ НДС ПРИ ПЕРЕЛЁТАХ В КАЛИНИНГРАД

Авиакомпании не будут платить НДС при перелётах в Калининград

Ставка налога на добавленную стоимость для авиакомпаний при полётах в Калининградскую область и из неё отменяется и будет равна нулю. Соответствующий закон поддержал на пленарном заседании в среду Совет Федерации.

Путин поручил обнулить НДС на авиасообщение с Калининградской областью к 2018 году

Кроме нулевой ставки НДС, появятся и нормы, которые должны обеспечить благоприятный режим налогообложения для резидентов особой экономической зоны (ОЭЗ) в Калининградской области. Её резиденты смогут в течение шести лет применять нулевую ставку налога на прибыль начиная с года, в котором эта прибыль была получена впервые. Затем ставка составит 10%.

До 31 декабря 2025 года для этих организаций предусматриваются и пониженные тарифы страховых взносов во внебюджетные фонды при условии, что руководство компаний будет создавать новые рабочие места.

Общий тариф страховых взносов составит 7,6%, из которых 6% пойдут в Пенсионный фонд, 1,5% – в Фонд соцстраха, 0,1% – в Фонд обязательного медицинского страхования.

### ТАСС; 2017.11.22; АК «ИКАР» В ДЕКАБРЕ НАЧНЕТ ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙСЫ ИЗ ТЮМЕНИ НА ОСТРОВ ХАЙНАНЬ В КИТАЕ

Они заменят тюменцам регулярные рейсы авиакомпании «ВИМ-авиа», которая ушла с рынка. Авиакомпания «Икар» (Pegas Fly) с 25 декабря начнет выполнять еженедельные чартерные рейсы из тюменского аэропорта Рощино на остров Хайнань в Китае, сообщили в среду ТАСС в пресс-службе аэропорта.

«Авиакомпания «Икар» запускает чартерные рейсы на остров Хайнань в рамках маршрутной программы туроператора «Жемчужная река» на зимний период, с 25 декабря по 19 марта 2018 года. Перевозчик будет использовать для полетов самолет типа Boeing 767-300 вместимостью 290 кресел. Они заменят тюменцам регулярные рейсы авиакомпании «ВИМ-авиа», которая ушла с рынка», – уточнили в пресс-службе.

По данным пресс-службы, в настоящее время чартерная программа аэропорта Рощино в осенне-зимний период представлена полетами в Бангкок (Тайланд), Камрань (Вьетнам), на остров Пхукет (Тайланд) и в Дубай (ОАЭ).

Тюменский аэропорт официально открылся 17 января после реконструкции, начавшейся в 2012 году, при этом полеты продолжались на протяжении всего времени работ. Площадь аэропорта увеличилась с 6,5 тыс. до 27 тыс. кв. м. Пропускная способность – с 250 до 600 человек в час, что позволит Рощино принимать 5 млн пассажиров в год.

По итогам прошлого года пассажиропоток Рощино составил более 1,5 млн человек, что на 8,7% больше, чем в 2015 году. Маршрутная сеть аэропорта насчитывала 49 регулярных и чартерных направлений, из них 11 международных и 38 внутренних. Рейсы выполняла 71 авиакомпания, 20 из них работали на регулярной основе. Прирост пассажиропотока произошел за счет увеличения рейсов на московском и южном направлениях, открытия новых межрегиональных направлений и увеличения частоты полетов по программе софинансирования с правительством РФ.

Pegas Fly (юридическое наименование ООО «Авиакомпания «Икар») – российская авиакомпания, базирующаяся в аэропорту Красноярска и осуществляющая чартерные и регулярные магистральные пассажирские перевозки из городов России в курортные города.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.23; САМОЛЕТ АВИАКОМПАНИИ «СИБИРЬ» ВЕРНУЛСЯ В АЭРОПОРТ БЛАГОВЕЩЕНСКА ИЗ-ЗА ПРОБЛЕМ С СЕРДЦЕМ У ПАССАЖИРА

Экипаж самолета авиакомпании «Сибирь», следовавший из Благовещенска в Новосибирск, принял решение вернуться в аэропорт вылета из-за проблем со здоровьем у одного из пассажиров, сообщила агентству «Интерфакс-Дальний Восток» специалист по связям с общественностью аэропорта Благовещенск Надежда Елисеева.

«Рейс 3268 вылетел из аэропорта Благовещенск в 7:38 (1:38 мск). Одному из пассажиров стало плохо, предположительно – кардиология. Все службы подготовлены к принятию самолета. Медицинская служба аэропорта и скорая ожидают пассажира», – отметила Н.Елисеева.

После дозаправки самолет с пассажирами продолжит полет по маршруту следования.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.22; AIR MOLDOVA ВЕСНОЙ 2018 Г ОТКРОЕТ РЕЙС ИЗ КИШИНЕВА В ЕКАТЕРИНБУРГ

Авиакомпания Air Moldova с 28 апреля 2018 года начнет полеты по маршруту Кишинев-Екатеринбург-Кишинев, сообщает пресс-служба екатеринбургского аэропорта «Кольцово». Рейсы будут выполняться трижды в неделю на Airbus A319 вместимостью до 150 человек.

«Прямое регулярное авиасообщение между столицами Урала и Молдавии появляется впервые в современной истории «Кольцово», – говорится в сообщении

Екатеринбург станет четвертым городом России, куда будет осуществлять рейсы молдавский перевозчик после Москвы, Санкт-Петербурга и Краснодара. Парк авиакомпании составляют авиалайнеры А320, А319 и Embraer-190.

Международный аэропорт «Кольцово» (входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова») сотрудничает с зарубежными и российскими авиакомпаниями, которые выполняют полеты более чем по 120 направлениям.

### ТАСС; 2017.11.22; ЕВКУРОВ: РЕШЕНИЕ О ПРИСВОЕНИИ МЕЖДУНАРОДНОГО СТАТУСА АЭРОПОРТУ МАГАСА ОЖИДАЕТСЯ В 2017 Г.

Власти региона рассчитывают организовать авиасообщение с Турцией, Казахстаном и Европой. Власти Ингушетии ожидают решения федерального правительства о присвоении международного статуса аэропорту Магаса до конца этого года. Об этом в интервью

Евкуров: Ингушетия ищет пути выхода на экспорт продовольствия в арабские страны

«Мы надеемся, что в этом году будет уже принято определенное решение по аэропорту. <…> Мы и **Минтранс** РФ уже работаем в этом плане», – сказал Евкуров, отметив, что власти республики также официально обратились в **Росавиаци**ю.

По словам главы Ингушетии, после получения статуса в аэропорту необходимо создать необходимую для пропуска через госграницу инфраструктуру. «После того как решение будет принято, следующий год у нас уйдет на то, чтобы оборудовать все, что необходимо для международного аэропорта», – отметил он.

Евкуров рассказал, что ведутся переговоры с инвесторами, в том числе по строительству еще одного зала международного прилета, оформления пункта пропуска, возведению гостиничного комплекса.

После открытия международного сектора в республике рассчитывают запустить авиарейсы в Турцию, Казахстан и Европу.

«Рассчитываем организовать международные полеты в Турцию, куда многие наши жители уезжают на отдых, и в Казахстан, где у нас живет большая диаспора. И если все сложится нормально, будет окупаемость, то, конечно, нужно организовать хотя бы один рейс в месяц в Европу. Я думаю, что российских компаний будет достаточно. Например, компания UTair, с которой мы плотно работаем», – отметил Евкуров.

### ТАСС; 2017.11.22; САМОЛЕТ СООБЩЕНИЕМ МАХАЧКАЛА – ДУБАЙ ВЫЛЕТИТ ИЗ МИНЕРАЛЬНЫХ ВОД

Пассажирам предложено размещение в отеле и трансфер до аэропорта вылета.

Самолет авиакомпании Flydubai рейса Махачкала – Дубай (ОАЭ) вылетит из Минвод в среду вечером. Об этом ТАСС сообщил в среду представитель пресс-службы авиакомпании FlyDubai.

Ранее СМИ сообщили о том, что в махачкалинском аэропорту из-за отмены ночного авиарейса Махачкала – Дубай в связи с туманом остались около ста пассажиров этого рейса. «Рейс авиакомпании FlyDubai FZ916 Махачкала – Дубай сегодня, 22 ноября, отправится из международного аэропорта Минеральных Вод сегодня в 19:25 (по местному времени). Изменение аэропорта вылета связано с перенаправлением рейса FZ915 из Дубая в Махачкалу 21 ноября из-за неблагоприятных погодных условий в аэропорту Махачкалы», – сказал собеседник агентства, не уточнив количество пассажиров.

По его словам, пассажирам рейса Махачкала – Дубай было предложено размещение в отеле и автобусный трансфер в Минеральные Воды или возможность перебронировать билет на следующие рейсы из Махачкалы. «Для пассажиров рейса FZ915 (Дубай – Махачкала) был организован трансфер, который доставил их в конечную точку маршрута следования самолета – Махачкалу», – добавил представитель авиакомпании.

В аэропорту Махачкалы сообщили ТАСС, что рейс из ОАЭ не смог приземлиться из-за тумана. Прямой авиарейс между Махачкалой и Дубаем (Объединенные Арабские Эмираты) появился 1 ноября 2017 года. Рейсы на самолетах Boeing 737-800 выполняет авиакомпания FlyDubai в ночь со вторника на среду и с пятницы на субботу из Махачкалы, обратно – по вторникам и пятницам.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.22; «БУРЯТСКИЕ АВИАЛИНИИ» ВОЗГЛАВИЛ ЭКС-ГЕНДИРЕКТОР, НЕСМОТРЯ НА ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ ВРЕМЕННОГО УПРАВЛЯЮЩЕГО

ОАО «Авиакомпания «Бурятские авиалинии» («Бурал») возглавил Николай Давыдов, который занимал должность генерального директора авиакомпании с 2001 по 2010 годы.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», смена руководства в «Бурале» произошла 20 ноября. Пост гендиректора покинул Александр Брылистый.

При этом, как сообщалось ранее, временный управляющий ОАО Андрей Лишай обращался в Арбитражный суд республики Бурятия с иском о запрете Межрайонной инспекции Федеральной налоговой службы № 9 по региону регистрировать смену гендиректора компании.

Из материалов картотеки арбитражных дел следует, что решение совета директоров о смене гендиректора утверждено протоколом от 29 сентября 2017 года. Позже, 9 октября, «группой лиц, ранее управлявших делами должника, предпринимались меры по смене исполнительного органа должника с нарушением действующего законодательства», отмечал временный управляющий.

По его мнению, смена гендиректора «нарушает интересы кредиторов и должника на обеспечение сохранности имущества, установления реальной картины обязательств должника, на взыскание с виновных лиц средств в качестве установленной законом ответственности (субсидиарной и убытки руководителя, причиненные обществу)».

В частности, А.Лишаем выявлены сделки «Бурала», «совершенные по воле Тамары Пайвиной» (совладелец и экс-гендиректор авиакомпании) и нанесшие ущерб ОАО. Она же, по мнению управляющего, причастна к нынешней смене руководства.

Но суд отказал временному управляющему в данном требовании, так как тот не представил доказательств, что смена руководителя нарушает интересы кредиторов, а также не оспорил решение совета директоров в арбитраже.

Как сообщалось, «Бурал» планирует заключить мировое соглашение с кредиторами.

Процедура наблюдения в отношении ОАО «Авиакомпания «Бурятские авиалинии» изначально введена Арбитражным суд Бурятии сроком до 16 ноября 2017 года, затем продлена до 14 декабря 2017 года. Инициатором банкротства выступала транспортная компания «Фрилайн», которой «Бурал» задолжал около 1,7 млн рублей (включая проценты). Это требование было включено в реестр кредиторов должника.

Также в арбитраже рассматривается более двух десятков дел о взыскании с «Бурала» задолженности. Кроме того, 24 марта 2017 года судебные приставы арестовали весь имущественный комплекс «Бурятских авиалиний» из-за долгов. Обеспечительные меры обращены на 6 самолетов и 4 вертолета (в том числе непригодные к полету), а также 14 объектов недвижимости авиакомпании. В целом задолженность «Бурала», переданная на взыскание приставам, составляет 36 млн рублей. Долги образовались перед работниками, контрагентами, а также по налогам и страховым сборам.

При этом **Росавиаци**я приказом от 7 февраля аннулировала сертификат эксплуатанта авиакомпании «Бурал», которая выполняла пассажирские рейсы на воздушных судах с истекшим ресурсом двигателей. Авиакомпания пыталась оспорить решение **Росавиаци**и в Арбитражном суде Москвы, но затем отозвала иск.

### ГУДОК.RU; 2017.11.22; СТУДЕНТЫ ТРАНСПОРТНЫХ УНИВЕРСИТЕТОВ БУДУТ УЧАСТВОВАТЬ В РАБОТЕ КОМИТЕТА ПО ТРАНСПОРТУ И СТРОИТЕЛЬСТВУ ГОСДУМЫ

Данное решение принято по итогам Всероссийского молодежного форума Государственной Думы, прошедшего в Москве

По итогам Всероссийского молодежного форума Государственной Думы, прошедшего в Москве с 19 по 21 ноября, принято решение о привлечении участников «транспортной» молодежной команды к экспертной работе в Комитете по транспорту и строительству Государственной Думы на регулярной основе, сообщила пресс-служба **Минтранса** РФ.

В рамках форума команда транспортного комплекса, состоящая из студентов и сотрудников Российского университета транспорта (МИИТ), ГМУ имени адмирала Ф.Ф. Ушакова, ИрГУПС, ПГУПС, СГУВТ, СГУПС, СпбГУГА, РГУПС, УрГУПС, работала на площадке Комитета по транспорту и строительству Государственной Думы, а также представила на пленарном заседании молодежную законодательную инициативу о создании Национальной интеллектуальной транспортной сети («НИТь») в РФ – инструменте повышения доступности и качества мобильности и транспортных услуг в стране на базе современных технологий.