**02 НОЯБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2018.11.01; РОССИЯ, ИРАН И ИНДИЯ НАМЕРЕНЫ СОЗДАТЬ АЛЬТЕРНАТИВУ СУЭЦКОМУ КАНАЛУ

Россия, Индия и Иран планируют перестроить логистику в азиатском регионе и запустить новый международный транспортный коридор, который будет альтернативой Суэцкому каналу. Об этом говорится в сообщении индийского министерства торговли и промышленности.

Сообщается, что 23 ноября состоится встреча представителей России, Индии и Ирана, на которой будет обсуждаться запуск международного транспортного коридора «Север - Юг». Новый транспортный коридор протянется на 7200 км и соединит Индийский океан с РФ и Европой. В 2014-2017 годах уже проводились тестовые запуски по этому маршруту.

Товары будут отправляться по морю из Индии в иранский порт Бендер-Аббас, затем на поездах будут доставляться до крупнейшего порта Ирана Бендер-Энзели, далее направятся в Астрахань и по железной дороге будут поставляться в Европу.

Отмечается, что коридор станет более дешевой и короткой альтернативой Суэцкому каналу: время и стоимость грузоперевозок уменьшатся на 30-40%. Так, средние сроки поставки груза в Москву из Мумбаи должны сократиться примерно на 20 дней.

Планируется, что в год по новому маршруту будут проходить 20-30 млн тонн товаров.

<https://tass.ru/ekonomika/5744968>

### ТАСС; 2018.11.01; РЕШЕНИЕ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ К АЭРОПОРТУ КРАСНОЯРСКА МОГУТ ПРИНЯТЬ ЗА ДВА ГОДА; В ПРОЕКТЕ ПРОТЯЖЕННОСТЬ ВЕТКИ СОСТАВЛЯЕТ 34 КИЛОМЕТРА

Решение о строительстве железнодорожной ветки до аэропорта Красноярска (Емельяново) может быть принято в течение двух лет. Об этом в четверг сообщил ТАСС начальник отдела развития грузовых перевозок авиаузла Михаил Киселев на форуме Trans Siberian logistic forum 2018.

«У нас создана проектная команда, специальное подразделение, которое этим занимается. Сроки [подготовки проекта] трудно назвать, мы находимся на стадии работы с государственными органами исполнительной власти и многое зависит от того, какие там будут приняты решения. Мы ожидаем, что в течение полутора-двух лет положительный результат будет достигнут», - сказал Киселев.

Вариант предполагает строительство ветки от аэропорта до железнодорожной станции «Бугач» на Транссибирской магистрали в Красноярске, протяженность ветки составит 34 километра. В региональном **Минтрансе** ранее сообщали, что она рассматривается для перевозки грузов и пассажиров, что позволит развивать грузовой хаб на базе аэропорта Емельяново. Ориентировочная стоимость проекта 7,3 млрд рублей»

Trans Siberian logistic forum 2018 проходит 1 ноября в аэропорту Красноярска. Он посвящен развитию грузовых авиационных перевозок из Красноярска в страны Европы и Азии.

<https://tass.ru/ekonomika/5746914>

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.01; АВТОДОРОГА ЗА 3,5 МЛРД РУБ. К СТРОЯЩЕМУСЯ АЭРОПОРТУ ВВЕДЕНА В САРАТОВЕ

Автодорожный подход к строящемуся в Саратове аэропорту «Гагарин» в четверг открылся для рабочего движения, сообщает пресс-служба правительства Саратовской области.

Новый северный автоподход к аэропорту протяженностью более 12 км построен в течение двух лет, движение на автоподход переключено с существующей автомобильной дороги Шевыревка - Сабуровка, говорится в сообщении.

Автодорога включает 9,3 км основного хода, автоподъезды к аэропорту в Сабуровке протяженностью 1,7 км и к п.Вязовка (1,4 км). На автодороге построено 4 путепровода, 4 транспортные развязки, смонтированы 23 водопропускные трубы, обустроена система водоотведения, установлены барьерное ограждение и дорожные знаки.

Как сообщалось, подряд стоимостью 3,5 млрд рублей на строительство 1-го этапа новой автодороги к строящемуся аэропорту получило по итогам конкурентной процедуры в 2016 году ООО «Автотрасса» (Саратовская область).

Строительство новой северной автодороги до строящегося в Саратове аэропорта оценивается в 7,1 млрд рублей. Проект автодорожного подхода планируется реализовать в два этапа, первый - в 2016-2018 годах, второй - в 2019-2020 годах.

Проектная документация на I этапе предусматривала строительство 9,3 км автодороги с шириной проезжей части 7,5 м и обочин 3,75 м, а также двух автоподъездов (к аэропорту и п.Вязовка).

Строительство нового аэропорта «Гагарин» в районе села Сабуровка Саратовского района ведется с июня 2017 года, открыть аэропорт планируется 1 сентября 2019 года. Инвестор терминальной части проекта - «Аэропорты регионов» (входят в «Ренову» Виктора Вексельберга), аэродромную часть финансирует государство (заказчик строительства - **Росавиаци**я).

Действующий аэропорт Саратова «Центральный» принадлежит предпринимателю Аркадию Евстафьеву, его деятельность будет прекращена после открытия аэропорта «Гагарин».

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/5745747>

### ТАСС; 2018.11.01; В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ДО 2020 ГОДА ПОСТРОЯТ ПАРОМ ДЛЯ ПЕРЕПРАВЫ БАЛТИЙСК - УСТЬ-ЛУГА

Строительство парома для линии Балтийск - Усть-Луга внесено в федеральную целевую программу развития Калининградской области. Судно должно быть построено до 2020 года, сообщил ТАСС губернатор региона Антон Алиханов, добавив, что для линии построят два парома.

«Всего для линии [Балтийск - Усть-Луга] будет построено два парома - один внесен в федеральную программу, второй погружен в коммерческую часть деятельности **Росморпорт**а», - сказал губернатор, добавив, что стоимость каждого парома составит более 5 млрд рублей. Выход судов на линию, по его словам, произойдет не ранее 2020 года.

Алиханов отметил, что строительство паромов обеспечит дополнительные транспортные возможности области, в том числе в части транспортной безопасности и связи с другими регионами России. Сейчас, по его словам, на этой линии работают паромы «Амбал» и «Балтийск», которые обеспечивают транспортировку около 1,5 млн тонн грузов в год, что составляет порядка 30% грузооборота региона. С вводом новых паромов объем перевозки грузов сохранится примерно на этом уровне с небольшим приростом.

Губернатор также обратил внимание, что Калининградская железная дорога (КЖД, входит в РЖД) ведет переговоры с партнерами из Германии о налаживании паромного сообщения с немецким портом Засниц.»Они планируют постановку коммерческих судов на линию Балтийск - Засниц, мы этот проект поддерживали и поддерживаем», - сказал он.

Алиханов отметил, что Калининградская область уже не является транспортным тупиком. «Мы видим рост интереса транзитных перевозчиков из Юго-Восточной Азии, Китая в Европу и обратно. Калининградская область в этом смысле крайне удобный регион - это и развитая автомобильная дорожная сеть, и несколько форматов железнодорожной колеи, развитые таможенные и пограничные пункты пропуска, портовые мощности, в том числе строящегося международного морского терминала в Пионерском, которые позволяют заниматься мультимодальными перевозками достаточно эффективно», - отметил глава региона.

Перевозка грузов и паромы

По данным Калининградской железной дороги, объем внутрироссийских перевозок в области составляет около 6 млн тонн в год (3,5 млн тонн ввоз и 2,5 млн тонн вывоз). Два парома смогут обеспечить перевозку 2 млн тонн грузов.

По данным областного правительства, планом обеспечения транспортной доступности региона предусмотрено строительство двух паромов для линии Балтийск - Усть-Луга стоимостью более 5 млрд рублей каждый. Контракт на строительство одного из них с финансированием из внебюджетных источников заключен между ФГУП «**Росморпорт**» и ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» Со сроком окончания работ в декабре 2020 года.

Строительство второго парома планируется за счет средств федерального бюджета. Паромная переправа Балтийск - Усть-Луга обеспечивает поставки грузов в Калининградскую область из России и обратно, минуя территории третьих стран.

<https://tass.ru/ekonomika/5746970>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2018.11.01; У ТРАНСПОРТНЫХ ВУЗОВ СВОЯ МИССИЯ; НЕЛЬЗЯ ВСЕ УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ РАВНЯТЬ ПОД ОДНУ ГРЕБЕНКУ

 Недавно ряд ассоциаций вузов России обратились к Председателю Правительства РФ и Президенту РФ с инициативой пересмотреть существующую систему государственной аккредитации вузов как не учитывающую современные глобальные требования к организации образовательного процесса. В частности, члены рабочей группы по госаккредитации образовательных программ вузов, в которую входят представители Минобрнауки России, Рособрнадзора и Национального совета при Президенте РФ по профессиональным квалификациям, изучают возможность отмены большей части очных занятий в ведущих вузах страны. Авторы инициативы предлагают заменить их на онлайн–курсы. Применимы ли данные критерии в отношении транспортного образования, в эксклюзивном интервью нашей газете рассказал директор Административного департамента **Минтранса** России Константин ПАШКОВ.

– Константин Анатольевич, в Минобрнауки предложили создать пилотную группу университетов, на которой будет опробована новая система государственной аккредитации вузов. В прошлых интервью нашей газете вы неоднократно подчеркивали: система транспортного образования в России уникальна, она имеет глубоко укоренившиеся традиции, поэтому каждый шаг на пути ее совершенствования должен быть взвешенным и продуманным. Насколько целесообразно проводить эксперименты в сфере, во многом определяющей стратегические приоритеты страны?

– Мы крайне обеспокоены активизацией новых течений в университетском сообществе, потому что на самом деле вопросов у нас к этим нововведениям больше, чем ответов.

Предлагается, например, разделить все вузы и учебные программы в стране на три уровня госаккредитации. Первый уровень, «базовый», будет означать, что значительную часть курсов вуз обязан реализовать в сетевой форме. Вместо посещения обычных очных занятий студенты будут слушать лекции на Национальной платформе открытого образования. Таким образом, за качество этих курсов будут отвечать профессора ведущих университетов. Следующий уровень, «продвинутый», предполагает, что вуз может самостоятельно заниматься подготовкой онлайн–курсов, без помощи преподавателей топ–университетов. Учреждения третьего уровня – «ведущие университеты» – должны будут реализовать в онлайн–форме и сделать доступными для широкой аудитории (в рамках Национальной платформы открытого образования) все свои базовые курсы по профильному направлению и значительное число курсов по выбору.

Подобное разделение чревато тем, что так называемые ведущие университеты сместят «базовые» на образовательном рынке. Кроме того, если вузы первого уровня будут выстраивать учебную программу на основе лекций учреждений третьего уровня, то это не что иное, как посягательство на автономию образовательных организаций, поскольку каждый университет вправе самостоятельно решать, как реализовывать программы. Непонятно также, как «ведущие» вузы смогут разработать лекции, например, для транспортных вузов. Мы рассматриваем это как попытку создать гегемонию отдельных университетов, у которых компетенции в области транспортного образования попросту отсутствуют.

Уже сегодня помимо 17 наших транспортных вузов есть более 150 вузов, которые учат студентов по тем же профессиям в группе специальностей и направлений подготовки, что и мы. Понятно, что они руководствуются стремлением заработать побольше денег на престиже транспортных профессий. Вопрос только в том, как они учат, кто для них разрабатывает образовательные программы, учебники?

На государственном уровне должна приниматься во внимание профессионально–общественная аккредитация, проводимая потенциальным работодателем (например, ОАО «РЖД», ПАО «Аэрофлот» и т. д.) в отношении вузов, осуществляющих подготовку специалистов транспорта. При проведении государственной аккредитации образовательной деятельности в вузах с высокой долей целевого приема/целевой подготовки нужно обязательно учитывать мнение предприятий, заключивших договоры на целевое обучение, о качестве подготовки выпускников таких вузов и организаций среднего профессионального образования.

В этой связи хочу еще раз напомнить о том, что подготовка кадров для транспортной отрасли исторически обусловлена экстерриториальностью деятельности транспорта. Выпускники транспортных вузов по окончании обучения работают в водных бассейнах, на воздушных трассах и железных дорогах, охватывающих территорию нескольких субъектов РФ. Не случайно образовательные организации транспортного комплекса традиционно располагаются в районах сосредоточения путей сообщения, являющихся крупными транспортно–логистическими узлами.

Данный факт вкупе с жесткими требованиями к состоянию здоровья абитуриента обусловливает необходимость приема в вуз молодых людей, в том числе из отдаленных регионов страны, с недостаточно высоким уровнем базового школьного образования. Железнодорожные вузы, к примеру, вынуждены принимать целевиков со скромными результатами ЕГЭ, в противном случае через несколько лет в глубинке некому будет работать на железной дороге. И, поймите правильно, мы заинтересованы в отличниках так же, как и все, но где их взять? Что во главе угла – баллы ЕГЭ или стремление учиться? Давайте посмотрим, кого мы выпускаем и кого выпускают наших коллеги из «ведущих» университетов. Нам труднее. За многократно меньшие деньги мы социализируем, доучиваем, образовываем, воспитываем и выпускаем прекрасных ребят, которые приходят в профессию, на производство, а не на рынок труда. Чувствуете разницу? Между тем на сегодняшний день одним из значимых критериев оценки деятельности учебного заведения является именно высокий показатель ЕГЭ. Совсем недавно в одном из рейтингов вузов страны ряд наших вузов по данному показателю попали в «красное поле». ЕГЭ – это важно, но планку надо выставлять индивидуально, и это дело отраслей, а не системы в целом.

– Но в чем–то ведь транспортные вузы и выигрывают?

– На мой взгляд, наиболее красноречивым показателем эффективности образовательной деятельности любого транспортного вуза является процент трудоустройства его выпускников. У транспортных вузов по целевым направлениям трудо-

устройство составляет 95–97%, а трудоустройство по основным профессиям по самым скромным оценкам превышает 70%. То есть все, кого мы учим даже по непрофильным специальностям, потом приходят на производство.

В настоящий момент одним из показателей системы мониторинга эффективности вузов также стала оценка эффективности их научной деятельности и публикативной активности. Согласны, это имеет значение. Но помимо написания научных статей в журналы не менее важно готовить, например, квалифицированных пилотов в соответствии с международными требованиями.

К сожалению, в ходе реформы образования, которую мы пережили в свое время, не были определены дополнительные источники финансирования отраслевой системы образования, в рамках которой функционируют без малого около 200 вузов из более чем 500. Сегодня это предопределило отставание отраслевых вузов, в том числе и транспортных, от некоторых ведущих вузов страны, большинство из которых на протяжении нескольких лет «накачивались» деньгами. А мы были лишены возможности модернизировать лабораторную базу по причине значительного отставания от вузов Министерства образования и науки РФ по объемам финансирования. Давайте скажем прямо: так называемые ведущие университеты были накачаны деньгами, а на нас, несмотря на огромную работу, не обращали внимания.

Невзирая на объективные трудности, в настоящий момент система транспортного образования полностью соответствует требованиям времени. Вузы, занимающиеся подготовкой специалистов в сфере авиации, морского и речного транспорта, к примеру, оснащены самыми современными тренажерными комплексами.

Поэтому критерии, по которым нас хотят делить, – это все очень условно. Мы за прозрачный и честный подход. Но пока у нас будут вузы первого и второго сорта под надуманными предлогами, мы ничего не добьемся.

– Авторы подобных инициатив апеллируют к необходимости повышения международной конкурентоспособности российского образования…

– Но, позвольте, постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 № 395 «Об утверждении Положения о **Министерстве транспорта** Российской Федерации» на **Минтранс** России возложена реализация обязательств, вытекающих из международных договоров страны в области гражданской авиации, морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. В образовательном процессе транспортные образовательные организации руководствуются Воздушным кодексом РФ, Кодексом торгового мореплавания РФ, Кодексом внутреннего водного транспорта РФ. При этом образовательные организации, осуществляющие подготовку специалистов соответствующего уровня в гражданской авиации, подлежат обязательной сертификации специально уполномоченным органом: на морском транспорте – признанию, авиаперсонал – аттестации, члены экипажей морских судов – освидетельствованию. Это влечет за собой прежде всего международные обязательства Российской Федерации, исполнение которых на регулярной основе контролируется инспекциями международных транспортных организаций (ИМО и ИКАО).

Возьмем, к примеру, Ульяновский институт гражданской авиации имени главного маршала авиации Б.П. Бугаева. Он выдает дипломы, которые признаются во всем мире? Безусловно! Любой выпускник этого вуза должен знать английский язык на высоком уровне. Я думаю, что если посмотреть на положение вещей под таким углом, то многие транспортные вузы страны выглядят гораздо более выигрышно, нежели другие известные университеты.

– Почему перспектива внедрения онлайн–курсов вместо традиционных занятий, на котором настаивают отдельные представители Ассоциации ведущих университетов, чревата возникновением серьезных проблем в отношении транспортного образования?

– Очевидно, что о массовом внедрении дистанционных курсов обучения по аналогии с Coursera уместнее говорить исключительно в случае, когда речь идет о подготовке гуманитарных профессий. Конечно, научно–технический прогресс не остановить, и в определенной степени транспортные вузы также идут в ногу со временем. Уже сейчас преподаватели транспортных вузов активно используют формат видеокурсов, видеолекций, однако он является лишь дополнением для традиционных форм обучения.

Транспорт – это безопасность. Нельзя в угоду чьим–то корыстным интересам перечеркнуть и традиции транспортного образования, одна из задач которого – воспитательная. Выпускник транспортного вуза представляет собой прежде всего гармонично развитую личность, интегрированную в социум. Пилотов ведь тоже авиакомпании потом переучивают на определенный тип воздушного судна, непосредственно эксплуатируемый данной компанией. Важно, что транспортные вузы готовят специалистов грамотных, зрелых, способных продолжать обучение, повышать свою квалификацию. Мы подготовили пилота, а авиакомпания открыла в его пилотском свидетельстве тип воздушного судна. ОАО «РЖД» от нас забирает огромное количество выпускников, но при этом компания имеет колоссальную сеть для повышения квалификации и дальнейшего обучения. Мы выступаем за современный подход. Но базовые принципы, на которых зиждется транспортное образование, должны быть сохранены.

– И все–таки, возможно ли все вузы поставить в один ряд, ведь получается, что они все очень разные?

– Надо продолжать вести открытый диалог, уточнять задачи и критерии. Мы считаем, что государство должно более рачительно относиться к распределению образовательных ресурсов. Нельзя готовить транспортников в вузах, не аккредитованных **Минтрансом** России. Одного желания ректора открыть транспортное направление подготовки должно быть недостаточно. Посмотрите, каких только факультетов ни пооткрывали у себя наши «ведущие» университеты! Кто реально оценил эффективность их работы, затраты и прочее? В системе среднего образования по нашим специальностям начали готовить все кому не лень. Мы готовы закрыть всю потребность в транспортных кадрах для страны. Зачем в одном государстве такая расточительность? Аккредитация – только государственная, совместно с работодателями. Сегодня получается, что образование живет ради образования. Бесконечные изменения ФГОСов, программ. Образовательная среда «перегрета» этой бесполезной работой. Наш голос слышен, но он не является определяющим в вопросе подготовки кадров, а это неправильно. Роль работодателя в системе оценки эффективности вуза, программ подготовки должна быть определяющей. На смену термину «отраслевой вуз» должно прийти понятие «системообразующий вуз». У нас никогда во всех университетах отраслей экономики не будут высочайший ЕГЭ, цитируемость научных работ и так далее, да и не надо. Есть вузы, ориентированные на научно–технологическое развитие, на прорыв, если хотите, вот и поставьте им такие критерии. Но мы практики, и это не значит, что мы хуже. Мы и есть самые настоящие ведущие университеты, поскольку наши выпускники имеют международные дипломы, и это признанный факт.

<http://transportrussia.ru/item/4613-u-transportnykh-vuzov-svoya-missiya.html>

### ТРАНСПОРТ ОТРАСЛИ; 2018.11.01; В ИНТЕРЕСАХ ОТРАСЛИ; В МИНТРАНСЕ РОССИИ ОБСУДИЛИ ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

**Министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих** провел очередное заседание Координационного совета по транспортному образованию. Участниками обсуждения стали представители **Минтранса** России, подведомственных федеральных агентств, Министерства науки и высшего образования РФ, руководители транспортных вузов, представители российских транспортных организаций.

Выступая на заседании, Евгений **Дитрих** напомнил, что согласно Указу Президента России в стране принят курс на прорывное развитие. Это касается в том числе и транспортной отрасли. В настоящее время идет обсуждение единой платформы для развития транспортного образования на период до 2024 года. «Поступательное освоение новых профессий, знаний и навыков является необходимым условием для движения транспортной отрасли вперед. При этом система высшего профессионального образования должна быть нацелена на нужды отрасли, на потребности транспортных организаций – будущих работодателей наших студентов», – сказал он.

По словам министра, следует более активно привлекать работодателей к финансированию тех проектов, которые необходимы для подготовки специалистов, к финансированию учебно–лабораторной базы вузов. Кроме того, очевидна необходимость создания центра координации, который будет осуществлять единую политику в сфере транспортного образования. И таким центром может стать Российский университет транспорта. «Предлагаю РУТу создать похожую систему критериев, которая сегодня существует в рейтинге «5–100», и презентовать ее нам до конца текущего года», – сказал Евгений **Дитрих**.

Актуальным остается вопрос цифровизации транспортного образования. «Мы понимаем, что традиционные методы системы управления должны замещаться «цифрой». Цифровая экономика предполагает, что мы учим выпускников новым профессиям, компетенциям, новым подходам к управлению отраслью», – сказал глава **Минтранса**.

В выступлении министр также затронул тему экспорта транспортного образования. По его мнению, с целью обеспечения работы в условиях глобальной конкурентоспособности важно проработать вопрос набора иностранных студентов в российские транспортные вузы, предварительно изучив зарубежный опыт в данной сфере.

В завершение Евгений **Дитрих** призвал представителей транспортных организаций принять активное участие в Форуме транспортного образования, который состоится 7–8 февраля 2019 года в Москве.

С докладом о развитии системы транспортного образования выступил директор Административного департамента **Минтранса** России Константин Пашков. Он подробно остановился на необходимости введения новых направлений подготовки специалистов – профессий «будущего». Константин Пашков также напомнил о предложении **Минтранса** изменить организационно–правовую форму вузов и перевести их в формат автономных учреждений. «Хочу отметить, что все глобальные университеты работают как автономные учреждения, как современная бизнес–компания, где совет директоров определяет политику, повестку. Нам представляется, что это надо сделать уже к сентябрю следующего года», – уточнил директор департамента. По его мнению, для эффективного решения поставленных задач следует создать наблюдательный совет, в состав которого войдут представители работодателей, Министерства науки и высшего образования РФ, **Минтранса** России.

О плане мероприятий по развитию образовательной, научной и экспертной деятельности транспортных вузов в рамках реализации программы «Цифровая экономика РФ» рассказал первый проректор РУТа Александр Климов. Замруководителя **Росавиаци**и Олег Сторчевой, заместитель директора Департамента госполитики в области гражданской авиации **Минтранса** России Андрей Шнырев и заместитель гендиректора – летный директор ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии» Игорь Чалик выступили с докладами по вопросам совершенствования системы подготовки летных экипажей для российских авиакомпаний.

Кроме того, ректоры транспортных вузов доложили о качестве приема на обучение за счет средств федерального бюджета.

<http://transportrussia.ru/item/4612-v-interesakh-otrasli.html>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.01; ГЛАВЫ «ГАЗПРОМА» И NORD STREAM 2 ПРИНИМАЮТ УЧАСТИЕ ВО ВСТРЕЧЕ ПУТИНА С НЕМЕЦКИМ БИЗНЕСОМ

Главный исполнительный директор Nord Stream 2 AG Маттиас Варниг, глава «Газпрома» Алексей Миллер, глава Минэнерго РФ Александр Новак, руководители российских министерств и компаний принимают участие во встрече президента РФ Владимира Путина с представителями деловых кругов Германии.

С немецкой стороны в списке участников встречи, в частности, председатель Восточного комитета германской экономики Вольфганг Бюхеле, председатель правления концерна Volkswagen AG Герберт Дисс, предправления Metro AG Олаф Кох, член правления Siemens AG Клаус Хельмрих.

Среди участников встречи с российской стороны – помощники президента РФ Андрей Белоусов и Юрий Ушаков, **министр транспорта** Евгений **Дитрих**, глава Минпромторга Денис Мантуров, глава Минэкономразвития РФ Максим Орешкин, глава Минсельхоза Николай Патрушев, глава ФАС Игорь Артемьев, глава РФПИ Кирилл Дмитриев, глава «Роснефти» Игорь Сечин.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.01; ДАГЕСТАН РАССЧИТЫВАЕТ ПОЛУЧИТЬ ОКОЛО 40 МЛРД РУБ. ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА НА РАЗВИТИЕ ДОРОГ - ВАСИЛЬЕВ

Около 40 млрд за пять лет планирует получить Дагестан из федерального бюджета на развитие транспортной системы и обеспечение безопасности на дорогах, сообщил глава Дагестана Владимир Васильев.

«Республику посещал **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих**. Мы работаем системно, создаем «дорожные карты». С **Дитрих**ом мы обговорили мероприятия, цена которых около 40 млрд рублей. Все они придут в Дагестан в течение пяти лет», - сообщил В.Васильев в среду в эфире местных телеканалов в ходе брифинга, посвященного бюджету Дагестана на 2019 год.

Отдельное внимание, по словам главы Дагестана, будет уделено вопросам безопасности на дорогах и контролю за нарушениями. Эта работа будет начата уже в нынешнем году.

«На этот год перенесены деньги, за счет которых будут установлены 92 рубежа на самом опасном участке, где больше всего гибнет людей. А это - спасенные жизни. Мы наладим систему контроля, которая будет давать средства в бюджет. Тот, кто создает угрозу, должен платить, и за счет этого будет усиливаться безопасность на дорогах», - сказал В.Васильев.

Ранее глава **Минтранса** Е.**Дитрих** сообщил, что дороги Дагестана в 2019 году будут ремонтировать в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

«На федеральном уровне мы работаем над большим национальным проектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги», который должен с 2019 года прийти и в республику Дагестан», - сказал Е.**Дитрих** 5 октября на встрече с В.Васильевым. По его словам, проект включает в себя не только ремонт дорожной сети крупнейших городов, в числе которых и Махачкала, но и региональные дороги.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.01; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР БОРИСОВ ВОЗГЛАВИЛ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ПОГРАНИЧНУЮ КОМИССИЮ

Вице-премьер Юрий Борисов распоряжением правительства РФ назначен руководителем Государственной пограничной комиссии, которую ранее возглавлял нынешний руководитель «Роскосмоса» Дмитрий Рогозин.

Согласно тексту правительственного распоряжения от 30 октября, размещенного в четверг на интернет-портале правовой информации, утвержден новый состав Государственной пограничной комиссии. Ее председателем стал вице-премьер Юрий Борисов.

Заместителями руководителя комиссии стали **министр транспорта** Евгений **Дитрих** и первый замдиректора - руководитель пограничной службы ФСБ России Владимир Кулишов. Всего в составе комиссии 42 человека.

Государственная пограничная комиссия является координационным органом, обеспечивающим целенаправленную совместную деятельность федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов РФ, органов местного самоуправления, организаций и общественных объединений при формировании и реализации пограничной политики Российской Федерации.

Основным направлением деятельности Комиссии является создание необходимых условий для формирования пограничной политики РФ и ее реализации при осуществлении внешнеполитической, экономической, военной, социальной, финансовой и иной деятельности государства.

В апреле текущего года президент РФ Владимир Путин своим указом установил новые основы государственной пограничной политики России, а также порядок взаимодействия федеральных, региональных и местных органов государственной власти при её реализации.

«Государственная пограничная политика представляет собой совокупность правовых, политических, дипломатических, экономических, оборонных, пограничных, таможенных, природоохранных, санитарно-эпидемиологических, экологических и иных мер, реализуемых субъектами государственной пограничной политики в сфере защиты национальных интересов в пограничном пространстве Российской Федерации», - отмечается в пояснительной записке к документу.

Президент поручил правительству РФ обеспечить реализацию пограничной политики.

До этого действовали основы пограничной политики, утвержденные в 1996 году.

### КОММЕРСАНТ; 2018.11.01; МИНПРОМТОРГ ПРЕДЛОЖИЛ ПРОТЕСТИРОВАТЬ БЕСПИЛОТНЫЕ АВТО В МОСКВЕ И ТАТАРСТАНЕ

Минпромторг предложил протестировать беспилотный транспорт в Москве и Татарстане. Эксперимент хотят провести с 1 марта 2019 года по 1 марта 2022 года, говорится в документе, опубликованном на портале проектов нормативных актов.

Ранее стало известно что **Минтранс** России собирается инициировать изменения Венской конвенции о дорожном движении 1968 года. Предлагаемые поправки должны узаконить появление беспилотных автомобилей на дорогах европейских стран – сейчас за рулем автомобиля обязательно должен находиться водитель. Рабочая группа национальной технологической инициативы «Автонет» обещает к декабрю разработать концепцию применения беспилотного транспорта в России.

<https://www.kommersant.ru/doc/3787643>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.01; КОНЦЕПЦИЯ ПРИМЕНЕНИЯ БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТА В РФ БУДЕТ ГОТОВА К ДЕКАБРЮ - «АВТОНЕТ»

Концепция применения беспилотного транспорта в России будет готова к декабрю, сообщили РИА Новости в пресс-службе рабочей группы Национальной технологической инициативы «Автонет».

«Концепция применения высокоавтоматизированного транспорта в РФ будет готова к декабрю. На текущий момент проходит ее обсуждение среди экспертов и аналитиков», – рассказал представитель пресс-службы в кулуарах международного форума «Автонет».

Главный вопрос, который должен быть решен в рамках концепции, – в каких областях применение беспилотного транспорта является наиболее перспективным.

«Необходимо определить, в каких сегментах мы можем увидеть реальную востребованность таких транспортных средств и соответствующих технологий, и именно в этих нишах сформировать конкурентное преимущество», – отметил представитель пресс-службы.

### ГУДОК; ЕКАТЕРИНА БОРИСОВА; 2018.11.01; ГЛОНАСС И SCANIA БУДУТ РАЗВИВАТЬ ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ И ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ

ГЛОНАСС и Scania займутся тестированием подключенных и беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования в рамках внедрения технологий беспилотного автотранспорта на трассе М11 Москва – Санкт-Петербург.

Данный проект планируется запустить уже до конца этого года, а его организаторами выступают НП «ГЛОНАСС», Минпромторг, **Минтранс**, **Росавтодор** и Агентство стратегических инициатив. Как пояснили в Scania, для компании, участвующей в проектах, связанных с развитием автономного грузового транспорта по всему миру, в России это первый опыт. Грузовая техника производителя будет использоваться в испытаниях технологий и инфраструктуры для движения беспилотного и подключенного транспорта, а также будут внедряться технологии автономного вождения и активной помощи водителю.

<http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/glonass-i-scania-budut-razvivat-telematicheskie-i-intellektualnye-transportnye-sistemy/>

### ТАСС; 2018.11.01; ТРАССУ В ФИНЛЯНДИЮ РЕКОНСТРУИРУЮТ В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ К 2021 ГОДУ

Грант-контракт на реконструкцию автомобильной дороги от Мурманска до международного пункта пропуска «Лотта» на границе с Финляндией подписали в Мурманске. Как сообщает пресс-служба правительства области, срок его реализации - 3 года.

«Проект рассчитан на три года. Общий бюджет проекта 4,5 млн €, 15% из них составят средства государственной программы Мурманской области «Развитие транспортной системы», - сообщает пресс-служба.

Партнерами в проекте стали Мурманскавтодор и Региональный совет Лапландии. Он осуществляется в рамках программы приграничного сотрудничества «Коларктик» 2014-2020 годы, соглашение по которому Госдума ратифицировала этим летом.

Реконструкция будет способствовать снижение аварийности, увеличению грузо- и пассажиропотока, расширению экономического сотрудничества Мурманской области и Финляндии.

Всего на сегодняшний день к финансированию в рамках программы «Коларктик» отобраны еще 14 проектов с участием организаций Мурманской области, семь из них направлены на защиту хрупкой природы.

<https://tass.ru/obschestvo/5745919>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.11.02; АВТОПЕРЕВОЗЧИКАМ ДАЛИ ВРЕМЯ ДО ВЕСНЫ

Все компании, занимающиеся коммерческими пассажирскими перевозками, обязаны до начала марта получить или переоформить лицензии. Закон об этом публикует «Российская газета».

До недавнего времени заказные пассажирские перевозки можно было осуществлять без каких-либо разрешений

До недавнего времени заказные пассажирские перевозки можно было осуществлять без каких-либо разрешений. Это привело к тому, что под видом заказных выполнялись регулярные рейсы, при этом владельцы автобусов не соблюдали требований по техническому состоянию парка, труду и отдыху водителей, их профессиональной подготовке. Что часто приводило к ДТП. За 9 месяцев этого года случилось 16 происшествий с особо тяжкими последствиями с участием заказных автобусов: погибло 40 человек, ранено 206. По данным **Ространснадзор**а, количество погибших в таких ДТП выросло в 2,5 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

В **Ространснадзор**е, который проводит лицензирование всех автобусных компаний, уверены, что четырех месяцев для получения лицензий «заказными» перевозчиками будет достаточно.

А вот на переоборудование автопарка новыми тахографами и на создание системы мониторинга за автоперевозками пассажиров законом отводится год.

Другой важный для отрасли закон, публикуемый сегодня «Российской газетой», касается налоговых льгот для перевозчиков, которые возят пассажиров на регулярных маршрутах, где стоимость проезда утверждается властями субъекта РФ в рамках государственного или муниципального контракта: работы, связанные с перевозками на этих маршрутах (например, уборка салона или ремонт подвижного состава), освобождаются от НДС.

<https://rg.ru/2018/11/01/rg-publikuet-zakon-o-licenziiah-kompanij-po-passazhirskim-perevozkam.html>

### ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА ПОЛИНА ГРИЦЕНКО; 2018.11.02; БЕНЗИНОВЫЙ СТОП-КРАН: НАДОЛГО ЛИ СНИЗИЛИСЬ ЦЕНЫ НА ТОПЛИВО; НЕФТЯНИКИ ПРИСТУПИЛИ К ВЫПОЛНЕНИЮ ДОГОВОРЕННОСТЕЙ С ПРАВИТЕЛЬСТВОМ

После подписания соглашения о заморозке на топливном рынке многие нефтяные компании отрапортовали о снижении оптовых цен. На утро четверга бензин АИ-92 на бирже подешевел на 2,5%, до 48,19 тыс. руб. за тонну, АИ-95 – на 5,2%, до 50,6 тыс. рублей, а дизель упал в цене на 2,1%, до 57,4 тыс. руб. за тонну. Достигнутые договоренности с кабмином – это не решение проблемы, а только отсрочка, считают эксперты. По их прогнозам, в России может возникнуть дефицит топлива из-за большей привлекательности для нефтяников в поставках на экспорт. Если же они сфокусируются на внутреннем рынке, убытки компаний могут составить 150 млрд рублей в год.

Снизят цены

В нефтяных компаниях «Известиям» сообщили, что после подписания документа с правительством они уже приступили к его реализации. В частности, в «Лукойле» и «Газпромнефти» начали снижать цены.

– Следуя рекомендациям Минэнерго и ФАС России, с 1 ноября 2018 года компания меняет цены реализации продукции мелким оптом в регионах своей ответственности, – отметили в пресс-службе «Лукойла».

В «Газпромнефти» заявили «Известиям», что мелкооптовые цены на бензин и дизельное топливо снизили с 1 ноября в среднем до 15%. В компании добавили, что в полном объеме выполняют все обязательства в рамках предыдущих договоренностей с правительством. В частности, цены на топливо на АЗС сети «Газпромнефть» сохраняются на уровне мая 2018 года, и компания не планирует их изменять в ближайшее время, добавили в пресс-службе.

В «Татнефти» также сказали, что достигнутое соглашение с кабмином фиксирует договоренности, достигнутые еще в мае 2018 года. Речь идет о стабилизации внутрироссийских розничных цен на топливо и увеличении его поставок на внутренний рынок.

– Компания поддерживает инициативу правительства и сделает всё от нее зависящее для обеспечения национальной экономики нефтью и качественными нефтепродуктами, – пояснили в пресс-службе «Татнефти».

В «Роснефти» не стали комментировать цены, но отметили, что поддерживают действия кабинета министров по стабилизации рынка нефтепродуктов. «По итогам совещания, проведенного вице-премьером Дмитрием Козаком, состоявшегося конструктивного диалога, направленного на преодоление временной нестабильности, сложившейся на рынке нефтепродуктов, «Роснефть» поддержала предложенное правительством решение. Соответствующие документы подписаны и направлены в правительство», – отметили в пресс-службе.

В Нефтегазхолдинге (группа ННК) «Известиям» также сказали, что подписали соглашение и направили документ в адрес Минэнерго и ФАС.

Неизбежный дефицит

Эксперты говорят, что достигнутые договоренности с правительством – это не решение проблемы, а его отсрочка.

– Механизм ручного регулирования государством не может продержаться долго. Он приведет к дефициту: компании перестанут производить для внутреннего рынка, – уверен ведущий эксперт Фонда национальной энергетической безопасности Игорь Юшков.

Помимо переориентации на экспорт, дефицит будет вызван ограничением прироста поставок на внутренний рынок, оговоренным в соглашении, добавил ведущий эксперт Союза нефтегазпромышленников России Рустам Танкаев.

– Потребление в России сейчас низкое – в четыре раза ниже потенциального объема, но оно постепенно растет. Если спрос будет увеличиваться быстрее, а цены останутся зафиксированы, это приведет к возникновению «черного рынка» к июню 2019 года, – прогнозирует эксперт.

По его оценке, при сохранении цен на топливо на уровне июня 2018 года нефтяные компании будут терпеть 150 млрд рублей убытков в год при получении двух рублей убытка с проданного в России литра бензина и дизельного топлива. Эксперт опасается остановки модернизации нефтеперерабатывающих заводов и падения качества топлива.

Повышение НДС с 18 до 20%, рост НДПИ и акцизов подстегнет рост цен в 2019 году, уверены эксперты. «Если НДПИ благодаря закону о налоговом маневре будет более или менее демпфирован, то как быть с ростом акцизов и НДС, не понятно», – отметил Игорь Юшков.

В Независимом топливном союзе «Известиям» сообщили об угрозе взрывного роста цен на фоне новых налоговых обязательств и рисков ослабления рубля. Государство будет опасаться социальных волнений, поэтому, вероятнее всего, повышение цен на топливо будет растянуто во времени, не согласен Игорь Юшков. По его словам, можно ожидать повторного совещания с нефтяными компаниями в правительстве накануне нового года.

Логичным шагом со стороны правительства был бы отказ от повышения акцизов в следующем году, резюмируют эксперты. По итогам совещания, которое прошло в среду, вице-премьер РФ Дмитрий Козак заявил, что рост цен на бензин и дизельное топливо в 2019 году не превысит среднегодовой уровень инфляции и составит не более 4,6%. Чиновник пояснил, что при этом увеличение стоимости топлива должно быть равномерным, без резких колебаний.

<https://iz.ru/807592/irina-tcyruleva-polina-gritcenko/benzinovyi-stop-kran-nadolgo-li-snizilis-tceny-na-toplivo>

### КОММЕРСАНТ; ВЛАДИСЛАВ ТРИФОНОВ; 2018.11.02; К ДЕЛУ «СУММЫ» ПРИПЛЮСОВАЛИ НОВЫЙ ЭПИЗОД; ФИГУРАНТОВ РАССЛЕДОВАНИЯ ОБВИНЯЮТ В ХИЩЕНИИ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ АВТОТРАССЫ

В масштабном уголовном деле организованного преступного сообщества (ОПС), которым, по версии МВД, руководили братья Зиявудин и Магомед Магомедовы, появился новый эпизод. Следственный департамент (СД) МВД посчитал обвиняемых причастными также к хищению 300 млн руб. при строительстве автотрассы «Чуйский тракт». Мурат Тарчоков, гендиректор группы компаний «Инфраструктура», выполнявшей функции подрядчика работ, объявлен в международный розыск.

Следственный департамент МВД предъявил новые обвинения фигурантам уголовного дела преступного сообщества, руководство которым СД приписывает братьям Магомедовым.

Следствие считает, что члены ОПС мошеннически похитили 300 млн руб. (ч. 4 ст. 159 УК РФ) при строительстве автодороги «Чуйский тракт».

Об этом стало известно в суде, рассматривавшем в четверг ходатайства следствия о продлении основным фигурантам расследования сроков ареста. Подрядчиком в этом проекте выступила, по материалам дела, компания «Инфраструктура», входившая в группу «Сумма». Следствие считает, что одним из активных участников хищения был гендиректор компании-подрядчика Мурат Тарчоков. Он, по данным МВД, скрылся за границей. Господин Тарчоков, по данным СД, является доверенным лицом Эльдара Нагаплова, руководителя строительной компании «Глобалэлектросервис», с расследования деятельности которой при строительстве стадиона «Балтика» в Калининграде и началось масштабное расследование в отношении структур группы «Сумма».

Стоит отметить, что сам Эльдар Нагаплов от следствия также скрылся, по ходатайству СД был заочно арестован и объявлен в международный розыск. По данным следствия, он находится в ОАЭ, которые редко выдают России обвиняемых в экономических преступлениях.

Как говорится в материалах расследования, компания «Инфраструктура» должна была построить участок автодороги М-52 «Чуйский тракт» протяженностью 16 км, а также возвести на нем три путепровода и 28 водопропускных труб. Однако срывы календарного графика со стороны подрядчика с 2014 года привели к расторжению контракта, который в итоге пришлось выполнять ОАО «Сибмост». Причиной срыва и стали хищения, предполагают в Следственном департаменте.

Как уже сообщал “Ъ”, братьев Зиявудина и Магомеда Магомедовых, главу компании «Интэкс» Артура Максидова и еще нескольких менеджеров компаний, подконтрольных, по данным МВД, господам Магомедовым, обвиняют в организации преступного сообщества или участии в нем, особо крупных растрате и мошенничествах (ст. 210, ч. 4 ст. 159 и ч. 4 ст. 160 УК РФ). По версии Следственного департамента, Зиявудин Магомедов курировал «экономическую» деятельность ОПС, а его брат Магомед обеспечивал политическое и силовое прикрытие незаконных операций. Их ближайшим соратником при этом, считает следствие, являлся Артур Максидов. Согласно подсчетам следствия, ущерб от деятельности ОПС по всем эпизодам, включая новый, составляет на данный момент 2,8 млрд руб.

В рамках уголовного дела в отношении братьев Магомедовых арестованы счета и активы 24 компаний, а также их собственные банковские счета, изъятые у них в ходе обысков наличные денежные средства, машины, квартиры и доли в уставных капиталах юридических лиц.

Никто из фигурантов вину не признает.

Суд в четверг оставил Зиявудина и Магомеда Магомедовых под арестом до 5 февраля.

<https://www.kommersant.ru/doc/3787571>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2018.11.01; НАРУШАЮТ ПОВСЕМЕСТНО; ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Весогабаритный контроль тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств на автомобильных дорогах – составляющая федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Участники конференции «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности – 2018» напрямую связывают успешную реализацию нацпроекта именно с контролем над тяжеловесным и крупногабаритным транспортом, оказывающим негативное влияние на дорожное полотно. По данным, которые привел, замдиректора Департамента гос-

политики в области дорожного хозяйства **Минтранса** России Григорий Волков, более трети всех грузовых автомобилей и автопоездов нарушают правила перевозок грузов автомобильным транспортом, из них более 50% движутся с нарушением весовых параметров по массе транспортного средства и (или) нагрузке на ось, причиняя вред автодороге. Перевес груженого транспортного средства – нарушителя правил перевозок грузов автомобильным транспортом – превышает 40% от допустимой массы и (или) нагрузки на ось.

Причиняемый вред автодорогам Российской Федерации от указанных нарушений сопоставим с пятикратным размером Федерального дорожного фонда. Последнее – аргумент, который убеждает противников контроля за параметрами ТС более всего.

О состоянии дел с внедрением контроля веса и габаритов подвижного состава на федеральных дорогах рассказал заместитель руководителя ФДА Дмитрий Прончатов. Всего на федеральных трассах действуют 76 пунктов весогабаритного контроля (ПВГК) с различным режимом работы: 48 – с участием инспекторов, 17 – как с участием, так и обособленно, 11 – обособленно.

География их весьма обширна – республики Бурятия, Карелия, Татарстан, Алтайский и Краснодарский края, Амурская, Архангельская, Волгоградская, Калининградская, Ленинградская, Московская, Новгородская, Новосибирская, Орловская, Псковская, Тверская и Тульская области.

О том, насколько актуальна проблема контроля за весом и габаритами автотранспорта, свидетельствуют данные таблицы: процент нарушений и средний перевес по категориям транспортных средств (с 01.01.2018 по 30.06.2018).

А есть совершенно вопиющие факты: в Волгоградской области зафиксирована максимальная общая масса ТС –136,76 т с нагрузкой на ось 18,45 т. Среднее превышение допустимой массы по случаям в области – 125% и потенциальный штраф – 11 млн руб.

Что касается автомобильных дорог регионального и муниципального значения, то проблема контроля за нагрузкой на ось также актуальна.

Весогабаритный контроль должен охватить всю автомобильную сеть. Если под контролем будут только федеральные трассы, то грузовые машины с перевесом, дабы избежать контроля, будут уходить на региональные дороги. На региональных и межмуниципальных дорогах на 1 апреля 2018 г. действуют 76 стационарных пунктов весового контроля (СПВГК), из них действующих в круглосуточном режиме – 69. В автоматическом режиме работает 51 пункт (АПВГК). Больше всего передвижных пунктов (ППВГК) – 258 шт., но в круглосуточном режиме работают только 26 из них. К настоящему времени больше всего пунктов действуют в Нижегородской (6 шт.) и Белгородской (6 шт.) областях. В планах наибольшее развитие система автоматического контроля получит в Калужской (15 шт.), Тамбовской (16 шт.) и Свердловской (15 шт.) областях.

Плата в счет возмещения вреда, который причиняется автомобильным дорогам, в 2017 г. увеличилась по сравнению с 2016 г.: в бюджеты субъектов РФ отчисления увеличились на 7,8% и составили 4128,5 млн руб., а в консолидированный бюджет РФ – 5918,2 млн руб. (+5,5%). Динамика роста штрафов за нарушения правил ВГК впечатляет: в 2017 г. в бюджеты РФ поступило 749,5 млн руб. (в 3 раза больше, чем в 2016 г.), а в консолидированный бюджет РФ – 910 млн руб. (рост в 2,3 раза).

К настоящему времени накоплен определенный опыт использования пунктов контроля весогабарита различной модификации практически во всех субъектах РФ. Следующий этап – это создание автоматической системы (АСВГК). Цель этой системы – снижение в 4,3 раза количества нарушений правил перевозок грузов автомобильным транспортом, а также снижение в 2,7 раза превышений нормативных параметров при движении тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств. Такие непростые на сегодняшний день цели потребуют установки на федеральных автомобильных дорогах автоматических сооружений безостановочного весогабаритного контроля с системой предупреждения водителя о нарушениях. Полная автоматизация процесса контроля параметров ТС необходима для создания Центра автоматической фиксации правонарушений (ЦАФАП). По мнению разработчиков системы, необходимо внести также изменения в законодательство для передачи полномочий по администрированию правонарушений в **Ространснадзор**.

АСВГК будет внедряться поэтапно: 2020 год – тестовый период и начало промышленной эксплуатации первой очереди, 2024 год – окончание развертывания системы в полном объеме.

При разработке АСВГК была создана рабочая группа из представителей ведущих профессиональных сообществ: РАДОРа, РАСа, АСМАПа и Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики. Большинство замечаний и мнений профессиональных сообществ уже принято или учтено в проекте создания АСВГК.

Вот некоторые из них:

– учет погрешности измерений АПВГК. Выполнено. Учтено в приказе **Минтранса** России

№ 119 от 29.03.2018 в пользу перевозчика. Базовый документ для технических требований к АСВГК;

– информирование водителя о нарушении. Выполнено. Учтено в приказе **Минтранса** России № 119 от 29.03.2018 в пользу перевозчика. Базовый документ для технических требований к АСВГК – тестовый период для каждого АПВГК. Учтено в реестре задач проекта создания АСВГК;

– процедура оспаривания постановлений от АСВГК. Учтено в реестре задач проекта создания АСВГК;

– равноправие отечественных и зарубежных перевозчиков. Доработка учтена в реестре задач проекта создания АСВГК.

К настоящему времени благодаря усилиям **Минтранса** России, **Ространснадзор**а, профессиональных сообществ проделана большая работа по организации контроля за параметрами автотранспортных средств. Повсеместный полный контроль в этой сфере позволит повысить безопасность автогрузоперевозок, а также сохранит сами дороги.

<http://transportrussia.ru/item/4615-narushayut-povsemestno.html>

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.01; ПЕШЕХОДНЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ МАКОПСЕ В СОЧИНСКОМ ПОСЕЛКЕ ВОССТАНОВЯТ К 20 НОЯБРЯ

Пешеходный мост в сочинском селе Нижнее Макопсе, разрушенный во время наводнения, восстановят в течение 20 дней, сообщает администрация Краснодарского края.

Пешеходный мост через реку Макопсе соединял село Нижнее Макопсе с соседним населенным пунктом и обеспечивал короткий путь к железнодорожной станции.

«Безусловно, мост необходимо восстановить. Жители села должны как можно быстрее вернуться к привычному укладу жизни. К 20 ноября он будет готов», – цитирует пресс-служба администрации слова губернатора Кубани Вениамина Кондратьева в ходе рабочей поездки по пострадавшим от подтопления населенным пунктам Сочи.

Паводком в Сочи подтоплены улицы и дома. Также при наводнении пострадал участок автодороги Макопсе – Наджиго, восстановленный пока в гравийном исполнении. Работы по расчистке улиц в Нижнем Макопсе подходят к концу.

Вследствие прошедших на прошлой неделе сильных дождей в Туапсинском и Апшеронском районах, а также в Сочи произошло наводнение. Введен режим ЧС, частично эвакуировано население, оперативные службы переведены на усиленный режим работы. По данным МЧС, в 29 населенных пунктах подтопило 2365 жилых домов, погибли шесть человек, судьба еще двоих неизвестна.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.01; КОНТРАКТ НА 4,5 МЛН ЕВРО НА РЕМОНТ ДОРОГИ ДО ФИНЛЯНДИИ ПОДПИСАН В МУРМАНСКЕ

Власти Мурманской области и финской Лапландии подписали в четверг в Мурманске грант-контракт на реализацию крупного инфраструктурного проекта – «Обустройство и ремонт автомобильной дороги Кола – Верхнетуломский – МАПП «Лотта» стоимостью 4,5 миллиона евро, сообщили в пресс-службе правительства российского региона.

Подписи под документом поставили начальник «Мурманскавтодора» Виктор Козлов и руководитель по развитию регионального совета Лапландии Пяйве Экдаль.

Проектная заявка Мурманской области была одобрена для финансирования в рамках программы приграничного сотрудничества «Коларктик» 2014-2020. Ведущим партнером проекта выступает «Мурманскавтодор», партнером – АНО «Центр управления проектами», с финской стороны – Центр транспорта, экономики и окружающей среды Лапландии.

«Проект направлен на развитие системы дорожной безопасности, создание одинаково комфортных и безопасных условий для движения по дороге по обеим сторонам российско-финской границы, снижение аварийности, увеличение грузо- и пассажиропотока, расширение экономического сотрудничества. Мероприятия проекта включают как ремонт дорожного полотна, так и обустройство элементами безопасности (барьерными заграждениями, инфо-знаками и др.)», – говорится в сообщении.

В правительстве отмечают, что проект рассчитан на 3 года, его общий бюджет – 4,5 миллиона евро, 15% из них составят средства государственной программы Мурманской области «Развитие транспортной системы» - это порядка 440 миллионов рублей.

«Сегодня Мурманская область и Лапландия, даже более того, Россия и Финляндия, как добрые соседи, друзья и партнёры, делают ещё один шаг навстречу друг другу в самом буквальном смысле. Приграничные дороги – это двери между странами, и от их состояния зависит, насколько мы гостеприимны и готовы к сотрудничеству», – цитирует пресс-служба правительства слова мурманского губернатора Марины Ковтун на церемонии подписания документа.

Программа «Коларктик» как инструмент развития приграничных территорий действует в Мурманской области уже не первый год. В 2014 году в её рамках был завершён большой проект реконструкции дороги Кандалакша – Алакуртти – Салла, получивший диплом Минэкономразвития России как «Лучший проект приграничного сотрудничества Россия – Евросоюз».

Кроме того, добавила Ковтун, на сегодняшний день к финансированию в рамках программы «Коларктик» отобраны еще 14 проектов с участием организаций Мурманской области, семь из них направлены на защиту природы Арктики.

### ИНТЕРФАКС - ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2018.11.01; СТОЛИЦА ПРИАМУРЬЯ ВОШЛА В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ ПО РАЗВИТИЮ ДОРОЖНОЙ СЕТИ

Около 85% дорог Благовещенска Амурской области будет приведено в нормативное состояние за счет участия в национальном проекте «Безопасные и качественные дороги».

Пресс-служба регионального правительства сообщает, что с 2019 года на улично-дорожную сеть Благовещенска из федерального бюджета будет направляться 400 млн руб. ежегодно. Благовещенская агломерация включает помимо столицы Приамурья села Чигири и Верхнеблаговещенское.

«Это позволит к 2024 году привести в соответствие нормативам 85% городских дорог. Важно отметить, что Благовещенску ежегодно предоставлялась областная субсидия в размере 300 млн руб., и мы планируем ее сохранить», - приводятся в сообщении слова главы регионального **Минтранса** Александра Зеленина.

Власти Приамурья инициировали опрос общественного мнения о реализации проекта по безопасным и качественным дорогам. На официальных сайтах и страницах в социальной сети Instagram администраций Благовещенска и Благовещенского района представлена карта границ городской Благовещенской агломерации.

«Проведена большая работа, программу по Благовещенской агломерации мы защитили, сейчас пора подключать общественность и жителей, узнать их мнение, предложения, согласны ли они с проектом, что хотят в первоочередном порядке сделать на улично-дорожной сети агломерации», - цитирует пресс-служба областного **Минтранса** губернатора Василия Орлова.

Шестилетний проект ремонта улично-дорожной сети будет сформирован с учетом мнения общественности и населения.

Для ужесточения контроля за качеством ремонта и строительства дорог на муниципальном уровне в следующем году будут привлекать строительный надзор.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.01; ЗЕЛЕНЫЙ МОСТ В ПЕТЕРБУРГЕ ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ЗА 502 МЛН РУБЛЕЙ

Аукцион на выполнение работ по капитальному ремонту Зеленого моста через Мойку объявили в Санкт-Петербурге, начальная максимальная цена контракта составила 502,591 миллиона рублей, сообщает городской комитет по развитию транспортной инфраструктуры.

Заявки на участие принимаются до 20 ноября, электронный аукцион состоится 26 ноября.

Отмечается, что решение о проведении капремонта Зеленого моста было принято после проведения обследования его конструкций. «Специалисты пришли к выводу, что существующий чугунный свод моста не может воспринимать заданную проектную нагрузку, а инженерные сети в составе моста сильно изношены», – говорится в сообщении.

В рамках капитального ремонта подрядчик должен будет разобрать пролетное строение, заменить болтовые соединения на подмостях чугунных тюбингов (блоков), отремонтировать их и покрасить, провести усиление основания опор. Также будет усилено пролетное строение Зеленого моста.

Завершить работы по капремонту Зеленого моста планируется в конце 2020 года.

Зеленый мост – мост через реку Мойку в Центральном районе Санкт-Петербурга, соединяющий Казанский и 2-й Адмиралтейский острова. Это первый чугунный транспортный мост в Петербурге. Мост является памятником истории и культуры.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.01; ТРИ НОВЫЕ СТАНЦИИ МЕТРО В ПЕТЕРБУРГЕ МОГУТ НЕ ОТКРЫТЬ В ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ СРОКИ

Вице-губернатор Санкт-Петербурга Игорь Албин не уверен в соблюдении подрядчиком сроков ввода в эксплуатацию трех станций Фрунзенского радиуса петербургского метрополитена.

Ранее сообщалось, что объекты Фрунзенского радиуса метрополитена (станции «Проспект Славы», «Дунайский проспект», «Южная» и электродепо «Южное») планируется открыть до конца 2018 года.

«Город делает все возможное. Они («Метрострой») хотели вернуться к изначальной стоимости, мы вернулись, хотели получить аванс – получили. Но проблема заключается в том, что «Метрострой» не может привлечь банковскую гарантию для получения аванса. Как сейчас выглядит картина – 90% строительной готовности. Но метро – это не только дырка в земле, это еще и система безопасности, организация движения, пожаротушение, водоотведение… Город все условия создал, ответный ход за «Метростроем». Я не могу убедить банк, у меня нет таких прав», – сообщил Албин журналистам.

«Не уверен я в этом пока (что станции Фрунзенского радиуса откроются в срок – ред.), потому что эффективность работы «Метростроя» у меня много лет вызывает сомнения», – сказал Албин, отвечая на соответствующий вопрос.

В свою очередь в пресс-службе ОАО «Метрострой» РИА Новости сообщили, что в настоящее время продолжаются работы на Фрунзенском радиусе, и компания делает все возможное, чтобы «соблюсти установленные сроки».

«Переговоры с банками о дополнительных гарантиях по проектам ведутся, но это уже четвертый объект, завершение которого нам предлагается финансировать за счет привлечения кредитных средств. Благодаря ответственному подходу и продолжению работ все объекты ранее были сданы метростроевцами в срок, но бесконечное рефинансирование невозможно. Со своей стороны, мы делаем все, чтобы соблюсти установленные сроки и уже выполнили основную часть работ. Вопрос финансирования Фрунзенского радиуса – проблема не только банков и «Метростроя», но и профильного комитета, курируемого вице-губернатором», – отметили в пресс-службе.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.01; ПЯТЬ ЧЕЛОВЕК ПОСТРАДАЛИ В ДТП С МАРШРУТКОЙ В АСТРАХАНИ

Пять человек пострадали при столкновении легкового автомобиля с маршрутным такси в Астрахани, сообщает УМВД России по Астраханской области.

Авария произошла днем на улице Ленина.

«Водитель автомобиля Toyota Corolla, поворачивая налево в сторону улицы Тредиаковского, не предоставил преимущество в движении маршрутному такси № 4с, ехавшему во встречном направлении под управлением мужчины 1985 года рождения. От удара легковую машину отбросило на металлическое ограждение», – говорится в сообщении.

В результате аварии пострадал предполагаемый виновник аварии, его 27-летняя пассажирка получила сотрясение головного мозга. Также пострадали три пассажира микроавтобуса Fiat Ducato. У женщины 1959 года рождения – рваные раны и ушибы головы, у 19-летней астраханки – закрытый перелом плеча. Все они были доставлены в больницу. Мужчина 1952 года рождения, также находившийся в салоне маршрутного такси, предположительно получил сотрясение головного мозга. Он отказался от госпитализации.

По факту аварии сотрудники Отдельного батальона ДПС № 1 проводят административное расследование.

### ТАСС; 2018.11.01; ВОДИТЕЛЬ ПОПАВШЕЙ В ДТП В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ МАРШРУТКИ НАРУШИЛ ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ

Водитель маршрутки, которая в четверг попала в ДТП в Ульяновской области, нарушил правила перевозки пассажиров и будет привлечен к ответственности. Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе Управления МВД России по региону.

«Водитель маршрутки будет привлечен к административной ответственности по ч. 1 ст. 12.23 КоАП РФ «Нарушение правил перевозки людей». На данный момент водитель госпитализирован», - сказал собеседник агентства.

Источник в правоохранительных органах сообщил ТАСС, что, по предварительной информации, речь идет о перегрузе. «Такая маршрутка обычно рассчитана на 15-16 мест. Насколько известно, речь идет уже о 19 пассажирах, находившихся в ней», - уточнил он.

В четверг утром маршрутка с пассажирами съехала в кювет, после чего машина опрокинулась. По предварительной информации, водитель не справился с управлением. По последним данным, в ДТП пострадали 19 пассажиров, 12 из них, в том числе двое детей и беременная женщина, были госпитализированы, один из них позднее отпущен домой.

По словам директора департамента транспорта министерства промышленности, строительства, ЖКХ и транспорта Ульяновской области Юрия Чибисова, владелец маршрутки имел лицензию на перевозки. Перевозчик готов оказать материальную помощь пострадавшим и уже работает с ними.

<https://tass.ru/proisshestviya/5746698>

### ТАСС; 2018.11.01; ПАССАЖИРЫ ПОПАВШЕГО В ДТП В ИВАНОВЕ АВТОБУСА СМОГУТ ПОЛУЧИТЬ КОМПЕНСАЦИЮ ДО 2 МЛН РУБЛЕЙ

Пассажиры автобуса из Нижнего Новгорода, попавшего в ДТП в **Иванов**е, смогут получить страховые выплаты в размере до 2 млн рублей, сообщила в четверг пресс-служба Национального союза страховщиков ответственности (НССО).

«Пассажиры автобуса, пострадавшие в ДТП в **Иванов**ской области, могут рассчитывать на страховые выплаты до 2 млн рублей в соответствии с законом об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика. <…> Страховщик подтвердил наличие действующего договора страхования и готовность осуществлять выплаты, если событие будет признано страховым случаем», - говорится в сообщении.

В пресс-службе уточнили, что перевозчик застрахован в ООО «Зетта Страхование», размер страхового возмещения пострадавших рассчитывается в соответствии с таблицей выплат в зависимости от тяжести травм.

Ранее сообщалось, что 31 октября в городе **Иванов**о пассажирский туристический автобус, направлявшийся в Нижний Новгород, столкнулся с грузовиком, в результате чего грузовая машина перевернулась. По данным пресс-службы МЧС РФ, в ДТП пострадали 10 человек, девять из них от госпитализации отказались, в больницу был доставлен только водитель грузовика с черепно-мозговой травмой и ушибами.

<https://tass.ru/proisshestviya/5746619>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.01; ПУТИН ПОСЛЕ СЕЛЬХОЗСОВЕЩАНИЯ ПОРУЧИЛ ПРЕДОТВРАТИТЬ ДЕФИЦИТ ВАГОНОВ И РОСТ ЦЕН НА НИХ

Президент РФ Владимир Путин поручил принять меры по предотвращению возникновения локальных дефицитов универсальных и специализированных грузовых вагонов, а также мониторить цены на них и ставки для недопущения необоснованного роста, следует из сообщения на сайте Кремля.

Поручение дано по итогам состоявшейся 9 октября рабочей поездки в Ставропольский край, в ходе которой прошло совещание по развитию сельского хозяйства.

«**Минтрансу** России совместно с Минпромторгом России, Минсельхозом России и заинтересованными организациями принять меры по предотвращению возникновения локальных дефицитов универсальных и специализированных грузовых вагонов», – говорится в одном из пунктов поручений.

Это предлагается обеспечить в том числе путем синхронизации планов ввода и выбытия подвижного состава; повышения эффективности оборачиваемости подвижного состава на железнодорожных путях общего и необщего пользования; обеспечения бесперебойных поставок грузов для погрузки. Сроком исполнения указано 1 марта 2019 года.

«ФАС России обеспечить проведение мониторинга цен на грузовые вагоны и услуги по их предоставлению для перевозки грузов железнодорожным транспортом в целях недопущения необоснованного роста этих цен», – гласит еще один пункт поручения.

Доклад необходимо представить до 1 декабря 2018 года и далее – один раз в полгода.

### RNS; 2018.11.01; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРАВИТЕЛЬСТВУ РАЗРАБОТАТЬ ГОСПРОГРАММУ ПО РАЗВИТИЮ СЕЛЬСКИХ ТЕРРИТОРИЙ

Президент России Владимир Путин поручил правительству разработать государственную программу по развитию сельских территорий, следует из перечня поручений по итогам рабочей поездки главы государства в Ставропольский край.

Соответствующая программа должна быть предоставлена до 1 июня 2019 года.

Также Путин поручил правительству ежегодно в течение пяти лет выделять по 8 млрд рублей на субсидии для производителей сельхозтехники и предоставить сельхозпроизводителям право на вычет НДС при приобретении товаров и услуг за счет бюджетных субсидий.

Кроме того, правительству поручено предоставить предложения по развитию генетического потенциала сельхозкультур и скота, по снижению стоимости электроэнергии, а также по установлению НДС для «отдельных видов плодово-ягодной продукции» в размере 10%.

Для РЖД будут предусмотрены дополнительные бюджетные ассигнования на компенсацию выпадающих доходов в результате установления льготных тарифов на перевозку зерна.

**Минтрансу**, Минпромторгу и Минсельхозу поручено принять меры для предотвращения дефицита грузовых вагонов, а Федеральной антимонопольной службе – провести мониторинг цен на грузовые вагоны.

<https://rns.online/consumer-market/Putin-poruchil-pravitelstvu-razrabotat-gosprogrammu-po-razvitiyu-selskih-territorii-2018-11-01/>

### RNS; 2018.11.01; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА ПОЕЗДАХ РЖД ВЫРОСЛИ В ОКТЯБРЕ НА 3,2%, НА МЦК – НА 16,1%

Перевозки пассажиров на инфраструктуре компании РЖД в октябре возросли на 3,2%, до 101,5 млн человек, сообщила компания.

При этом на пригородном сообщении перевезено 93,1 млн человек с ростом на 2,9%, а в дальнем следовании – на 7,6%, до 8,4 млн человек.

Всего за январь - октябрь 2018 года отправлено 961,9 млн пассажиров (+3,1% к январю-октябрю 2017 года), из них в дальнем следовании – 94 млн пассажиров (+8,3 %), в пригородном сообщении – 867,9 млн (+2,5 %).

Поезда МЦК перевезли в октябре 12,6 млн человек с ростом на 16,1%, а в январе - октябре 105,2 млн человек (рост на 18,1%).

<https://rns.online/transport/Perevozki-passazhirov-na-poezdah-RZHD-virosli-v-oktyabre-na-32-na-MTSK--na-161-2018-11-01/>

### RNS; 2018.11.01; ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД ВЫРОСЛА В ОКТЯБРЕ НА 0,3%

Погрузка на сети компании «Российские железные дороги» (РЖД) в октябре 2018 года, по оперативным данным, составила 108,4 млн тонн, что на 0,3% выше аналогичного показателя прошлого года, сообщила компания.

Погрузка в январе-сентябре возросла на 2,7%, до 1,073 млрд тонн, в том числе каменного угля - на 5,5%, до 310,6 млн тонн, нефти и нефтепродуктов – на 0,6%, до 195,6 млн тонн, железной и марганцевой руды – на 5,5%, до 96,3 млн тонн, черных металлов – на 8,8%, до 65 млн тонн, химических и минеральных удобрений – на 3,5%, до 48,9 млн тонн, зерна – на 31%, до 22 млн тонн, химикатов и соды – на 1,4%, до 21,9 млн тонн.

Погрузка кокса сократилась на 1,4%, до 9,2 млн тонн, погрузка цемента снизилась на 6,7%, до 22 млн тонн, строительных грузов – на 6,6%, до 106 млн тонн, цветной руды и серного сырья – на 0,5%, до 16,9 млн тонн.

<https://rns.online/transport/Pogruzka-na-seti-RZHD-virosla-v-oktyabre-na-03-2018-11-01/>

### ТАСС; 2018.11.01; «АЭРОЭКСПРЕСС» ОТМЕНИЛ СКИДКУ ПРИ ПОКУПКЕ БИЛЕТА ОНЛАЙН

Компания «Аэроэкспресс» с 1 ноября отменила скидку на билеты при покупке онлайн, следует из данных на сайте перевозчика. Теперь билет в одну сторону при покупке онлайн стоит 500 рублей, ранее стоимость составляла 420 рублей.

«Аэроэкспресс» уравнял стоимость стандартного билета во всех каналах продаж и сделал акцент на групповых и парных поездках, где выгода составляет до 50%», - пояснили ТАСС в компании.

Для пассажиров, планирующих свои путешествия заранее, с 1 ноября доступен билет по тарифу «Предварительный». При покупке стандартного билета в одну сторону в период от четырех до 90 суток до предполагаемой даты поездки его стоимость составит 450 рублей. Билет по этому тарифу можно приобрести на сайте и в мобильном приложении «Аэроэкспресс», сообщает компания.

Кроме того, «Аэроэкспресс» ввел новый тариф «Пара», рассчитанный на пассажиров, путешествующих вдвоем. Стоимость билета по тарифу «Пара» составляет 850 рублей, по тарифу «Пара. Туда-обратно» - 1450 рублей. Стоимость билетов по тарифам «Семья и друзья» и «Семья и друзья. Туда-обратно», которые были запущены весной этого года, останется прежней. Эти групповые тарифы рассчитаны на пассажиров, которые путешествуют большой компанией. Цена поездки в одну сторону составляет чуть более 200 рублей на человека.

Ранее в октябре компания оптимизировала тариф «Туда-обратно» и сделала его на 15% выгоднее. Стоимость билета на две поездки теперь составляет 850 рублей вне зависимости от способа покупки. Ранее цена билета по этому тарифу при покупке в кассах и билетопечатающих автоматах составляла 1000 рублей.

«Аэроэкспресс» обеспечивает пассажирское железнодорожное сообщение между столицей и основными аэропортами Московского авиационного узла - Внуково, Домодедово и Шереметьево. Компания основана в 2005 году. В 2017 году ее услугами воспользовались 11,7 млн человек. С момента основания «Аэроэкспресс» перевез уже более 100 млн пассажиров.

Компания контролируется совладельцами холдинга УГМК Искандером Махмудовым и Андреем Бокаревым, 25% принадлежит РЖД.

<https://tass.ru/ekonomika/5748190>

### ТАСС; 2018.11.01; СВЫШЕ 12 МЛН ЧЕЛОВЕК ВОСПОЛЬЗОВАЛИСЬ МЦК В ОКТЯБРЕ 2018 ГОДА

По Московскому центральному кольцу (МЦК) за январь - октябрь перевезено свыше 105,2 млн пассажиров (+ 18,1%). В том числе в октябре совершено 12,6 млн поездок (+16,1 %). Об этом говорится в сообщении ОАО «Российские железные дороги» (РЖД).

Также отмечается, что услугами РЖД в октябре 2018 года воспользовались 101,5 млн пассажиров, что на 3,2% больше, чем за аналогичный период предыдущего года.

В частности, в пригородном сообщении отправлено 93,1 млн пассажиров (+2,9%), в дальнем следовании - 8,4 млн (+7,6%).

Пассажирооборот в октябре достиг 9,6 млрд пассажиро-километров, что на 3,6% больше, чем годом ранее. В том числе в пригородном сообщении пассажирооборот составил 2,9 млрд пассажиро-километров (+4,7%), в дальнем следовании - 6,7 млрд (+3,2%).

Всего за январь - октябрь 2018 года отправлено 961,9 млн пассажиров (+3,1% к январю - октябрю 2017 года). Из них в дальнем следовании перевезено 94 млн пассажиров (+8,3%), в пригородном сообщении - 867,9 млн (+2,5%).

Пассажирооборот на сети РЖД с начала 2018 года увеличился на 5,2% к уровню прошлого года и достиг 111 млрд пассажиро-километров. В том числе в пригородном сообщении пассажирооборот в январе - октябре составил 27,6 млрд пассажиро-километров (+2,9%), в дальнем следовании - 83,4 млрд пассажиро-километров (+6%).

<https://tass.ru/ekonomika/5745128>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.01; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» И НЕМЕЦКАЯ HHLA ЗАЙМУТСЯ РАЗВИТИЕМ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КНР И ЕС

Ведущий российский железнодорожный контейнерный оператор «Трансконтейнер» и немецкая Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) займутся развитием грузовых перевозок между Китаем и Европой в рамках проекта «Шелковый путь», следует из сообщения компании из РФ.

Меморандум о намерениях в четверг подписали генеральный директор «Трансконтейнера» Вячеслав Сараев и председатель правления Hamburger Hafen und Logistik AG Анджела Титцрат.

«Подписанный документ предполагает тесное взаимодействие по вопросу организации контейнерных железнодорожных перевозок между Китаем и Европой, совместные усилия по разработке наиболее эффективных способов доставки грузов, управлению этими потоками и содействие в формировании регулярных контейнерных поездов. Стратегической целью сотрудничества является развитие грузовых перевозок между Китаем и Европой в рамках проекта «Шелковый путь», – говорится в сообщении «Трансконтейнера».

Предполагается проработка интермодальных сервисов путем повышения пропускной способности терминалов, управляемых Metrans (входит в группу Hamburger Hafen und Logistik AG) и «Трансконтейнером», а также увеличение грузовых перевозок по железной дороге.

«Использование компетенций и сети терминалов HHLA и Metrans, на территории Европейского союза может стать крепким фундаментом для сотрудничества в рамках развития транзитного потенциала Китай-Европа-Китай и открывает новые возможности для наших клиентов в европейском регионе», – цитируются в сообщении слова гендиректора «Трансконтейнера» Вячеслава Сараева.

«… Metrans работает (с «Трансконтейнером» - ред.) в тесном сотрудничестве уже на протяжении долгого времени. В будущем мы хотим объединить опыт обеих компаний в рамках проекта Новый Шелковый путь, чтобы предлагать нашим клиентам улучшенный спектр услуг в области грузовых ж/д перевозок между Дальним Востоком и Европой», – приводятся слова предправления Hamburger Hafen und Logistik Титцрат.

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.11.01; «РЖДСТРОЙ» ПЛАНИРУЕТ В 2019 Г ЗАКЛЮЧИТЬ КОНТРАКТЫ НА 6,8 МЛРД РУБ ПО Ж/Д ОБХОДУ КРАСНОДАРА

«РЖДстрой» планирует заключить в 2019 году с ООО «Спецтрансстрой» контракты на общую сумму 6,8 миллиарда рублей в рамках строительства участка железной дороги в обход Краснодара, следует из материалов на портале госзакупок.

Всего будет заключено шесть договоров на выполнение строительно-монтажных работ в рамках комплексной реконструкции участка Котельниково – Тихорецкая – Кореновск – Тимашевская – Крымская. Контрактами предусматривается строительство вторых путей на участках Бурсак – Выселки, Выселки – Козырьки, Ровное – Порошинская, Ея – Ровное и реконструкция станции Тихорецкая.

Компания «Спецтрансстрой» была выбрана без конкурса. «РЖДстрой» и ранее заключал с ней контракты как с единственным подрядчиком в рамках строительства участка железной дороги в обход Краснодара.

Проект краснодарского обхода предусматривает реконструкцию участка Максим Горький – Тихорецкая – Крымская и строительство участка железной дороги протяженностью 65 километров с обходом Краснодара.

Кроме того, «Спецтрансстрой» получит подряды на общую сумму почти 4 миллиарда рублей на электрификацию двух участков Северо-Кавказской железной дороги: разъезд 9 километр – Юровский – Анапа и Юровский – Вышестеблиевская.

«Поручить АО «РЖДстрой» в установленном порядке обеспечить заключение договоров с ООО «Спецтрансстрой» на 2019 год», – говорится в протоколе закупочной комиссии компании.

### ВЕДОМОСТИ; 2018.11.02; ПУТИН ЗАСОМНЕВАЛСЯ В ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ ДО НИЖНЕГО НОВГОРОДА; РЖД ПРИДЕТСЯ ЗАНОВО ДОКАЗЫВАТЬ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ МЕГАПРОЕКТА

Президент России Владимир Путин сомневается в необходимости строить первую в России высокоскоростную магистраль (ВСМ) – начальный ее участок должен был связать Москву с Нижним Новгородом. Как рассказали «Ведомостям» участник правительственных совещаний, федеральный чиновник, человек, близкий к **Минтрансу**, вопрос о целесообразности ВСМ поднимался на совещании с участием президента.

Президент высказал эти сомнения 11 октября, в тот день обсуждался и был утвержден план развития магистральной инфраструктуры, говорит участник правительственных совещаний и еще один чиновник. Поручение президента еще раз обсудить проект ВСМ в правительстве есть, знает федеральный чиновник, в документе говорится о плановой операционной безубыточности как об условии получения денег из федерального бюджета (с копией поручения «Ведомости» ознакомились, верность информации подтвердил чиновник). Их для строительства ВСМ необходимо 200 млрд руб., всего дорога до Нижнего оценена в 621 млрд руб., сказано в опубликованном плане. Пресс-секретарь президента не ответил на вопрос «Ведомостей».

«Развилка более глобальная, чем операционная окупаемость, [есть сомнения] в том, нужны ли вообще ВСМ за такие деньги», – говорит человек, близкий к РЖД. Участок до Нижнего Новгорода – пилотная часть участка до Казани, стоимость которого первый заместитель гендиректора РЖД Александр Мишарин оценивал в 1,7 трлн руб., но, как говорит представитель «дочки» РЖД, «Скоростных магистралей» (создана для строительства ВСМ), ее удалось сократить до 1,5 трлн руб.

В плане развития магистральной инфраструктуры – три проекта сообщения с Нижним Новгородом: платная автодорога, бесплатная и ВСМ, обращает внимание федеральный чиновник. «Президент поручил еще раз оценить экономику и обоснованность ВСМ Москва – Нижний Новгород. Потому что в ближайшие годы планируется выделить деньги не только на этот проект, но и на реконструкцию трассы M7, и на платную трассу, которая станет частью транспортного коридора Европа – Западный Китай. Нужно посмотреть на планы пассажиропотока и грузового потока, не совпадают ли они у этих трех проектов. Решение будет принято до конца года и даже раньше. Отношение к ВСМ положительное, но нельзя дублировать проекты», – высказывает соображения сотрудник администрации президента.

Одна лишь автодорога Москва – Нижний Новгород – Казань обойдется в 540–550 млрд руб., до 70% потребуется от государства, говорил первый зам**министра транспорта** Иннокентий Алафинов. Вопросы возникли прежде всего к финансовой модели проекта ВСМ, замечает человек, близкий к **Минтрансу**.

На совещании у гендиректора РЖД Олега Белозерова 31 октября обсуждалась ВСМ до Нижнего Новгорода и он сообщил, что она будет построена, устроил сотрудникам разнос за работу, проделанную в последние годы, говорит человек, близкий к РЖД.

РЖД, продолжает он, планирует переделать частную концессионную инициативу, т. е. основные документы проекта, которые должны быть подписаны инвесторами и государством, и привлечением инвесторов теперь будут заниматься не «Скоростные магистрали», а лично Белозеров и его первый заместитель Вадим Михайлов.

До сих пор серьезных интересантов у ВСМ не нашлось, констатируют два человека, знакомых с ходом обсуждения проекта. Потенциальные генподрядчики отказываются в нем участвовать из-за рисков, связанных с применением китайских технологий, объясняет один из строителей.

Финансовая модель проекта предполагает плановую безубыточность эксплуатации, сказал представитель РЖД. Если же пассажиров окажется меньше, чем в модели, инвестору будет доплачивать государство, говорят два участника совещаний. Представитель **Минтранса** на запрос не ответил.

Отбор проектов для финансирования из федерального бюджета должна проводить правительственная комиссия по транспорту, говорит чиновник. Проект инвестиционной программы РЖД предполагает 200 млрд руб. на ВСМ, еще примерно 400 млрд необходимо где-то найти. Правда, 200 млрд предусмотрены в плане развития магистральной инфраструктуры, но ВСМ легко может выпасть из него, беспокоится участник правительственных совещаний.

Есть поручение проработать вопрос, чтобы чистая прибыль РЖД направлялась на проекты, включенные в план развития магистральной инфраструктуры, говорит представительница вице-премьера **Максима Акимова**. Означает ли это, что ВСМ будет отказано в бюджетном финансировании, она не сказала.

ВСМ Москва – Нижний Новгород будет использовать и нынешнюю железную дорогу, новое строительство предусмотрено на участке Железнодорожный – Гороховец. В конце концов эта магистраль должна стать частью ВСМ «Евразия», которая соединит Берлин с Пекином.

От проекта сложно отказаться: все время есть иллюзия, что от Гороховца поедем в Китай, говорит человек, близкий к правительственной комиссии по транспорту. Еще один участок «Евразии», от Екатеринбурга до Челябинска, был в первой версии плана магистральной инфраструктуры, но в финальный план не попал.

Случается, что автомобильные и высокоскоростные железнодорожные магистрали прокладывают в одном коридоре, говорит президент Центра экономики инфраструктуры Владимир Косой: пассажиропоток ВСМ может упасть незначительно, всего на 10%. Если не начать строить ВСМ, РЖД рискует безнадежно отстать технологически, считает он.

В операционной эффективности проекта сложно сомневаться, до Казани очень большой запас расчетов по пассажиропотоку, до Нижнего Новгорода он тоже есть, говорит партнер PwC Михаил Баженов. Автодороги могут обеспечивать грузовые перевозки, а пассажирам нужна предсказуемая ВСМ, уверен он, основная проблема – огромные инвестиции, но эти деньги пойдут в экономику, позволят развивать отрасли с высокой добавленной стоимостью – машиностроение и металлургию.

Представитель «Скоростных магистралей» рассчитывает, что на третий год эксплуатации пассажиропоток ВСМ превысит 15 млн поездок в год, спросом будет пользоваться дорога у новых пассажиров, тех, кто прежде не ездил в Москву.

ВСМ строится на перспективу 25–40 лет, основной вопрос – как посчитать пассажиропоток на таком горизонте, а не на горизонте 3–5 лет, говорит партнер KPMG Алексей Романенко. Инфраструктура строится под привычки человека, уверен он: работа в крупных городах, отдых на море летом и в горах зимой. Нужно ответить на вопрос, почему человек воспользуется ВСМ, если есть другие способы добраться до Нижнего Новгорода, резюмирует Романенко.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2018/11/01/785453-putin-magistrali>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР МЕЛЕШЕНКО; 2018.11.02; ДВЕРИ В МОРЕ; СЕВЕРНЫЙ РЕЧНОЙ ВОКЗАЛ ОТКРОЮТ В 2020 ГОДУ

Знаменитый Северный речной вокзал - архитектурный памятник, последние 8 лет простоявший закрытым, - начали ремонтировать и обещают открыть обновленным в 2020 году. Практически все детали, включая звезду со Спасской башни Кремля и часы с Вознесенского собора, бережно отреставрируют и вернут на место.

Вокзал использовался вплоть до 2010 года. В последние время он находился в плачевном состоянии. В 2016 году здание передали Москве из федеральной собственности, и теперь им управляет ГУП «Мосгортранс». Замгендиректора предприятия Роман Соболев говорит, что после завершения работ вокзал снова станет не только важным транспортным узлом, но и популярным местом отдыха. «Это было задумано еще архитектором Алексеем Рухлядевым - на крыше вокзала и внутри него находились популярные рестораны, внутренние помещения и фасады были богато декорированы, - рассказал он «РГ». - Все это сохранится - после реставрации, к примеру, крыша останется эксплуатируемой, здесь снова сможет открыться ресторан. Кроме того, в самом вокзале появится музей водного транспорта».

Проект реставрации пока проходит экспертизу и должен быть готов в декабре. Если все пойдет по плану, то вокзал будет готов к концу первого квартала 2020 года. Сейчас на нем идут противоаварийные работы, поскольку капремонт здесь в последний раз проводили более 40 лет назад. Многие ажурные колонны растрескались и частично обвалились, скульптуры на верхних этажах тоже разрушились и облезли. В процессе реставрации с них снимут 3D-копии, а сами статуи демонтируют и увезут в мастерские, чтобы там предать им первоначальный облик.

Реставрация затронет не только здание вокзала, но и привокзальную площадь, пирс и парк - все воссоздадут по документам, чертежам и фотографиям 1930-х годов. Причал вокзала сейчас способен принимать до 24 судов в сутки, а в перспективе мощность можнет вырасти до 30 кораблей, в том числе морских. Причал, несмотря на закрытый вокзал, активно используется каждую навигацию - от него уходят круизные теплоходы в Санкт-Петербург, Пермь, Уфу, Астрахань, Ростов-на-Дону, Нижний Новгород и многие другие города.

<https://rg.ru/2018/11/01/reg-cfo/restavraciia-severnogo-rechnogo-vokzala-zavershitsia-v-2020-godu.html>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.01; ПУТИН ПОРУЧИЛ СИНХРОНИЗИРОВАТЬ ВВОД ПОРТОВЫХ МОЩНОСТЕЙ С ПЛАНАМИ ПО ЭКСПОРТУ ПРОДУКЦИИ АПК

Президент РФ Владимир Путин дал поручения по синхронизации ввода в эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры, в том числе портовых мощностей, для перевалки продукции агропромышленного комплекса, с планами по ее экспорту, следует из сообщения на сайте Кремля.

Перечень с соответствующими поручениями опубликован в четверг по итогам рабочей поездки Путина в Ставропольский край, состоявшейся 9 октября 2018 года.

«Правительству РФ при участии заинтересованных организаций с учетом ранее данных поручений обеспечить синхронизацию ввода в эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры, в том числе портовых мощностей, предназначенных для перевалки продукции агропромышленного комплекса, с планами по экспорту такой продукции», – говорится в перечне поручений.

Доклад необходимо представить до 1 марта 2019 года и далее – один раз в полгода.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2018.11.02; СЕВМОРПУТЬ СТАНЕТ ГАЗОПРИГОДНЕЕ; ТАНКЕРЫ ARC4 С ЛЕДОКОЛОМ ПУСТЯТ В КАРСКОЕ МОРЕ КРУГЛЫЙ ГОД

В условиях, когда НОВАТЭКу не хватает танкеров для вывоза растущего объема продукции с проекта «Ямал СПГ», **Минтранс** готов смягчить условия допуска к навигации на Севморпути (СМП) судов ледовых классов Arc4 и Arc5. Изменения могут позволить таким судам круглогодично ходить по СМП в Карском море и Обской губе при ледокольной проводке. Одновременно ответственность капитанов судов и ледоколов будет ужесточена.

**Минтранс** на regulation.gov.ru уведомил о начале разработки изменений в правилах плавания по Севморпути. “Ъ” удалось ознакомиться с проектом документа (от 5 сентября), который должен стать компромиссом между требованиями **Минтранса** по обеспечению безопасности и желанием грузоотправителей более широко использовать суда не самого высокого ледового класса при различных типах ледовых условий.

Толчком к разработке изменений стал конфликт между «Администрацией СМП» (подведомственно **Минтрансу** через **Росморречфлот**), «Атомфлотом» (подведомственен «Росатому») и НОВАТЭКом из-за проводки танкера «Борис Вилькицкий» в марте (см. “Ъ” от 3 мая). Этот танкер изначально обладал высоким ледовым классом Arc7, но из-за поломки одной из двигательных установок (азипода) его класс был понижен до Arc4. Это означало, что судно не может ходить в акватории СМП при средних ледовых условиях даже с ледоколом – на практике это вело к срыву программы отгрузки сжиженного газа с проекта НОВАТЭКа в порту Сабетта. В итоге «Атомфлот» провел судно, а «Администрация СМП» объявила это грубейшим нарушением безопасности. Тогда «Атомфлот» затребовал у «Администрации СМП» разъяснений, пригрозив приостановить проводки Arc4 и Arc5 при средних ледовых условиях. Как рассказывали источники “Ъ” в отрасли, несмотря на запрет, суда такого класса по СМП ходили всегда.

Как следует из нового проекта правил, теперь судам классов Arc4 и Arc5 можно в сопровождении ледокола круглогодично ходить в Карском море и районе Обской губы при любой ледовой обстановке. Этого добивался и НОВАТЭК, крупнейший грузоотправитель по СМП, поскольку он рассчитывает привлечь дополнительные танкеры Arc4 для вывоза газа (см. “Ъ” от 19 июня). Изменение правил обсуждалось в **Росморречфлот**е в июне (см. “Ъ” от 18 июня), новая версия должна вступить в силу в мае 2019 года.

Новая редакция правил предусматривает более подробное деление СМП – на 28 районов вместо нынешних семи. Тип ледовых условий ранжируется как тяжелый, средний, легкий и чистая вода. В крупном районе могут формироваться различные ледовые условия, и усреднение значений в крупном районе не позволяет допускать суда в места, где сформировались легкие ледовые условия, объясняется в уведомлении **Минтранса**. Недопуск судов влечет за собой увеличение сроков доставки грузов судами «река–море», сокращает сроки проведения геологоразведочных работ на шельфе, нарушает ритмичность работы транспортных судов в портах с круглогодичной навигацией – в частности, в Сабетте. Новые правила позволят продлить навигацию судам со слабым ледовым укреплением.

Предлагаемая редакция правил также увеличивает взаимную ответственность капитанов судов и ледоколов – это было одним из острых вопросов в споре вокруг проводки «Бориса Вилькицкого». Теперь капитаны судов будут обязаны убедиться в соблюдении ледоколом условий проводки, а также информировать капитана ледокола об ограничениях судна по плаванию и неисправностях судна. В свою очередь, капитан ледокола должен оценить безопасность проводки судна в акватории СМП.

До появления окончательной версии документа участники отрасли, а также **Минтранс** и «Атомфлот» тему не комментируют. Однако собеседник “Ъ” среди грузоотправителей считает, что новая редакция правил еще больше усложнит получение разрешения на плавание по СМП. Кроме того, хотя новое зонирование и расширяет список доступных районов, расчеты производились на основании средних показателей по ледовой обстановке и не учитывают современные реалии, уверен он.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что изменение правил плавания по СМП давно назрело: этого требуют активное развитие судоходства в Обской губе и планы НОВАТЭКа по наращиванию производства сжиженного газа. По мнению эксперта, изменения позволят решить проблемы НОВАТЭКа с поиском судов для вывоза СПГ.

<https://www.kommersant.ru/doc/3787590>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.01; МИНТРАНС РФ ХОЧЕТ УТОЧНИТЬ КРИТЕРИИ ДОПУСКА СУДОВ ДЛЯ ПЛАВАНИЯ ПО СЕВМОРПУТИ

**Минтранс** России хочет уточнить критерии допуска судов для плавания по Северному морскому пути (СМП), которые позволят продлить навигацию судам со слабым ледовым усилением и оптимизировать расстановку ледоколов, следует из материалов на сайте проектов нормативных актов.

Согласно сообщению к уведомлению о начале разработки **Минтранс** планирует внести изменения в правила плавания в акватории Северного морского пути. «Необходимо уточнить критерии допуска судов для плавания по СМП, дополнить количество районов к семи действующим районам СМП, это поможет сформировать районы с однотипными ледовыми условиями и допуск судов в районы СМП, где сформировались легкие ледовые условия», – говорится в материалах.

Также, добавляется на сайте проектов, необходимо усовершенствовать подачу судовых сообщений судов проходящих акваторию Севморпути. Министерство отмечает, что в действующих правилах СМП типизация ледовых условий установлена по семи крупным районам.

«В крупном районе могут формироваться различные ледовые условия от очень сплоченных льдов, разреженных льдов, а также зоны редких льдов и чистой воды. Усредненное значение ледовых условий в пределах крупного района не позволяет допускать суда на участки крупного района, где сформировались легкие ледовые условия (редкие льды, чистая вода)», – поясняется в материалах.

Недопуск судов со слабыми ледовыми укреплениями в районы с благоприятной ледовой обстановкой влечет за собой увеличение сроков доставки грузов судами типа «река-море», сокращает сроки проведения геологоразведочных работ на шельфе СМП, нарушает ритмичность работы транспортных судов в морских портах с круглогодичной навигацией (морской порт Сабетта).

«(Внесение изменений в правила – ред.) позволит продлить навигацию по СМП судам со слабым ледовым усилением и оптимизировать расстановку ледоколов по СМП, выбирая районы со сложной ледовой обстановкой и обеспечить ритмичную навигацию в районах с чистой водой и благоприятной ледовой обстановкой», – поясняется в уведомлении. Планируемым сроком вступления изменения в силу указан май 2019 года.

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2018/11/02/785464-smyagchit-navigatsii-sevmorputi>

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.01; МОРСКОЕ СООБЩЕНИЕ САХАЛИНА С МАТЕРИКОМ ВОЗОБНОВЛЕНО ПОСЛЕ ПЯТИДНЕВНОГО ПРОСТОЯ

Паромная переправа между Сахалином и материком возобновила работу после циклона, сообщил в четверг РИА Новости начальник паромного отдела Сахалинского морского пароходства Владимир Куклин.

Ранее сообщалось, что морское сообщение Сахалина с материком было закрыто 27 октября в связи с надвигающимся циклоном.

«Морская переправа Холмск – Ванино начала работать в среду после пятидневного простоя, причиной которого стал шторм в Татарском проливе, вызванный очередным циклоном. Паромы переждали непогоду на материковой стороне», – рассказал собеседник агентства.

По его информации, первым из Ванино в среду вышел дизель-электроход «Сахалин-10». В настоящее время он находится на рейде Холмского порта в ожидании обработки. В 19.00 (11.00 мск) подошел с материка и паром «Сахалин-9. Он тоже стоит на рейде Холмского порта и ждет ремонта причала. В 23.00 (15.00 мск) мы ждем прибытия судна «Сахалин-8», – добавил Куклин.

С начала октября морское сообщение Сахалина с материком работало не в полную силу из-за ремонта подъемно-переходного моста в порту Холмск. Сначала перевозки осуществлялись только ночью, затем руководство Сахалинского морского пароходства приняло решение о швартовке дизель-электроходов у специализированного причала №8.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.01; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТЫ РФ В СЕНТЯБРЕ ВЫРОСЛИ НА 9,9%, ДО 20,864 МЛН ЧЕЛОВЕК

Объем перевозок пассажиров через аэропорты России в сентябре 2018 года вырос на 9,9% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года и составил 20,864 миллиона человек, следует из данных на сайте **Федерального агентства воздушного транспорта** (**Росавиаци**и).

Перевозки авиапассажиров на внутренних воздушных линиях выросли на 9,9% в сентябре и составили 13,522 миллиона человек, на международных – на 9,8% - до 7,342 миллиона человек.

Из таблицы **Росавиаци**и следует, что больше всего пассажиров в этом году за прошедшие месяцы было обслужено в августе – 23,440 миллиона человек. Из них 15,398 миллиона на внутренних воздушных линиях, 8,042 миллиона человек – на международных воздушных линиях.

### КОММЕРСАНТ; 2018.11.01; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ УТОЧНИТЬ ВОЗДУШНЫЙ КОДЕКС В ЧАСТИ ОГРАНИЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ БЕСПИЛОТНИКОВ

**Минтранс** предложил уточнить Воздушный кодекс в части ограничения несанкционированных полетов беспилотных летательных аппаратов. Соответствующий законопроект опубликован на портале нормативных правовых актов.

**Минтранс** хочет дополнить Воздушный кодекс «нормой, предусматривающей воздействие в соответствии с законодательством РФ на беспилотники, осуществляющие полет в воздушном пространстве, использование которого запрещено или ограничено». Кроме того, ведомство собирается уточнить определение «использование воздушного пространства».

В пояснительной записке к документу отмечается, что в последнее время случаи нарушения воздушного пространства беспилотниками участились. Так, в 2015 году было зафиксировано 11 таких нарушений, в 2016 – 41, в 2017 году – 84, а в 2018 году по состоянию на август – 152 нарушения.

Ранее **Минтранс** предлагал сбивать или принуждать к посадке беспилотники, которые нарушили воздушное пространство с ограниченным доступом. При этом чиновники готовы либерализовать правила полетов гражданских БПЛА, выделив для этих аппаратов безопасные зоны, где ограничений не будет.

<https://www.kommersant.ru/doc/3787433>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.01; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ «АЭРОФЛОТА» ОДОБРИЛ НОВУЮ СТРАТЕГИЮ ДО 2023 ГОДА

Совет директоров крупнейшей российской авиакомпании «Аэрофлот» одобрил новую стратегию развития группы до 2023 года, которая предусматривает рост пассажиропотока до 100 миллионов человек к вековому юбилею компании, следует из сообщения перевозчика.

Основные параметры обновленной стратегии группы 29 октября озвучивал гендиректор авиакомпании Виталий Савельев на встрече с президентом РФ Владимиром Путиным. «Совет директоров ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии» принял новую стратегию развития группы «Аэрофлот» до 2023 года. Новая стратегия названием «100 миллионов пассажиров к 100-летию Аэрофлота» принята в связи с досрочным достижением основных целей разработанной ранее стратегии развития группы «Аэрофлот» до 2025 года», – говорится в сообщении в четверг.

Предполагается, что к 2023 году низкобюджетная авиакомпания «Победа» будет ежегодно перевозить 25-30 миллионов пассажиров. Авиакомпания «Россия», которая работает в среднем ценовом сегменте, станет основным социальным перевозчиком на направлениях между европейским центром РФ и городами Дальнего Востока по «плоским» тарифам». Перед «Авророй», которая работает в Дальневосточном федеральном округе, поставлена цель двукратного роста операций.

Группа планирует увеличить международный транзитный пассажиропоток в 2023 году до 10-15 миллионов человек с 5 миллионов человек в 2017 году. Среди других целей создание трех новых региональных баз в Сочи, Екатеринбурге и Новосибирске, а также международный хаб в Красноярске.

Стратегия группы предусматривает в 2023 году рост региональных перевозок почти втрое – до 19 миллионов с 7 миллиона пассажиров в 2017 году. «Аэрофлот» отмечает, что внесет реальный вклад в выполнение поручения президента РФ кабмину до 2024 года расширить сеть межрегиональных регулярных пассажирских перелетов, минуя Москву, до 50% от общего количества внутренних рейсов.

«Аэрофлот» также планирует кратно нарастить количество новейшей авиатехники отечественного производства в парке группы. По данным компании, с учетом уже выполненных и недавно заключенных контрактов до 2026 года планируется «поставить на крыло» 200 российских самолетов Superjet 100 и МС-21. Всего для достижения целевого пассажиропотока численность самолетного парка группы должна составить примерно 520 машин.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/5746813>

### ТАСС; 2018.11.01; ЛОУКОСТЕР «ПОБЕДА» ПЛАНИРУЕТ ЕЖЕГОДНО ПЕРЕВОЗИТЬ 25-30 МЛН ПАССАЖИРОВ К 2023 ГОДУ

Лоукостер «Победа» будет ежегодно перевозить 25-30 млн пассажиров к 2023 году. Такие показатели заложены в стратегии развития группы «Аэрофлот» до 2023 года, следует из сообщения «Аэрофлота».

«Роль ключевого драйвера роста [группы «Аэрофлот»] отведена низкобюджетной авиакомпании «Победа», которая сегодня предлагает беспрецедентно низкие тарифы и самые широкие возможности для перелетов россиянам с любым уровнем достатка. Предполагается, что к 2023 году лоукостер в составе группы, который имеет гигантский потенциал на российском рынке, будет ежегодно перевозить 25-30 млн пассажиров», - говорится в сообщении компании.

Перед региональным перевозчиком «Аврора», который работает в Дальневосточном федеральном округе, поставлена цель двукратного роста операций, отмечается в релизе. Также группа «Аэрофлот» планируется нарастить международный транзитный пассажиропоток с 5 млн пассажиров в 2017 году до 10-15 млн в 2023 году.

Как ранее на встрече с президентом РФ Владимиром Путиным сообщил гендиректор группы «Аэрофлот» Виталий Савельев, группа планирует к 2023 году нарастить перевозки до 90-100 млн пассажиров в год. В 2017 году группа «Аэрофлот» перевезла 50 млн пассажиров, прогноз на этот год - 56 млн пассажиров.

По итогам девяти месяцев 2018 года группа «Аэрофлот» (входят авиакомпании «Аэрофлот», «Россия», «Победа» и «Аврора») перевезла 42,2 млн пассажиров, что на 10,2% превышает результат аналогичного периода прошлого года. За этот же период авиакомпания «Аэрофлот» увеличила перевозки на 8%, до 26,8 млн пассажиров.

29 октября, в день встречи президента РФ Владимира Путина и гендиректор группы «Аэрофлот» Виталия Савельева, на которой глава компании рассказал о планах группы, акции «Аэрофлота» по итогам торгов подорожали на +2,67%, до 94,05 рублей, при этом индекс Мосбиржи в тот день поднялся по итогам торгов на 1%.

Кроме того, 30 октября акции «Аэрофлота» выросли в цене на 4,46%, до 98,25 рублей, в то же время индекс Мосбиржи опустился в тот день на 0,7%.

<https://tass.ru/ekonomika/5746811>

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.11.01; АЭРОФЛОТ» КОНСТАТИРУЕТ РОСТ ЦЕН НА ТОПЛИВО В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 30%

Крупнейшая российская авиакомпания «Аэрофлот» констатирует рост цены на топливо более чем на треть за девять месяцев 2018 года по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года, следует из сообщения компании.

Компания в четверг опубликовала сообщение с финансовыми итогами по РСБУ за девять месяцев. В частности, перевозчик сообщил, что наиболее существенное влияние на затраты за этот период оказал рост расходов на авиационное топливо, основной статьи операционных расходов авиакомпаний.

«Общие расходы на топливо увеличились на 29 549 миллиона рублей (+46,9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года), в том числе за счет роста его стоимости на 36,5% в рублях по сравнению с аналогичным периодом 2017 года на фоне значительного увеличения котировок нефти марки Brent», – говорится в сообщении «Аэрофлота». Добавляется, что средняя цена барреля в долларах США за 9 месяцев 2018 года увеличилась на 38,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Вице-премьер **Максим Акимов** в интервью РИА Новости в сентябре текущего года говорил, что правительство РФ контролирует ситуацию с ценами на авиабилеты и пока не видит критического роста, но может расширить финансовую поддержку авиаотрасли в случае дальнейшего подорожания топлива.

**Министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих** в августе сообщал, что из-за сильного удорожания авиакеросина к концу года дополнительные расходы перевозчиков могут составить 50 миллиардов рублей. Из них 22,5 миллиарда рублей ведомство предлагает субсидировать из бюджета.

В конце сентября **Дитрих** говорил журналистам, что правительство РФ продолжает изучать вопрос о выделении российским авиакомпаниям средств на компенсацию дополнительных расходов из-за сильного роста цен на топливо.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.01; КИТАЙСКАЯ SICHUAN AIRLINES ЗАПУСТИЛА АВИАРЕЙС ТАЙЮАНЬ - ЧЭНДУ - ПЕТЕРБУРГ

Китайская авиакомпания Sichuan Airlines запустила в среду авиарейс Тайюань (столица северной провинции Шаньси) – Чэнду (столица южной провинции Сычуань) – Санкт-Петербург, сообщает China News.

Рейс, который станет постоянным, будет выполняться самолетами A330.

Как объяснили в авиакомпании, 2018-2019 годы объявлены годами регионального сотрудничества между Россией и Китаем, поэтому Sichuan Airlines надеется, что новый маршрут поможет углублению инвестиционного сотрудничества, расширению культурных обменов и торгово-экономических контактов провинции Шаньси с Россией.

В настоящий момент Sichuan Airlines выполняет рейсы из Чэнду в Москву («Шереметьево») и Петербург, а также рейс Харбин (столица северной провинции Хэйлунцзян) – Владивосток. Sichuan Airlines – региональная авиакомпания со штаб-квартирой в Чэнду, ее флот насчитывает более 100 воздушных судов, как дальнемагистральных, так и среднемагистральных.

Ранее представитель перевозчика Хао Чжэн заявил журналистам, что Sichuan Airlines ведет переговоры с **Росавиаци**ей о расширении направлений и частоты рейсов в Россию и рассматривает открытие маршрута Чэнду – Иркутск.

### ТАСС; 2018.11.01; РЕЙСЫ В САМАРУ, ИЖЕВСК И АНТАЛЬЮ ДОБАВЛЕНЫ В ЗИМНЕЕ РАСПИСАНИЕ АЭРОПОРТА МИНВОД

Зимнее расписание международного аэропорта Минеральные Воды дополнят рейсы в Самару, Ижевск, а также в Турцию, увеличится частота полетов в Израиль, сообщила в четверг дирекция аэропорта.

«Переход на осенне-зимнюю навигацию совершается в последнее воскресенье октября, она продлится до 30 марта 2019 года… Осенне-зимний сезон 2018-2019 на внутренних линиях пополнился направлениями в Самару и Ижевск авиакомпании «Ижавиа», - говорится в сообщении.

В числе наиболее интересных продолжают выполняться в осенне-зимнюю навигацию рейсы авиакомпании «Победа» в Пермь, открытые в сентябре, а также полеты в Казань, Екатеринбург, Санкт-Петербург, и ежедневные рейсы в Москву. Полеты в Волгоград продолжит осуществлять из Минеральных Вод по понедельникам авиакомпания Utair. Также авиакомпания «Руслайн» будет два раза в неделю летать в Нижнекамск и еженедельно - в Курск. «Остается в зимнем расписании направление в Ростов-на-Дону, возобновленное с 16 сентября авиакомпанией «Азимут», рейсы выполняются по средам и воскресеньям, цена на билет по тарифу «Легкий» начинается от 980 рублей», - уточнила дирекция.

Среди зарубежных направлений отмечается начало с 31 октября чартерных полетов в Турцию (Анталья), заказчик рейсов - туроператор Coral Travel.

В зимний период продолжается выполнение регулярных рейсов в Салоники один раз в неделю авиакомпании Ellinair. С 19 ноября рейсы в Тель-Авив будут выполняться авиакомпанией Utair (заказчиком рейса является Rway Group), с 6 декабря ожидается увеличение частоты выполнения полетов до двух раз в неделю.

Международный аэропорт Минеральные Воды - крупнейший авиационный узел в Северо-Кавказском федеральном округе, входит в крупнейшую в России сеть региональных аэропортов «Новапорт», 26 октября торжественно встретил двухмиллионного с начала года авиапассажира. По итогам восьми месяцев текущего года аэропорт перевез более 1,601 млн пассажиров, рост пассажиропотока превысил 9,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. На внутренних линиях пассажиропоток увеличился на 7%, международный сектор за восемь месяцев показал рост плюс 17%. С начала года открыто десять новых направлений и добавлены новые рейсы по уже существующим шести направлениям.

<https://tass.ru/obschestvo/5745637>

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.01; МИНТРАНСПОРТА СИРИИ ПРИЗЫВАЕТ «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЕТЫ В СТРАНУ

**Министерство транспорта** Сирии призывает «Аэрофлот» первым из иностранных авиакомпаний возобновить полеты в страну, заявил **министр транспорта** САР Али Хамуд.

«Аэрофлот» последним из европейских перевозчиков прекратил полеты в Дамаск в августе 2012 года. Сейчас рейсы между Дамаском и Москвой осуществляет сирийская авиакомпания Cham Wings.

Министр отметил, что присутствие «Аэрофлота» в Сирии «хотели бы видеть не сегодня, а еще вчера». По его словам, министерство работает над этим вопросом.

«Мы считаем, что причины, по которым эта компания прекратила полеты, ушли в прошлое. Мы через вас приглашаем компанию «Аэрофлот» вернуться в Сирию и стать первой компанией, которая возобновит свою работу из числа международных компаний», – заявил в интервью РИА Новости Хамуд.

Министр назвал естественным, что именно российская авиакомпания станет первой из государственных иностранных авиакомпаний, которые возобновят деятельность в Сирии, так как РФ помогла его стране в сокрушении терроризма.

### ТАСС; 2018.11.01; ТРИ РЕГИОНА ПОВОЛЖЬЯ ПОДАЛИ СОВМЕСТНУЮ ЗАЯВКУ НА СОЗДАНИЕ НАУЧНОГО ЦЕНТРА ПО АВИАСТРОЕНИЮ

Минобрнауки РФ получило общую заявку на создание Научно-образовательного центра (НОЦ) по авиа- и двигателестроению от трех регионов Приволжского федерального округа - Самары, Башкирии и Пермского края. Об этом сообщил в четверг на конференции «Лидеры науки» первый заместитель главы Минобрнауки РФ Григорий Трубников, отметив, что ведомство рассматривает сейчас несколько интересных заявок от нескольких регионов.

НОЦ создается в рамках национального проекта «Наука», который поручил разработать президент России в майском указе.

«У нас сейчас есть ряд интересных заявок. Например, есть заявка от трех регионов - Самары, Башкирии и Пермского края. Они хотят создать НОЦ вокруг авиа- и двигателестроения и сопутствующих технологий», - сказал Трубников.

Он добавил, что также в министерство поступили интересные заявки от Дальнего Востока, общая заявка от Тюменской области, Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов, которые хотят создавать НОЦ как центр компетенций в области нефте- и газодобычи. Также несколько научно-образовательных центров по некоторым прорывным технологиям предлагает создать Новосибирск.

«На наш взгляд, НОЦ - это объединения в форме ассоциаций, товарищества, консорциума, объединений из нескольких научных организаций, нескольких образовательных организаций и нескольких компаний от индустрии. Объединения вокруг определенных компетенций, так как НОЦ должен стать центром компетенций в определенной области исследований, в области технологий и разработок. Формироваться они могут, на мой взгляд, в том числе и в статусе межрегиональных центров», - отметил Трубников.

Кроме того, по его словам, создание научно-образовательного центра предполагает формирование безбарьерной среды, когда научные организации предоставляют свою исследовательскую инфраструктуру и информационные базы данных на безвозмездной основе, происходит упрощение арендных отношений, участники центра совместным образом решают вопросы поддержки, например, с сертификацией и стандартизацией. Кроме того, НОЦы должны заниматься целевой подготовкой кадров по запросу индустрии.

О конференции

Научная конференция «Лидеры науки» проходит 1-2 ноября в Москве. Организаторами мероприятия выступили Российский научный фонд (РНФ) и МГУ имени М. В. Ломоносова. В конференции принимают участие более 100 ученых-победителей конкурса по поддержке молодых руководителей научных групп, который проводился Российским научным фондом в рамках Президентской программы исследовательских проектов.

<https://tass.ru/ekonomika/5746884>

### ТАСС; 2018.11.01; АВИАКОМПАНИЯ «ЯКУТИЯ» ПОСЛЕ ЗАПРЕТА НА ЗАРУБЕЖНЫЕ ПОЛЕТЫ ВЕРНЕТ ДЕНЬГИ ЗА БИЛЕТЫ

Авиакомпания «Якутия», которой ранее **Росавиаци**и запретила с 5 ноября выполнять международные рейсы, вернет пассажирам деньги за купленные билеты, сообщила в четверг пресс-служба авиакомпании.

**Росавиаци**я запретила авиакомпании «Якутия» выполнять международные рейсы

«При обращении пассажиров «Якутия» осуществит возврат стоимости авиабилетов в полном объеме в установленном порядке, без штрафов и сборов», - говорится в сообщении. Кроме того, авиакомпания временно приостанавливает продажу билетов на международные рейсы, вылет которых был запланирован с 5 ноября.

Руководство авиапредприятия ведутся переговоры с другими перевозчиками о выполнении ряда международных рейсов «Якутии». «В данный момент все усилия авиакомпании направлены на выполнение обязательств перед пассажирами и обеспечения их прав. «Якутия» сосредоточена на устранении недостатков по результатам внеплановой проверки **Росавиаци**и и скорейшем возобновлении перевозок на международных направлениях», - добавили в пресс-службе.

Ранее **Росавиаци**я по итогам внеплановой проверки приняла решение о прекращении с 5 ноября выполнения международных рейсов авиакомпанией «Якутия». Пресс-служба правительства Якутии сообщала, что у перевозчика есть 90 дней, чтобы устранить выявленные замечания. По данным **Росавиаци**и, авиакомпания реализовала на регулярные международные рейсы около 450 билетов до конца года.

По словам первого заместителя председателя правительства Якутии Алексея Колодезникова, введенные ограничения прежде всего связаны с поддержанием летной годности воздушных судов. Летом этого года именно это стало главным фактором длительных и многочисленных задержек рейсов, допущенных авиакомпанией «Якутия» на международных и внутренних направлениях.

Ранее основной акционер авиакомпании - министерство имущественных и земельных отношений Якутии - сменил гендиректора перевозчика, уволил коммерческого директора и начальника отдела перевозок, также в ближайшее время будут уволены замгендиректора и специалисты, отвечающие за техническое состояние воздушных судов.

<https://tass.ru/ekonomika/5745304>

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.01; СУД ПОДТВЕРДИЛ ОТКАЗ «ПОБЕДЕ» В ИСКЕ К РОСАВИАЦИИ О ВЗЛЕТЕ В ГЕЛЕНДЖИКЕ В СТОРОНУ ГОР

Арбитражный суд Московского округа в четверг подтвердил решение судов нижестоящих инстанций об отказе авиакомпании «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)) в иске к **Росавиаци**и по поводу запрета на взлеты в аэропорту Геленджика в сторону гор.

Как отмечается в информации на сайте суда, суд отклонил жалобу авиакомпании.

Ранее сообщалось, что Девятый арбитражный апелляционный суд 14 июня оставил в силе решение Арбитражного суда Москвы, который 2 апреля отказал авиакомпании «Победа» в иске к **Росавиаци**и по поводу запрета на взлеты в аэропорту Геленджика в сторону гор.

В настоящее время все авиакомпании выполняют взлетные операции в сторону моря, посадочные - со стороны моря. Но из-за сильных ветров аэропорт часто закрывается, в связи с чем прибывающие самолеты вынуждены уходить на запасной аэродром в Анапу, а планирующие вылететь из Геленджика - остаются там на продолжительное время.

В сентябре 2017 года «Победа» обратилась в **Росавиаци**ю за утверждением программы подготовки пилотов к вылетам и посадкам в Геленджике со стороны гор, однако ведомство ей отказало. Не согласившись с этим, авиакомпания обратилась в суд.

На заседании в суде первой инстанции представитель **Росавиаци**и заявлял, что взлет в сторону гор запрещен из соображений безопасности. Представитель «Победы» парировала, что «Аэрофлот» несколько лет все же осуществлял взлет по такому курсу. Суд в итоге поддержал **Росавиаци**ю.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.01; ОКРУЖНОЙ СУД ПОДДЕРЖАЛ РОСАВИАЦИЮ В СПОРЕ С «ПОБЕДОЙ» ПО ПОВОДУ ПОЛЕТОВ ИЗ ГЕЛЕНДЖИКА

Арбитражный суд Московского округа оставил в силе судебные акты двух нижестоящих инстанций, признавших законным отказ **Росавиаци**и рассмотреть представленную авиакомпанией «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») программу подготовки пилотов к вылетам из аэропорта Геленджика в сторону гор.

Как следует из информации в картотеке арбитражных дел, окружной суд в четверг отклонил кассационную жалобу «Победы» на принятое в апреле решение арбитражного суда Москвы и постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 22 июня. Авиакомпания в своем заявлении, поступившем в арбитраж Москвы в феврале, требовала признать недействительным отказ **Федерального агентства воздушного транспорта** в рассмотрении «Программы подготовки к выполнению взлетов в аэропорту Геленджик с магнитным курсом 008 градусов», изложенный в письме от 24 октября 2017 года.

Как пояснил в суде представитель «Победы», в аэропорту Геленджик запрещены взлеты и посадки со стороны гор, все полеты осуществляются со стороны моря. При этом в 2012–2015 годах авиакомпании осуществляли взлеты и в сторону гор. Как заявил представитель «Победы», взлеты в сторону моря разрешены при определенном направлении ветра, если же направление ветра меняется, взлеты запрещаются, что приводит к большим задержкам рейсов.

По словам заявителя, перевозчик не требует отменить запрет, но просит утвердить программу подготовки пилотов, чтобы быть готовым к возможной отмене полетов со стороны гор в будущем. Он пояснил, что запрет был наложен еще в 2011 году, а «сейчас самолеты позволяют совершать такие взлеты».

Представитель **Росавиаци**и заявил, что при отказе одного из двигателей самолета при взлете в сторону гор не обеспечивается безопасность пассажиров. По его словам, «Аэрофлот» «какое-то время полетал и больше не стал». Представитель ответчика также заявил, что при существующем положении дел запрет на взлеты в сторону гор никогда снят не будет.

**Росавиаци**я в 2011 году издала письмо о порядке допуска авиакомпаний к взлету воздушных судов в аэропорту Геленджик с магнитным курсом 008 градусов (в сторону гор). В связи с особенностями погоды и рельефа местности в этом аэропорту ведомство предъявляет ко всем участникам движения особые требования. В частности, как следует из документа, чтобы получить допуск к взлету в аэропорту Геленджик эксплуатант обязан разработать программу наземной, тренажерной и летной подготовки для выполнения полетов и утвердить ее, а также рассчитанные значения взлетных масс для заданных градиентов набора высоты, в **Росавиаци**и.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.01; ПЕРМСКИЙ ЗАВОД ОДК СЕРТИФИЦИРОВАН ДЛЯ РАЗРАБОТКИ КОМПОНЕНТОВ ДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ САМОЛЕТА МС-21

**Росавиаци**я выдала АО «ОДК-СТАР» (входит в «Объединенную двигателестроительную корпорацию», ОДК) сертификат на право разработки комплектующих, которые, в частности, используются при производстве двигателя ПД-14, сообщает пресс-служба АО.

Сертификат распространяется на разработку, модификацию, сопровождение серийного производства, поддержание летной годности и иную деятельность «ОДК-СТАР» в отношении комплектующих изделий систем управления авиадвигателями ПД-14. Получение этого сертификата было необходимо для разработки авиатехники именно для двигателя ПД-14, отмечает пресс-служба.

По словам управляющего директора завода Сергея Остапенко, которые приводятся в пресс-релизе, получение этого сертификата позволяет предприятию и другим участникам проекта создания двигателя ПД-14 перейти к следующему этапу - получению одобрительных документов в EASA (European Aviation Safety Agency, Европейское агентство по безопасности полетов) при валидации сертификата двигателя ПД-14.

ПД-14 - базовый турбовентиляторный двигатель, который создан в кооперации предприятий ОДК для авиалайнера МС-21-300. Создание базового двигателя ПД-14 - один из приоритетов госпрограммы РФ «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы».

МС-21 собирается на Иркутском авиазаводе корпорации «Иркут» (MOEX: IRKT) (входит в ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (MOEX: UNAC)). Базовой версией самолета является МС-21-300 вместимостью до 211 пассажиров, также будет организован серийный выпуск МС-21-200, вмещающего до 165 пассажиров. В настоящее время МС-21 проходит летные испытания.

«ОДК-СТАР» - российский центр компетенции в области разработки, производства и сервисного обслуживания комплексных систем топливопитания и управления газотурбинными двигателями воздушного, наземного и морского назначения.

### ТАСС; 2018.11.01; СТОИМОСТЬ ПРОЕКТА СОЗДАНИЯ САМОЛЕТА МС-21 ВЫРОСЛА В 2,3 РАЗА

Счетная палата России провела проверку программы по созданию ближне-среднемагистрального самолета семейства МС-21 и установила, что совокупная стоимость проекта в рублях выросла в 2,3 раза, а срок создания самолета МС-21-300 увеличился на три года, говорится в сообщении контрольного ведомства.

При этом, отмечается в сообщении, было отложено решение о разработке самолета МС-21-400.

В ведомстве подсчитали, что на реализацию проекта в целом уже направлено более 158 млрд рублей, а общая стоимость проекта до 2025 года на сегодняшний день оценивается в 437,4 млрд рублей.

«Проект изначально запускался в достаточно сложных условиях, когда в отрасли был большой износ основных производственных фондов и высокая степень зависимости от импорта. Вероятно, не все рисковые факторы руководителям проекта удалось учесть», - цитирует пресс-служба ведомства слова аудитора Счетной палаты Сергея Агапцова.

Вместе с тем, для снижения технологической зависимости уже в ходе реализации проекта зарубежного системного интегратора бортового радиоэлектронного оборудования заменили на профильное российское предприятие. Это позволило сосредоточить в России ключевые компетенции в области разработки и модернизации авионики самолета МС-21, отмечает Счетная палата. Также по результатам испытаний возрос объем работ, связанных с конструктивными изменениями систем и агрегатов, в которых применялись инновационные технические решения и технологии, - в первую очередь, это относится к силовым конструкциям из полимерных композиционных материалов. Некоторые этапы работ корпорация «Иркут» завершила на 6-12 месяцев позже, чем планировалось.

В ведомстве также указывают, что на изменение стоимости проекта повлиял рост курса валют (с 2008 года с 23,5 до 65,6 рубля за доллар) и рост инфляции. Дополнительные бюджетные ассигнования требуются на создание системы послепродажного обслуживания и развертывания серийного производства.

Существенные изменения в проект пришлось вносить в связи с введением санкций против российских компаний и организаций. «В сложившейся ситуации мы видим риски, что в очередной раз сроки выполнения работ и начала продаж самолета придется сдвигать. Мы рекомендовали бы ОАК [Объединенная авиастроительная корпорация] и сосредоточиться на анализе вероятных рисков и их минимизации, а также на принятии своевременных корректирующих мер по итогам анализа плановых и фактических затрат, чтобы избежать затягивания проекта», - добавляет аудитор Сергей Агапцов.

В свою очередь президент ОАК Юрий Слюсарь на заседании коллегии Счетной палаты отметил, что на стоимость программы в рублях серьезное влияние оказал рост курса доллара и евро к рублю. При этом в долларовом эквиваленте затраты на опытно-конструкторские работы увеличились не более чем на 5%, добавил он.

По результатам проверки коллегия контрольного ведомства приняла решение направить представления Счетной палаты - Минпромторгу и корпорации «Иркут», информационное письмо - в ОАК, а информацию об основных итогах и отчет о результатах контрольного мероприятия - в палаты Федерального Собрания.

О проекте МС-21

МС-21 - разрабатываемый Объединенной авиастроительной корпорацией (в нее входит «Иркут») самолет среднемагистрального класса. Предполагается выпускать две его версии - МС-21-200 (от 132 до 165 мест) и МС-21-300 (от 163 до 211 мест).

Сейчас разрабатывается только самолет МС-21-300, в конце мая 2017 года он совершил первый полет.

Первые поставки самолета запланированы на 2019 год, старт серийного производства - на 2018 год.

<https://tass.ru/ekonomika/5744816>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2018.11.01; ПОВЫШАТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ; О СИТУАЦИИ НА РЫНКЕ СТРАХОВАНИЯ АВИАЦИОННЫХ РИСКОВ

Отечественная гражданская авиация развивается. Развитие это предполагает цивилизованные правила взаимоотношений не только между участниками внутрипроизводственных отношений. Все чаще поднимаются вопросы ответственности эксплуатантов и аэропортов перед третьими лицами. На самом деле эта тема затрагивает более высокий уровень. А именно – степень отношения государства к пассажирам, то есть к населению страны. В ряде зарубежных стран, именуемых развитыми, шкала ответственности перевозчиков за ущерб, нанесенный третьим лицам, вполне соизмерима с потерями. У нас, увы, все не так. О возможных изменениях в российском законодательстве в рассматриваемом аспекте рассуждает наш эксперт в данной области, вице–президент Российской ассоциации авиационных и космических страховщиков (РААКС) Михаил ШЕЛЮБСКИЙ.

Консолидация продолжается

Для начала попробую коротко осветить общую текущую ситуацию на рынке авиационного страхования. На международном рынке страхования для авиакомпаний начали происходить заметные изменения. Продолжавшееся 5 лет подряд снижение ставок страховых премий в конце 2017 года сменилось стабилизацией и даже небольшим ростом ставок, а рост перестраховочной емкости приостановился, и не только – можно говорить о ее некотором сокращении, вызванном в том числе слиянием нескольких крупных перестраховочных компаний без суммарного увеличения емкости.

Вместе с тем, как и год назад, рост или снижение страховых тарифов происходит не для всех авиакомпаний одинаково. По–прежнему актуально условное разделение авиаперевозчиков перестраховщиками – андеррайтерами на три условные группы.

Для авиакомпаний, применяющих относительно невысокие лимиты ответственности, эксплуатирующих достаточно большое количество новых, но не дорогих самолетов с небольшой пассажировместимостью, с интенсивно растущим объемом перевозок и низкой аварийностью, ставки премии при возобновлении страхования на новый период остаются прежними или даже снижаются. Для тех, кто летает с высокими лимитами ответственности, эксплуатирует дорогие ближне– и дальнемагистральные воздушные суда, но с относительно невысоким ростом объемов перевозок, ставки премии изменяются незначительно – остаются на прошлогоднем уровне или немного повышаются. Для авиаперевозчиков с высоким уровнем аварийности, имеющих убытки и экономические проблемы, ставки премии растут.

Продолжается процесс слияния и укрупнения не только иностранных перестраховщиков, но и брокеров: недавно прошла информация о поглощении довольно известной на международном авиационном страховом рынке компании JLT еще более крупным брокером Marsh.

Что же происходит на российском рынке страхования? Продолжается процесс его концентрации – часть страховых компаний уходит из авиационного бизнеса, часть – вообще покидает страховой рынок. И такая тенденция характерна не только для авиационного страхования, но и для всего российского страхового рынка – если в конце 1–го квартала текущего года в реестре страховщиков, по данным Центрального банка России, состояла 231 страховая компания, то по итогам полугодия их оставалось уже только 222.

Если еще 10 лет назад сборы страховых премий авиационными страховщиками распределялись относительно равномерно, то по итогам 2015 года свыше 67% собираемой страховой премии пришлось на долю пяти компаний, в 2016 году доля первой пятерки выросла до 72%, а в 2017 году – до 90%. При этом лидирующий СОГАЗ, собравший в 2015 году 25% всей премии, собираемой членами

РААКС, в 2016–м собрал уже 33%, а в 2017–м – 41%.

Если говорить об убытках российских авиастраховщиков, то страховой 2017 год для российского рынка можно назвать относительно благополучным: выплаты по рискам каско и ответственности составили 4 млн руб. против 4,9 млн руб. в 2016 году, что примерно соответствует данным нескольких предыдущих лет (за исключением 2015 года с катастрофой А– 321 над Синаем).

В части аварийности в 2017 году тенденция на снижение количества авиапроисшествий сохранялась, но, к сожалению, 2018 год, очевидно, даст более грустные результаты – из–за трагедии с Ан–148 Саратовских авиалиний с гибелью 71 пассажира и членов экипажа и целого ряда авиационных происшествий с вертолетами и легкими самолетами, унесшими жизни 45 человек.

Такие разные лимиты…

Когда происходит авиационное происшествие, внимание общественности, естественно, привлечено к информации о погибших пассажирах и членах экипажа и о разбившемся воздушном судне; при этом относительно редко в результате подобного трагического события наносится ущерб так называемым третьим лицам, еще реже мы широко обсуждаем случаи причинения вреда грузу, находившемуся на борту судна.

Между тем подобное причинение вреда периодически происходит, риски наступления таких случаев подлежат страхованию, и требования к этому страхованию регламентируются действующим авиационным законодательством, о возможном изменении которого я и хотел бы немного рассказать во второй части своего выступления; тем более что эти изменения, очевидно, затронут интересы российских авиакомпаний, и в первую очередь – региональных.

И в России, и за рубежом страхование гражданской ответственности перед третьими лицами, грузовладельцами и грузоотправителями осуществляется посредством добровольного страхования, являющегося обязательным для владельцев и эксплуатантов воздушных судов (т. е. посредством так называемого вмененного страхования).

Однако минимальные страховые суммы (или, как говорят авиационные страховщики, лимиты ответственности) в Российской Федерации существенно отличаются от применяемых в большинстве иностранных государств.

Минимальные лимиты ответственности перед третьими лицами в странах ЕС определяются постановлением (EC) No. 785/2004 и в зависимости от максимального взлетного веса (массы) воздушного судна составляют от 0,75 до 700 млн SDR (СПЗ – специальных прав заимствования), что составляет приблизительно от 66 млн до 61 млрд 600 млн руб.

Такие же либо подобные требования предъявляют Турция, ОАЭ, Армения и ряд других стран. В США минимальные лимиты ответственности перед третьими лицами составляют 20 млн долларов США, а в Канаде доходят до 135 млн канадских долларов и более.

Что касается минимальных страховых сумм в отношении ответственности перед грузо-

владельцами и грузополучателями, то согласно Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок от 28 мая 1999 года, часто именуемой «Монреальской конвенцией» (ратифицированной Россией в прошлом году), минимальный лимит ответственности за груз при международных перевозках составляет 19 SDR за килограмм, или примерно 1700 руб.

Для российских авиакомпаний при международных полетах минимальные лимиты ответственности определяются требованиями стран, в которые или над территорией которых такие полеты осуществляются.

При внутренних полетах минимальные лимиты определены в статьях 131 и 134 Воздушного кодекса Российской Федерации и составляют сегодня 2 минимальных размера оплаты труда (МРОТ) за каждый килограмм максимальной взлетной массы воздушного судна при страховании ответственности перед третьими лицами и столько же за каждый килограмм груза при страховании ответственности за груз.

Много это или мало? Для начала вспомним, что такое МРОТ, ведь он бывает разный. В соответствии со статьей 3 Федерального закона от 19.06.2000 № 82 «О минимальном размере оплаты труда» МРОТ применяется для регулирования оплаты труда и определения размеров пособий по временной нетрудоспособности, по беременности и родам, а также для иных целей обязательного социального страхования. Применение МРОТ для других целей не допускается.

Но тот же закон (статья 5) говорит, что «до внесения изменений в соответствующие федеральные законы, определяющие порядок исчисления налогов, сборов, штрафов и иных платежей, исчисление налогов, сборов, штрафов и иных платежей, осуществляемое в соответствии с законодательством Российской Федерации в зависимости от минимального размера оплаты труда, производится… с 1 января 2001 года исходя из базовой суммы, равной 100 руб.».

Итак, один МРОТ у нас ежегодно растет согласно Федеральному закону от 07.03.2018 № 41 теперь «привязан» к прожиточному минимуму и составляет сегодня 11 163 руб., а второй, имеющий непосредственное отношение к определению лимитов ответственности (страховых сумм), с 2001 года не менялся и составляет 100 руб.

В результате простых расчетов мы получаем, что минимальный лимит ответственности перед третьими лицами, с которым при внутренних полетах должен быть застрахован, к примеру, самолет RRJ–95B с максимальной взлетной массой 45,9 тонны, составляет 9 млн руб. с небольшим.

При полетах в страны ЕС этот же самолет должен быть застрахован с лимитом ответственности не менее 150 млн SDR, т. е. свыше 14 млрд руб. Как говорится, почувствуйте разницу.

Авиационные происшествия и инциденты, связанные с причинением вреда третьим лицам и/или грузу, случаются, к счастью, относительно не часто. Но падение на жилой дом даже небольшого вертолета или самолета может привести к значительному причинению вреда имуществу, жизни и здоровью третьих лиц.

Многократно больший ущерб был нанесен в результате трагических событий 11 сентября 2001 года в США во время террористической атаки на «башни–близнецы» или при катастрофе самолета Ан–124–100 в Иркутске 6 декабря 1997 года, упавшего сразу после взлета на жилые дома. Ответственность перед третьими лицами по иркутской катастрофе не была застрахована, между тем погибли 49 человек на земле, было разрушено несколько зданий – в нынешних ценах и при действующей судебной практике размер ответственности при таком происшествии превысил бы полмиллиарда рублей.

Только по ответственности за гибель людей исходя из среднестатистических показателей в 5–6 млн руб. возмещения на семью погибшего пришлось бы выплатить около 300 млн руб., а к этому еще необходимо добавить материальный ущерб наземным сооружениям, коммуникациям, экологический ущерб, расходы по удалению остатков крушения и утилизации.

Российское законодательство в вопросе ответственности владельца воздушного судна проработано недостаточно. С одной стороны, минимальные требования по страхованию ответственности перед третьими лицами, содержащиеся в Воздушном кодексе РФ, ничтожно малы и никак не соразмерны рискам; с другой – ответственность собственника воздушного судна согласно тому же Воздушному кодексу РФ и Гражданскому кодексу РФ не ограничена.

Такая ситуация может негативно влиять не только на третьих лиц, которым нанесен ущерб, но и на финансовое состояние владельцев воздушных судов в случае происшествий. Очевидно, что минимальные страховые суммы по страхованию ответственности перед третьими лицами и ответственности за груз имеет смысл пересмотреть.

В авральном порядке

В июле этого года в Минфине России по его инициативе прошло совещание по вопросу определения подходов к установлению в статьях 131 и 134 Воздушного кодекса РФ минимальных размеров страховых сумм по страхованию ответственности владельца воздушного судна, перевозчика перед третьими лицами, а также перед грузовладельцем и грузоотправителем. Это совещание было созвано потому, что проектом плана–графика о внесении изменений в нормативные правовые акты, в которых имеются ссылки на минимальный размер оплаты труда, в целях приведения их в соответствие со статьей 3 Закона о МРОТ, представленным соответствующим письмом Минтруда России, предлагается внести изменения и в статьи 131 и 134 Воздушного кодекса РФ.

На совещании обсуждались предложения по новому порядку определения размера страховых сумм и замене МРОТ на фиксированные размеры страховых сумм. Представители страховых компаний предложили зафиксировать страховые суммы (лимиты ответственности) в рублях с одновременным их увеличением.

Лимит ответственности за груз по аналогии с лимитом ответственности за багаж пассажиров, предусмотренным ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном», было предложено увеличить до 600 руб. за 1 кг груза (сейчас он составляет 200 руб.). Лимит ответственности перед третьими лицами предложили увеличить в 50 раз, доведя до 10 тыс. руб. за 1 кг максимальной взлетной массы воздушного судна, что немного меньше действующего сегодня МРОТ.

Исходя из того, что даже небольшое воздушное судно (в т. ч. беспилотное) может причинить значительный вред третьим лицам, одновременно было предложено зафиксировать минимальную страховую сумму не только за килограмм взлетной массы, но и по воздушному судну; а учитывая, что наиболее социально значимым является вред, причиненный жизни человека, а также сложившуюся в России практику выплат в связи с гибелью людей во время различных катастроф по миллиону рублей по погибшему, предложили установить минимальную страховую сумму по воздушному судну в размере 1 млн руб. Кстати, такие же суммы выплачиваются наследникам погибших членов экипажей воздушных судов и по социальному страхованию.

Если оценивать экономические последствия такого увеличения страховых сумм (лимитов ответственности), то надо учитывать, что основная часть российских авиакомпаний, осуществляющих наряду с внутренними и международные полеты, в настоящее время эксплуатирует взятые в лизинг воздушные суда зарубежного и отечественного производства, при страховании которых уже применяются высокие лимиты ответственности, соответствующие международным требованиям. Также с высокими лимитами уже сегодня страхуется часть региональных перевозчиков, эксплуатирующих лизинговые воздушные суда.

Этих авиакомпаний возможные изменения не коснутся совершенно. Но для российских авиакомпаний, специализирующихся исключительно на внутренних рейсах, применение повышенных лимитов ответственности может показаться чрезмерно затратным, так как увеличение лимитов повлечет некоторое увеличение взимаемой страховщиками страховой премии, конечно, далеко не пропорциональное росту лимитов ответственности, но все же увеличение. Поэтому вопрос подходов к определению конкретного размера минимальных страховых сумм (лимитов ответственности), по всей видимости, будет еще достаточно подробно рассматриваться и обсуждаться.

Присутствовавшие на совещании представители Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта возра-

зили против увеличения применяемых страховых сумм. Полагаю, что здесь надо попытаться найти такую золотую середину, чтобы повышение минимальных страховых сумм, с одной стороны, не привело к чрезмерному росту размера уплачиваемых авиакомпаниями страховых премий, а с другой – обеспечило бы владельцев воздушных судов страховой защитой, позволяющей в значительно большей степени защитить их имущественные интересы, а пострадавшие третьи лица при этом смогли бы получить более существенные по размеру компенсации.

Так как вышеуказанное увеличение размера страховой премии может оказаться существенным для небольших авиакомпаний и частных собственников воздушных судов, можно предусмотреть плавный (поэтапный) переход к новым увеличенным минимальным страховым суммам (лимитам ответственности) в течение нескольких лет. В общем, тут есть над чем всем нам подумать, что обсудить.

Возможно, предложения авиационных страховщиков не будут приняты; что ж, так уже было в истории РААКС. Так, 24 августа 2004 года, после вылета из Домодедово из–за взрыва на борту при выполнении полета потерпели катастрофу самолет Ту–134 авиакомпании «Волга–Авиаэкспресс» и самолет Ту–154 авиакомпании «Сибирь». В совокупности жертвами этих катастроф стали 90 человек.

После этого началась законодательная работа по повышению минимальных страховых сумм по пассажирам, которая завершилась принятием в 2007 году Федерального закона

№ 331 с установлением минимальной выплаты в случае смерти пассажира в 2 млн руб.

Наша ассоциация принимала участие в этой работе и предлагала одновременно увеличить и лимиты ответственности перед третьими лицами, и за груз, ведь к тому времени прошло больше 10 лет с момента принятия Воздушного кодекса РФ, и соотношение курса рубля к иностранным валютам, на суммы в которых ориентировались создатели кодекса, уже тогда сильно изменилось. Но нам тогда дали понять, что «проблемы будут решаться по мере их возникновения».

Хотелось бы всем пожелать, чтобы нам не пришлось в авральном порядке расхлебывать «проблему», которая может «возникнуть» в случае авиапроисшествия с причинением более чем серьезного вреда третьим лицам. Лучше бы, конечно, чтобы такое и вовсе не случалось.

<http://transportrussia.ru/item/4616-povyshat-otvetstvennost.html>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2018.11.01; РАЗВИТИЕ НА ПРОЦЕНТ ПОГРЕШНОСТИ; О НАСУЩНЫХ ПРОБЛЕМАХ РЕГИОНАЛЬНОЙ АВИАЦИИ

Принято считать, что большое видится на расстоянии. Утверждение спорное. Важно знать, кто и как смотрит. Официальный, обзорный взгляд на региональную авиацию достаточно оптимистичен. Непосредственная точка зрения хозяйствующих субъектов не особенно позитивна и растянута по шкале от мягкого – сегмент развивается недостаточно – и до крайнего – деградирует. Очень четко эти воззрения были представлены на очередной международной конференции «Региональные аэропорты – 2018», организованной Центром стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА).

Цифры и факты

На начало текущего года в РФ действовали 232 аэропорта. Сегодня их число составляет уже 227 единиц. Статистики по числу посадочных площадок, в графу которых перемещаются убывающие из реестра аэропорты, на сайте **Росавиаци**и нет. Ясно одно: их количество растет и многие из них постепенно обретают статус просто площадок, уже не способных содействовать ни взлету, ни посадкам воздушных судов. Предполагается, что их общее количество колеблется в пределах 1400 единиц.

Казалось бы, картина не очень привлекательна. Но если смотреть обзорно, с точки зрения статистики перевозок, ситуация выглядит совсем иначе. Так, по данным регулятора, за январь – август пассажирооборот у нас вырос на 9,9% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года, перевезено пассажиров на 10% больше. Практически на столько же выросли международные и внутренние перевозки – соответственно, 10 и 9,7%. Но вот местные перевозки подросли на процент погрешности – 0,5%.

Последняя величина крайне важна, поскольку указывает на развитие либо отсутствие оного в самых труднодоступных уголках нашей Родины. Именно в этом сегменте происходит сокращение числа аэропортов. И именно здесь они жизненно необходимы.

Нельзя сказать, что руководству гражданской авиации данный факт безразличен. К примеру, **Росавиаци**ей были подготовлены предложения по мероприятиям в части воздушного транспорта для включения в проект Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры Российской Федерации до 2024 г. В состав Комплексного плана включена реконструкция 65 аэропортов, в том числе 38 аэропортов, расположенных на территории Дальневосточного федерального округа. Необходимый объем финансирования из федерального бюджета на цели реконструкции аэропортов на период с 2019 по 2024 г. включительно составляет 166 млрд руб., из них на реконструкцию аэропортов, находящихся на территории Дальневосточного федерального округа, – 86,7 млрд руб.

Кстати, до 2004 г. в бюджете РФ практически отсутствовали средства, необходимые для восстановления и развития аэропортов. Программа по модернизации аэродромной сети стартовала в 2004 г. С тех пор была проведена реконструкция инфраструктуры в 75 аэропортах. С момента запуска программы были построены новые аэропорты в Сабетте, Ростове–на–Дону, Талакане, а также на Итурупе. Кроме того, сейчас завершается строительство новой воздушной гавани в Саратове.

Разумеется, включать аэропорты Сабетта и Талакан в аргументацию успешности бюджетного финансирования не совсем корректно. Оба аэропорта возведены в рамках частного инвестирования, то есть без привлечения бюджетных средств.

Вопрос, конечно, не принципиальный. Было бы больше воздушных гаваней, хороших и разных. Другое дело деньги. 166 млрд на строительство не хватит. Только на поддержание, и далеко не всех. Дадут ли, и сколько?

Как определено Комплексным планом, большая часть средств будет направлена на дальневосточные нужды. А ведь еще есть запад Сибири, ее север, юг. И всюду люди, россияне… Именно их житейские проблемы стоят за строчками докладов и таблицами презентаций участников конференции. Для иллюстрации приведем пару таких новелл.

Субсидии под одну гребенку

«Красноярский край имеет уникальное расположение в самом центре России и простирается с севера на юг практически на 3500 км. С запада на восток в среднем на 1000 км, – рассказывает Сергей Колесников, гендиректор предприятия «Красавиа-

порт». – Более 80 населенных пунктов имеют связь с другими поселениями только воздушным транспортом. Поэтому если для многих других территорий нашей огромной страны авиация – это скорее комфорт и скорость передвижения, то для большого количества наших земляков она – вопрос жизнеобеспечения.

Нашему предприятию весной этого года в рамках реорганизации государственного предприятия «Авиапредприятие «Черемшанка», в состав которого входили 3 аэропорта, а точнее два аэропорта – Игарка и Черемшанка, и посадочная площадка Богучаны, были дополнительно переданы 5 аэропортов: Тура, Байкит, Ванавара, Хатанга и Енисейск. Но по факту они также являются посадочными площадками. 100% акций предприятия принадлежат Красноярскому краю.

Инфраструктура находится в плачевном состоянии. Износ основных фондов приближается к 100%. Основной причиной неудовлетворительного состояния аэропортов является их недофинансирование в течение последних десятилетий, а также ужесточение нормативной базы в отношении аэропортов.

Федеральные авиационные правила и нормативные документы по транспортной и авиационной безопасности с каждым годом только ужесточаются. Никто при разработке таких документов не учитывает возможности (целесообразность) северных аэропортов с низкой интенсивностью. Обязательное наличие охраны УВО **Минтранса** России, наличие патрульной дороги с искусственным покрытием, сертификация досмотрового оборудования, требования к ограждению и системам видеонаблюдения просто убивают северные аэропорты!

Естественно, что безопасность полетов превыше всего, но есть грань разумного и целесообразного. Необходимо срочно принять меры по разработке нормативного документа, позволяющего аэропортам с низкой интенсивностью применять эквивалентные меры по обеспечению безопасности, разработанные либо институтами, либо другими уполномоченными органами».

Во всем мире аэропорты местных воздушных линий с низкой интенсивностью полетов являются убыточными и субсидируются из бюджетов разных уровней. В Красноярском крае субсидирование аэропортов началось только с 2014 г., при этом размер предоставляемой субсидии (40 млн руб. при потребности в 180 млн руб.) не позволяет решать проблему реновации основных фондов аэропортов и покрыть убытки от их деятельности. В результате чего авиакомпания «КрасАвиа», которая содержала аэропорты, нарастила многомиллионные долги, а Красавиапорт вынужден был принять ветхую и аварийную инфраструктуру.

«Я считаю, что мы запоздали с этим решением минимум лет на 15. В настоящее время в бюджете края предусмотрена субсидия на покрытие убытков северных аэропортов, которая позволит нам поддержать инфраструктуру аэропортов в работоспособном состоянии», – говорит Сергей Колесников.

Для решения вопроса восстановления аэропортов до сертификационного уровня необходимы совсем другие деньги, которых ни у предприятия, ни у края нет, отмечает Сергей Колесников. Сейчас в **Минтрансе** и Минфине России активно обсуждается вопрос передачи северных аэропортов в федеральную собственность с дальнейшим закреплением их за федеральным казенным предприятием «Аэропорты Красноярья», как это было сделано по постановлению Правительства РФ с другими северными аэропортами, такими как Мотыгино, Туруханск, Северо–Енисейск, Подкаменная Тунгуска, Кодинск.

«Это было правильное решение, – говорит гендиректор Красавиапорта. – И сейчас мы видим, какое стремительное развитие получили эти аэропорты. Но если говорить о нас, то, несмотря на непростое финансовое положение, нам удалось в короткие сроки построить в Черемшанке новый аэровокзал на месте сгоревшего, приобрести автобус и немного специальной техники. В Игарку – приобрести современный трап, плужно–щеточную аэродромную машину и другую спецтехнику. По Богучанам – за короткий промежуток времени и впервые с 80–х годов удалось провести ремонт здания аэровокзала, который в том числе используется пассажирами межрайонного автобусного сообщения.

Кроме необходимости срочной реновации основных фондов краевых аэропортов, назрела необходимость и в обновлении краевого парка авиационной техники, возраст которой превышает 35 лет. Поэтому одной из приоритетных задач нашего предприятия совместно с краевой авиакомпанией будет являться создание базы по техническому обслуживанию и ремонту нового и перспективного регионального самолета Ил–114–300 на территории Сибири и Дальнего Востока.

Реализация данного мероприятия позволит нашему региону стать одним из основных участников в рамках национального проекта по вводу в эксплуатацию и дальнейшему обслуживанию нового отечественного регионального самолета».

Ежегодно на цели обеспечения авиатранспортной доступности северных территорий Красноярский край тратит порядка 1,1 млрд руб. (525 млн руб. – регулярные авиаперевозки, 570 млн руб. – оказание экстренных услуг населению) из средств краевого бюджета, включая межбюджетные трансферты в виде дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности муниципальных образований из регионального фонда финансовой поддержки, субсидируя свыше 20 регулярных направлений на самолетах и свыше 50 на вертолетах. При этом внутрирегиональные маршруты отличаются высокой протяженностью (до 1850 км в одну сторону), что приближает их уже к разряду ближнемагистральных. Однако в рамках постановления Правительства РФ № 1242 ограничение по протяженности маршрута в одном направлении составляет 1200 км. Населенные пункты, которые включены в субсидируемую маршрутную сеть региона, относятся к труднодоступным и включены в перечень первоочередных для субсидирования в рамках вышеназванного постановления.

Вместе с тем, согласно подпункту «а» пункта 8 данного постановления субсидирование из федерального бюджета осуществляется только в части межрегиональных рейсов. При этом особенности хозяйственных связей северных муниципалитетов предполагают концентрацию пассажиропотоков именно в административный центр субъекта. Пассажиропотоки из северных территорий в иные субъекты Российской Федерации занимают крайне незначительную долю и носят прежде всего туристический или производственный (иными словами, коммерческий, не имеющий социальной значимости) характер.

Одним из наглядных примеров может служить авиасообщение с северным поселком Байкит. Тариф на перевозку пассажиров на регулярном рейсе Байкит – Красноярск, субсидируемом из краевого бюджета, составляет 8557 руб., на субсидируемом из федерального бюджета в рамках постановления № 1242 рейсе Байкит – Новосибирск – 5640 руб.

Также на примере Байкита видно, что транспортный поток населения из небольших северных населенных пунктов экономически и социально тяготеет к административному центру региона. Здесь и родственники, и административные центры, и больницы и т. п. Нет потребности у жителей Байкита летать в Новосибирск.

Возникает парадоксальная ситуация. Билет из Байкита в Красноярск (расстояние 700 км, субсидируется только регионом) стоит в 1,5 раза дороже, чем из Байкита в Новосибирск (расстояние 1100 км, субсидируется по Постановлению

№ 1242). И даже при таком раскладе пассажиропотока на Новосибирск хватает лишь на 1 рейс в неделю, тогда как в Красноярск битком наполняются 3–5 рейсов.

Все это – следствие проблемы, обозначенной выше: северянам, жителям небольших труднодоступных территорий нужно сообщение с краевым центром, а не с какими–то узловыми аэропортами в других регионах. Безусловно, они готовы лететь за любую цену. Для них это, если хотите, предмет первой необходимости.

Причина указанных различий ценовой доступности социально значимых авиауслуг – различие нормативов субсидирования авиаперевозок. Условия постановления № 1242 делают предельный тариф зависимым от протяженности маршрута (читай, до базового аэропорта), а не от уровня платежеспособности спроса. Линейка оказывается единой для всей страны, всех регионов. При этом (и это не секрет) более удаленные от основных магистралей территории гораздо менее платежеспособны.

Как ограничить монополию

Озвучил свои предложения, способствующие развитию местных воздушных сообщений, и гендиректор АО «Аэропорт Горно–Алтайск» Сергей Круглов. Он остановился на двух очень важных проблемах, препятствующих нормальному развитию авиаперевозок. Это практическое отсутствие сети местных воздушных линий (МВЛ) и монополизм авиаперевозчиков в небольших аэропортах РФ.

«Для увеличения пассажиропотока и обеспечения транспортной доступности населения нужно реанимировать сеть МВЛ, – считает гендиректор. – Для развития региональной авиации и авиации местных воздушных линий нужна наземная инфраструктура в виде аэропортов и посадочных площадок. Они в той или иной степени обустройства имеются во всех субъектах РФ. Это и бывшие аэропорты МВЛ, и вновь созданные площадки АОН. Но в соответствии с постановлением Правительства РФ «Об определении участков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также иных обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений, устройств и оборудования, являющихся объектами транспортной инфраструктуры», использование их стало практически невозможным.

В соответствии с этим постановлением, если посадочная площадка будет использоваться более 30 дней в году в коммерческих целях (а перевозка пассажиров – это коммерческая перевозка), то она автоматически становится объектом транспортной инфраструктуры. И как следствие к ней будут предъявляться требования приказа **Минтранса** России «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта». Причем требования эти таковы, что для функционирования этих посадочных площадок нужно будет заказывать у специализированных предприятий разработку «Оценки уязвимости ОТИ» и «План обеспечения ТБ ОТИ», набирать сертифицированных специалистов, обеспечивающих ТБ, проводить их аттестацию, приобретать технические средства и оборудование, строить ограждение по периметру и т. д., цена вопроса – десятки миллионов рублей, что делает эксплуатацию этих посадочных площадок абсолютно нерентабельной.

А ведь достаточно изменить

п. 4 данного правительственного акта, изъяв из него 30–дневное ограничение для воздушных судов вместимостью менее 20 пассажирских кресел.

Это позволит ввести в оборот весь имеющийся потенциал наземной инфраструктуры, снизить себестоимость перевозок для авиакомпаний и как следствие – тарифы для внутрирегиональных и межрегиональных перевозок».

Вторая проблема – монополизм перевозчиков. Очевидно, что одной из главных проблем, тормозящих развитие авиаперевозок, является мощнейшая монополизация рынка с одной стороны, и несовершенство антимонопольного законодательства – с другой.

В апреле текущего года Президент РФ Владимир Путин на заседании Госсовета говорил о том, что крупные монополии тормозят развитие экономики страны, делают недоступными целый ряд товаров и услуг для огромного количества граждан страны. Если говорить об услугах транспорта, то для такой страны, как Россия, это не только тормоз экономики, но и угроза ее безопасности.

Сергей Круглов привел пример аэропорта Горно–Алтайск, типичного аэропорта этой категории: основное направление рейсов, как и в других небольших аэропортах России, – Москва. После кардинальной реконструкции аэропорта, закончившейся в 2011 году, эти рейсы выполняла только группа компаний S7.

Правительство Республики Алтай для исключения установления монопольно высоких тарифов субсидировало авиа-

компанию. После прекращения субсидирования на рынок зашел еще один перевозчик, авиакомпания «Трансаэро», и в условиях конкуренции рыночно обоснованные тарифы оставались и без субсидирования.

Такой подход обеспечил рост пассажирооборота в аэропорту Горно–Алтайск в течение трех лет в среднем 49,5% в год, достигнув своего пика в 2015 году + 60,3%. Это, пожалуй, рекордный показатель по продолжительности такого существенного – на порядок превышающего отраслевые показатели – роста пассажирооборота. Кстати, это говорит, во–первых, об огромном неудовлетворенном спросе на авиаперевозки в республике и, во–вторых, о хорошей перспективе рынка Горного Алтая.

Но после банкротства Трансаэро тарифы единственного оставшегося перевозчика взлетели, и уже в 2016 году пассажирооборот рухнул вниз на 13,7%. Огромная часть пассажиров стала пользоваться аэропортом Барнаула, расположенного в 270 километрах от Горно–Алтайска, или уходить на железную дорогу в Бийск, расположенный в 100 километрах. То есть создалась огромная транспортная проблема как для жителей республики, так и для туристов, прибывающих сюда со всех концов России. Даже летом, в пик сезона, когда тарифы всех авиа-

компаний повсеместно становятся предельно возможными, исходя из покупательной способности населения, в Горно–Алтайске по сравнению с соседними аэропортами Барнаула, Новосибирска или Красноярска они выше: на 15–20% в экономическом классе и минимум в два раза выше в бизнес–классе. В зимний же период разница в тарифах эконом–класса становится в два–три раза выше.

Для примера: в феврале этого года стоимость перелета в Москву из Горно–Алтайска составляла 13 552 руб., а на самолетах той же авиакомпании из Красноярска, который еще и на 330 км дальше от Москвы, – лишь 4431 руб. Разница более чем в три раза. А причина только в одном. В Красноярске на этом направлении летают семь авиакомпаний, а в Горно–Алтайске – одна. Или еще пример: этой же зимой из Барнаула на S7 можно было улететь в столицу за 2500 руб., а из Горно–Алтайска – все за те же 13 552: разница в пять с половиной раз. Типичный демпинг.

«Выход есть, и очень простой. Первое, что нужно сделать, – заставить авиакомпании рассчитывать и защищать в ФАСе по каждому направлению тариф с нулевой рентабельностью, ниже которого продавать билеты компания не сможет, – говорит Сергей Колесников.

Менять расчетный тариф при этом будет нельзя год. Какова цель? Защита от недобросовестной конкуренции мощных авиакомпаний, которые демпинговыми тарифами выживают с рынка мелких игроков, а после их ухода, оставшись монополистом, кратно поднимают тарифы. Введя эту норму, мы получим еще один приятный побочный эффект – невозможность повторения случаев банкротства авиакомпаний, которые, заигравшись в «конкурентной борьбе» с тарифами ниже себестоимости, не рассчитав свои силы, просто «вылетают в трубу», оставив сотни тысяч своих пассажиров в пикантной ситуации.

Дальше нужно ввести предельный уровень тарифа, выше которого компании не смогут продавать билеты, в зависимости от количества перевозчиков на той или иной линии. При наличии единственного перевозчика тариф в среднем по году не может быть выше, чем на 20% от минимального утвержденного. Два–три перевозчика – на 30–35%, четыре и более – ограничений нет. И все быстро встанет на свои места. Небольшие авиакомпании при заходе в тот или иной аэропорт не будут спрашивать у своего мощного собрата по цеху на то разрешения; наоборот, для получения возможности большей прибавки к тарифу авиакомпания–монополист сама будет искать себе конкурента и «затаскивать» его в аэропорт. При таком подходе граждане РФ получат адекватные цены на билеты, что непременно приведет к росту подвижности населения, росту внутреннего туризма, повышению доходов авиакомпаний и аэропортов не за счет высоких тарифов и ставок, а за счет объемов, и даст рост экономики страны в целом. Не решим проблему монополии ведущих авиакомпаний в стране – прорыва в развитии авиаперевозок не будет».

<http://transportrussia.ru/item/4614-razvitie-na-protsent-pogreshnosti.html>

### ТАСС; 2018.11.02; МВД ПОДТВЕРДИЛО ПЛАНЫ ОБ ОТМЕНЕ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО ЗНАКА «ШИПЫ»

Опознавательный знак «Шипы» на автомобилях утратил свою актуальность, все профильные ведомства уже согласовали проект постановления правительства об исключении обязанности водителей по его установке. Об этом говорится в письме заместителя министра внутренних дел РФ Михаила Ваничкина в ответ на обращение депутата Госдумы Сергея Боярского.

В октябре парламентарий направил официальный запрос руководству МВД с просьбой уточнить, когда будет отменено требование для водителей наклеивать на автомобили знак «Шипы» и, соответственно, упразднены штрафы за его отсутствие.

«Опознавательный знак «Шипы» потерял свою актуальность в связи с тем, что в настоящее время динамические характеристики движения транспортного средства в значительной мере определяются иными факторами», - отмечается в письме Ваничкина (копия есть у ТАСС). В частности, речь идет о конструкции автомобиля, степени его загруженности, наличии современных электронных систем, способствующих торможению и стабилизации.

Таким образом, установка указанного знака на транспортом средстве «не позволяет иным участникам движения однозначно судить о вероятном характере его движения, особенно в условиях неоднородного дорожного покрытия, характерного для зимних условий», констатировал замглавы ведомства. Кроме того, наличие данного знака на заднем стекле «зачастую ограничивает обзор с места водителя, что не отвечает интересам обеспечения безопасности дорожного движения», указывается в документе. При этом международных обязательств по использованию этого знака не имеется.

Ваничкин напомнил, что МВД России инициативно подготовило проект постановления кабмина, предусматривающий исключение обязанности по установке знака «Шипы». Проект согласован с Минтруда, **Минтрансом**, Минфином, Минэкономразвития РФ, подтвердил он. «По проекту постановления получено положительное заключение Минюста, коррупциогенные факторы... не выявлены», - добавил замминистра внутренних дел. На данный момент проект постановления внесен в правительство РФ, в ведении которого находится принятие решения об издании документа, заключил он.

«Зимний сезон для автомобилистов нашей страны в большинстве регионов наступил, и не хотелось бы вновь возвращаться к необходимости платить штрафы за отсутствие ненужных знаков», - сказал ТАСС Боярский, комментируя ответ министерства на свой запрос. «Надеюсь, что соответствующее постановление будет в ближайшее время принято правительством», - добавил он.

<https://tass.ru/obschestvo/5749338>