**30 НОЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

***Деятельность Министра транспорта***

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.11.30; ВЫБРАЛИ ПУТИ

До конца года все поезда на Юг России поедут в обход Украины

Движение всех поездов в декабре переведут на новую железнодорожную линию в обход Украины Журавка – Миллерово. Об этом сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, выступая на III Железнодорожном съезде.

«До конца этого года это направление заработает в полном объеме, и мы полностью переведем движение поездов в соответствии с нормативным графиком», – сказал он. Это позволит обеспечить большую безопасность пассажиров, которые с 10 декабря будут следовать на Юг России, минуя территорию Украины. По новому участку пойдут поезда, следующие из Москвы и Санкт-Петербурга в Кисловодск, Анапу, Назрань, Новороссийск, Адлер и обратно. Там пустят 62 пары пассажирских и 30 пар грузовых поездов.

Безопасность перевозок сегодня на особом контроле. Правительство продолжает вкладывать из бюджета средства в усиление транспортной безопасности на дорогах и будет уделять этой теме пристальное внимание, сказал вице-премьер Аркадий **Дворкович**.

Кроме того, он предложил **минтрансу** оптимизировать планы развития отдельных отраслей транспортного сектора. Вице-премьер предостерег от ненужной конкуренции между разными видами транспорта за пассажиров и грузы. Для этого глава РЖД Олег Белозеров предложил сформировать цифровую модель всего транспортного комплекса страны.

Ключевую роль в ней, конечно, играют железные дороги. Аркадий **Дворкович** уверен, что для обеспечения высокой конкурентоспособности России в мировом масштабе нужно увеличить мощности БАМа и Транссиба.

К 2025 году ежегодная аудитория скоростных поездов приблизится к 25 миллионам пассажиров

Суммарные инвестиции РЖД в инфраструктуру до 2025 года составят 7,7 триллиона рублей, сказал Олег Белозеров. Инвестиции пустят на такие проекты, как Северный широтный ход, транспортный переход на Сахалин. Эти проекты будут реализовываться за счет собственных средств и кредитных ресурсов РЖД, добавил Белозеров.

Вице-премьер Аркадий **Дворкович** сделал акцент на проектах, которые ведет РЖД в других странах. Так, в этом году компания начала строительство железных дорог Ирана (электрификация железнодорожного участка Гармсар – Инче Бурун), Индии (модернизация железнодорожной линии Нагпур – Секундерабад), развитие железнодорожной инфраструктуры Кубы. Кроме того, Россия участвует в проекте продления международного транспортного коридора шириной колеи 1520 до Братиславы (Словакия) и Вены (Австрия), сказал Белозеров.

Уже сейчас видны результаты работы железнодорожников. Опрос ВЦИОМ показал, что в этом году восстанавливается спрос россиян на перевозки. Поездки на дальние и ближние расстояния с октября 2016 года по октябрь 2017 года совершили более половины россиян.

Тех, кто не путешествует, стало меньше на 9 процентов. Пока больше всего население ездит на автомобилях (49 процентов), поезда дальнего следования по популярности на втором месте (45 процентов), самолеты – на третьем (25 процентов). замыкают топ-4 автобусы, ими пользуются 22 процента россиян. Скоростными поездами пока пользуются 11 процентов опрошенных.

Однако, по прогнозу Олега Белозерова, «к 2025 году ежегодная аудитория скоростных поездов приблизится к 25 миллионам пассажиров». При этом качеством услуг железнодорожников удовлетворено абсолютное большинство россиян (77 процентов). Недовольны поездами дальнего следования всего пять процентов пассажиров.

<https://rg.ru/2017/11/29/mintrans-dvizhenie-vseh-poezdov-v-dekabre-perevedut-v-obhod-ukrainy.html>

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/4767446>

<https://ria.ru/society/20171129/1509810140.html>

<https://rns.online/transport/Sokolov-zhd-uchastok-v-obhod-Ukraini-zarabotaet-v-polnom-obeme-do-kontsa-goda-2017-11-29/>

<https://www.gazeta.ru/business/news/2017/11/29/n_10873958.shtml>

<http://www.5-tv.ru/news/168658/>

<https://riafan.ru/1001655-v-obkhod-ukrainy-mintrans-rf-poobeshal-do-konca-goda-perevesti-dvizhenie-vsekh-poezdov>

<https://vz.ru/news/2017/11/29/897340.html>

<https://ren.tv/novosti/2017-11-29/mintrans-rf-dvizhenie-vseh-poezdov-do-konca-2017-goda-budet-perevedeno-v-obhod>

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2017/11/29/743510-poezda-obhod-ukraini>

<https://regnum.ru/news/2351094.html>

<https://iz.ru/676790/2017-11-29/vse-rossiiskie-poezda-poidut-v-obkhod-ukrainy-do-kontca-2017-goda>

<https://www.dp.ru/a/2017/11/29/Mintrans_poobeshhal_zapusk>

<http://www.fontanka.ru/2017/11/29/028/>

### ТАСС; 2017.11.29; ПУТИН В ДЕПО «МОСКВА-КИЕВСКАЯ» ОСМОТРЕЛ ПОЕЗД «СТРИЖ» И ДВУХЭТАЖНЫЕ ВАГОНЫ ТВЗ

Президент России Владимир Путин посетил ремонтно-экипировочное депо на железнодорожной станции «Москва-Киевская». Его сопровождал **министр транспорта** Максим **Соколов**. Глава РЖД Олег Белозеров рассказал президенту о предварительных итогах работы компании. Так, по его словам, по данным на 29 ноября, поездами РЖД отправлено 1024,2 млн пассажиров, что на 8% больше показателя за аналогичный период 2016 года.

При этом рост пассажирооборота в дальнем следовании составил 0,2% (до 94,3 млн пассажиров), в пригородном сообщении – 8,9% (до 929,9 млн пассажиров).

Всего по итогам 2017 года, по словам Белозерова, компания планирует перевезти рекордный 1 млрд пассажиров в пригородном сообщении. Также в этом году планируется закупить в парк пригородных поездов 150 вагонов, в парк поездов дальнего следования – 425 вагонов.

Глава компании также рассказал, что в международном сообщении было перевезено высокоскоростными поездами 668,3 тыс. пассажиров, что на 13% больше, чем годом ранее.

Президент осмотрел образцы вагонов скоростных и пассажирских поездов. Экскурсию по депо Путину провел глава РЖД Олег Белозеров, он показал главе государства пассажирские вагоны поезда «Стриж», который курсирует по маршруту Москва – Берлин.

Всего РЖД эксплуатирует семь таких составов, три из них на маршруте Москва – Берлин, четыре – Москва – Нижний Новгород. Как рассказал Путину Белозеров, особенность этих составов в том, что колесные пары вагонов автоматически переключаются с российской колеи (1520 мм) на европейскую (1435 мм) – эта технология позволила сократить время в пути по маршруту на 4 часа.

Затем главе государства продемонстрировали двухэтажные вагоны производства Тверского вагоностроительного завода, курсирующие по маршруту Москва – Воронеж. Стоимость билетов на него составляет от 816 до 1200 рублей в зависимости от класса. Всего в парке РЖД 270 двухэтажных вагонов, из которых формируется 10 составов по восьми маршрутам на территории России.

Путина провели в специальный сидячий вагон с зоной отдыха для пассажиров с детьми, на втором этаже которого расположена игровая комната с кинозалом, а лестницы двухэтажного вагона оборудованы перилами специально для детей.

Путину посетил и специальное купе, оборудованное для маломобильных пассажиров, а также двухэтажный вагон– ресторан, на первом этаже которого расположены бар и кухня. Готовые блюда оттуда поступают на второй этаж в обеденный зал на специальном лифте.

В пассажирском вагонном депо «Москва-Киевская» проходят обслуживание поезда дальнего следования, в том числе международного сообщения со странами СНГ и дальним зарубежьем.

<http://tass.ru/ekonomika/4768657>

На ту же тему:

<https://life.ru/t/%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8/1065262/putinu_pokazali_novieishiie_poiezda_v_diepo_moskva-kiievskaia>

<https://ren.tv/novosti/2017-11-29/putin-osmotrel-poezd-strizh-i-dvuhetazhnye-vagony-v-depo-moskva-kievskaya>

### RNS; 2017.11.29; СОКОЛОВ УСОМНИЛСЯ В ПРИВАТИЗАЦИИ «СОВКОМФЛОТА» В ЭТОМ ГОДУ

Приватизация госпакета «Совкомфлота» в этом году вряд ли не состоится, заявил RNS **министр транспорта** России Максим **Соколов** в кулуарах III Железнодорожного форума в Москве.

«Думаю, что в этом году приватизация («Совкомфлота». – RNS) вряд ли состоится» – сказал он.

На вопрос о том, когда это может произойти он сказал, что нужно спрашивать у Минэкономразвития.

Продажа госпакета «Совкомфлота» в размере 25% минус одна акция была запланирована на первое полугодие 2017 года. Позднее министр экономического развития Максим Орешкин заявлял, что считает возможной приватизацию «Совкомфлота» во втором полугодии 2017 года.

Минэкономразвития предлагало направить 75% средств от приватизации в бюджет, а 25% – на докапитализацию компании. Минфин выступал за полное перечисление средств в бюджет.

В марте 2017 года глава Росимущества Дмитрий Пристансков сообщил RNS, что наиболее оптимальным вариантом является размещение госпакета «Совкомфлота» на Московской бирже, подчеркивая, что консультации еще не завершены.

Позднее, в октябре текущего года, Пристансков сообщил, что Росимущество надеется на проведение приватизации «Совкомфлота» до конца 2017 года.

<https://rns.online/transport/Sokolov-ne-ozhidaet-privatizatsii-Sovkomflota-v-etom-godu-2017-11-29/>

### РИА НОВОСТИ; 2017.11.29; ГЛАВА МИНТРАНСА ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ ВОЗВРАЩЕНИЯ ЗОН ДЛЯ КУРЕНИЯ В АЭРОПОРТАХ

**Министр транспорта** России Максим **Соколов** в вопросе возвращения зон для курения в аэропортах выступает за здоровый образ жизни (ЗОЖ).

«Все-таки, я за здоровый образ жизни», – ответил **Соколов** на вопрос журналистов, считает ли **Минтранс** целесообразным возвращение курилок в аэропортах.

Ранее депутат от «Единой России» Сергей Боярский внес в Госдуму законопроект, предлагающий создать в российских аэропортах зоны для курения.

В 2013 году в России был принят «антитабачный» закон. Сначала курение запретили на стадионах, в школах, вузах, больницах, магазинах, на детских площадках, а также в самолетах, запретили рекламу и стимулирование продаж табака. Летом 2014 года запретили курить в гостиницах, кафе и ресторанах, в поездах, на вокзалах и в аэропортах.

<https://ria.ru/society/20171129/1509853067.html>

### ТАСС; 2017.11.29; РОСАВТОДОР СЧИТАЕТ ВОЗМОЖНЫМ ПОСТАВИТЬ ТАРИФ «ПЛАТОНА» В ЗАВИСИМОСТИ ОТ СОСТОЯНИЯ ДОРОГИ

Техническая возможность дифференцировать тариф «Платона» в зависимости от состояния автодороги есть. Об этом журналистам сообщил заместитель руководителя **Росавтодор**а Дмитрий Прончатов.

Ранее в среду первый заместитель **министра транспорта** РФ Евгений **Дитрих** сообщил, что плата за проезд большегрузных автомобилей «Платон» может быть дифференцирована в зависимости от состояния дороги.

«Техническая возможность есть, это легко и просто сделать. У нас же оцифрована дорога, с нее высчитывается по трекингу пройденный путь. Если в этом пути будет ненормативный участок, то он просто будет по-другому тарифицирован», – сказал Прончатов.

Генеральный директор компании – оператора государственной системы «Платон» Антон Замков также согласен с тем, что дифференциация размера платы на разных участках дорог с технической точки зрения возможна.

«Если такое решение будет принято, мы готовы это реализовать», – сообщил он журналистам.

«Платон» – государственная система взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами массой более 12 т. Введена на территории России с 15 ноября 2015 года. Сейчас тариф «Платона» составляет 1,9 рубля за 1 км.

В проекте федерального бюджета РФ предусматривался рост тарифа с 1 июля 2018 года до 2,15 рубля за километр. Общий объем поступлений в бюджет от системы «Платон», таким образом, должен составить порядка 23 млрд рублей.

Как заявлял **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, **Минтранс** готовит предложения по скидкам для отдельных категорий перевозчиков, но говорить о них преждевременно, так как пока тариф не увеличился.

<http://tass.ru/ekonomika/4770387>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Mintrans-planiruet-vvesti-skidki-v-ramkah-Platona-za-proezd-po-plohim-uchastkam-dorog-2017-11-29/>

<http://tass.ru/ekonomika/4769159>

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2017/11/29/743558-mintrans-planiruet>

<https://www.kommersant.ru/doc/3481752>

### ГУДОК.RU; 2017.11.29; ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «МОСКВА-ПЕКИН» ИЗМЕНИТ ЛОГИСТИКУ НА ВСЕЙ ПЛАНЕТЕ, – СОКОЛОВ

**Министр транспорта** на Железнодорожном съезде призвал развивать скоростное и высокоскоростное движение

Проект высокоскоростного железнодорожного транспортного коридора «Москва-Пекин» изменит логистику на всей планете. Такое мнение высказал **министр транспорта** Максим **Соколов** на третьем Железнодорожном съезде, сообщил **Минтранс** РФ.

Министр считает, что проект «Москва-Пекин» сопоставим с Суэцким каналом, Евротоннелем, Транссибом и другими «созидательными инфраструктурными решениями, которые изменили логистику континентов, да и планеты в целом». При этом он призвал не считать этот проект фантастическим.

Кроме того, в качестве важной задачи **Соколов** назвал развитие скоростного и высокоскоростного движения. Сейчас на железнодорожном транспорте протяженность таких линий составляет 1250 км.

В июле ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») и «Китайские железные дороги» (China Railway Corporation) начали подготовку технико-экономического обоснования строительства ВСМ «Пекин – Москва – Европа». Этот проект может быть реализован к 2035 году. ВСМ объединит китайскую сеть и создаваемую в Европе сеть Euro Carex. Ее протяженность достигнет 10 тысяч км. В состав ВСМ «Пекин – Москва – Европа» могут войти ВСМ «Москва – Казань» и «Екатеринбург – Челябинск», ввод в эксплуатацию которых запланирован до 2023 года.

<http://www.gudok.ru/news/?ID=1394763>

### ГУДОК.RU; 2017.11.29; МИНТРАНС АКТУАЛИЗИРУЕТ ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗОК

Инициативы направлены на повышение общего состояния безопасности работы железнодорожного транспорта

В железнодорожной отрасли идет комплексная актуализация принятых в 2003 году правил перевозок для их адаптации их к современным экономическим и рыночным условиям, рассказал на Третьем железнодорожном съезде **министр транспорта** Максим **Соколов**.

Глава ведомства особо отметил работу над двумя важнейшими законопроектами, которые вносят изменения в закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», направленные на обеспечение допуска к управлению тяговым подвижным составом только квалифицированных лиц, а также законопроект, который направлен на усиление института ответственности водителей транспортных средств, за нарушение правил пересечения железнодорожных переездов. «Указанные инициативы направлены на повышение общего состояния безопасности работы железнодорожного транспорта», -– подчеркнул **Соколов**.

В сфере железнодорожных пассажирских перевозок законодательное закрепление механизмов государственного заказа на пассажирские перевозки, гарантированного механизма финансирования социально значимых перевозок станет возможным после принятия проекта федерального закона «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации и внесении изменений и дополнений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

<http://www.gudok.ru/news/?ID=1394765>

### ТАСС; 2017.11.29; ДВОРКОВИЧ: ДАЛЬНЕЙШАЯ СУДЬБА «ВИМ-АВИА» – ВОПРОС ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ЧАСТНОГО БИЗНЕСА

Вопрос о том, состоится ли банкротство «ВИМ-Авиа», или авиакомпания сможет работать находится в компетенции частного сектора, а не государства. Об этом сообщил журналистам вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** в кулуарах X Российско-германского сырьевого форума.

«Если инвесторы какие-то придут, то могут быть варианты (кроме банкротства «ВИМ-Авиа» – прим. ред.), это не вопрос государства», – сказал вице-премьер.

«Судьба компании – вопрос частных акционеров, к государству не имеет отношения», – добавил он, заметив, что государство оказало поддержку в части перевозки пассажиров в период кризиса авиакомпании.

«ВИМ-Авиа» и прекращение полетов

Арбитражный суд Татарстана 10 января 2018 года рассмотрит заявление о банкротстве авиакомпании «ВИМ-Авиа», ранее писал ТАСС со ссылкой на материалы суда.

В конце сентября 2017 года «ВИМ-Авиа» заявила о прекращении полетов из-за нехватки оборотных средств и долгов перед контрагентами. Этому предшествовала серия задержек рейсов из российских и зарубежных аэропортов. Спустя месяц **Росавиаци**я приостановила сертификат эксплуатанта авиаперевозчика, дающий право на выполнение полетов.

Общий долг «ВИМ-Авиа» оценивается более чем в 10 млрд руб. В настоящее время Следственный комитет расследует уголовное дело о преднамеренном банкротстве «ВИМ-Авиа».

Сейчас перевозчик ищет инвестора для возобновления деятельности. Одним из претендентов считался бывший управляющий инвестфондом TPG Aurora Борис Карлов, который уже представил план оздоровления авиакомпании. Однако **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** раскритиковал эти предложения, заявив, что они не имеют под собой «реальных просчитанных финансовых моделей и инвестиционных предложений». Он также указал на то, что ни один инвестор пока не высказал заинтересованности в реализации этого плана.

Вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** ранее говорил, что «ВИМ-Авиа» ждет банкротство, если в ближайшее время для нее не найдется инвестор.

Сейчас 1% «ВИМ-Авиа» принадлежит Рашиду Мурсекаеву, 99% – у его жены Светланы. При этом, по данным источников ТАСС, 5% из доли Светланы Мурсекаевой заложены банку «Зенит», основному кредитору авиакомпании.

<http://tass.ru/ekonomika/4768714>

На ту же тему:

<https://ria.ru/economy/20171129/1509841435.html>

***Деятельность руководителей Федеральных агентств***

*Федерального агентства воздушного транспорта*

### РБК; ВАЛЕРИЯ КОМАРОВА; ЛЮБОВЬ АЛТУХОВА; 2017.11.29; РОСГИДРОМЕТ НАЗВАЛ ОТКАЗ «АЭРОФЛОТА» ОТ КОНТРАКТА РИСКОМ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ

Росгидромет предупредил, что отказ «Аэрофлота» от закупки метеоинформации может создать риски для пассажиров. Авиакомпания может получать эту информацию из других источников, отмечает эксперт

Отказ «Аэрофлота» от закупки прогнозов погоды у структур Росгидромета может создавать риски для пассажиров, заявил РБК начальник ситуационного центра Росгидромета Юрий Варакин.

«Есть риск для пассажиров. Кто будет потом отвечать, если случится какой-нибудь инцидент или авиационная катастрофа? Скупой платит дважды», – сообщил он.

По словам Варакина, не закупая прогнозы у структур Росгидромета, «Аэрофлот» может сэкономить 1 млрд руб. в год. Общие затраты на подготовку и предоставление метеорологических данных для всей отрасли Росгидромет ранее оценивал в 5 млрд руб. в год, рассказывал РБК вице-президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Александр Виндермунт.

Представитель «Аэрофлота» отказался от комментариев.

21 ноября «Аэрофлот» уведомил **Росавиаци**ю о расторжении договора с организациями Росгидромета на предоставление метеорологической информации для осуществления полетов. По словам источника РБК в профильном ведомстве, на прошлой неделе на совещании в **Росавиаци**и представители «Аэрофлота» заявляли, что их не устраивает качество услуг. Глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** в телеграмме, разосланной авиакомпаниям в пятницу, 24 ноября, предупредил, что решение «Аэрофлота» «может привести к сбоям в части регулярности осуществления авиакомпанией коммерческих воздушных перевозок, снижению уровня безопасности полетов, а также создаст риски для страхового обеспечения авиаперевозок».

После вступления в силу 24 марта приказа **Минтранса** № 34 от 6 февраля 2017 года плату за метеоинформацию включили в аэронавигационные сборы, которые авиакомпании платят Госкорпорации по организации воздушного движения (ГК по ОрВД). С тех пор именно госкорпорация, а не авиакомпании должна возмещать затраты структурам Росгидромета. Но контракт между ними еще не заключен. Он должен быть подписан до конца года, сказала РБК представитель вице-премьера Аркадия **Дворкович**а, курирующего транспорт.

Во вторник, 28 ноября, представитель ГК по ОрВД сообщил РБК, что все авиакомпании продолжают получать прогнозы. По его словам, при предоставлении аэронавигационного обслуживания непосредственно во время полетов воздушных судов метеоинформация предоставлялась и предоставляется авиадиспетчерами всем пользователям воздушного пространства.

Главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров замечает, что «Аэрофлот» не отказывается от получения метеорологической информации полностью, он лишь отказывается от получения данных у конкретной организации – структуры Росгидромета. По его словам, у «Аэрофлот» есть возможность получать информацию из других источников, в частности у служб управления воздушным движением, что соответствует указу **Минтранса**. «Вся ответственность за авиационные инциденты лежит на командире воздушного судна, он принимает решение», – добавил Гусаров.

<https://www.rbc.ru/business/29/11/2017/5a1e86139a794798445d21c1>

***Новости отрасли***

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2017.11.30; ТРАП ПРЕТКНОВЕНИЯ

Почему происходят трагедии на транспорте

Случай в Пулково, когда бабушка с годовалой внучкой упали с трапа при выходе из самолета, потряс всю страну. Женщина оказалась в больнице с переломами, девочка погибла. Расследование показало, что в петербургском аэропорту трапы ремонтировали самостоятельно, с помощью подручных материалов. А еще выяснилось, что состояние трапов не проверялась контролирующими органами, поскольку на учет они поставлены не были. О том, из-за чего происходят трагедии в авиации, на железной дороге и на водных путях, рассказал «РГ» руководитель Северо-Западного следственного управления на транспорте СК России генерал-лейтенант юстиции Сергей Сазин.

«РГ»: Сергей Тихонович, только ли в петербургском аэропорту использовали неисправные трапы?

Сергей Сазин: Ситуация на самом деле очень серьезная. Аэропорт – это закрытое учреждение, туда просто так не попадешь, и что там происходит, никто не знает. Не исключено, что неисправные трапы используются и в других регионах страны. После трагедии в Пулково сотрудники нашего управления совместно с прокуратурой про– вели проверки во всех аэропортах Северо-Западного федерального округа. Те или иные нарушения были выявлены в Мурманске, Архангельске, Пскове, Ярославле и в Сыктывкаре. В столице Коми обнаружен неисправный трап, он не был поставлен на учет, сотрудник, который его обслуживал, не имел соответствующей водительской категории. Сейчас по факту нарушений в аэропорту Сыктывкара возбуждено уголовное дело. В Пскове тоже обнаружены похожие нарушения, но там неисправный трап не используется.

«РГ»: Некоторое время назад ваше управление начало расследование фактов, когда самолеты выкатываются со взлетно-посадочной полосы. Такие ситуации были в Мурманске, в Пскове, в Калининграде. Но там же никто не погиб, ничего страшного не произошло.

Сергей Сазин: Это нештатные ситуации, которые могли привести к трагедиям, и мы обязаны выяснить, почему они случаются. В авиации существуют допуски, когда можно сажать самолет, и есть пограничные ситуации, когда решение, заходить на посадку или нет, принимает командир воздушного судна. Мы выясняем, оправданы ли были такие решения, также изучаем состояние самой взлетно-посадочной полосы. Наземные службы аэропорта в зависимости от погодных условий обязаны ее должным образом подготовить.

«РГ»: К счастью, трагедии с большими пассажирскими лайнерами происходят редко, но регулярно в сводки происшествий попадают легкомоторные самолеты и вертолеты. Что с ними не так?

Сергей Сазин: Если пролететь на небольшой высоте над Ленинградской областью, можно увидеть посадочные площадки, а также аэродромы для малой авиации. У граждан в пользовании есть также воздушный транспорт. Иногда такую технику можно видеть и на трассах: различные транспортные средства перевозят на буксирах. Останавливают ли их дорожные службы, проверяют ли у водителей документы на технику, информации у нас нет. Мы – следователи, выезжаем на происшествия, где расследование показывает, что у таких воздушных судов имелись нарушения как технического, так и разрешительного характера.

Например, окончено расследование по уголовным делам в отношении учредителя коммерческой фирмы и пилота, которые на самолете АН-2 в Ленинградской области поднимали парашютистов. У этого самолета шины шасси были изношены, а силовые агрегаты крепились к крыльям проволокой! Так вот, следствием совместно с сотрудниками ФСБ было установлено, что самолет совершил по меньшей мере 60 вылетов и перевез в общей сложности более 1100 парашютистов.

А в городе Валдай Новгородской области крушение частного самолета «Cessna-172» с тяжкими травмами для пассажиров произошло в результате нарушения центровки самолета из-за крепления на фюзеляж непредусмотренного навесного оборудования.

Практика показывает, что люди, у которых в собственности есть авиационная техника, зачастую пользуются ею бесконтрольно. Это немного странно, ведь когда вы идете покупать машину, вас в автосалоне сразу же спрашивают, как вы будете регистрировать транспорт, а затем вы будете проходить регулярное техническое обслуживание в специализированных центрах.

«РГ»: Недавно в Петербурге был вынесен первый приговор по делу о поддельных удостоверениях пилотов. Благодаря расследованию вашего ведомства выяснилось, что лицензии покупались чуть ли не в переходах. Все ли граждане, которые покупали по такому алгоритму удостоверения, выявлены, или есть вероятность, что в какой-нибудь авиакомпании работает ненастоящий пилот?

Сергей Сазин: В деле осужденного к длительном сроку лишения свободы директора ООО «Крылья Невы» Андрея Кочарыгина 70 эпизодов. Следователи направили представление в **Росавиаци**ю, были найдены и аннулированы 163 незаконных свидетельства пилотов. Многие из их обладателей работали в авиакомпаниях. А те пилоты, которые занимались перевозкой пассажиров, нами привлечены к уголовной ответственности. Таким образом, последствия деяний Кочарыгина устранены. Но гарантировать, что где-то аналогичный бизнес не ведет другая структура, как вы понимаете, никто не может.

«РГ»: Оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности, – проблема не только авиации, но и водного транспорта. В этом году следователи стали сами проводить рейды на водных объектах. С чем это связано?

Сергей Сазин: Нарушения на водных объектах носят массовый характер. Мы выявляли факты, когда катера в принципе были неисправны, находили спасательные жилеты 1980-го года изготовления, которые буквально рассыпались в руках, вскрывали факты, когда судном с пассажирами управлял пьяный капитан. Причем, нередко речь идет не об индивидуальных, а о групповых перевозках, в том числе и детей.

Например, недавно мы внесли представление Центру социальной помощи семье и детям одного из районов Санкт-Петербурга, сотрудники которого организовали для группы из 40 детей водную прогулку на неисправном судне «Миллениум». Оказалось, что никто из организаторов заранее экскурсии не убедился в том, что перевозка безопасна.

В Архангельской области мы с коллегами обнаружили пять незаконных переправ. Это грузовые баржи, но по факту они перевозят пассажиров. Мы выявили факт, когда на баржу загоняли пару десятков автомобилей, но их никак не закрепляли. Пассажиры находились в салоне автомобилей, у некоторых при этом на руках были малолетние дети, машины стояли на расстоянии 40 сантиметров друг от друга, в случае ЧП люди бы просто не имели шансов выбраться.

В Республике Коми был выявлен факт, когда переполненный паром возил пассажиров из поселка Щельяюр до Нарьян-Мара. На борту было 74 человека, из них 16 детей. В ходе следствия выяснилось, что на судне, помимо явного перегруза по числу пассажиров, не хватало и спасательных жилетов.

Всего по результатам инициированных нашими следователями проверок возбуждено более 50 уголовных дел.

В принципе, за безопасностью на водных объектах следит множество структур: подразделения полиции на водном транспорте, государственная инспекция по маломерным судам, а также **Ространснадзор**, Российский речной регистр, Российский морской регистр судоходства. Но они, если вскрывается какой-нибудь факт – например, нехватка спасательных жилетов – могут привлекать перевозчиков лишь к административной ответственности.

Поэтому мы предлагаем активизировать совместные действия всех ведомств по выявлению и предотвращению преступлений на транспорте. Наша инициатива уже нашла поддержку у губернаторов Санкт-Петербурга, Ленинградской, Мурманской, Архангельской областей. В этих регионах мы входим в состав различных межведомственных комиссий, участвуем в рабочих группах.

Кроме того, мы регулярно предлагаем контролирующим органам передавать нам все выявленные факты, касающихся нарушений в сфере услуг на водном транспорте. Это позволит инициировать первоначальную доследственную проверку и возможно возбудить уголовное дело, а если признаков преступления мы не установим, материал будет возвращен для привлечения виновных к административной ответственности.

«РГ»: То есть жизнь людей подвергают опасности из-за желания подзаработать?

Сергей Сазин: Не всегда. Например, мы возбуждали уголовное дело по факту эксплуатации неисправного наплавного моста через Логмозеро в Карелии. Выяснилось, что его в свое время установили, как временную переправу, а потом не было средств на капитальное строение, мост так и стоял, люди рисковали каждый день. Когда мы выявили этот факт, возбудили уголовное дело и потребовали устранить нарушение, местная администрация приняла должные меры, и спустя некоторое время через озеро появился другой наплавной мост, отвечающий всем требованиям безопасности.

«РГ»: Какова ситуация с плавучими ресторанами? Они безопасны?

Сергей Сазин: Весной этого года мы обнаружили многочисленные нарушения санитарных, противопожарных норм и требований техники безопасности в ресторане «Dozari», было возбуждено уголовное дело, деятельность ресторана приостановили по решению суда. Генеральный директор заведения в итоге осуждена, нарушения устранены.

Плавучие рестораны Петербурга оказались под угрозой закрытия

«РГ»: К счастью, трагедии на водном транспорте, как правило, удается предотвратить. Но на железной дороге люди гибнут регулярно. Почему?

Сергей Сазин: Нет необходимой защищенности территорий. Возьмем для примера железнодорожный вокзал. Чтобы попасть внутрь, нужно пройти через специальную рамку, а багаж провести через рентгеновский аппарат. Свободного доступа на пути нет. Но на незначительном от вокзала расстоянии может быть так, что ограждения либо не будет вообще, либо оно окажется разрушенным. Именно в тех местах, где отсутствует должное ограждение, переходят железную дорогу пешеходы, именно там ищут возможность сесть на поезда зацеперы. В конце концов такие места могут привлечь террористов.

«РГ» Так что же делать?

Сергей Сазин: Ставить ограждение, организовывать надлежащую охрану, применять ряд других мер профилактики.

«РГ»: Но это, наверное, очень дорого?

Сергей Сазин: Посмотрите на автомобильные магистрали. На скоростных участках высокие ограждения видим. Такие конструкции не только повышают безопасность объекта, они еще защищают жителей окрестных домов от шума и пыли. В границах населенных пунктов вдоль железнодорожного полотна такие заборы необходимы.

А вопрос денег в данной ситуации, мне кажется, некорректен. В Приморском районе Петербурга есть участок железной дороги, где погибло семь человек, и последний раз – еще и подросток. Сейчас в связи со всей этой ситуацией мы возбудили уголовное дело по факту халатности. А всего с начала года возбуждено 12 дел в связи с травмированием и гибелью людей на объектах железной дороги.

РГ»: Сейчас большое внимание уделяют делам, связанным с невыплатой заработной платы.

Сергей Сазин: Мы тоже такие дела расследуем, если они касаются транспортных предприятий. Так, по нашей инициативе были возбуждены уголовные дела в отношении руководителей мурманских коммерческих организаций «Авиакомпания «Арктика» и «Мурманское авиапредприятие». Изначально при возбуждении дел фигурировало 13 потерпевших, и суммарная задолженность перед ними составляла порядка 1,5 миллиона рублей. Я ездил в Мурманск, где общался с губернатором области, проводил личный прием работников предприятий. Люди поняли, что можно к нам обратиться за защитой, и в итоге в делах оказалось 150 потерпевших, выявлен общий долг по их зарплате в размере около 45 миллионов рублей.

Следователи арестовали имущество предприятий, в том числе два вертолета на сумму 25 миллионов рублей. Уголовные дела направлены в суд для рассмотрения по существу. Будучи под уголовным преследованием и давлением собранных улик, руководители авиапредприятий погасили задолженность.

«РГ»: А другие нарушения прав граждан в других сферах транспортных предприятий вы рассматриваете?

Сергей Сазин: Да, на самом деле, деятельность нашего управления довольно обширна. Мы занимаемся не только непосредственно транспортными предприятиями, но и всеми объектами инфраструктуры, которые находятся на их балансе. В частности, расследуем врачебные ошибки в ведомственных больницах, нарушение требований охраны труда и безопасности на производстве, получение взяток преподавателями в ведомственных вузах, реализацию опасной продукции в точках общественного питания, расположенных на транспорте и, конечно же, убийства, изнасилования, причинение тяжких телесных повреждений со смертельным исходом. В нашем ведении и экологические вопросы. Так, в Мурманске возбуждено уголовное дело, связанное с перевалкой в порту угля открытым способом. Беспокойство горожан вызывала угольная пыль, она попадала в атмосферу, оседала в жилых кварталах. Сейчас в порту устанавливаются шестиметровые пылеподавляющие ограждения, в следующем году будут установлены конструкции высотой в 20 метров.

«РГ»: А как транспортные объекты в целом защищены от террористических угроз?

Сергей Сазин: Меры безопасности, конечно, усиливаются. Недавно в метрополитене Петербурга начали дежурить кинологи. Рамки выявляют ряд опасных предметов, но собаки могут чувствовать разные типы взрывчатых веществ, да и сами злоумышленники при виде собаки начинают нервничать, тем самым выдавая себя. На вокзалах проверяют содержимое сумок. Но, как мне кажется, не стоит ограничиваться только этим. Общемировая практика такова, что ставка делается не на багаж пассажира и содержимое его карманов, а на оценку его поведения и личностных характеристик. Любой террорист – это человек, его могут выдать эмоции. В вопросах защищенности объектов от разного рода угроз координация различных ведомств особенно важна. Обмениваясь информацией, оперативными данными, мы должны объединять свои усилия, ведь наша задача – не только реагировать на преступления или трагические происшествия, но и предотвращать их.

<https://rg.ru/2017/11/30/reg-szfo/pochemu-proishodiat-tragedii-na-transporte.html>

### RNS; 2017.11.29; ДВОРКОВИЧ: ТРАНСПОРТНЫЕ КОМПАНИИ БУДУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

Правительство России продолжит уделять внимание безопасности пассажирских и грузовых перевозок, заявил вице-премьер Аркадий **Дворкович**.

«Мы будем продолжать реализацию законодательства о транспортной безопасности, РЖД и другие компании продолжать инвестировать в это существенные ресурсы», – сказал **Дворкович** в ходе Железнодорожного съезда в Москве..

По его словам, российские транспортные компании будут использовать новые технологии для более эффективного обеспечения безопасности пассажиров и грузов.

«Тема затратная, но тема, в которой почти любые затраты окупятся, потому что это позволит сохранить жизнь и здоровье многих людей», – добавил он.

[https://rns.online/transport/Dvorkovich-transportnie-kompanii-budut-ispolzovat-novie-tehnologii-dlya-obespecheniya-bezopasnosti–2017-11-29/](https://rns.online/transport/Dvorkovich-transportnie-kompanii-budut-ispolzovat-novie-tehnologii-dlya-obespecheniya-bezopasnosti--2017-11-29/)

### РИА НОВОСТИ; 2017.11.30; «МАРАЗМ КРЕПЧАЛ»: КИЕВ ИЩЕТ «СПОСОБ» ОСТАНОВИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА В КРЫМ

Министр инфраструктуры Украины Владимир Омелян предложил «способ остановить» строительство Крымского моста. По его мнению, этому способствует давление со стороны «международных партнеров Украины», а также введение дополнительных санкций в отношении России.

«Незаконное строительство Керченского моста нужно срочно остановить, и это возможно только под давлением международных партнеров Украины и дополнительных санкций против России как государства, против компаний и физических лиц, причастных к незаконному строительству», –отметил министр Омелян.

По его мнению, мост через Керченский пролив оказывает негативное влияние на украинскую экономику, так как в портах Мариуполя и Бердянска снижается грузооборот и уменьшается загрузка зерновых терминалов.

Беспочвенное заявление

В Совфеде отреагировали на слова министра инфраструктуры о том, что строительства моста «негативно сказывается на экономике Украины». В частности, сенатор от Крыма Сергей Цыков назвал заявление Омеляна беспочвенными.

«Если посмотреть на грузооборот через наши порты, то он в пять раз выше, чем через украинские. Мы создаём условия», – пояснил сенатор.

Цеков также прокомментировал призыв Омеляна наложить новые санкции в отношении России с точки зрения международного права.

Сенатор заявил, что за годы нахождения Крыма в составе Украины Азовское море и Керченский пролив фактически оказались внутренними, совместными водами Украины и России. Международные иски же реализуются только по отношению к международным водам.

«Смехотверная попытка»

Заявления Омеляна прокомментировали и в Крыму. В частности, глава общественной палаты республики Григорий Иоффе подчеркнул, что попытки Украины остановить строительство моста через Керченский пролив смехотворны и соизмеримы с желанием остановить солнце.

«Короткая характеристика подобного призыва: «Маразм крепчал». С таким же успехом этот же министр или какой-нибудь другой могут попробовать остановить восход солнца, потому что оно восходит со стороны России, или запретить затмения Луны над Россией», – сказал с иронией Иоффе.

Он также призвал высокопоставленных чиновников Украины осознать процессы, которые происходят в мире.

«Попытка отменить грандиозное строительство мировых масштабов показывает всю смехотворность правящего киевского режима… Нужно соизмерять желание что-то высказать с тем реальным положением вещей, которое существует», – резюмировал глава ОП.

Не без США

Американский посол на Украине Мари Йованович также прокомментировала строительство моста через Керченский пролив. По ее мнению, мост действительно «мешает Украине».

«Продолжение строительства моста через Керченский пролив значительно ограничит доставку грузов до украинских портов в Азовском море», – отметила американский дипломат.

Она также назвала этот регион важным для транспортировки украинского угля, зерна и металла «на пути к внутренним и международным рынкам».

Посол США в Киеве также подчеркнула, что Украина должна иметь свободный доступ к своим портам.

«Должно осуществляться свободное судоходство по соответствующим маршрутам, должен быть обеспечен свободный беспрепятственный доступ к собственному имуществу и природным ресурсам», – констатировала американский дипломат.

Заявление украинского министра Омеляна, предложившего «способ остановить» строительство моста в Крым, прокомментировал научный сотрудник Центра постсоветских исследований ИМЭМО РАН Антон Бредихин.

По его мнению, украинские власти выступают с обвинениями в адрес России для сокрытия собственных экономических проблем.

«Между тем Москва уже разъясняла, что в связи со строительством моста никаких ограничений для украинских судов нет. Украинские корабли, кстати, уже проходили под мостом. И никакого негативного влияния собственно на их экономику строительство моста не оказывает и оказывать не может. Словом, с мостом украинская сторона, конечно, переборщила», – пояснил эксперт.

Строительство моста

Строители приступили к возведению моста через Керченский пролив в 2015-м, год спустя после референдума в Крыму, по итогам которого полуостров вошел в состав Российский Федерации. Более 95% жителей полуострова проголосовали за воссоединение с Россией. Украина и многие западные страны не признают присоединение Крыма, однако российские власти многократно заявляли, что полуостров вошел в состав России в полном соответствии с международным правом. В частности, президент России Владимир Путин подчеркнул, что вопрос Крыма «закрыт окончательно».

Мост через Керченский пролив соединит Крым и Краснодарский край и станет самым протяженным в России – его длина составит 19 километров. Ожидается, что автомобили начнут движение по мосту в конце 2018 года.

Неделей ранее строители закончили монтаж пролетов автодорожной части моста на одном из четырех морских участков, соединив косу в Керченском проливе и остров Тузла.

Мост еще не получил название. Решение примут россияне, проголосовавшие на сайте.

На выбор предложены пять самых популярных названий, которые **Минтранс** определил после изучения общественного мнения на полуострове и Кубани: Крымский, Керченский, Тузлинский, мост Дружбы и мост Воссоединения.

<https://ria.ru/world/20171130/1509884681.html>

*Автомобильный и городской транспорт, дорожное хозяйство*

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.29; ГЛАВА ДУМСКОГО КОМИТЕТА ПРЕДЛАГАЕТ ВЫДЕЛЯТЬ С 2019 ГОДА ДЕНЬГИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТЕПРОВОДЫ

Глава комитета по транспорту Государственной думы РФ Евгений Москвичев предлагает сформировать федеральную программу по строительству автомобильных путепроводов через железные дороги, которые должны заменить наиболее загруженные переезды и снизить число аварий с жертвами.

«Каких бы денег это ни стоило на транспортную безопасность, мы должны в мае в бюджет внести на 2019 г. поправку – не менее 18 млрд руб. выделять на строительство путепроводов на тех дорогах, которые нам нужны, и где сегодня ж/д переезд закрывается более трех раз в час», – сказал он, выступая на III Железнодорожном съезде в среду.

«И если мы эту программу сделаем на 5 лет – это (будет – ИФ) не более 100 млрд руб. Эти деньги есть – это деньги, которые платит сегодня железная дорога. И мы тогда получим совершенно другое движение», – добавил он.

### ТАСС; 2017.11.29; КОЗАК ПОРУЧИЛ РАЗОБРАТЬСЯ С ПРОБЛЕМОЙ АВАРИЙНОГО МОСТА В ЛЕБЕДЯНИ ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ

Заместитель председателя правительства РФ Дмирий Козак поручил Минэкономразвития совместно с **Минтрансом** России разобраться с проблемой аварийного моста в моногороде Липецкой области Лебедяни. Об этом он сообщил на «правительственном часе» в Совете Федерации в ответ на обращение сенатора от региона Максима Кавджарадзе.

По словам сенатора, мост через реку в городе был построен в 1910 году и по итогам всех экспертиз уже признан аварийным. Кавджарадзе уточнил, что **Росавтодор** включил в 2015 году 382 млн рублей на решение этой проблемы в смету, «но деньги так и не дошли».

«Министерству экономического развития вместе с **Минтрансом** рассмотреть и в ближайшие дни дать четкий и внятный ответ, что там произошло и как исправить ситуацию», – сказал Козак.

Спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко добавила, что это должно произойти с участием руководства Липецкой области. «Это было бы правильно», – отметила она.

<http://tass.ru/v-strane/4768850>

### РАДИО «Ъ FM»; ЯНА ПАШАЕВА; 2017.11.29; ПЕШЕХОДЫ «УСПОКОЯТ» ВОДИТЕЛЕЙ

Нужны ли в Москве зоны медленного движения

Автомобилистам станет еще сложнее передвигаться в центре Москвы: **Министерство транспорта** готовит законопроект, который разрешит пешеходам переходить дорогу в любом месте. Новые правила будут действовать в зонах так называемого «успокоенного движения», где водители должны будут ездить со скоростью не выше 20 км/ч. Нужны ли в Москве такие территории?

Где конкретно введут режим «успокоенного движения», пока не сообщается. СМИ предположили, что подобные участки в столице могут появиться в пределах Бульварного кольца – в пример приводилась улица Большая Дмитровка, где уже фактически действуют такие правила.

Председатель межрегионального общественного движения «Союз пешеходов» Максим Соколов отмечает, что подобные эксперименты уже успешно проводятся: «Конечно, такие улицы возможны только в центре, где нет трафика постоянного. Для нетранзитных улиц такие эксперименты уже были, надо внедрять дальше в Москве такую практику. Водители, видя такие улицы, инстинктивно снижают скорость. Вот первая улица – это Большая Дмитровка. Там ограничили скорость 20 км/ч, водители с испугу первые месяцы ездили 5-10 км/ч. Сейчас уже немного привыкли, но никаких наездов не было».

Переходить дорогу в любом месте пешеходам разрешено во многих европейских странах.

В Берлине скорость на городских магистралях ограничена до 50 км/ч, а на отдельных участках – до 30 км/ч. В Германии пешеход имеет право переходить проезжую часть везде, где нет пешеходных ограждений и допускает транспортная ситуация. Более того, приоритет у пешехода не только на пешеходном переходе, но и на всех перекрестках даже без разметки.

В Словении и Швейцарии законодатели разрешили пешеходам пересекать улицы в любом месте. Но если как минимум в радиусе 50 метров на дорогу нанесена «зебра», они должны ее использовать.

По австрийскому городу Грац для безопасности пешеходов разрешается двигаться лишь со скоростью 30 км/ч. Ограничение в 1992 году начали вводить в качестве эксперимента лишь в жилых районах и на незначительных магистралях, однако затем скорость снизили на территории всего города.

Введение зон «успокоенного движения» приведет к увеличению пробок на дорогах, считает координатор общественного проекта «Движение» Андрей Орел. Кроме того, по его мнению, вырастет число аварий с участием пешеходов: «Наши водители еще не готовы. Тем более, в Москве постоянный приток машин и автомобилистов из регионов – например, он не знает, что есть такая улица, не привык в своем регионе пропускать пешеходов. Так мы будем просто терять людей. Надо сначала вырастить общество, которое готово будет пропускать пешеходов, а потом уже можно будет такие эксперименты над людьми ставить. Скорость движения упадет, пробки вырастут. Это планомерная работа городских властей –они выживают автолюбителей из центра, делают все, чтобы некомфортно было ездить на машине по центру города».

Ранее аналитики сервиса «Яндекс.Пробки» сообщили, что заторы в центре Москвы достигли максимума за последние пять лет.

[https://www.kommersant.ru/doc/3481906?query=максим%20**соколов**](https://www.kommersant.ru/doc/3481906?query=максим%20соколов)

### ТАСС; 2017.11.29; НОВЫЙ ПУТЕПРОВОД ЧЕРЕЗ ГОРЬКОВСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ МЖД БУДЕТ ПРОПУСКАТЬ ОКОЛО 31 ТЫС. МАШИН

Пропускная способность нового путепровода через Горьковское направление Московской железной дороги (МЖД) в городе Реутове Московской области, который должен будет соединить Носовихинское и Горьковское шоссе (трасса «Волга», М-7) через Транспортную улицу, составит около 31 тыс. автомобилей в сутки. Об этом в среду сообщили в пресс-службе **Министерства транспорта** и дорожной инфраструктуры Подмосковья.

«Расчетная скорость движения по четырехполосному путепроводу [по две полосы движения в каждом направлении] – 40 км/ч. Перспективная пропускная способность – порядка 31 тыс. автомобилей в сутки», – приводятся в сообщении слова и. о. директора подведомственное **Минтрансу** области ГКУ «Дирекция дорожного строительства» Владимир Локтев.

Накануне ГКУ МО «Дирекция дорожного строительства» заключило с ООО «Горкапстрой» контракт на строительство этого объекта, добавили в пресс-службе. Стоимость строительства снизилась с 2,3 млрд рублей, заявленных администрацией Реутова в конце июля до 2,075 млрд рублей. Финансирование строительства будет производиться за счет средств регионального дорожного фонда, напомнили в пресс– службе **Минтранса** Подмосковья.

Также сдвинулись сроки возведения путепровода с 2020 года на 2019 год, строительство начнется в декабре 2017 года, а не в сентябре, как планировалось ранее.

«Строительство нового путепровода обеспечит эффективные транспортные связи двух автомобильных дорог – М-7 «Волга» и Носовихинского шоссе, а также позволит ликвидировать пересечение железнодорожных путей и дорог в одном уровне», – процитировали в сообщении **министра транспорта** и дорожной инфраструктуры Московской области Игоря Трескова.

Путепровод в Реутове закроет все одноуровневые пересечения железной дороги с автомобильными дорогами с учетом планируемого до 2030 года увеличения числа главных путей на Горьковском направлении МЖД с трех до четырех и строительства ВСМ «Москва – Казань» с двумя главными путями, отмечается в сообщении.

<http://tass.ru/ekonomika/4768444>

### ТАСС; АЛЕКСАНДР КОЧЕТОВ; 2017.11.29; В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ОТКРЫЛИ ДВЕ ПОДЪЕЗДНЫЕ ДОРОГИ К АЭРОПОРТУ ПЛАТОВ

Две дороги к аэропорту Платов со стороны северного обхода города Ростов-на-Дону и от федеральной трассы М-4 «Дон» открылись в среду. Общая стоимость объектов – 4,8 млрд рублей, они построены в рамках подготовки города к проведению чемпионата мира по футболу 2018 года.

«Эта транспортная магистраль, состоящая из двух дорог, меняет транспортную логистику для тех, кто живет на севере или западе города Ростова, движется на М-4 или с М-4», – сказал губернатор Василий Голубев на церемонии открытия участка.

Дорога от северного обхода Ростова-на-Дону протяженностью 15,9 км включает четыре транспортные развязки, шесть путепроводов и три моста, общая длина мостовых сооружений – 632,4 м. Стоимость строительства обошлась в 3,9 млрд рублей. Строительство дороги от трассы М-4 «Дон» к аэропорту протяженностью 2,4 км обошлось в 874,2 млн рублей.

По словам губернатора, ввести дороги планировалось год назад, однако из-за сдвига начала строительства был перенесен срок сдачи объектов. Он уточнил, что дороги будут расширены до четырех полос, планируется вторая очередь реализации проекта. Проектные работы по двум полосам планируется завершить в 2018 году.

Новые дороги обеспечат транспортную доступность аэропорта Платов, который начнет работу с 7 декабря. Воздушная гавань будет задействована в программе подготовки и проведения чемпионата мира по футболу, который пройдет в России в 2018 году.

Международный аэропорт Платов построен в Аксайском районе Ростовской области, в 30 км севернее Ростова-на– Дону. Он заменит существующий ростовский аэропорт, который будет выведен из эксплуатации и в перспективе интегрирован в городскую застройку. Проект реализуется на основе государственно-частного партнерства в рамках подпрограммы «Воздушный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» и программы подготовки и проведения к ЧМ-2018.

<http://tass.ru/transport/4769337>

### ТАСС; 2017.11.29; СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ В ОБХОД РОСТОВА-НА-ДОНУ МОЖЕТ НАЧАТЬСЯ К 2020 ГОДУ

Власти Ростовской области рассчитывают до 2020 года начать строительство дороги, которая позволит пустить транспортные потоки трассы М-4 «Дон» в обход Ростова-на-Дону, сообщил в среду журналистам губернатор Василий Голубев.

По его словам, ожидается, что проект дороги будет разработан в 2018-2019 годах.

«Планируем в течение 2018-2019 годов начать реализацию продолжения обхода Ростова и завершения его кольцом вокруг города, что даст нам возможность убрать транзитный транспорт из города», – сказал Голубев.

Он уточнил, что новая дорога позволит пустить в обход города транспорт, идущий по трассе «Дон» в сторону Крыма и Кубани или в обратном направлении.

**Минтранс** России поддержал идею властей Ростовской области о необходимости строительства обходной кольцевой дороги вокруг Ростова-на-Дону осенью 2016 года. Как ранее отмечал ростовский губернатор, через город проходит огромный поток транзитного транспорта, что вызывает большие сложности на дорогах.

<http://tass.ru/transport/4769953>

*Железнодорожный транспорт*

### ТАСС; 2017.11.29; ПУТИН ПРИЗВАЛ РАСШИРЯТЬ ВОЗМОЖНОСТИ ТРАНССИБА И БАМА ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИК РЕГИОНОВ

Президент России Владимир Путин призвал расширять возможности Транссиба и БАМа для развития экономик регионов страны.

«Мы должны использовать наш транзитный потенциал, он колоссальный: у нас страна и в Азии находится, и в Европе, мы должны эффективно это использовать. Чтобы это было именно так, нам нужно расширять возможности БАМа, Транссиба», – сказал он на встрече с работниками ремонтно-экипировочного депо на железнодорожной станции «Москва-Киевская».

«Если мы останемся на текущем уровне наших возможностей, это будет серьезным испытанием для экономики, в некоторых регионах она не сможет развиваться. А если мы это сделаем, то и экономика регионов России будет активнее развиваться», – пояснил президент.

Также президент считает необходимым развивать в стране новые железнодорожные магистрали.

«В ближайшие годы нам необходимо реализовать крупные проекты, которые создадут пространство для перспективного развития целых отраслей, снизят издержки отечественных производителей, позволят укрепить позиции России на мировом рынке грузоперевозок», – указал глава государства, выступая на Железнодорожном съезде.

Он уточнил, что «прежде всего речь идет о повышении пропускной способности БАМа и Транссиба, развитии железнодорожной инфраструктуры, подходы к морским портам Азово-Черноморского бассейна, Дальнего Востока и северо-запада России». Президент выделил «перспективный проект – Северный широтный ход, который сократит время доставки грузов в районы Западной Сибири, придаст новый импульс развитию российской Арктики и Северного морского пути».

При этом Путин указал на важность координации этих планов с планами развития регионов. «Укрепление транспортной инфраструктуры должно создавать новые возможности для роста экономики, расширения межрегиональных связей, для формирования глобальных конкурентоспособных и привлекательных транспортных коридоров», – отметил он.

<http://tass.ru/ekonomika/4768717>

### ТАСС; 2017.11.29; ПУТИН ПРИЗВАЛ РЖД РАСШИРЯТЬ ЗАКУПКИ У МАЛОГО И СРЕДНЕГО БИЗНЕСА

Закупочная политика РЖД должна быть выстроена так, чтобы стимулировать развитие малого и среднего высокотехнологичного бизнеса. Об этом заявил президент РФ Владимир Путин на съезде РЖД.

«Закупочная политика РЖД должна быть выстроена так, чтобы стимулировать развитие инновационного сегмента отечественной экономики, освоение современных видов продукции от металлоконструкций до подвижного состава. И конечно важно, чтобы заказы РЖД помогали расти малым и средним высокотехнологичным предприятиям. Хочу обратить на это особое внимание»,– сказал Путин.

По его словам, сейчас на практике именно так часто и происходит. «За 10 месяцев текущего года объем закупок РЖД инновационной высокотехнологичной продукции составил 79 млрд рублей. Это на 51% больше, чем за аналогичный период 2016 года. Общий объем закупок РЖД, в том числе у малого и среднего бизнеса, превысил 190 млрд рублей», – сказал Путин.

Он отметил, что компания РЖД также должна широко использовать возможности отраслевого профессионального образования, улучшать условия труда и повышать уровень зарплаты своих работников.

Также президент высоко оценил достижения РЖД по повышению эффективности работы и производительности труда.

«Важно, что РЖД планомерно повышает эффективность своей работы, увеличивает производительность труда», – сказал глава государства, выступая на Железнодорожном съезде. Он сообщил, что «за последние пять лет производительность труда выросла на треть, в текущем году она вырастет на 9%, по плану на 2018 – еще на пять». «Таким образом, по итогам 2018 года производительность труда вырастет в 1,5 раза по сравнению с уровнем 2011 года – это очень хороший показатель в сравнении с другими отраслями экономики», – подчеркнул Путин, добавив, что производительность труда – «один из ключевых показателей».

<http://tass.ru/ekonomika/4768939>

### ТАСС; 2017.11.29; ПУТИН НЕ ИСКЛЮЧИЛ ВОЗМОЖНОСТИ ВВЕСТИ ЧЕРНЫЙ СПИСОК ХУЛИГАНОВ В ПОЕЗДАХ

Президент России Владимир Путин не исключил возможности ввести черный список хулиганов в поездах, однако отметил, что это будет сложнее сделать, чем на авиационном транспорте. Он считает недопустимым ограничение доступа к железнодорожному транспорту для пассажиров в регионах, где отсутствует альтернатива железной дороге.

«Все возможно, но на железнодорожном транспорте это сложнее. Есть много таких территорий, где другого вида транспорта просто нет», – сказал он в беседе с работниками ремонтно-экипировочного депо на железнодорожной станции «Москва-Киевская», комментируя предложение одной из участниц беседы.

 «Хотя, если человек злостно нарушает общественный порядок, есть наказания за эти правонарушения. Эту идею надо проанализировать, наверное надо подумать, но совсем уж лишать людей за административные правонарушения пользоваться железнодорожным транспортом, наверное, слишком жестко, но посмотреть на то, что реально происходит в жизни, конечно можно», – отметил президент.

<http://tass.ru/obschestvo/4768840>

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.11.30; «НЕМЕЦКУЮ ИНИЦИАТИВУ» ОТПРАВИЛИ НА РОДИНУ

Консорциум сможет строить ВСМ «Евразия» только от Москвы до Берлина

Консорциум «Немецкая инициатива» сможет участвовать в строительстве высокоскоростной магистрали «Евразия» через Россию только на участке Москва–Берлин. ОАО РЖД уже сделало такое предложение, но проект еще плохо проработан даже предварительно: расчетов по маршруту Берлин–Брест в предТЭО нет, стоимость дороги от Бреста до Москвы оценивалась в 1,5 трлн руб. При этом «Немецкую инициативу» ждет целый ряд дополнительных проблем, например, по согласованию проекта на территории Польши и Белоруссии, а также с привлечением финансирования в связи с санкциями. И хотя в целом проект «Евразия» начинает приобретать реальные черты, эксперты все еще глубоко сомневаются в его перспективах.

Консорциум «Немецкая инициатива», объединяющий Siemens, Deutsche Bank, Deutsche Bahn и другие компании, может принять участие в строительстве части высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВМС) «Евразия» на участке от Москвы до Берлина. По данным ТАСС, ОАО РЖД уже сделало консорциуму предложение по «совместному строительству». В ОАО РЖД и Siemens отказались обсуждать проект, в **Минтрансе** подчеркнули, что «для проработки вопроса необходимо, прежде всего, понимать финансовую модель проекта».

ВСМ «Евразия» длиной 9,4 тыс. км должна пройти от Берлина до Урумчи (КНР) через Польшу, Белоруссию, Россию и Казахстан. Готовит проект ОАО РЖД. По предТЭО ВСМ строительство участков Берлин–Брест и Брест–Красное запланировано на 2021–2026 годы, Красное–Москва – на 2023–2026 годы. В рамках предТЭО, где анализировалось прежде всего прохождение трассы по странам ЕАЭС (4851 км Брест–Достык), посчитана стоимость участков Брест–Красное (0,85 трлн руб.) и Красное–Москва (0,67 трлн руб.). Стоимость немецкого и польского участков не рассматривалась. Общий предварительный объем вложений в строительство «Евразии» оценивается на уровне 3,7 трлн. руб., суммарный денежный поток в результате реализации проекта (российская часть) – более 6 трлн руб., пассажиропоток к 2050 году – свыше 37 млн человек, грузопоток – свыше 12,5 млн тонн с поэтапным ростом до 20 млн тонн в год (российская часть).

Еще недавно «Немецкая инициатива» считалась претендентом на весь проект ВСМ, летом об это говорил глава Siemens в России **Дитрих** Мёллер (см. “Ъ” от 8 июня). Также интерес к проекту проявлял Китай, который в мае подтверждал готовность вложить 52 млрд руб. в акционерный капитал первой фазы ВСМ (Москва–Нижний Новгород), $1 млрд – на вторую фазу (Нижний Новгород–Казань), а также предоставив долговое финансирование в объеме 400 млрд руб. за счет кредита China Development Bank (CDB). Но в октябре ОАО РЖД сообщило, что не согласно с предложенными условиями кредита.

Как рассказал “Ъ” федеральный чиновник, в ходе последних встреч китайцы подтвердили, что проект интересен: «Два-три года назад экономика была неочевидна, но сейчас есть понимание, как сделать проект окупаемым в течение 20–25 лет. Необходимо возить в Европу товары, срок доставки которых не должен превышать пяти-семи дней, и это должны быть не легкие грузы». По его словам, КНР согласилась софинансировать часть проекта, другую часть могут выделить из ФНБ. Европейские партнеры, добавил собеседник “Ъ”, могут участвовать в строительстве ВСМ от Москвы до своих столиц.

Передача «Немецкой инициативе» участка Москва–Берлин более логична, чем участка Москва–Казань, соглашается глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Но этот проект, по его мнению, сопряжен с рядом трудностей. В частности, возможны проблемы с согласованием на территории Польши и Белоруссии, привлечением финансирования в связи с санкциями, а также обеспечением единства технологических решений: «Какой поезд там будет ходить – Siemens или разработанный китайской CRRC». Да и в целом проект, отмечает господин Бурмистров, требует «неподъемных инвестиций» и согласования слишком большого количества сторон-интересантов. Хуже всего то, добавляет эксперт, что пока у ВСМ «Евразия» нет ни одного локального участка, который обеспечил бы адекватные параметры с точки зрения сроков окупаемости и экономической эффективности при реалистичных ставках и сроках привлечения средств.

<https://www.kommersant.ru/doc/3481980>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2017/11/30/743631-rzhd-dorogu-moskva-berlin>

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.29; ЗАКОН О НЕВОЗВРАТНЫХ Ж/Д БИЛЕТАХ НУЖНО ПРИНИМАТЬ В 2017Г И ТЕСТИРОВАТЬ В 2018Г – ГЛАВА КОМИТЕТА ГОСДУМЫ

Закон о невозвратных железнодорожных билетах необходимо принимать до конца 2017 г., чтобы в 2018 г. протестировать его действие, показав пассажирам преимущества этой модели, считает глава комитета по транспорту Государственной думы РФ Евгений Москвичев.

«Нам надо в этом году в декабре, в осеннюю сессию, принимать закон о невозвратных билетах и дальше в течение года показывать жителям, как он будет работать», – сказал он, выступая на III Железнодорожном съезде в среду.

Это, по мнению депутата, позволит обеспечить рост пассажирских перевозок по железной дороге. «Мы готовы их (соответствующие нормативные акты – ИФ) принимать, чтобы они не лежали годами», – отметил Е.Москвичев.

### ТАСС; 2017.11.29; СКОРОСТНОЙ ПОЕЗД «ЛАСТОЧКА» НАЧНЕТ ХОДИТЬ ИЗ МОСКВЫ В КОНАКОВО ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ 10 ДЕКАБРЯ

Движение скоростных электропоездов «Ласточка» будет запущено между столицей и городом Конаково в Тверской области с 10 декабря. Как сообщили в среду в пресс-службе Московско-Тверской пригородной пассажирской кампании, ежедневно между городами будет ходить одна пара поездов.

«С 10 декабря между Москвой и Конаково будет ежедневно курсировать одна пара поездов «Ласточка». Электропоезд будет отправляться из Конаково в 06:37 мск и прибывать на Ленинградский вокзал города Москвы в 08:35 мск. В обратном направлении поезд проследует вечером – отправление из Москвы в 18:30 мск, прибытие в Конаково – в 20:12 мск», – сообщили в пресс-службе.

В компании отметили, что запуск скоростных электропоездов сократит время в пути между городами от 30 до 50 минут, по сравнению с обычной электричкой, которая делает остановки на всех станциях по пути следования. Стоимость проезда в «Ласточке» составит 450 рублей.

Конаково – город в Тверской области с населением около 40 тыс. человек. Он находится в 80 километрах от Твери и около 140 километров от Москвы. В городе и прилегающем районе расположен ряд курортных зон, недалеко от него находится туристско-рекреационный кластер «Верхневолжский», а также в Конаковском районе ежегодно проводится крупнейший в России рок-фестиваль «Нашествие».

Реклама 10

Несмотря на небольшое расстояние между Тверью и Конаково, города не связаны прямым железнодорожным сообщением – электропоезда до Конаково напрямую ходят только из Москвы.

<http://tass.ru/moskva/4767710>

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.29; ТРАНСЮЖСТРОЙ ГОТОВ ПОСТРОИТЬ Ж/Д ПОДХОДЫ К КЕРЧЕНСКОМУ МОСТУ ЗА 12,68 МЛРД РУБ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) завершило прием заявок на право заключения договора субподряда на строительство железнодорожных подходов к Керченскому мосту.

Согласно данным системы «СПАРК-Маркетинг», на участие в запросе предложений подало заявку только ООО «Управляющая компания «Трансюжстрой» (УК «ТЮС», Белгород), предложив выполнить работы за 12,68 млрд рублей (с учетом НДС в размере 18%), что соответствует начальной (максимальной) цене контракта.

Окончательные итоги торгов будут подведены 5 декабря.

Как сообщалось, РЖД 16 ноября объявили запрос предложений на право заключения договора субподряда на выполнение работ по разработке рабочей документации и строительству подходов к транспортному переходу через Керченский пролив в части строительства объектов железнодорожной инфраструктуры в рамках первого этапа инвестиционного проекта «Создание сухогрузного района морского порта Тамань» (объекты федеральной собственности)».

Согласно материалам, первый этап проекта предусматривает создание объектов железнодорожной инфраструктуры федеральной собственности, обеспечивающих подход к транспортному переходу через Керченский пролив, а именно – строительство участков ж/д линий станции «Вышестеблиевская – Тамань-Пассажирская» и «Тамань-Пассажирская – Восточный вход транспортного перехода через Керченский пролив», строительство железнодорожной станции «Тамань-Пассажирская», а также внеплощадочных инженерных сетей и сооружений водоснабжения, водоотведения, газоснабжения и связи к ней. Также необходимо будет построить объекты внешнего электроснабжения ж/д инфраструктуры и реконструировать станцию «Вышестеблиевская».

Сроком начала выполнения работ считается дата подписания контракта. Все работы должны быть завершены до 31 декабря 2018 года.

Как сообщалось, в начале текущего года Главгосэкспертиза России согласовала проект строительства железнодорожных подходов к мосту через Керченский пролив. «Проект, одобренный Главгосэкспертизой России, предусматривает возведение припортовой железнодорожной станции и подъездных путей, включая подходы к транспортному переходу через Керченский пролив со стороны Краснодарского края. Кроме того, будут проведены реконструкция железнодорожной станции «Вышестеблиевская» и строительство других объектов транспортного обеспечения сухогрузного района порта», – отмечалось в пресс-релизе.

Керченский мост соединит Крым с материковой частью РФ автомобильной и железной дорогой. Этот 19-километровый мост станет самым длинным в России и соединит полуостров с материковой частью РФ автомобильной и железной дорогой. Мост строит «Стройгазмонтаж» (СГМ) Аркадия Ротенберга.

Контракт на проектирование и строительство моста ООО «Стройгазмонтаж» получило в феврале 2015 году. Строительные работы должны завершиться в декабре 2018 года. Движение машин по мосту откроется в декабре 2018 года, поездов – 1 декабря 2019 года. Стоимость объекта составляет 227,9 млрд рублей в ценах соответствующих лет. СГМ построит также железнодорожные подходы к мосту за 16,95 млрд рублей.

УК «ТЮС» зарегистрирована в 2010 году в Белгородской области. 85% в уставном капитале принадлежит ООО «Спецтрансстрой» (Москва, на 99% принадлежит его генеральному директору Юрию Рейльяну), 15% – у ООО «Лидерстрой» (Белгородская область).

«Трансюжстрой» занимается строительством транспортной инфраструктуры. В составе компании более 20 организаций, способных выполнять проектирование и строительство железных и автомобильных дорог, объектов промышленного и гражданского назначения, а также предприятия по производству строительных материалов и конструкций. Компания принимала участие в создании транспортной инфраструктуры для Олимпиады 2014 года в Сочи, Универсиады 2013 года в Казани.

«Трансюжстрой» также является крупным подрядчиком РЖД. В частности, в 2014 году компания получила контракт на объектах модернизируемой Байкало-Амурской магистрали на участке Тайшет – Лена-Восточная – Хани (стоимость – более 60 млрд рублей). УК «ТЮС» участвовала в реконструкции участка Большого кольца Московской железной дороги (МЖД) на севере Подмосковья и развитии Малого кольца МЖД для запуска на нем «Ласточек». В настоящее время «ТЮС» является подрядчиком РЖД в рамках инвестиционного проекта «Создание сухогрузного района морского порта Тамань». Это наиболее крупный контракт компании. Объем работ по контракту строительства подходов к транспортному переходу через Керченский пролив в части объектов ж/д инфраструктуры составляет 17,146 млрд рублей.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.29; «ДАЛЬНИЕ» ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ В РФ К КОНЦУ НОЯБРЯ ВЫРОСЛИ НА 0,2%

Пассажирские перевозки в поездах дальнего следования по сети ОАО «Российские железные дороги» с начала 2017 года (по состоянию на 29 ноября) выросли на 0,2%, до 94,3 млн человек, сообщил генеральный директор компании Олег Белозеров в ходе посещения президентом РФ Владимиром Путиным ремонтно-экипировочного депо на железнодорожной станции Москва-Киевская в среду.

В пригородном сообщении за тот же период отправлено 929,9 млн пассажиров, что на 8,9% больше аналогичного периода 2016 г. (по итогам года компания ожидает рекорда на этом направлении в 1 млрд пассажиров). В целом пассажирские перевозки выросли на 8%, до 1,024 млрд пассажиров.

Парк пригородных поездов группы РЖД в 2017 г. пополнят 150 вагонов (30 составов «Ласточка»), а также 425 вагонов дальнего следования.

В.Путин осмотрел образцы вагонов скоростных и пассажирских поездов. Глава РЖД показал президенту РФ вагоны поезда «Стриж» (курсирует по маршруту Москва-Берлин). Затем главе государства продемонстрировали двухэтажные вагоны производства Тверского вагоностроительного завода (маршрут Москва – Воронеж).

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.29; РЖД ОЖИДАЮТ В ДЕКАБРЕ РОСТ ПОГРУЗКИ НА 1,4%, В НОЯБРЕ – КАК МИНИМУМ НА 2,5%

ОАО «Российские железные дороги» в декабре 2017 года ожидает рост погрузки на своей сети на уровне 1,4%, сообщил журналистам первый замглавы РЖД Анатолий Краснощек в кулуарах III Железнодорожного съезда в среду.

В ноябре, по его словам, увеличение этого показателя «должно перевалить за 2,5%». Ранее замглавы монополии Алексей Шило говорил, что компания ждет в текущем месяце рост погрузки на 1,5% (в 3,45 млн тонн в сутки).

В октябре (по оперативным данным) этот показатель увеличился на 4,6%, до 3,488 млн тонн в среднем в сутки, тогда как ранее источник «Интерфакса» говорил, что план работы монополии сверстан исходя из среднесуточной погрузки в 3,44 млн тонн, что почти на 3,15% больше, чем в том же месяце 2016 г. В сентябре рост составил 1,8% (3,461 млн тонн в среднем в сутки), в августе – 0,4%. По итогам января-октября 2017 г. погрузка была на 3% выше, чем за тот же период 2016 г. – более 1,045 млрд тонн.

В целом по 2017 г. РЖД планируют перевезти на 3% больше грузов, чем годом ранее, отметил в среду А.Краснощек. Хотя пока официально в финансовом плане компании стоит цифра «+2,6%», говорил на прошлой неделе глава компании Олег Белозеров. При этом, он, правда, заявил, что «Российские железные дороги» допускают увеличения на 3% и больше. «Мы сначала ставили (в план – ИФ) цифру более 2%, но сегодня объем погрузки порядка 3%, и мы будем стремиться по возможности вывезти больше», – говорил он.

При формировании финансового плана на 2017 г. монополия закладывала в целом по году рост погрузки, близкий к нулевому. При этом О.Белозеров выражал осторожную уверенность, что может быть увеличение в районе 1% (чуть позднее прогноз был повышен до «+0,6%»). Однако летом стало известно, что компания пересматривает годовой прогноз, допуская увеличение погрузки на 2,6% – «исходя из складывающейся экономической конъюнктуры» (до 1,254 млрд тонн). Более того, в сентябре глава РЖД заявил, что компания допускает рост погрузки в 2017 году выше и 2,6%.

В 2016 г. погрузка увеличилась на 0,6%, до 1,222 млрд тонн. В 2018 г. «Российские железные дороги» ожидают роста этого показателя в районе от 1,8% (до 1 млрд 275,7 млн тонн) до 3% (до 1 млрд 291,3 млн тонн).

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.29; ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ НА КОНЕЦ НОЯБРЯ ВЫРОСЛИ НА 8% – БЕЛОЗЕРОВ

Поезда РЖД по данным на 29 ноября перевезли 1024,2 млн пассажиров, что на 8% больше, чем в аналогичный период 2016 года, сообщил глава компании Олег Белозеров в ходе посещения президентом России Владимиром Путиным ремонтно-экипировочного депо на железнодорожной станции «Москва-Киевская».

В дальнем следовании показатель вырос на 0,2% – до 94,3 млн пассажиров, в пригородном сообщении – на 8,9%, до 929,9 млн пассажиров (по итогам года компания ожидает рекорда на этом направлении – 1 млрд пассажиров).

В парк пригородных поездов в этом году РЖД планирует закупить 150 вагонов, в парк поездов дальнего следования – 425 вагонов.

В.Путин осмотрел образцы вагонов скоростных и пассажирских поездов. Глава РЖД показал главе государства вагоны поезда «Стриж» (курсирует по маршруту Москва-Берлин).

Затем президенту продемонстрировали двухэтажные вагоны производства Тверского вагоностроительного завода (маршрут Москва – Воронеж).

*Воздушный транспорт*

### LIFE.RU; АНАТОЛИЙ ПОТОЦКИЙ; 2017.11.30; ЗА ДРОНЫ И АВИАЦИЮ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ ОТВЕТИТ МИНТРАНС

Ведомство разработает к 1 сентября 2018 года концепцию интеграции беспилотных воздушных судов (БВС) и воздушных судов авиации общего назначения (ВС АОН) в единое воздушное пространство Российской Федерации.

**Минтранс** должен к концу лета 2018 года разработать концепцию интеграции беспилотных воздушных судов (БВС) и воздушных судов авиации общего назначения (ВС АОН) в единое воздушное пространство Российской Федерации (в России к авиации общего назначения относится гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ). Такое решение (есть у Лайфа) приняла комиссия при президенте РФ по вопросам развития авиации общего назначения и навигационно­-информационных технологий на основе глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС.

Источник в комиссии сообщил Лайфу, что России необходимо ускорить работу по интеграции БВС и ВС АОН в единое воздушное пространство, в том числе: разработку соответствующей нормативной правовой базы, определение и отбор наиболее эффективных технологических решений, объединение усилий институтов государства, бизнеса, науки и образования.

До 1 сентября 2018 года **Минтранс** должен вынести на рассмотрение комиссии проработанные предложения по технологическим решениям и «дорожную карту» по реализации концепции, включая предложения по структуре и содержанию нормативных правовых актов и нормативных технических документов, обеспечивающих регулирование в области аэронавигационного обслуживания БВС и ВС АОН, а также системам контроля и управления их воздушным движением.

В июле сообщалось, что Государственная корпорация по организации воздушного движения (ГК ОрВД) до конца ноября 2017 года разработает концепцию безопасной интеграции беспилотных авиационных систем (БАС) в единое воздушное пространство. Российский аэронавигационный оператор планировал изучить опыт итальянского оператора ENAV и других зарубежных компаний и выработать ключевые меры по обеспечению безопасности полётов дронов. Судя по всему, теперь ситуация несколько изменилась. Отдельно концепция по беспилотникам не разрабатывается, а будет подготовлена общая концепция.

– Концепция, в которой идёт речь исключительно о беспилотниках, войдёт в общую Концепцию интеграции БВС и ВС АОН в единое воздушное пространство Российской Федерации, – прокомментировал Лайфу представитель госкорпорации по ОрВД.

По его словам, техническое задание на разработку научно обоснованных предложений по структуре и содержанию Концепции интеграции БВС и ВС АОН готовится **Росавиаци**ей и ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» с привлечением профильных экспертных рабочих групп, которые возглавляют представители ГЛОНАСС и «Аэронет».

– Предложения по реализации данного техзадания должны быть направлены в **Минтранс** России в середине 2018 года. После этого во второй половине года **Минтранс** займётся непосредственно разработкой концепции и составлением «дорожной карты» по её реализации. Итогом работы должна стать интеграция мероприятий по реализации концепции в Стратегию развития аэронавигационной системы Российской Федерации до 2030 года и в Аэронавигационный план Российской Федерации, – добавил представитель госкорпорации.

Представители **Минтранса** не ответили на запрос Лайфа. Отраслевые эксперты считают, что нормативно-правовая база БВС как в России, так и во всем мире отстаёт от технологий, а в самой отрасли ощущается острый дефицит компетенций. Главный редактор портала avia.ru Роман Гусаров отмечает важность создания концепции, проработку которой комиссия поручила **Минтрансу**.

– Беспилотное будущее уже наступило. И надо понимать, как это будущее безопасно интегрировать в общее движение летательных аппаратов. Здесь есть своя специфика: нет никого на борту, полёт происходит полностью в автоматическом режиме, поэтому надо придумать механизмы, которые позволят и безопасно летать самим беспилотникам, и не становиться угрозой для других летательных аппаратов, а также объектов на земле. Это не только дроны, которые компании планируют использовать даже в городской черте для доставки грузов (почты, пиццы и т.д). Здесь свои особенности, связанные с застройкой, рельефом местности, ЛЭП, мачтами освещения. Летательные аппараты, которые будут доставлять грузы, нелёгкие, и нежелательно, чтобы с неба на головы граждан что-то сыпалось. Вторая проблема – это большие беспилотные летательные аппараты, которые по своим размерам приближаются к самолётам малой авиации. Здесь тоже встаёт вопрос, как их интегрировать в воздушное пространство и контролировать этот полёт, как идентифицировать эти аппараты. Сейчас возникает очень много вопросов правовых и технологического свойства, которые необходимо проработать. Каждая страна, наверное, в этом отношении будет двигаться самостоятельно, а далее мировое сообщество найдёт единое универсальное решение, чтобы беспилотники могли границы пересекать и столь же безопасно летать над территорией других стран. Это дело будущего, – сказал Лайфу главный редактор портала avia.ru Роман Гусаров.

**Росавиаци**ей отмечается увеличение в 2016–2017 годах числа случаев нарушения порядка использования воздушного пространства беспилотными воздушными судами (далее – БВС): в 2016 году – 41 случай, за пять (с января по май) месяцев 2017 года – 28 случаев (за аналогичный период 2016 года – 12).

[https://life.ru/t/экономика/1065404/za\_drony\_i\_aviatsiiu\_obshchiegho\_naznachieniia\_otvietit\_mintrans](https://life.ru/t/%D1%8D%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D0%B8%D0%BA%D0%B0/1065404/za_drony_i_aviatsiiu_obshchiegho_naznachieniia_otvietit_mintrans)

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.11.30; «РЕНОВА» ИСПОЛЬЗУЕТ СТАРЫЙ АЭРОПОРТ РОСТОВА ВЫГОДНЕЕ НОВОГО

После ввода аэропорта «Платов» огромную площадку застроят жильем

С 1 декабря холдинг «Аэропорты регионов» (принадлежит «Ренове» Виктора Вексельберга) начнет переводить в новый аэропорт «Платов» в 29 км от Ростова-на-Дону рейсы из действующего ростовского аэропорта. Первый в России международный аэропорт с нуля «Платов» был построен всего за три года. «Аэропорты регионов» потратили на терминал 19 млрд руб., федеральный бюджет на взлетно-посадочную полосу, способную принимать любые типы воздушных судов, – 18 млрд руб., правительство Ростовской области (имеет в проекте «Платова» блокпакет) на подъездные дороги и коммуникации – 10 млрд руб. В 2014 г. строительство началось буквально в поле – с уничтожения зерновых полей, за чем последовали иски фермеров, недовольных размером компенсаций (естественно, фермеры не имели шансов).

В России три олигарха инвестируют в региональные аэропорты: помимо Вексельберга это Роман Троценко («Новапорт») и Олег Дерипаска («Базэл аэро»). Вексельберг первым разглядел привлекательность этой отрасли, купив в 2003 г. аэропорт «Кольцово» (Екатеринбург), Троценко и Дерипаска пришли на этот рынок соответственно в 2004 и 2006 гг.

«Кольцово» долго оставалось единственным аэропортовым активом Вексельберга. Холдинг сформировался только в 2012 г., когда были куплены аэропорты Самары и Нижнего Новгорода. В 2014 г. добавился ростовский аэропорт – правительство области внесло в СП с «Аэропортами регионов» акции аэропорта и аэродром в обмен на обязательство холдинга финансировать стройку (тогда аэропорт назывался «Южный», позже область по итогам конкурса переименовала его в честь знаменитого атамана Войска Донского Матвея Платова).

Неприватизированные крупные региональные аэропорты уже тогда были наперечет, и за каждый три инвестора вели горячие финансово-административные битвы. Продавать госимущество без конкурса нельзя, но дырявое российское законодательство не запрещает без конкурса выбирать инвестора для создания СП (так называемая скрытая приватизация): Ростовская область конкурс на создание аэропортового СП не проводила, «Базэл аэро» жаловалась в ФАС, но служба нарушений не нашла. В 2016 г. в схожей ситуации позиция ФАС была противоположной: руководитель службы Игорь Артемьев говорил, что Иркутская область инвестора для создания СП под строительство нового аэропорта должна выбрать через конкурс.

И вот «Аэропорты регионов» завершили свой самый масштабный инвестпроект. Правда, с целью окупить огромные инвестиции ФАС установила для «Платова» такие ставки аэропортовых сборов, которые делают его самым дорогим в России. Авиакомпании в один голос обещают поднять цены на билеты и предупреждают о вероятном снижении пассажиропотока. Будущее покажет, но «Ренова» в любом случае получит огромную синергию со своим девелоперским бизнесом (холдинг «Кортрос»). Старый ростовский аэропорт будет закрыт указом президента, и у «Аэропортов регионов» в собственности останется гигантский участок (около 400 га) с коммуникациями вблизи центра города. На нем «Кортрос» планирует построить 3,9 млн кв. м жилья и социальной инфраструктуры – этот проект намного масштабнее «Платова».

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2017/11/30/743621-renova-aeroport-rostova>

### КОММЕРСАНТ; АЛЕКСАНДР ТИХОНОВ; 2017.11.30; В ГИБЕЛИ «ЛОКОМОТИВА» НЕ НАШЛОСЬ ОБВИНЯЕМЫХ

Следствие закрыло уголовное дело о крушении самолета с ярославскими хоккеистами

Главное следственное управление Следственного комитета России (ГСУ СКР) вынесло постановление о прекращении уголовного дела по факту крушения самолета Як-42 с хоккейной командой «Локомотив» на борту в сентябре 2011 года. Подозреваемыми в деле проходили погибшие пилоты и бортмеханик разбившегося самолета, обвинение никому не было предъявлено. Единственным осужденным за гибель хоккеистов является бывший заместитель гендиректора по организации летной работы авиакомпании «Як Сервис» Вадим Тимофеев, чье уголовное дело было выделено в отдельное производство. Родственники погибших игроков не верят ни в его вину, ни в вину экипажа.

О прекращении уголовного дела и уголовного преследования пилотов и бортмеханика разбившегося в 2011 году Як-42 с хоккеистами «Локомотива» на борту “Ъ” рассказал адвокат Александр Захарьин, представляющий интересы потерпевших. «В среду я узнал, что следствие вынесло постановление о прекращении уголовного дела и уголовного преследования в отношении пилотов в связи с их смертью»,– пояснил господин Захарьин. Уголовное дело было возбуждено в день авиакатастрофы, 7 сентября 2011 года, по ч. 3 ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта), подозреваемыми по нему проходили командир экипажа самолета Андрей Соломенцев, второй пилот Игорь Жевелов и бортмеханик Сергей Журавлев.

Адвокат уточнил, что ГСУ СКР расследовало уголовное дело в полном объеме и закрыло его в связи с гибелью экипажа. Их родственники долгое время не соглашались с выводами предварительного следствия, но потом все-таки пришли к выводу о том, что лучше прекратить разбирательство по не реабилитирующим их обстоятельствам.

Из этих материалов впоследствии в отдельное производство было выделено уголовное дело бывшего заместителя генерального директора авиакомпании «Як Сервис» Вадима Тимофеева. 23 сентября Ярославский районный суд признал его виновным и приговорил к пяти годам колонии-поселения за то, что он допустил к полету неподготовленный экипаж. В тот же день господин Тимофеев был освобожден от отбывания наказания по амнистии в честь 70-летия Победы в Великой Отечественной войне, судимость с него сняли. Сам обвиняемый отвергал свою причастность к гибели хоккеистов, не верили в его вину и родственники погибших.

В то, что самолет мог разбиться по вине пилотов, потерпевшие также не верят. Отец бывшего капитана «Локомотива» Ивана Ткаченко Леонид Владимирович заявил “Ъ”, что «закрыли дело, и слава богу». «Я не думаю, что там пилоты виноваты. Если истина и вскроется об авиакатастрофе, то не при нашей жизни. А гадать на кофейной гуще я не хочу, потому что у меня нет фактов»,– отметил он. Обжаловать решение СКР потерпевшие не собираются.

Як-42 с ХК «Локомотив» на борту разбился 7 сентября 2011 года при вылете из ярославского аэропорта Туношна. В результате погибли 44 человека, включая хоккеистов основного состава команды и тренерский штаб. Выжил в авиакатастрофе только бортинженер Александр Сизов. Следствие и суд, основываясь на выводах Межгосударственного авиационного комитета, пришли к выводу, что непосредственной причиной крушения самолета стало неосознанное нажатие тормозных педалей пилотами. В результате машина не смогла взлететь, выкатилась за пределы взлетной полосы и рухнула в русле реки Туношонки. Вадим Тимофеев, отвечавший за подготовку экипажа, стал первым в российской следственной практике должностным лицом, ответившим за авиакатастрофу, находясь в момент крушения самолета на земле.

<https://www.kommersant.ru/doc/3481874>

### ГАЗЕТА.RU; 2017.11.29; МИНТРАНС ПРИЗВАЛ СОВМЕСТНО РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ НЕХВАТКИ СРЕДСТВ НА ПРОЕКТЫ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Финансирование строительства аэропортовых объектов на Дальнем Востоке сократилось на стадии корректировки соответствующих программ, из-за чего до конца текущего года будет выполнено лишь 17 из 40 ранее запланированных мероприятий. Об этом сообщили «Газете.Ru» в пресс-службе **Минтранса**.

Тема развития сети аэропортов ДФО и повышения доступности авиаперевозок достаточно подробно обсуждалась на заседании правкомиссии 28 ноября, где участниками высказывались различные точки зрения, в том числе, что **Минтранс** не выполнил свои обязательства по реализации проектов воздушного транспорта в ДФО, обращают внимание в ведомстве. В частности, что в 2013 году на развитие аэродромной инфраструктуры аэропортов выделено 106,1 млрд руб., из них 64 млрд руб. не направлены на соответствующие цели.

**Минтранс** обращает внимание, что изначально госзаказчиком программы по экономическому и социальному развитию Дальнего Востока и Забайкалья с 2013 года выступал Минвостокразвития. В 2013 году в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2021 годы)» на данные цели было предусмотрено 35,5 млрд руб. А в рамках ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 г.» – программы Минвостокразвития – 4.5 млрд, хотя первоначальная редакция программы предусматривала господдержку в размере 73,6 млрд рублей. На эти средства до 2017 года за должны были выполняться мероприятия по реконструкции и строительству 39 аэропортов и 1 посадочной площадки.

Однако, в результате корректировок финансирование данных объектов в действующей редакции программы в период 2014–2017 годов сократилось на 66,3% – до 24,8 млрд рублей. За счет этих средств до конца текущего года будет выполнено лишь 17 из 40 ранее запланированных мероприятий.

В **Минтрансе** отметили, что с учетом корректировок Минвостокразвития финансирование до **Росавиаци**и, которая выступала, и до сих пор выступает исполнителем работ, доводилось в сокращенных объемах.

В министерстве уверены, что «перекладывание вопроса по авиасообщению с труднодоступными регионами Дальнего Востока с одного ведомства на другое не решит проблемы».

Ранее вице-премьер, полпред президента в ДФО Юрий Трутнев сообщил, что более половины бюджетных средств, выделенных для аэропортов Дальнего Востока, пропали.

<https://www.gazeta.ru/business/news/2017/11/29/n_10874468.shtml>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Mintrans-zayavil-o-neobhodimosti-resheniya-situatsii-s-aviasoobscheniem-s-Dalnim-Vostokom-na-mezhvedomstvennom-urovne-2017-11-29/>

<http://tass.ru/ekonomika/4768043>

<https://dv.land/news/13991>

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.29; АВИАКОМПАНИИ РФ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ В ОКТЯБРЕ НА 15,3%, ДО 8,9 МЛН ЧЕЛОВЕК

Российские авиакомпании в октябре 2017 г. увеличили перевозки в годовом выражении на 15,3%, до 8,9 млн человек, сообщает **Росавиаци**я в среду, ссылаясь на уточненные данные перевозчиков.

Как сообщалось, оперативные данные ведомства от 10 ноября указывали на рост в 15%, также до 8,9 млн пассажиров.

Внутренние перевозки в прошлом месяце увеличились на 10,8%, до 5,14 млн пассажиров. Международные перевозки выросли на 22%, до 3,8 млн человек: при этом пассажиропоток между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ подскочил на 26,4%, до 3,2 млн человек. Перевозки между РФ и странами СНГ в прошлом месяце выросли на 3,2%, до 606,9 тыс. человек.

Пассажирооборот компаний за отчетный период вырос на 15,2%, до 21,9 млрд пассажиро-километров.

Процент занятости пассажирских кресел составил 82%, что больше по сравнению с аналогичным периодом 2016 г. на 2 процентных пункта.

При этом процент коммерческой загрузки упал на 8,6 п.п., до 59,2%. На международных линиях падение составило 14,5 п.п, до 54,5%, на внутренних зафиксирован рост в 4,9 п.п., до 70,6%.

За январь-октябрь все российские авиакомпании увеличили пассажиропоток на 19,3%, до 89,9 млн человек. Пассажирооборот за этот период вырос на 21,1%, до 221 млрд пассажиро-километров.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.29; АРБИТРАЖНЫЙ СУД ТАТАРСТАНА РАССМОТРИТ ЗАЯВЛЕНИЕ О БАНКРОТСТВЕ «ВИМ-АВИА» 10 ЯНВАРЯ

Арбитражный суд Татарстана назначил на 10 января заседание по рассмотрению обоснованности заявления о признании банкротом ООО «ВИМ-Авиа», говорится в картотеке инстанции.

Заявление подано АО «Спектр-Авиа» (Ульяновская область) 21 ноября. Сумма требований – 3,7 млн рублей. В тот же день подано ходатайство признанного банкротом банка «Российский кредит» (Москва) о вступлении в дело с суммой требований 75 млн рублей.

Ранее сообщалось, что банк «Российский кредит» подал самостоятельный иск о признании банкротом ООО «Авиакомпания «ВИМ-Авиа» в Арбитражный суд Татарстана.

Сообщалось также, что в сентябре Агентство страхования вкладов (АСВ), являясь конкурсным управляющим Мосстройэкономбанка (М банка), подало иск в Арбитражный суд Татарстана о банкротстве «ВИМ-Авиа», однако позже отозвало его, «учитывая возникшую социальную напряженность, связанную с деятельностью ООО «Авиакомпания «ВИМ-Авиа» «до определения позиции правительства».

ООО «Авиакомпания ВИМ-Авиа» зарегистрировано в Сабинском районе Татарстана.

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

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.29; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» ОТКАЗАЛАСЬ ОТ ИСКА О НЕДОПУСКАХ К РЕЙСАМ МАХАЧКАЛА-СТАМБУЛ

Арбитражный суд Москвы в среду прекратил производство по заявлению ООО «Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)) к **Минтрансу** РФ и Федеральному агентству воздушного транспорта (ФАВТ) РФ о признании незаконным приказа от 10 августа 2017 года об отказе в допусках на регулярные рейсы из Махачкалы в Стамбул и обратно.

Как передал корреспондент «Интерфакса» из суда, такое решение принято в связи с отказом авиакомпании от заявленных требований.

На заседание представитель авиакомпании не явился, но по словам судьи, в материалы дела поступило ходатайство об отказе от иска.

Представители ФАВТ и **Минтранса** заявили на заседании, что не знали о намерении авиакомпании отказаться от иска. «Это для нас новость», – сказали они.

«Но мы не возражаем, это право стороны», – добавили ответчики.

Ранее сообщалось, что Арбитражный суд Москвы назначил на 29 ноября и 12 декабря 2017 года предварительные заседания по искам низкобюджетной авиакомпании «Победа» к **Минтрансу** РФ и **Росавиаци**и.

Компания подала два иска к ведомствам в Арбитражный суд Москвы, оба были зарегистрированы 24 октября.

Иски «Победы» к **Минтрансу** и **Росавиаци**и заявлены о недействительности приказа **Росавиаци**и от 10 августа 2017 года, а также протокола заседания межведомственной комиссии по допускам перевозчиков к выполнению международных воздушных перевозок пассажиров и грузов от 31 июля 2017 года.

Представитель «Победы» ранее сообщил «Интерфаксу», что иски поданы в связи с тем, что в августе межведомственная комиссия при **Минтрансе** (в нее входят в том числе представители **Росавиаци**и) отказала перевозчику в допусках на регулярные рейсы из Махачкалы в Стамбул и из Краснодара в Тбилиси.

По словам источника «Интерфакса», «Победа» была единственной компанией, претендовавшей на эти маршруты, однако «комиссия не просто отказала в допуске, но даже не представила никаких обоснований отказа».

Согласно материалам на сайте **Росавиаци**и, на том же августовском заседании комиссии «Победе» также было отказано в допусках на регулярные рейсы из Москвы в итальянские Рим, Милан и Бари. Их поделили между собой авиакомпании «Глобус», «Сибирь» (обе входят в группу S7) и «ЮТэйр» (MOEX: UTAR).

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/4768431>

<https://www.rbc.ru/business/29/11/2017/5a1e9e879a7947afa6c386bc>

### ТАСС; 2017.11.29; ДВОРКОВИЧ: ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОКА НЕ РЕШИЛО, КТО СМЕНИТ ОКУЛОВА В МИНТРАНСЕ

Правительство пока не приняло решения о том, кто сменит Валерия **Окулов**а в **Минтрансе** на должности заместителя министра, курирующего авиационный сектор. Об этом сказал журналистам вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович**.

«Пока нет», – сказал он, отвечая на соответствующий вопрос.

24 ноября премьер-министр РФ Дмитрий Медведев освободил **Окулов**а, которому в этом году исполнилось 65 лет, от должности зам**министра транспорта**.

**Окулов** работал на должности зам**министра транспорта** с апреля 2009 года. До этого, с 1997 по 2009 год, занимал пост гендиректора «Аэрофлота».

Как ранее сообщил ТАСС глава Объединенной авиастроительной корпорации Юрий Слюсарь, **Окулов** перейдет в ОАК и будет курировать гражданский сектор.

<http://tass.ru/ekonomika/4768644>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Dvorkovich-zayavil-o-nekonstruktivnoi-konkurentsii-mezhdu-raznimi-vidami-transporta-2017-11-29/>

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.29; САХАЛИНСКИЕ ВЛАСТИ ПРЕДЛАГАЮТ СОЗДАТЬ НОВУЮ АВИАКОМПАНИЮ НА БАЗЕ «АВРОРЫ» ДЛЯ ПОЛЕТОВ ВНУТРИ РЕГИОНА

Сахалинские власти хотят создать новую авиакомпанию для полетов на местных линиях, базой для нее может стать авиакомпания «Аврора», сообщает пресс-служба областного правительства.

Это предложение губернатор региона Олег Кожемяко озвучил во вторник на заседании правительственной комиссии по развитию Дальнего Востока, на котором, в том числе, обсуждался вопрос повышения доступности авиаперевозок.

«Предложение губернатора поддержал председатель правительства РФ Дмитрий Медведев», – говорится в сообщении.

По мнению главы региона, необходимо создать авиакомпанию, которая будет выполнять полеты между небольшими населенными пунктами Сахалинской области. Для этого ее надо будет обеспечить соответствующими самолетами. Базой для нового предприятия, как считает О.Кожемяко, может стать существующая региональная авиакомпания «Аврора».

«Реализация такого решения позволит создать дополнительные рабочие места и увеличить объем отчисляемых в бюджет налогов», – отметил он.

«Мы на региональном уровне также ведем работу по исполнению поручений и указаний президента Владимира Путина по вопросам повышения транспортной доступности, развития малой авиации, в том числе аэропортов Дальнего Востока. В частности, в настоящее время проходит процедура докапитализации авиакомпании «Аврора» в целях приобретения самолетов для полетов на остров Шикотан (Южные Курилы), а также на Северные Курилы», – сообщил губернатор.

Он напомнил, что Сахалинская область – единственный в стране островной регион, где «транспортная проблема является особенно актуальной».

Губернатор не уточнил, почему предлагается создание новой компании при том, что уже существует авиакомпания «Аврора», летающая, в частности, внутри региона.

Контрольный пакет (51%) АО «Авиакомпания Аврора» принадлежит ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии» (MOEX: AFLT), 49% – правительству Сахалинской области. Флот авиакомпании насчитывает 24 самолета, включая десять A319, одиннадцать DHC-8 и три внутрирегиональных самолета DHC-6 Twin Otter.

На регулярной основе «Аврора» выполняет полеты по международным маршрутам в Сеул, Пусан, Харбин, Далянь, Пекин, Гонконг, Токио, Саппоро. Внутрироссийские направления авиакомпании представлены маршрутами в Хабаровск, Владивосток, Магадан, Якутск, Петропавловск-Камчатский, Новосибирск, Иркутск, Красноярск, Благовещенск, Тынду, Комсомольск-на-Амуре. Также самолеты «Авроры» выполняют регулярные социально значимые рейсы по местным воздушным линиям в Сахалинской области и Приморском крае.

### RNS; 2017.11.29; ЛОУКОСТЕР FLYDUBAI НАЧАЛ ПОЛЕТЫ В МОСКВУ

Бюджетная авиакомпания Flydubai выполнила первый рейс Шереметьево, сообщает пресс-служба аэропорта.

«29 ноября международный аэропорт Шереметьево встретил первый рейс авиакомпании flydubai, открывшей регулярное авиасообщение между Москвой (Шереметьево) и Дубаем. Авиакомпания стала первым представителем Объединенных Арабских Эмиратов в аэропорту. Полеты будут выполняться ежедневно (прилет 05:25 мск, вылет 06:25 мск) из Терминала Е аэропорта Шереметьево на среднемагистральных воздушных суднах Boeing 737 Next Generation вместимостью до 189 мест. Время в пути составит чуть более 5 часов», – говорится в сообщении аэропорта.

Тариф эконом-класса «туда-обратно» начинается от 16,1 тыс. рублей, билеты бизнес-класса обойдутся в 69,3 тыс. рублей.

«Пассажиропоток по маршруту Шереметьево-Дубай демонстрирует уверенный рост на протяжении трех лет. С начала года аэропорт обслужил около 160 000 человек, что на 26% больше аналогичного периода прошлого года. По прогнозам, к концу года пассажиропоток превысит 200 000 человек», – добавили в пресс-службе аэропорта.

Flydubai – бюджетная авиакомпания со штаб-квартирой в аэропорту города Дубай Объединенных Арабских Эмиратов. Маршрутная сеть компании охватывает более чем 95 направлений в 44 странах.

<https://rns.online/transport/Loukoster-Flydubai-nachal-poleti-v-Moskvu-2017-11-29/>

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.29; АВИАТОПЛИВО В АЭРОПОРТАХ МОСКВЫ С НАЧАЛА ГОДА ПОДОРОЖАЛО НА 15% – РОСАВИАЦИЯ

Средняя стоимость авиатоплива в аэропортах Московского авиаузла – «Шереметьево», «Домодедово» и «Внуково» – с начала года по состоянию на ноябрь выросла примерно на 15%, до 42,4 тыс. руб. за тонну, следует из статистики, опубликованной **Росавиаци**ей.

В ноябре тонна топлива одного из трех поставщиков авиакеросина в «Шереметьево»– ЗАО «ТЗК Шереметьево» (СП аэропорта и его базовой авиакомпании «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)) продается за 43 тыс. руб., тогда как в январе она стоила 36,853 тыс., таким образом, удорожание составило 16,7%. Стоимость тонны керосина АО «АЭРО-Шереметьево» («дочка» «ЛУКОЙЛа» (MOEX: LKOH) и структуры частных владельцев аэропорта – TPS Avia Holding) в ноябре составляет 40,75 тыс. руб. (данных за январь **Росавиаци**я не приводит). Цена структуры «Газпромнефти» – «Газпромнефть-Аэро Шереметьево» выросла за отчетный период на 16,3%, до 42 тыс. руб.

Поставщик авиакеросина в «Домодедово» – ООО «Домодедово Фьюэл Фасилитис» (структура холдинговой компании группы «Домодедово» – DME Ltd) – за отчетный период увеличил ценник с 38,4 тыс. руб. до 43 тыс. руб. за тонну, то есть на 12%.

ЗАО «Авиационно-заправочная компания» (через ЗАО «Аэроимидж» принадлежит 3 гражданам РФ) и ЗАО «Топливо-заправочный сервис» (владеет гражданин РФ), работающие в периметре третьего по величине аэропорта Москвы «Внуково», продают тонну топливо в ноябре за 43 тыс. и 42,7 тыс. рублей соответственно – это на 18% и 15,7% больше, чем по состоянию на начало года.

### ТАСС; 2017.11.29; АВИАКОМПАНИЯ «АВРОРА» ЗА 10 МЕСЯЦЕВ УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ НА 13%

Авиакомпания «Аврора» в январе-октябре 2017 года перевезла 1,32 млн пассажиров, что на 13% превышает показатель аналогичного периода прошлого года, говорится в сообщении компании.

В том числе на международных воздушных линиях перевезено 333,25 тыс. человек (+24%), на внутрироссийских линиях – 990,11 тыс. человек (+10%).

Процент коммерческой загрузки составил 66,5%, а процент занятости пассажирских кресел – 73%, пассажирооборот вырос на 7%, до 2,04 млн пасс. /км.

Авиакомпания за десять месяцев выполнила 20 622 рейса, что на 31% больше, чем в 2016 году за аналогичный период. Объем грузоперевозок составил 5,77 тыс. тонн.

Реклама 12

АО «Авиакомпания «Аврора»« создана руководством ПАО «Аэрофлот» в 2013 году по поручению правительства РФ. Входит в группу компаний «Аэрофлот». В настоящее время парк воздушных судов «Авроры» насчитывает 24 самолета: десять среднемагистральных Airbus А319, одиннадцать DHC-8 и три внутрирегиональных самолета DHC-6. По итогам 2016 года компания перевезла 1,38 млн пассажиров, что на 22% больше, чем в 2015 году.

<http://tass.ru/transport/4769462>

### RG.RU; ГАЛИНА МИСЛИВСКАЯ; 2017.11.29; СОВФЕД ОДОБРИЛ ЗАКОН О «ЧЕРНЫХ СПИСКАХ» АВИАДЕБОШИРОВ

В 2018 году авиакомпании получат право вносить в специальные реестры тех пассажиров, которые нарушают правила поведения на воздушном транспорте. Закон о «черных списках» авиадебоширов одобрил Совет Федерации.

Документом вносятся изменения в Воздушный кодекс РФ, направленные на установление права перевозчика «в одностороннем порядке отказывать в заключении договора воздушной перевозки пассажира лицу, допустившему нарушения правил поведения либо грубое нарушение общественного порядка на борту воздушного судна».

При этом авиакомпания «вправе отказать в заключении договора воздушной перевозки пассажира лицу, включенному перевозчиком в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена». Командир воздушного судна обязан информировать руководство авиакомпании о совершении пассажиром действий, которые могут подпадать под признаки административного правонарушения, предусмотренного частью 6 статьи 11.17 КоАП (невыполнение лицами, находящимися на борту воздушного судна, законных распоряжений командира воздушного судна), либо преступления, предусмотренного пунктом «в» части первой статьи 213 (хулиганство, совершенное на воздушном транспорте) или статьёй 267 УК РФ (действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств), а копию указанного документа вручать пассажиру. Авиакомпания обязана информировать пассажира о включении в «черный список».

Также в законе перечислены случаи, в которых пассажиру, внесенному в реестр, не может быть отказано в перевозке. В частности, авиакомпания возьмет дебошира на борт, если он возвращается в Россию из пункта отправления, где нет других возможностей уехать, а также в случае административного выдворения за пределы РФ, депортации или выдачи другому государству.

Кроме того, в перевозке не может быть отказано, если авиадебошир «направляется к месту лечения или обратно, либо сопровождает пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности к месту лечения или обратно, либо направляется на похороны члена семьи или близкого родственника».

В случае подписания президентом России закон вступит в силу по истечении 180 дней с момента его официального опубликования.

<https://rg.ru/2017/11/29/sovfed-odobril-zakon-o-chernyh-spiskah-aviadeboshirov.html>