**26 ЯНВАРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.25; РЕШЕНИЕ ПО ТАРИФУ «ПЛАТОНА» БУДЕТ ПРИНЯТО ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ПОСЛЕ ОБСУЖДЕНИЯ С БИЗНЕСОМ – МИНТРАНС

Окончательное решение по тарифу системы взимания платы с грузовиков «Платон» будет принято правительством после обсуждения с бизнесом, сообщили «Интерфаксу» в **Минтрансе** РФ.

«Окончательное решение (по тарифу «Платона» – ИФ) будет после того, как вопрос пройдет обсуждение с перевозчиками и бизнесом, после этого (вопрос тарифа – ИФ) будет вынесен на площадку правительства», – сказал представитель ведомства.

В министерстве не ответили на вопрос, будет ли повышен тариф с 1 февраля, как предлагал **Минтранс**.

Накануне **министр транспорта** России Максим **Соколов** сообщил, что правительство РФ поручило проработать вариант однократного повышения тарифа системы взимания платы с грузовиков «Платон». «На прошлой неделе прошло совещание у председателя правительства, где обсуждался в том числе и этот вопрос. Были высказаны различные предложения, дано поручение о проработке вопроса не двухэтапного, а однократного повышения этого тарифа. Мы эти предложения проработаем, направим в согласованном с другими заинтересованными ведомствами варианте в правительство. Ну и будем ожидать принятия этого решения», – сказал он, отметив, что выхода «на параметры той модели «Платона» ждут и регионы, и рынок транспортных перевозок в целом».

Министр также указал, что решение по тарифу «Платона» касается не только автомобильных перевозок, но и других видов транспорта, «особенно с учетом того что надо действительно предметно переключать в летний период времени грузопотоки с и без того загруженных автомобильных дорог на другие виды транспорта». «Поэтому я надеюсь, что такое решение в ближайшей перспективе будет принято правительством РФ», – сказал М.**Соколов**.

Ранее чиновник уже говорил, что на совещании у премьер-министра РФ Дмитрия Медведева обсуждалось не поэтапное, а однократное повышение тарифа – «таким образом, чтобы общая финансовая нагрузка на бизнес по году осталась бы в пределах или даже, может быть, меньше заявленных изначально предложений». «Скорее всего, это решение (о повышении тарифа – ИФ) будет отодвинуто на определенный период времени», – говорил М.**Соколов**.

В настоящее время обсуждается вопрос повышения тарифа в системе. При этом ранее **Минтранс** РФ предлагал повысить тариф поэтапно: с февраля 2017 года с нынешних 1,53 рубля за километр пути до 2,61 рубля, с июня – до 3,06 рубля. Также предлагалось отложить индексацию тарифа на уровень инфляции (до 3,73 рубля) до июля 2018 года.

### ZNAK; 2017.01.25; ПУТИН ПОРУЧИЛ ФЕДЕРАЛЬНОМУ МИНТРАНСУ НАЙТИ ДЕНЬГИ НА ЗАВЕРШЕНИЕ ЕКАД

По итогам вчерашней встречи президента РФ Владимира Путина со свердловским губернатором Евгением Куйвашевым глава государства дал поручение министру транспорта РФ Максиму **Соколов**у проработать вопрос о выделении Среднему Уралу в 2017 году средств на строительство второго и третьего пусковых комплексов южного полукольца Екатеринбургской кольцевой автодороги, сообщили Znak.com в департаменте информполитики губернатора.

«Сегодня мы занимаемся строительством южного полукольца ЕКАД. Это важнейшая транспортная артерия. Первый пусковой комплекс мы сдали в эксплуатацию, сейчас активно работаем над реализацией и окончанием работ на втором комплексе. Конечно же, хотим приступить к реализации проекта третьего пускового комплекса, тем самым полностью замкнём кольцо вокруг Екатеринбурга. Сегодня региональные дороги большей частью выполняют функции дорог федерального значения. Мы это понимаем, тем самым вкладываем деньги в высвобождение от автомобильного транспорта наших крупных городов», – сообщил Евгений Куйвашев на встрече с президентом.

Владимир Путин встретился с губернатором Свердловской области Евгением Куйвашевым

Строительство ЕКАД началось в 1994 году. Объект был разбит на шесть участков, пять из которых протяженностью 58,7 километра были введены в эксплуатацию с 1997 по 2011 год и соединили последовательно Челябинский тракт (участок федеральной трассы М5 «Урал») с Тюменским трактом, затем с Серовским трактом и, наконец, в 2011 году – с Пермским трактом.

Сейчас за счет средств федерального и областного бюджетов ведется строительство последнего участка ЕКАД – южного полукольца (35 километров) между Пермским и Челябинским трактами. Этот объект разбит на три пусковых комплекса. Первый пусковой комплекс от Пермского тракта до пересечения с автодорогой на поселок Медный (порядка 8 километров) введен в эксплуатацию при участии Евгения Куйвашева. В 2016 году основные усилия были сосредоточены на строительстве второго пускового комплекса до автодороги Екатеринбург – Полевской. В ближайшее время планируется приступить к строительству третьего пускового комплекса ЕКАД от Полевского тракта до Челябинского. Его протяженность составит 14,4 километра.

### ТАСС; 2017.01.25; В ПЕРЕЧЕНЬ СУБСИДИРУЕМЫХ АВИАМАРШРУТОВ В КРЫМ МОГУТ ВКЛЮЧИТЬ СОЧИ, ОРСК И СЫКТЫВКАР

Количество субсидируемых авиамаршрутов в Крым планируется расширить до 61 в 2017 году, включив в перечень перелеты в Симферополь из Сочи, Орска и Сыктывкара, следует из уведомления о начале разработки проекта постановления **Минтранса**, размещенного на официальном портале нормативных правовых актов.

«Проектом постановления предусмотрено включение в перечень субсидируемых дополнительных маршрутов Сочи – Симферополь, Орск – Симферополь и Сыктывкар – Симферополь», – говорится в уведомлении.

В 2016 году субсидируемые авиаперевозки в Крым выполнялись с 1 июня по 30 ноября по 58 направлениям (среди них – рейсы в Симферополь из Анапы, Брянска, Бугульмы, Владикавказа, Волгограда, Ижевска, Костромы, Махачкалы, Нальчика, Пензы, Саратова, Череповца, Читы и Ярославля и пр).

Перелеты осуществляли 11 авиакомпаний: «Аэрофлот», «Алроса», «Сибирь», «Саратовские авиалинии», «Уральские авиалинии», «Икар», Red Wings,»Нордавиа», «Ижавиа», «Аэросервис» и «Ямал».

Ранее **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** сообщал в интервью ТАСС, что маршрут Сочи – Симферополь может стать субсидируемым с 2017 года. Президент РФ Владимир Путин на заседании президиума Госсовета в Керчи поручил с 2017 года организовать на время туристического сезона авиационное и морское сообщение между Сочи и Крымом.

В начале января 2017 года «Аэрофлот» открыл прямой рейс между Сочи и Симферополем.

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.25; 2017.01.25; СТРОЙКА И ПЕРЕСЕЛЕНИЕ

Назван подрядчик, который может взяться за строительство железнодорожных подходов к Керченскому мосту. Ранее их проект согласовали в Главгосэкспертизе.

Главный по подходам

Главгосэкспертиза России согласовала проект строительства железнодорожных подходов к мосту через Керченский пролив. Также в январе определился их подрядчик, которого с прошлого года не могли выбрать по конкурсу.

«Главгосэкспертиза России закончила проведение государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий по первому этапу создания сухогрузного района морского порта Тамань. Первый этап предполагает строительство и реконструкцию объектов железнодорожной инфраструктуры, обеспечивающих подход к строящемуся мосту через Керченский пролив», – сообщила пресс-служба ведомства.

Эксперты пришли к выводу, что проектная документация соответствует требованиям технических регламентов и результатам инженерных изысканий, выполненных для ее подготовки.

«Создание сухогрузного района морского порта Тамань позволит не только обеспечить транспортное сообщение с Крымом, но и заложить основы для развития транспортно-логистических мощностей Азово-Черноморского бассейна и возведения нового глубоководного порта на Таманском полуострове, интегрированного в международный транспортный коридор «Север – Юг», – отмечается в сообщении.

Реализация проекта, предположительно, должна устранить дефицит перегрузочных мощностей в российских портах Азово-Черноморского бассейна, достичь объемов перевалки грузов в порту Тамань в 90 млн тонн в год и обеспечить прием судов дедвейтом до 150 тыс. тонн.

«Проект, одобренный Главгосэкспертизой России, предусматривает возведение припортовой железнодорожной станции и подъездных путей, включая подходы к транспортному переходу через Керченский пролив со стороны Краснодарского края. Кроме того, будут проведены реконструкция железнодорожной станции Вышестеблиевская и строительство других объектов транспортного обеспечения сухогрузного района порта», – говорится в пресс-релизе.

Напомним, что почти год назад Главгосэкспертиза согласовала проект строительства транспортного перехода через Керченский пролив. В июне 2016 года ведомство выпустило заключение по проекту строительства железнодорожных подходов к транспортному переходу через Керченский пролив со стороны Крымского полуострова.

Строителя для железнодорожных подходов к транспортному переходу **Росжелдор** так и не смог найти по конкурсу, который приходилось объявлять трижды. В начале января на сайте госзакупок появилось очередное сообщение о том, что на запрос не пришло ни одной заявки, и его признали несостоявшимся.

Стоимость проекта – 16,9 млрд рублей. По мнению экспертов, причина отчасти кроется в том, что подряд не является прибыльным. Кроме того, большинство потенциальных подрядчиков боятся санкций.

За такой заказ может взяться компания «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга (СГМ) – генеральный подрядчик строительства Керченского моста, сказал источник в правительстве «Коммерсанту». По его мнению, эта компания сможет уложиться в стоимость, ведь для организации стройки моста на крымской стороне уже имеется необходимая инфраструктура. Ее мощности можно использовать для реализации проектов.

В минувшие выходные глава **Минтранса** Максим **Соколов** сообщил журналистам, что «Стройгазмонтаж» согласился построить железнодорожный подход к мосту в Крым. «Да, они («Стройгазмонтаж» – ИФ) высказали такую позицию, мы необходимые документы уже направили в правительство», – сказал министр.

При этом он добавил, что вопрос о сумме контракта с компанией пока не решен. «Мы на площадке правительства этот вопрос сейчас окончательно решим. Естественно, это будет установленный пределами проектной документации лимит», – отметил Максим **Соколов**.

Власти предложили СГМ взять проект железнодорожных подходов после неудачи с конкурсом. За три попытки на него пришла лишь одна заявка от «Железных дорог Якутии», которая не прошла квалификационный отбор.

Переселить до весны

При строительстве моста важным моментом является переселение жителей Керчи, дома которых оказались в санитарно-защитной зоне. Это восемь одно– и двухэтажных строений 1950-х годов барачного типа, расположенные на улице Цементная Слободка. Хозяйственные и казарменные комплексы, в которых пока еще живут керчане, строились для военных из Керченской крепости. Сейчас в них проживают 83 семьи.

Их обещают переселить в расположенный в нескольких километрах от микрорайон Нижний Солнечный, где идет строительство двух трехэтажных многоквартирных домов.

В прошлом году из-за отставания в сроках пришлось сменить подрядчика строительства, а ввод в эксплуатацию отложили до весны.

На переселение было выделено 246,5 млн руб. Согласно первоначальным планам, строительство должны были завершить к ноябрю, однако сроки сдачи домов были перенесены на декабрь.

В начале ноября власти Крыма за систематические нарушения планов-графиков работ отстранили генподрядчика строительства домов компанию «Китеж» и назначили новым подрядчиком феодосийскую компанию «КРЭЧ-15».

Президент России Владимир Путин осенью 2016 года на «Форуме действий. Крым» Общероссийского народного фронта посоветовал крымским властям установить веб-камеры на стройке жилья. Его предложение прозвучало после того, как местная жительница пожаловалась на то, что новые дома для переселенцев возводят очень медленно.

Глава Крыма Сергей Аксенов недавно пообещал, что дома для переселенцев введут в эксплуатацию не позже 25 февраля, а уже 1 марта жители Керчи смогут в них переехать.

«Максимум – 25 февраля. Думаю, что закончим раньше. 25-е – это крайний срок, люди должны въехать в эти дома до 1 марта», – сказал Сергей Аксенов журналистам.

Между тем, как сообщают местные издания со ссылкой на инженеров стройки, закончить строительство домов удастся лишь в марте-апреле.

### ОБЛАСТНАЯ ГАЗЕТА ИРКУТСК; ЮРИЙ ЮДИН; 2017.01.26; БОЛЕЕ 600 МЛН ПОЛУЧИТ ПРИАНГАРЬЕ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА НА РЕМОНТ ДОРОГ В ЭТОМ ГОДУ

На реализацию проекта «Безопасные и качественные дороги» в Иркутской области в 2017 году из федерального бюджета выделено 625 млн. Об этом сообщает пресс-служба правительства региона. Реализацию приоритетного проекта обсудили на селекторном совещании, которое прошло накануне в **Минтрансе** РФ под председательством министра Максима **Соколов**а. На видеосвязи были регионы-участники проекта. Иркутскую область представлял первый заместитель губернатора – председатель правительства Приангарья Александр Битаров. В 2017 году Иркутской области на развитие дорожной инфраструктуры предусмотрено 625 млн рублей, в 2018 году – 730 млн. Всего программа рассчитана до 2025 года, предполагается, что за все это время Приангарье получит свыше 6 млрд рублей. Средства пойдут на развитие улично-дорожной сети так называемой Иркутской агломерации – Иркутска, Ангарска и Шелехова. По требованию федерального центра, в агломерацию включены основные магистрали и улицы районного значения, которые имеют максимальную интенсивность. Все регионы-участники обязаны разработать и утвердить программы комплексного развития транспортной инфраструктуры. Иркутская область это сделала, защита состоялась в начале года. После этого программа Приангарья была оперативно откорректирована с учетом замечаний **Минтранса**. **Министр транспорта РФ** особо подчеркнул, что главная цель приоритетного проекта – обеспечение безопасности на дорогах путем приведения их в нормативное состояние, устранения мест концентрации ДТП. ─ Я прошу всех внимательно отнестись к формированию перечня дорог, которые будут отремонтированы по этой программе. Прежде всего, должно быть учтено мнение жителей ваших регионов, ─ сказал Максим **Соколов**. Городами, вошедшими в Иркутскую агломерацию, составлен план на два года по участию в программе. В случае необходимости, он будет корректироваться. Контракты на выполнение мероприятий должны быть заключены до 31 марта 2017 года. Напомним, всего до 2025 года планируется отремонтировать около 300 км дорог.

### РБК; 2017.01.25; РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ 1,2 МЛРД РУБ. НА СОДЕРЖАНИЕ ДОРОГ

Ростовская область получит 1,2 млрд руб. из федерального бюджета на содержание и ремонт дорог, об этом говорится в документе на сайте правительства РФ.

Средства будут выделены в рамках программы «Безопасные и качественные дороги». Всего по программе между 34 субъектами РФ будет распределено 30 млрд рублей.

Ранее **министр транспорта** России Максим **Соколов** говорил о том, что всего в 2017г. Ростовская область получит из федерального бюджета по программе «Безопасные и качественные дороги» 15 млрд руб. Находясь в должности **министра транспорта** Ростовской области нынешний глава администрации Ростова Виталий Кушнарев пояснял, что средства будут направлены на строительство новых участков дорог, транспортных развязок, надземных и подземных пешеходных переходов.

Согласно данным, размещенным на сайте **министерства транспорта** Ростовской области на 201 г. в рамках программы «Развитие транспортной системы» запланированы расходы в размере 14,1 млрд руб. В том числе 13,9 млрд руб. – из средств областного бюджета и 171 млн руб. – из средств муниципальных бюджетов.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.01.26; ГТЛК ВСТАЛА НА ВОДНОМ ПУТИ

Как стало известно «Ъ», на 33 млрд руб. бюджетных средств, которые планируется выделить по программе лизинга судов «река-море», нашелся новый претендент: Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) предложила назначить себя единым оператором программы. Сейчас ее разработкой занимается Объединенная судостроительная корпорация (ОСК), которая и является основным претендентом на бюджетные средства. Обе компании хотят стать единым оператором, тогда как аналитики, равно как и ряд ведомств и независимых верфей, полагают, что лизинговых компаний, отвечающих за обновление гражданского флота, может быть больше одной.

Вчера в Общественной палате на слушаниях по выполнению решений Госсовета РФ по развитию внутренних водных путей ГТЛК заявила, что готова стать единым оператором программы лизинга речных и морских судов до 2030 года. Сейчас этой программой занимается ОСК, которой поручено провести анализ результатов лизинговой деятельности с 2008 года и разработать программу с учетом импортозамещения материалов и судового оборудования. Сейчас документ проходит согласование в ведомствах. По программе, бюджетные инвестиции в капитал ОСК должны составить 33 млрд руб. По расчетам ОСК, программа позволит обновить до 131 судна, при этом ее реализация возможна в том числе на верфях, не входящих в корпорацию.

С 2008 по 2016 годы ОСК было выделено из бюджета 6,4 млрд руб. на проекты лизинга, что позволило инвестировать в строительство судов 11,8 млрд руб., говорят в корпорации. За этот период было заложено и законтрактовано 34 судна, из них 13 – на верфях, не входящих в ОСК. Сейчас лизинговой компанией по новой программе должен стать «Гознак-лизинг» (входит в ОСК), в январе он заказал для компании «Водоходъ» у ОСК строительство круизного лайнера за 3,2 млрд руб. (см. «Ъ» от 23 января). В ОСК «Ъ» сообщили, что корпорация уже доказала свою эффективность как оператор проектов лизинга судов. Подтверждением большой востребованности предложения ОСК «Судно плюс финансовый продукт» являются более сотни заявок и строительство судов общей стоимостью 90 млрд руб., добавили в корпорации.

Но в ГТЛК уверены, что именно они должны стать единым оператором программы, а механизм господдержки лизинга должен быть изменен, следует из проекта рекомендаций по итогам слушаний в Общественной палате (есть у «Ъ»). По мнению компании, бюджетные средства следует направлять не производителю через кэптивную компанию, а независимому лизингодателю. По расчетам ГТЛК, для финансирования лизинга судов «река-море» бюджетный взнос в ее уставный капитал должен составить 33 млрд руб., столько же она планирует привлечь в виде коммерческих кредитов от зарубежных агентств и финансовых институтов. Плановая ставка лизинга для заказчиков должна составить 7-8%, срок – до 15 лет, аванс – от 0%. Инвестиции в программу до 2030 года должны составить 110 млрд руб. Таким образом, по расчетам ГТЛК, на 1 руб. бюджетных средств в программу будет инвестироваться 2,3 руб. внебюджетных.

В ГТЛК «Ъ» пояснили, что за 2012-2016 годы инвестиции компании в закупку водного транспорта превысили 47 млрд руб., по итогам девяти месяцев 2016 года доля ГТЛК в российском сегменте лизинга водного транспорта – 71%. В компании говорят, что средства от лизинговых платежей аккумулируются на отдельных счетах и реинвестируются в программу, причем по решению государства они могут направляться в другие сегменты – например, на строительство вспомогательного и рыболовецкого флота. При реализации программы через ГТЛК доступ к финансированию получат все российские верфи, а не только входящие в ОСК, подчеркивают в ГТЛК.

Заместитель руководителя **Росморречфлот**а Виктор Вовк вчера заявил, что должна быть «как минимум не одна лизинговая компания, которая участвует в этой программе и имеет возможность получать средства». По его словам, это создает условия для конкуренции и будет стимулировать снижение стоимости судов. В **Минтрансе** на запрос «Ъ» не ответили. В Минпромторге говорят, что пока «ведется разработка программы совместно с ОСК». Идею участия в программе нескольких лизинговых компаний на слушаниях в ОП поддержала и часть независимых верфей, не входящих в ОСК.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что наиболее эффективным для судовладельцев вариантом стало бы совмещение компетенций ОСК в инжиниринге и строительстве судов с компетенциями по лизингу ГТЛК, которая обладает существенно большими возможностями по привлечению средств и может предложить более привлекательные финансовые условия, чем «Гознак-лизинг». Подключение ГТЛК к программе параллельно с «Гознак-лизингом» позволит за счет конкуренции улучшить условия для лизингополучателей, рассуждает эксперт, а для ОСК партнерство с ГТЛК может стать источником расширения портфеля, несмотря на возможную потерю части заказов «Гознак-лизинга».

### ТАСС; 2017.01.25; РОССТАТ: ГРУЗООБОРОТ ТРАНСПОРТА В РОССИИ В 2016 ГОДУ ВЫРОС НА 1,8%

Грузооборот транспорта России в 2016 году вырос на 1,8% по сравнению с показателем 2015 г. и составил 5,182 трлн тонно-километров, говорится в оперативном докладе Росстата.

В частности, грузооборот железнодорожного транспорта увеличился на 1,6% – до 2,344 трлн т/км, автомобильного транспорта – на 0,8%, до 234,5 млрд т/км. Грузооборот трубопроводного транспорта возрос на 1,8% и составил 2,489 трлн т/км.

Грузооборот морского транспорта за 2016 г. вырос на 7,6% – до 42,8 млрд т/км, внутреннего водного транспорта – на 3,4%, до 64,7 млрд т/км.

Грузооборот воздушного транспорта увеличился на 20,6% и составил 6,6 млрд т/ км.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА ДОБРЫНИНА; 2017.01.25; ЗАСТРЯЛИ В КОЛЕЕ

Более ста миллионов рублей планируют потратить свердловские власти, чтобы в нынешнем году привести в «состояние, обеспечивающее безопасное движение», дорогу, соединяющую село Серебрянка с Нижним Тагилом. Эта сумма на порядок превышает объем средств, заложенный на те же цели при формировании областного бюджета. Тогда речь шла только об 11 миллионах, а сельская грунтовка не числилась в списке первоочередных объектов. «Дорогой номер один» она стала после декабрьской пресс-конференции Владимира Путина, на которой президенту рассказали о бедственном положении жителей уральского села, месяцами отрезанных от мира. Уже 1 января глава государства подписал распоряжение о приведении дороги в нормальное состояние к 1 июня. Теперь в Серебрянке живут в ожидании перемен, которые могут дать толчок развитию этой отдаленной территории.

К сожалению, как показывает опыт, часто не экономические или социальные причины, а громкие скандалы становятся главным стимулом экстренного строительства дорог в глубинке. За последние пять лет как минимум два уральских села, прославившихся на всю страну, получили от властей долгожданные подарки – автодороги, на прокладку которых было срочно изыскано более полумиллиарда рублей. За деревенских жителей радостно. Огорчает другое: «скандальные» объекты возводятся любой ценой, в то время как предложения по внедрению новых, более дешевых способов дорожного строительства продвигаются тяжело.

За ценой не постоим

Серебрянка расположена в 70 километрах от промышленного Нижнего Тагила. С «большой землей» эта единственная дорога связывает еще три населенных пункта, где в общей сложности проживают 900 человек. Путь пробили сквозь тайгу еще в XVII веке, когда в Серебрянке действовал металлургический завод, и гордо именовали трактом. Несмотря на величавый титул, в последние десятилетия без проблем проехать по тракту могли лишь лесовозы и внедорожники. А осенью 2015 года, после затяжных дождей, трасса оказалась непроходимой даже для них. Из Серебрянки подали сигнал SOS: продукты не завозят, пенсию не доставляют, больных невозможно довезти до врачей. Тогда отрезанная от мира уральская деревня впервые попала в топ скандальных новостей федеральных СМИ.

В тот момент было неясно даже, в чьем ведении находится трасса. По решению суда грунтовку передали под контроль областного управления автомобильных дорог. И специалисты ведомства начали изучать ситуацию. Как выяснилось, асфальт проложен на шести километрах, асфальтобетонное покрытие – еще на пяти, 36 – щебеночное покрытие, остальные 23 – грунтовка. Капитальный ремонт трассы оценили почти в полтора миллиарда рублей. О чем специалисты управтодора и сообщили активистам, ратующим за восстановление дороги, в официальном письме летом прошлого года: «Ориентировочная стоимость разработки проектной документации составляет 54 миллиона рублей, стоимость строительно-монтажных работ – 1,46 миллиарда рублей (в ценах первого квартала 2015 года)». В том же документе уточнялось, что потребуется расширить земляное полотно и предусмотреть устройство… тротуаров (при том что более 90 процентов трассы проходит по лесу!). Для этого, согласно действующему федеральному законодательству, необходимо изменить границы существующей полосы отвода автодороги и организовать дополнительный отвод земель. Проектные работы предполагалось завершить в третьем квартале 2018 года и только после этого приступить к практическим действиям.

Именно обозначенная дорожным ведомством сумма стала главным доводом при принятии областными властями решения не торопить события.

– В такую сумму обходится годовой ремонт всех областных дорог. А по этой трассе, по данным ГИБДД, в среднем в месяц проезжают 300 автомобилей, – заявил в декабре журналистам только что назначенный министром транспорта и связи Василий Старков.

По умолчанию, вероятно, существовал еще один довод: Серебрянка хоть и расположена в красивейшем месте, но экономическая активность здесь почти нулевая. Весь бизнес – три индивидуальных предпринимателя, занимающиеся торговлей и лесозаготовкой.

– На самом деле у здешних мест большие перспективы: можно развивать туризм, сельхозпроизводство, лесопереработку. Но из-за плохой дороги предприниматели боятся открывать свое дело, даже торговое, – рассказала корреспонденту «РГ» владелица местного магазина Софья Перемыкина.

Понятно, что теперь уже аргумент об экономической неэффективности значительных вложений в восстановление дороги не обсуждается. Планы и сроки обозначены четко: предстоит капитально реконструировать два моста, на отдельных участках восстановить водоотвод, укрепить дорожное основание скальным грунтом.

Помчались с ветерком

Столь же резко рвануло с места в карьер в 2012 году строительство дороги в поселок Сагра, расположенный в 40 километрах от Екатеринбурга. Изначально работы на этом объекте были намечены на отдаленную перспективу. Доводы все те же: в селе проживает менее 300 человек, половина из которых дачники. Но планы изменило прогремевшее на всю страну ЧП. В одну из летних ночей в Сагру приехали бандиты – выяснять отношения с местными жителями. Не дождавшись полиции, которая по плохой дороге добиралась почти час, селяне вооружились охотничьими ружьями и перестреляли нападавших.

Разбирались в ситуации не только правоохранители и прокуратура, но и федеральные власти. В итоге новую дорогу протяженностью 10 километров построили за два года, потратив 450 миллионов рублей. Сегодня в тупиковый поселок (за Сагрой только лес и коллективные сады) можно домчаться по настоящему автобану, широкому и гладкому, как стекло.

А в село Бородинка, затерянное в лесах на севере области, начали экстренно прокладывать дорогу после того, как на страницах «РГ» появился фоторепортаж об экстремальных поездках местных жителей за хлебом. С цивилизацией Бородинку связывала только старенькая узкоколейка, по которой и выбирались «в мир» местные жители на специфическом транспорте – дрезине. Уральской экзотикой заинтересовались даже зарубежные СМИ. В итоге, чтобы не позорить родные места, власти региона запустили строительство асфальтированной восьмикилометровой трассы. Уложились в рекордные два года, вложив 126 миллионов рублей.

Безусловно, отсутствие нормальных дорог в сельской местности – болезнь не только уральского региона, проблема эта общая для страны. Не случайно ее решение – отдельный пункт в федеральной целевой программе «Устойчивое развитие сельских территорий на период до 2020 года». В прошлом году в рамках программы Свердловской области из федерального бюджета была выделена субсидия на строительство и реконструкцию сельских дорог – 72,4 миллиона рублей. Всего в 2016 году на Среднем Урале ввели в эксплуатацию более 15 километров региональных автотрасс, в том числе из них пять автодорог с твердым покрытием до шести сельских населенных пунктов. На днях вышло распоряжение Правительства РФ о выделении средств по той же программе на 2017 год: Свердловская область получит из бюджета РФ лишь 14,4 миллиона рублей.

По некоторым данным, на Среднем Урале около полусотни дорог, требующих серьезного ремонта или нового строительства. Понятно, что экстренный пересмотр планов, прорыв на одном направлении сказывается на продвижении других проектов. Как тут не вспомнить любимую чиновничью фразу: бюджет не резиновый.

Присадка на дорожку

Да, в условиях бюджетного дефицита найти средства на каждый дополнительный километр сложно. В то же время давно известно: альтернатива методу экстренного латания дыр – внедрение новых, экономически выгодных технологий. И таковые в области дорожного строительства есть, в том числе и «доморощенные», разработаны и апробированы здесь же на Урале. Вот только внедряются в практику, можно сказать, точечно.

Только специалисты цементного завода из Сухого Лога предлагали несколько вариантов удешевления дорожного строительства. Один из них – использование при создании дорожного основания отходов угольных электростанций – золы, укрепленной специальными добавками. Смесь укладывается прямо на грунт, предварительно выровненный грейдером, затем укатывается катком. Другой вариант – создание твердого основания дороги непосредственно из местного грунта, причем подходит практический любой – песок, глина, суглинок. С помощью специального агрегата верхний слой перемешивается со стабилизирующей добавкой и водой, уплотняется. Уже через сутки по дороге можно ездить.

Как отметили эксперты – сотрудники профильной дорожной кафедры Уральского лесотехнического университета, экономические преимущества этих технологий очевидны: темпы строительства дорог можно увеличить в пять раз, а их стоимость сокращается почти вдвое. Причем наиболее перспективно их применение как раз в глубинке, где на самом деле нужны не автобаны, а просто надежные всесезонные дороги.

Для небогатых местных бюджетов цена вопроса тоже играет не последнюю роль. Поэтому первыми проявили интерес к предложениям цементников муниципальные власти городов Сухой Лог и Богданович. Присматриваются к ним и югорчане, заинтересованные в удешевлении строительства дорог к нефтяным и газовым промыслам. Вот только из регионального **министерства транспорта** предложений к инноваторам пока не поступало.

### RNS; 2017.1.25; ГЛОНАСС МОГУТ НАЧАТЬ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Президент России Владимир Путин дал ряд поручений по итогам заседания Госсовета, сообщает пресс-служба Кремля.

В частности, правительству поручено принять меры по обеспечению безопасного обращения с отходами, в том числе с чрезвычайно опасными и высокоопасными отходами (I и II классы опасности).

Меры должны предусматривать «использование государственной автоматизированной информационной системы «ЭРА-ГЛОНАСС» в целях получения, обработки и передачи навигационной информации при транспортировании отходов и опасных грузов, а также систем контроля приема отходов на объектах, используемых для их обработки, обезвреживания, утилизации, размещения».

Доклад по этим мерам правительство должно предоставить до 1 декабря 2017 года.

### KP.RU; ПОЛИНА ОЗЕРОВА; 2017.01.26; ЗА ОБСЛУЖИВАНИЕМ АМУРСКИХ ДОРОГ ПРОСЛЕДИТ ГЛОНАСС

Главы поселений и областной **минтранс** смогут отслеживать работу спецтехники в режиме онлайн

Обслуживание амурских автодорог обсудили на совещании в правительстве области.

– На встречах с амурчанам неоднократно поднимались вопросы по недобросовестному обслуживанию местных и региональных дорог. Было принято решение обязать компании, обслуживающие дороги, установить систему ГЛОНАСС на спецтехнику. Благодаря чему при возникновении спорных моментов можно воспользоваться данными по обслуживанию дорог, – сказал губернатор Александр Козлов.

Это поможет областному **минтрансу** и главам поселений в режиме реального времени отслеживать технику и контролировать ее работу. К подрядным организациям уже начали предъявлять требования по оснащению транспорта аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS и подключению их к Региональной навигационно– информационной системе Амурской области.

Как сообщает пресс-служба правительства области, также обсуждались вопросы ремонта и строительства дорог. Всего на дорожное хозяйство региона в этом году планируют потратить более 5,7 млрд. рублей.

### ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2017.01.25; ПОВЫШЕНИЕ ТАРИФОВ НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ В НОВОСИБИРСКЕ ОТКЛАДЫВАЕТСЯ

Перевозчики, оказывающие услуги общественного транспорта в Новосибирске, не смогли обосновать необходимость повышения тарифов на проезд в общественном транспорте, заявил глава областного **Минтранса** Сергей Титов журналистам в среду.

«На сегодняшний день перевозчики не смогли доказать свои расходы для повышения тарифов, очень много возникло вопросов по легализации заработной платы», – сказал он.

Поэтому, сказал он, в феврале перевозчики представят в областной департамент по тарифам новые расчеты и затруднился ответить, в течение какого времени может быть согласовано повышение тарифов. По его словам, многие перевозчики не обеспечивают официальную выплату той зарплаты водителей и кондукторов, которая заложена в действующем тарифе. В частности, водители автобусов не должны получать меньше 19,4 тыс. рублей в месяц. При этом, отметил министр, перевозчики в объявлении о приеме на работу обещают водителям зарплату в 30-40 тыс. рублей.

Что касается перевозчиков пригородного сообщения, уточнил С.Титов, 90% перевозчиков платят ту зарплату, которая заложена в тарифе.

Он напомнил, что в 2016 году были обращения некоторых перевозчиков, мэрии Новосибирска о повышении тарифов на общественный транспорт. В последний раз тарифы поднимались в феврале 2015 года, ранее мэрия Новосибирска сообщала о планах повысить их с февраля 2017 года не более чем на 2 рубля.

### ВЕДОМОСТИ; БЭЛА ЛЯУВ; 2017.01.26; КИТАЙЦЫ СПУСТИЛИСЬ В МОСКОВСКОЕ МЕТРО

Три станции Третьего пересадочного контура (ТПК, см. врез) московского метро построит китайская корпорация CRCC, сообщила пресс-служба стройкомплекса Москвы. Контракт по строительству станционных комплексов «Аминьевское шоссе», «Мичуринский проспект», «Проспект Вернадского», 4,6 км перегонных тоннелей с притоннельными сооружениями и тупиков за станцией «Аминьевское шоссе» подписали руководство городской компании «Мосинжпроект» и ООО «Сиарсиси рус» (российское подразделение CRCC). Запрос «Ведомостей» в CRCC остался без ответа.

China Railway Construction Corporation Limited (CRCC) – вторая крупнейшая государственная строительная компания Китая после China Railway Engineering Corporation. Она занимается строительством железнодорожной инфраструктуры в стране, тоннелей, мостов, скоростных шоссе, аэропортов, портов и др.

CRCC обязалась построить три станции ТПК за 22,98 млрд руб., что более чем на 2 млрд руб. ниже начальной максимальной цены, отметил руководитель департамента строительства Москвы Андрей Бочкарев. Китайская компания должна завершить работы в декабре 2019 г. Другим претендентом выступало объединение «Ингеоком», согласно тендерной документации. Цена, предложенная «Ингеокомом», – 24,36 млрд руб., сообщил его представитель.

Куда ведет контур

Протяженность ТПК метро составит более 61 км. На нем разместится 32 станции. ТПК станет вторым кольцом метро и свяжет между собой удаленные районы Москвы. Здесь появится 17 пересечений с действующими линиями метро, 7 – с радиальными направлениями железных дорог и 2 – с Московским центральным кольцом.

По производительности труда китайцам нет равных – они строят быстро и с низкими издержками, объяснял заинтересованность Москвы в китайских строителях партнер Strategy Partners Group Александр Ованесов. Например, первая станция метро в Шанхае открылась в 1993 г., сейчас протяженность линий – 588 км, на них расположено 365 станций.

Переговоры московских властей с CRCC длятся несколько лет. Изначально планировалось, что китайцы инвестируют собственные деньги в строительство метро, а чтобы отбить эти вложения, мэрия может разрешить построить им часть транспортно-пересадочных узлов на этих линиях. Однако договориться сторонам не удалось. Впрочем, представители CRCC рассматривают возможность участия в развитии ТПУ «Мичуринский проспект» и ряде других инвестпроектов, говорит сотрудник стройкомплекса. Москва и CRCC уже подписали рамочное соглашение об участии китайских специалистов в строительстве новой линии метро – от станции «Улица Новаторов» до станции «Столбово» в новой Москве, сообщал ранее заммэра Москвы Марат Хуснуллин.

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.25; ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ ЧЕТЫРЕХ УЧАСТКОВ БАМА ВЫРАСТЕТ В 2017Г ПОСЛЕ МОДЕРНИЗАЦИИ

Пропускная способность четырех участков Байкало-Амурской магистрали (БАМ) вырастет в 2017 году после модернизации, сообщает корпоративное издание ОАО «РЖД».

Планируется, что за счет развития инфраструктуры возрастет провозная способность на однопутных участках БАМа: Штурм – Тында – с 14 до 17 млн тонн в год, Хани – Тында – с 19 до 22 млн тонн, Тында – Новый Ургал – с 19 до 25 млн тонн, Новый Ургал – Комсомольск – с 18 до 22 млн тонн.

Программа развития Восточного полигона предусматривает усиление и транссибирского хода Дальневосточной железной дороги (ДВЖД). Так, по итогам 2017 года ежегодная провозная способность участка Архара-Хабаровск должна увеличиться со 106 млн тонн до 112 млн. Работы затронут и подходы к портам Приморского края, в частности, участок Смоляниново-Находка (Находка-Восточная).

По программе модернизации Восточного полигона в 2017 году только на линии Комсомольск-Волочаевка планируется завершить реконструкцию 11 объектов инфраструктуры, среди которых станции «Подали», «Эльбан», «Хевчен», «Литовко», «Форель».

Планируемое развитие инфраструктуры в том числе объясняется и появлением новых грузополучателей.

В частности, в текущем году к строительству угольного терминала в порту Ванино (Хабаровский край) должно приступить ООО «Дальневосточный Ванинский порт» (дочерняя структура ЗАО «Тувинская энергетическая промышленная корпорация» (ТЭПК) Руслана Байсарова).

Выход терминала на ежегодную проектную мощность в 15 млн тонн запланирован к 2021 году. Комплекс будет ориентирован на экспорт продукции с Элегестского месторождения угля (республика Тува) и других российских разрезов в страны Юго-Восточной Азии.

Ранее служба корпоративных коммуникаций ДВЖД сообщила, что в 2016 году основные средства инвестпрограммы были направлены на ликвидацию так называемых узких мест и развитие самых грузонапряженных направлений. В течение года в эксплуатацию было введено более 20 разъездов и станций.

Дальневосточная железная дорога проходит по территории шести субъектов РФ: Приморскому и Хабаровскому краям, Амурской и Сахалинской областям, Еврейской автономной области, республике Саха (Якутия).

### ТАСС; НАИЛЬ ШАХВАЛИЕВ; 2017.01.25; МОДЕРНИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВОКЗАЛА В УФЕ БУДЕТ ЗАВЕРШЕНА В 2019 ГОДУ

Модернизация платформ и переходов железнодорожного вокзала в Уфе будет завершена в 2019 году. Об этом сообщил в среду глава Куйбышевской железной дороги (филиал ОАО «РЖД») Рашид Сайбаталов на встрече с главой Башкирии Рустэмом Хамитовым. Реконструкция вокзала идет с 2004 года.

«Мы понимаем ту ситуацию, которая сложилась вокруг вокзала станции Уфа. Но коллеги заверили меня, что все оставшиеся этапы, связанные с платформами, переходами в 2019 году – это крайний срок – будут решены», – заверил Сайбаталов.

Глава Башкирии отметил, что срок модернизации вокзала будет рекордным – началась эта работа в 2004 году и продолжается уже 12 лет. «Что было неправильным сначала, сейчас уже трудно сказать – видимо, там были какие-то деформации. На сегодняшний день задача не решена: мы штурмовали этот вопрос в 2010-2011 годах, потом в 2013-2014 годах, к саммитам Шанхайской организации сотрудничества и стран БРИКС. Но этот штурм закончился малыми результатами», – признал Хамитов.

По его словам, одной из проблем является реконструкция пассажирских платформ. «Мы неоднократно в течение четырех– пяти последних лет говорили о том, что негоже, когда люди карабкаются по этим высоким ступеням, что нужно заниматься модернизацией платформ, что платформы должны быть вровень с полом электропоездов», – сказал он.

«Не знаю, насколько это сегодня реально, но Московская, Ленинградская и ряд других областей в таком формате живут и работают десятки лет. А здесь у нас еще ситуация конца XIX века. Люди в электрички карабкаются по железнодорожной насыпи», – рассказал Хамитов. Он признал, что доступность в этой части для населения все еще «очень плохая».

Железнодорожная станция Уфа располагается на историческом направлении Транссибирской магистрали в столице Башкирии. Ежедневно вокзал обслуживает более 40 поездов дальнего следования и около 50 пригородных электропоездов.

### ТАСС; 2017.01.25; ОСК РАСМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК НАКАТНЫХ ГРУЗОВ ПО РЕКАМ

«Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) разрабатывает проект запуска речных перевозок накатных грузов, сообщил глава ОСК Алексей Рахманов, выступая в Государственной академии водного транспорта.

«Нам в голову пришла такая история: почему бы не придумать речное ро-ро для того, чтобы возить автомобили по реке из точки А в точку Б. Водитель грузовика, когда вставит свою карточку в тахограф, через 8 часов должен будет заглушить мотор и остановиться. Пусть он остановится на барже, его после этого километров 200 провезут, пока он спит, развлекается и кушает, потом он съехал на дорогу и снова дальше поехал», – сказал Рахманов.

По его словам, введение системы платы за проезд по федеральным трассам большегрузных автомобилей «Платон» также может способствовать возвращению грузов на реку.

Глава ОСК пояснил журналистам, что сейчас ОСК ведет соответствующие экономические расчеты и начинает проектирование. «Считали для отдельных участков реки Кама, то есть там, где есть достаточно активный грузооборот, ведь на самом деле самым правильным было бы решение – взаимодействие двух кластеров, то есть возить готовые автомобили из Питера на Волгу было бы очень удобно», – отметил он.

При этом глава ОСК затруднился ответить на вопрос, когда могут начаться такие перевозки.

«У нас три вопроса , с которыми надо разобраться: грузовая база, конструкция, которая будет минимальна завязана на портовую инфраструктуру, и уже после этого портовая инфраструктура. Когда сложим эти кубики, надеюсь, что получится», – сказал Рахманов.

### КОММЕРСАНТ; ОЛЬГА КУРАЕВА; 2017.01.26; «РУСЛАЙН» УЛЕТЕЛ ИЗ ТЮМЕНИ

Авиакомпания «Руслайн» приостановила вылеты из аэропорта Рощино (Тюмень) в 11 городов России, в том числе Самару, Ростов-на-Дону, Уфу, Казань и Новосибирск. Подобное решение связано с отменой федеральных субсидий по этим направлениям на 2017 год. В Рощино поясняют, что на данный момент ведутся переговоры по возобновлению полетов с возможностью финансирования из бюджета Тюменской области. Эксперты считают, что без субсидирования «Руслайн» не восстановит полеты.

Из тюменского аэропорта Рощино приостановлены вылеты по 11 направлениям компании «Руслайн». Причиной этому стало исключение большинства направлений авиакомпании из программы субсидирования региональных воздушных перевозок. Так, отменены рейсы авиакомпании в Пермь, Самару, Ростов-на-Дону, Уфу, Казань, Новосибирск, Красноярск, Горно-Алтайск, Минеральные Воды, Краснодар и Омск. Эту информацию „Ъ-Урал” подтвердили в Рощино. Получить оперативный комментарий от «Руслайна» не удалось – на запрос „Ъ-Урала” в компании не ответили. Однако ранее представители авиакомпании поясняли СМИ, что не могут точно сказать, будут ли возобновлены приостановленные рейсы и когда.

Как сообщили „Ъ-Урал” в аэропорту Рощино, на данный момент между авиакомпанией, аэропортом и правительством Тюменской области ведутся переговоры о возможности выделения субсидий из областного бюджета и возобновлении полетов. «Наши специалисты анализируют загруженность полетов, их популярность у тюменцев и окупаемость. Это определит маршруты, которые область сможет профинансировать. По предварительным данным, все направления „Руслайна” были достаточно востребованы, вылеты по ним совершались два-три раза в неделю», – пояснили в отделе авиационной деятельности Рощино, отметив, что решение о восстановлении направлений может быть принято в начале февраля. Согласно информации на сайте аэропорта, аналоги отмененным направлениям другие авиакомпании представляют только в Уфу (АК «Ямал), Новосибирск (АК «Ямал» и АК «Ютэйр»), Красноярск (АК «Ютэйр»), Омск (АК «Оренбуржье»), а также в Минеральные Воды и Краснодар (АК «Ютэйр»).

По данным главного управления строительства Тюменской области, отвечающего за развитие транспорта в регионе, за 2016 год по программе софинансирования авиаперевозок пассажиров было выполнено 2,2 тыс. рейсов и перевезены 64,9 тыс. пассажиров. Это составляет около 5% годового пассажиропотока Рощино. По информации **Росавиаци**и на январь 2016 года, субсидирование полетов из Тюмени выделялось на восемь направлений, все обслуживал «Руслайн» (это составляло треть его маршрутов, дотационными были 34 направления из 108). Согласно перечню субсидируемых маршрутов на 2017 год, агентство воздушного транспорта оставило за «Руслайном» только два направления перелетов – в Омск (должны были выполняться с 9 января 2017 года) и Барнаул (с 6 февраля 2017 года). Также финансируются маршруты в Уфу и Томск (АК «Ямал»), Усинск (АК «Комиавиатранс») и поселок Стрежевой (АК «Бурятские авиалинии»).

Как рассказал „Ъ-Урал” коммерческий директор авиакомпании «Ямал» Андрей Дубров, вытеснение «Руслайна» произошло из-за отсутствия преимуществ у авиапарка компании. «В условиях предоставления субсидий **Росавиаци**ей прописано, что предпочтение отдается компаниям, которые летают на отечественных самолетах. У „Ямала” это Sukhoi Superjet 100, у „Руслайна” же канадский Bombardier CRJ100. При этом **Росавиаци**я отклонила наши заявки на 12 авиарейсов», – пояснил он. По словам господина Дуброва, финансирование большого числа направлений «Руслайна» в прошлом году было связано с желанием правительства Тюмени расширить географию региональных полетов, но и с намерением в будущем перевести внутренние направления на коммерческую основу. «Однако после окончания программы субсидирования в „Руслайне” отказались от прежних перелетов. При отсутствии субсидирования из регионального бюджета эта авиакомпания вряд ли вернется в Тюмень», – заявил Андрей Дубров.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2017.01.25; НА ПОСАДКУ

Почему падают исправные самолеты? Беспилотники и хакеры: как исключить риски в небе? Чему учат авиатрагедии? Об этом корреспондент «РГ» беседует с членом правления Всемирного фонда безопасности полетов (FSF), президентом Международного консультативно-аналитического агентства «Безопасность полетов» Валерием Шелковниковым.

Валерий Георгиевич, эксперты подвели итоги безопасности коммерческой авиации за прошлый год. Какие они?

Валерий Шелковников: В мире произошло 19 авиакатастроф, погибло 325 человек. Это статистика по многодвигательным гражданским воздушным судам, сертифицированным на перевозку 14 и более пассажиров. Для сравнения: в 2015 году цифры выглядели соответственно – 16 и 560.

А сколько всего рейсов было выполнено?

Валерий Шелковников: Около 35 миллионов. Не сложно посчитать коэффициент авиакатастроф. Приведу и другие цифры: каждый год на автодорогах мира гибнет примерно 1 миллион человек. Комментарии нужны?..

Больше половины авиационных ЧП в 2016 году с пассажирскими рейсами – 11. Разбились два самолета авиакомпаний, входящих в «черный список» Евросоюза – Tara Air из Непала и Daallo Airlines из Джибути. Расследование некоторых трагедий еще продолжается. В двух случаях наиболее вероятными причинами называются теракты. Это касается A320 авиакомпании EgyptAir, который упал в Средиземное море с 56 пассажирами и 10 членами экипажа, и А-321, на борту которого взорвалась бомба после взлета из Могадишо (Сомали).

Страшная авиакатастрофа Ту‑154 в Сочи, в которой погибли «александровцы» и доктор Лиза, вошла в этот «черный список»?

Валерий Шелковников: Нет. Самолет относился не к коммерческой, а к государственной авиации. Вокруг этой трагедии сейчас немало домыслов, странных «утечек». Безусловно, опытные расследователи докопаются до истины. Но история учит: катастрофы никогда не бывают следствием какой-либо отдельной причины. Выявить всю цепь неблагоприятных событий – вот главная задача.

Кстати, аэродром Чкаловский, откуда вылетел Ту-154, имеет в соответствии с распоряжением правительства статус международного и должен соответствовать стандартам и рекомендациям ИКАО. Мне не известно, проводилась ли аудиторская проверка в области безопасности полетов у этого «оператора».

Но ведь некоторые требования ИКАО не распространяются на государственные воздушные суда. Например, на полеты боевой авиации. Или это не так?

Валерий Шелковников: Так. Тем не менее в Австралии, Великобритании, США, Канаде признали: документы ИКАО – великолепный инструмент для использования в работе любого ведомства по предотвращению авиационных происшествий, выявлению факторов опасности, оценке рисков. И там достигают неплохих результатов. Специалисты не случайно подчеркивают: «Стандарты и рекомендации ИКАО написаны кровью погибших в авиакатастрофах».

В российской государственной авиации не внедрено одно из важнейших направлений в области управления безопасностью полетов – система добровольных, конфиденциальных сообщений. Этот «информационный айсберг» всплывает только после трагедии. Когда начинают анализировать: где просмотрели узкие места, что не учли, не предвидели…

От катастрофы серьезный инцидент отличается только исходом?

Валерий Шелковников: Конечно. Один из постулатов безопасности: если инцидент произошел, бросайте все и, засучив рукава, расследуйте его как авиационное происшествие с созданием комиссий и подкомиссий. Аварийные факторы могут повторяться. Это важнейший источник информации. А главное – живы люди. Есть, у кого спросить. К слову, в 2016 году более 40% всех катастроф связано со столкновениями исправных воздушных судов с землей.

По словам президента Aviation Safety Network Харро Рантера, с 1997 года число авиационных происшествий неуклонно уменьшалось, в первую очередь, благодаря постоянным усилиям по повышению безопасности со стороны международных организаций ИКАО, ИАТА, Всемирного фонда безопасности полетов и в целом авиационной отрасли.

Аналитики утверждают: в основном катастрофы происходят из-за того, что пилоты не могут правильно принять решение об уходе на второй круг?

Валерий Шелковников: Да, на 33-й Ассамблее ИКАО была озвучена главная причина авиапроисшествий при заходе на посадку и при посадке: неспособность распознать экипажем необходимости ухода на второй круг и невыполнение этого маневра. Заход на посадку и посадка, а это в среднем лишь 5% от общего полетного времени, по-прежнему остаются самыми сложными этапами полета. Как вы знаете, недавно в аэропорту Бишкека разбился турецкий грузовой Boeing 747. Упал на поселок. Погиб экипаж и почти сорок человек на земле. И все тоже произошло на завершающем этапе полета.

В минувшем декабре в Мозамбике с Boeing 737-700, который шел на посадку, столкнулся беспилотник. Я видела фото: огромные вмятины на «носу» фюзеляжа. Как самолет не разбился?

Валерий Шелковников: Только чудом. Беспилотник мог попасть в двигатель и вызвать его отказ или разрушение. Либо пробить стекло пилотской кабины и травмировать или убить пилотов.

Для России первый тревожный звонок прозвучал два года назад: когда неизвестный крупный дрон опасно сблизился с двумя самолетами в районе международного аэродрома Ульяновска. Почему я все время акцентирую внимание на слова «международные полеты»? Ответственность государства здесь значительно больше.

В феврале прошлого года в аэропорту Шарль де Голль беспилотник пролетел всего в пяти метрах от приземлявшегося A320 авиакомпании Air France. Хорошо, пилот мгновенно среагировал. А вот в лондонском Хитроу двумя месяцами позже столкновения с БЛА не удалось избежать. В США FAA получает в среднем около сотни сообщений в год о появлении дронов там, где это запрещено.

И что с этой «беспилотной напастью» делать?

Валерий Шелковников: Специалисты разрабатывают специальные «контртехнологии». Например, одна из них позволяет при помощи анализа радиочастот, на которых идет управление беспилотником, определять местонахождение не только летательного аппарата, но и того, кто находится за пультом.

ИКАО также предпринимает меры для минимизации факторов риска с беспилотниками. В частности, уже введен в действие информационный комплект по дистанционно-управляемым авиационным системам. Как отметил президент Совета ИКАО д-р Олумуива Бенард Алиу, ресурсы разработаны, чтобы помочь эксплуатантам любого возраста управлять полетами своих беспилотников безопасно и ответственно.

НАСА даже создала систему управления дронами по аналогии с управлением воздушным движением?

Валерий Шелковников: Да, недавно прошли испытания. В шести штатах одновременно подняли в воздух двадцать четыре аппарата. И для каждого перед взлетом в систему управления вводился флайт-план: система сверяла его с другими на предмет обнаружения конфликтных ситуаций. И либо одобряла, либо отклоняла. Система управления дронами войдет в Национальную систему управления воздушным движением. Это необходимо учитывать и российским разработчикам автоматизированных систем УВД.

В последнее время произошло несколько захватов самолетов, в том числе в аэропорту Хитроу. Прокол в мировой системе авиационной безопасности?

Валерий Шелковников: Безусловно. 5 марта в лондонском аэропорту неизвестный пробрался на борт пустого Boeing 747 авиакомпании British Airways и забаррикадировался в пуленепробиваемой пилотской кабине. Злоумышленника задержали. Но ситуация демонстрирует удивительную беспечность, с которой начинаются многие трагедии. Так, спустя всего 18 дней после Хитроу прогремели взрывы в аэропорту Брюсселя. Легкость, с которой террористы смогли пройти в здание терминала аэропорта Завентем и привести в действие взрывные устройства, говорит о том, что модель обеспечения авиационной безопасности в одном из политических центров Европы оказалась неработающей.

Может ли что-то аналогичное произойти в других странах?

Валерий Шелковников: Не исключено. Что касается Европы, то Еврокомиссия в 2002 году приняла общие стандарты по авиационной безопасности. Однако каждое государство внедряет их по-разному. Скажем, в аэропорту Брюсселя на входе в аэропорт не предусмотрены металлоискатели и сканирование багажа. Впрочем, это обычная для Европы практика.

Несмотря на то, что в России такая процедура стала обязательной, сразу же после инцидента в Хитроу наше агентство выступило с предложением проверить состояние дел в области авиационной безопасности в российских международных аэропортах. Необходимо как можно быстрее принять поправки к Воздушному кодексу: проводить сплошной досмотр пассажиров и багажа на входе в аэровокзал. Это очень важно. Отказываешься от досмотра на входе? В аэровокзал не попадешь.

К сожалению, все более реальными становятся и угрозы хакерских атак на самолеты?

Валерий Шелковников: Да, ситуация накаляется. В конце декабря специалисты предупредили: из-за уязвимости авиационных бортовых компьютеров хакеры могут не только красть личные данные пассажиров, но и мешать работе дисплеев самолета. Некоторое время назад американский эксперт по кибербезопасности Крис Чарльз «в порядке эксперимента» сумел вмешаться в управление самолетом со своего пассажирского кресла. Еще один «спец», поиграв в полете с экраном системы развлечения пассажиров, обнаружил, что может получить доступ к полетной информации…

Кстати, я ознакомился с проектом Стратегии развития авиационной промышленности РФ до 2030 года. Все, кажется, правильно написано. Но я не нашел ни слова про безопасность полетов. Как будто нет никаких проблем. Нет ни ссылок на документы ИКАО, например, на Стратегический план ИКАО «Путеводная нить гражданской авиации в 21 век», ни на госпрограмму обеспечения безопасности полетов в России, ни на главный документ по безопасности полетов – приложение 19 к Чикагской конвенции «Управление безопасностью полетов».

О какой конкурентной способности российских самолетов при таком подходе может идти речь? Авиационной промышленности нельзя допускать самоуспокоенности. Ведь только за три года в авиации одного ведомства произошли три катастрофы и серьезный инцидент, едва не закончившийся бедой.

А как сегодня обстоит ситуация с лазерными атаками на пилотов? Еще недавно проблема была острейшей.

Валерий Шелковников: К сожалению, она остается и требует принятия самых жестких мер. Показательный случай прошлого года: 14 февраля A340-600 авиакомпании Virgin Atlantic через час после взлета был вынужден вернуться на аэродром вылета. Причина? Из-за ослепления лазером один из пилотов на время почти потерял зрение.

Мы говорим о серьезных вещах, которые касаются в основном безопасности полетов на самолетах. Но в России едва ли не каждый месяц случаются ЧП и с вертолетами?

Валерий Шелковников: Совершенно верно. К примеру, не прекращаются катастрофы вертолетов из-за столкновений с ЛЭП. Их так и называют – «смерть в проводах». Причина – отсутствие дневной и ночной маркировки проводов. Россия – одна из немногих стран, которая до сих пор не выполнила эти требования ИКАО.

МКАА «Безопасность полетов», как официальный партнер ИКАО, било во все колокола. И лед, наконец, тронулся! **Минтранс** подготовил предложения для внесения поправок в Воздушный кодекс, а энергетики за короткий срок – три стандарта по маркированию проводов ЛЭП. Это радует. Как радует и то, что создается Авиационная коллегия при правительстве РФ. Надеемся, что она будет сформирована профессионалами и быстро приступит к эффективной работе.

Новый год начался для российской авиации с неприятного инцидента: 3 января в Калининграде A321-200 выкатился за ВПП. Уже можно сказать, почему это случилось?

Валерий Шелковников: Следствие продолжается. Инцидент выявил серьезные проблемы с системой управления безопасностью полетов аэродрома Храброво. Почему в аэропорту, который имеет статус международного, не оказалось техники, способной работать с аварийными самолетами? Деятельность аэропорта была парализована, пока на стороне не нашлось крана, чтобы поднять носовую часть самолета и потом отбуксировать его…

Уверен, что транспортная прокуратура проверит, внедрены ли требования руководства ИКАО по аэропортовым службам – по удалению воздушных судов, потерявших способность двигаться, планированию мероприятий̆ на случай аварийной обстановки в аэропорту. Это только один из вопросов, требующих ответа. Не надо ничего изобретать! В ИКАО имеются великолепные документы. Надо только их внедрять.

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.26; МЕЖПРАВКОМИССИЯ РФ И ТАДЖИКИСТАНА ОБСУДИТ В ЧЕТВЕРГ ПРОБЛЕМЫ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ СТРАНАМИ

Проблемы авиасообщения между Россией и Таджикистаном станут одной из тем обсуждения участников 14-го заседания межправительственной комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству двух стран 26-27 января в Душанбе.

В конце прошлого года РФ приостановила рейсы таджикской авиакомпании «Сомон Эйр» в российские регионы, кроме Москвы и Санкт-Петербурга. Это стало ответной мерой на отказ авиавластей Таджикистана допустить российскую авиакомпанию «Ямал» к регулярным полетам в республику из подмосковного аэропорта «Жуковский». В Душанбе заявили, что «Жуковский» относится к аэропортам Москвы, международные рейсы которых ограничены межправительственными соглашениям, устанавливающими паритет на количество перевозчиков и рейсов от каждого государства. Ранее к рейсам из «Жуковского» в Душанбе и Худжанд были допущены «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL). Наличие на маршрутах двух российских авиакомпаний нарушает паритет, указывали авиавласти Таджикистана.

В ответ в российском **Минтрансе** заявляли, что ни единого упоминания о паритете в соглашении о воздушном сообщении и последующих договоренностях между РФ и Таджикистаном нет. В ведомстве утверждают, что в рамках переговоров, которые состоялись в ноябре 2016 года, таджикская сторона приняла назначение обеих российских компаний на линиях «Жуковский» – Душанбе и «Жуковский» – Худжанд.

Главным условием проведения переговоров для урегулирования ситуации **Минтранс** РФ называл согласование таджикскими коллегами рейсов «Ямала». Но накануне коммерческий директор авиакомпании Андрей Дубров сообщал «Интерфаксу», что разрешения на полеты так и не было получено, более того – авиавласти Таджикистана перестали реагировать на обращения перевозчика.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.01.25; РОСАВИАЦИЯ: В 2016 ГОДУ БОЛЕЕ 76 МЛН ПАССАЖИРОВ ОБСЛУЖИЛИ В МАУ

Более 76 миллионов пассажиров воспользовались услугами Московского авиаузла в 2016 году, подсчитали в **Росавиаци**и. В этом году число пассажиров будет больше, считают эксперты.

В 2016 году увеличение притока пассажиров было за счет внутренних рейсов. Здесь рост составил почти 6 процентов к 2015 году (более 42 миллионов пассажиров в 2016 году). Международные перевозки в целом по 2016 году ушли в минус на 10 процентов (34 миллиона пассажиров), по сравнению с 2015 годом. А вот в декабре уже был рост полетов за границу в МАУ на 17,5 процента, с 4,9 до 5,8 миллиона человек.

С открытием полетов в Египет, ожидают эксперты, будет рост на международных направлениях и в этом году.

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.25; МУТКО ДОВОЛЕН СТЕПЕНЬЮ ГОТОВНОСТИ НИЖЕГОРОДСКОГО АЭРОПОРТА СТРИГИНО К ЧМ-2018

Вице-премьер Виталий Мутко дал положительную оценку аэропорту Стригино в Нижегородской области, который будет задействован во время чемпионата мира по футболу 2018 года, сообщил генеральный директор оргкомитета «Россия-2018» Алексей Сорокин.

«Сегодня вместе с Виталием Мутко инспектируем Нижний Новгород. Вице-премьер остался удовлетворен готовностью аэропорта Стригино к ЧМ-2018», – написал А.Сорокин в своем микроблоге в Twitter в среду.

В ходе своего визита В.Мутко положительно охарактеризовал ход подготовки Нижнего Новгорода и региона в целом к предстоящему чемпионату.

«Сегодня мы посмотрели десятки объектов, которые включены в концепцию подготовки. Хотел бы сказать, что программа подготовки к чемпионату мира у города и региона очень большая: это более ста различных мероприятий и объектов. Они будут иметь очень серьезное значение для развития региона, оставят большое наследие. В целом мы очень удовлетворены, как регион готовится», – сказал вице-премьер журналистам.

Он добавил, что «сложные проекты не бывают без проблем, есть отставания по ряду объектов, однако критических отставаний нет».

«Нижний Новгород в концепции чемпионата мира по футболу играет очень важную роль. В этом городе пройдут матчи квалификации, матчи 1/8 и 1/4 финала. Это очень серьезный уровень, очень серьезная ответственность, которая возлагается на регион. Отсюда некие повышенные требования с точки зрения готовности инфраструктуры, мест размещения», – подчеркнул В.Мутко.

К мировому первенству в Нижнем Новгороде будет построен одноименный стадион вместимостью 45 тысяч зрителей, модернизирована гостиничная сеть и проведены работы по развитию аэропорта Стригино, где весной 2016 года был построен новый международный терминал к ЧМ-2018.

Как сообщалось ранее, пропускная способность международного терминала Стригино, строительство которого началось в июле 2014 года, составляет более 1,5 млн человек в год. Здание оснащено четырьмя телескопическими трапами, 17 стойками регистрации и четырьмя багажными «каруселями», а также необходимым современным технологическим оборудованием.

Первый тестовый рейс пассажирский терминал обслужил 30 декабря 2015 года, а 4 марта началась полноформатная эксплуатация объекта в тестовом режиме.

По мере роста пассажиропотока планируется строительство второй и третьей очередей комплекса. При этом перспективы развития воздушных ворот связывают и с сооружением станции высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Нижний Новгород – Казань, что должно составить единый транспортный узел.

Строительство нового международного терминала велось на средства инвестора – холдинга «Аэропорты регионов» группы компаний «Ренова», стоимость проекта составила 4,6 млрд рублей.

Кроме того, в федеральную целевую программу развития транспортной системы России и программу подготовки к чемпионату мира по футболу 2018 года включена реконструкция взлетно-посадочных полос (ВПП) аэропорта. К 2017 году планировалось завершить реконструкцию существующих аэродромных покрытий, что подразумевает и удлинение первой ВПП до 3 тыс. метров, что позволит принимать самолеты любых типов.

Общий объем федерального финансирования проекта составит 5,4 млрд рублей, в прошлом году на эти цели пошло 1,8 млрд рублей.

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.25; РОСАВИАЦИЯ ОТМЕНИЛА РЕКОМЕНДАЦИЮ О ЗАПРЕТЕ ПЕРЕВОЗКИ GALAXY NOTE 7 В САМОЛЕТАХ

**Росавиаци**я отменила рекомендацию о запрете перевозки и использовании смартфонов Samsung Galaxy Note 7 в самолетах.

Этому предшествовало обращение в **Росавиаци**ю компании Samsung Electronics, которая проинформировала о мерах, принятых в отношении проблемных смартфонов.

«Samsung прекратила глобальные продажи Galaxy Note 7, а также дальнейшее производство данного устройства и провела программу добровольного обмена на другие модели, – сообщает **Росавиаци**я. – В качестве дополнительных мер по обеспечению безопасности компания выпустила очередное принудительное обновление программного обеспечения оставшихся в обращении смартфонов Galaxy Note 7. Данное обновление понизило уровень зарядки аккумулятора до 0%. Таким образом, была принудительно заблокирована возможность зарядки аккумуляторов данной модели и возможность подключения устройства к мобильным сетям, а также беспроводному интернету».

**Росавиаци**я обратилась к авиаперевозчикам с просьбой учесть данную информацию «и полагает возможным прекратить дальнейшее информирование пассажиров о запрете использования смартфонов Galaxy Note 7 на борту воздушного судна, включая провоз в багаже».

В сентябре прошлого года Samsung Electronics объявила о глобальном отзыве Galaxy Note 7 из-за дефектов аккумуляторов, которые могли привести к воспламенению устройств и взрыву во время зарядки. Позднее **Росавиаци**я рекомендовала выключать и не заряжать смартфоны этой модели в течение всего полета, не перевозить их в багаже, а также не пользоваться ими в аэропортах.

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.25; ПРОКУРАТУРА НАПОМНИЛА АВИАКОМПАНИЯМ, ЗАДЕРЖИВАЮЩИМ ИЛИ ОТМЕНЯЮЩИМ РЕЙСЫ В МОСКВЕ, О НЕОБХОДИМОСТИ СОБЛЮДЕНИЯ ПРАВ ПАССАЖИРОВ

Транспортные прокуроры Московского региона готовы принять меры реагирования на нарушения прав пассажиров в связи с массовой отменой вылетов в столичных аэропортах из-за плохой погоды.

«В связи с неблагоприятными погодными условиями произошли многочисленные задержки и отмены более 140 авиарейсов в аэропортах Московского авиаузла. На сегодняшний день ситуация нормализуется, задержано и отменено около 50 авиарейсов», – говорится в сообщении Московской межрегиональной транспортной прокуратуры (ММТП), размещенном в среду на сайте ведомства.

По ее поручению «на постоянном контроле находится соблюдение прав пассажиров».

Отмечается при этом, что согласно общим правилам воздушных перевозок пассажиров в случае задержки и отмены рейса вследствие неблагоприятных погодных условий перевозчик обязан предоставить пассажирам следующие услуги: комнату матери и ребенка пассажиру с ребенком в возрасте до 7 лет независимо от времени ожидания рейса, обеспечить пассажиров напитками и предоставить возможность осуществить два телефонных звонка или отправить два сообщения по электронной почте при ожидании отправления рейса более 2-х часов.

Также перевозчики обязаны обеспечить пассажиров горячим питанием при ожидании отправления рейса более 4-х часов и далее каждые 6 часов в дневное и каждые 8 часов в ночное время, разместить в гостинице при ожидании вылета рейса более 8 часов в дневное время и более 6 часов в ночное время, организовать хранение багажа пассажиров.

В случае выявления нарушений будут приняты меры прокурорского реагирования, предупредили в надзорном ведомстве.

### ИНТЕРФАКС СЕВЕРО-ЗАПАД; 2017.01.25; НЕОСМОТРИТЕЛЬНОСТЬ ПИЛОТА И МАЛОЗАМЕТНОСТЬ ЛЭП СТАЛИ ПРИЧИНАМИ КРУШЕНИЯ ВЕРТОЛЕТА В ЛЕНОБЛАСТИ ВЕСНОЙ 2016Г.– МАК

Комиссия Межгосударственного авиационного комитета (МАК) завершила расследование крушения вертолета на озере Суходольское в Ленобласти в мае 2016 года, в результате которого погибли два человека, сообщается на официальном сайте МАК в среду.

«Причиной авиапроисшествия с вертолетом AS-350B3 RA-07259 явилось столкновение с проводом линии электропередачи (ЛЭП) при выполнении полета на предельно малой высоте», – говорится в сообщении комитета.

Способствующими катастрофе факторами МАК называет «неудовлетворительное знание КВС (капитаном воздушной судна – ИФ) искусственных препятствий в районе полета, недостаточная осмотрительность КВС в полете, отсутствие маркировки и малозаметность проводов ЛЭП на фоне поверхности озера».

Как отмечается в пресс-релизе, вертолет принадлежал ООО «НДВ недвижимость для Вас».

По результатам расследования разработаны рекомендации по повышению безопасности полетов, добавляет комитет.

Как сообщалось, 14 мая 2016 года вертолет «Еврокоптер» АС 350B3 упал в озеро Суходольское и погрузился на дно на глубине 5-6 метров. Водолазы МЧС обнаружили в салоне машины тела двух человек.

Как сообщали «Интерфаксу» в пресс-службе компании «Хелипорт-Москва», которая предоставила вертолет для частного полета, инцидент произошел в зоне G, которая подразумевает использование неконтролируемого воздушного пространства и на полет не требовалось диспетчерское разрешение.

По данным компании, машиной управлял опытный пилот Николай Бернатов. Он окончил Сызранское летное училище в 1979 году, мог управлять различными типами вертолетов, имел более 13 тыс. часов налета. В компании подчеркнули, что вертолет был новым и имел все необходимые сертификаты годности.

### ТАСС; 2017.01.25; МИНОБОРОНЫ ПЕРЕДАЕТ ЛЕНОБЛАСТИ АЭРОДРОМ СИВЕРСКИЙ ДЛЯ РАЗВИТИЯ АЭРОПОРТА

Министерство обороны России начало передачу военного аэродрома Сиверский в собственность Ленинградской области для развития в регионе аэропорта двойного базирования. Об этом в среду журналистам сообщил губернатор Ленобласти Александр Дрозденко, отвечая на вопрос ТАСС.

«Помимо ФАС (Федеральная антимонопольная служба), которая дала оценку возможности расторжения нами соглашения с Петербургом, Минобороны подтвердило готовность, и мы уже начали передачу аэродрома Сиверский в областную собственность и создание там аэродрома совместного базирования с военными. Но в основном это будет гражданская авиация», – сказал Дрозденко. По его словам, административная часть вопроса решена. «Сегодня мы хотим уже приступить к второй части – выйти на подписание соответствующих документов с нашими потенциальными партнерами», – отметил губернатор.

Ранее ТАСС со ссылкой на Дрозденко сообщал, что переговоры с потенциальными инвесторами, включая «Евросиб», будут продолжены в 2017 году с учетом решения федеральных органов власти. Главная цель Ленинградской области – развивать Сиверский для грузовой авиации и лоукостеров, а не как альтернативу петербургскому Пулково. Ранее власти региона заявляли, что планируют в случае одобрения **Минтрансом** реализовать проект на условиях концессионного соглашения.

Аэропорт Сиверский

Сиверский – военный аэродром, построенный в 1937 году в Гатчинском районе Ленобласти. Изначально имел грунтовое покрытие и был предназначен для эксплуатации истребителей и истребителей-бомбардировщиков. В 1977 году была построена запасная взлетно-посадочная полоса с искусственным покрытием. В 2014 году правительство Ленобласти начало разработку вопроса передачи в собственность региону аэродромов Минобороны, в том числе Сиверского.

Между Петербургом и Ленобластью существует соглашение о том, чтобы не поддерживать строительство аэропортов за счет государственно-частного партнерства в связи с реконструкцией Пулково на аналогичных условиях. По словам Дрозденко, оно не содержит юридических обязательств для Ленобласти, но вопрос предстояло согласовать с профильными ведомствами.

### ИНТЕРФАКС СЕВЕРО-ЗАПАД; 2017.01.25; СБОИ В РАБОТЕ МУРМАНСКОГО АЭРОПОРТА ВОЗНИКЛИ ИЗ-ЗА АНОМАЛЬНЫХ СНЕГОПАДОВ И НЕХВАТКИ СПЕЦТЕХНИКИ – «НОВАПОРТ»

Для беспрерывной работы аэропорта «Мурманск» в зимний период предприятию не хватает специализированной техники, сообщил генеральный директор ООО «Новапорт» (управляет аэропортом) Сергей Рудаков на совещании с губернатором Заполярья Мариной Ковтун в региональном правительстве в среду.

Совещание проводилось из-за регулярных сбоев в работе воздушной гавани, многочасовых задержек рейсов на время расчистки взлетно-посадочной полосы во время снегопадов и закрытия аэропорта на 37 часов 20-21 января.

В правительстве Мурманской области настаивают, что в работе аэропорта существуют системные проблемы, которые привели к тому, что во время закрытия аэропорта 20-21 января в здании скопилось порядка тысячи невылетевших пассажиров. М.Ковтун подчеркнула, что недовольство пассажиров было вызвано не столько самими задержками, которые объяснялись нелетной погодой, сколько отсутствием «внятной информации».

С.Рудаков подчеркнул, что собственники аэропорта «принимают все претензии, выставленные администрацией (региона – ИФ), принимаем меры». К факторам, которые привели к сбоям в работе, гендиректор «Новапорта» отнес аномально снежную зиму и дефицит техники.

«Недостаток техники, ее довольно старый состав является принципиальным фактором событий, которые сейчас происходят. Мы планово начали заниматься этим вопросом, не вчера и не по факту аномальных событий, но видимо недооценили возможность таких событий, которые происходят в этом году, не знаю, правда или нет, но мне даже аэродромщики все говорят, что 30 лет такого (снегопада – ИФ) не видели», – сказал С.Рудаков.

Как сообщалось, в декабре и январе в Мурманской области прошли обильные снегопады. Из-за непогоды периодически прерывалась работа аэропорта «Мурманск», перекрывались региональные дороги и участки федеральной трассы «Кола».

По данным мурманского Гидрометцентра, с 1 по 22 января в Мурманской области выпало 124% от климатической нормы количества осадков.

Холдинг «Новапорт» создан в 2002 году, на паритетных началах принадлежит группе компаний AEON Corporation и инвестиционному холдингу Meridian Capital (Казахстан). В настоящее время компания управляет аэропортами Новосибирска («Толмачево»), Барнаула, Томска, Кемерово, Читы, Астрахани, Челябинска, Волгограда, Перми, Тюмени и Мурманска. По итогам 2015 года суммарный пассажиропоток аэропортов группы составил 11 млн пассажиров.

### РИА НОВОСТИ; ВИКТОР ЛЯЩЕНКО; 2017.01.25; ГЛАВА КРЫМА НАДЕЕТСЯ НА ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ПРЯМЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ

Глава Крыма Сергей Аксенов надеется на возобновление прямых международных рейсов с крымским регионом.

Международные рейсы были прекращены после воссоединения полуострова с Россией из-за боязни иностранных компаний попасть под санкции. Во вторник глава комитета крымского парламента по санаторно-курортному комплексу и туризму Алексей Черняк сообщил, что за прошлый год в Крыму побывали туристы из 64 стран мира. Всего в 2016 году полуостров принял 5 миллионов 573 тысячи туристов, что на 21% больше, чем в 2015 году.

«Хотелось бы, чтобы иностранцы летали, чтобы рейсы были международные прямые, это был бы новый толчок для российского Крыма», – сказал Аксенов в интервью издания Ukraina.ru.

По его словам, инвесторы заинтересованы работать в Крыму, так как в регионе созданы привлекательные условия. «Статус свободной экономической зоны дает серьезные льготы. Желание у людей огромное, хотят поучаствовать. Многие и входят, несмотря на санкции и угрозы», – подчеркнул глава республики.

Крым стал российским регионом после проведенного там в марте 2014 года референдума, на котором 96,77% избирателей Республики Крым и 95,6% жителей Севастополя высказались за вхождение в состав Российской Федерации. Крымские власти провели референдум после госпереворота на Украине в феврале 2014 года. Украина по-прежнему считает Крым своей, но временно оккупированной территорией. Руководство РФ неоднократно заявляло, что жители Крыма демократическим путем, в полном соответствии с международным правом и Уставом ООН проголосовали за воссоединение с Россией. По словам президента РФ Владимира Путина, вопрос Крыма «закрыт окончательно».

### ТАСС; 2017.01.25; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА СТРИГИНО НАЧНЕТ ПРИНИМАТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕЙСЫ В 2017 ГОДУ

Новый терминал нижегородского аэропорта Стригино начнет принимать международные рейсы в 2017 году. Об этом заявил губернатор Нижегородской области Валерий Шанцев на встрече с вице– премьером РФ Виталием Мутко.

Строительство нового международного терминала аэропорта Стригино в Нижнем Новгороде началось в июле 2014 года, введен в эксплуатацию он был в марте 2016 года.

Мутко в рамках рабочей поездки прибыл в Нижний Новгород, который является одним из городов-организаторов чемпионата мира по футболу 2018 года. В Нижнем Новгороде пройдут шесть матчей турнира: четыре встречи группового этапа, игра 1/8 финала и четвертьфинал.

### ХАКАСИЯ ИНФОРМ; 2017.01.26; ПАССАЖИРАМ ВЕРНУТ РАЗНИЦУ ЗА БИЛЕТЫ НА АВИАРЕЙС АБАКАН – ТОМСК

Выяснилось, что авиаперевозчик незаконно завышал цены на билеты по маршруту Абакан – Томск. Транспортная прокуратура провела проверку, выявила нарушение. Теперь перевозчика обязали вернуть пассажирам деньги, которые они переплатили за билеты. Об этом сообщает пресс-служба **Минтранса** Хакасии.

Хакасия, 26 января: На нарушении попалась компания «Красавиа». Так, были завышены тарифы на перевозку пассажиров по маршруту Абакан – Томск, который, к слову, является субсидируемым из федерального бюджета и бюджетов Хакасии и Томской области.

Если перейти к цифрам, то с 29 июля 2016 года при перевозке пассажиров по указанному маршруту авиакомпания обязана была применять сниженный тариф – всего 3225 рублей. Но по каким-то причинам в период с августа по октябрь 2016 года применялся тариф гораздо выше необходимого – 5900 рублей.

Как сообщает пресс-служба **Минтранса** Хакасии, в настоящее время организован процесс возврата денежных средств по авиабилетам на указанный маршрут, приобретенным в период с 29 июля 2016 года.

«Для возврата суммы, равной разнице тарифов за авиаперевозку, пассажирам необходимо обратиться в агентство по месту приобретения авиабилета», – говорится в сообщении пресс-службы ведоства.

### ВОСТОК-ТЕЛЕИНФОРМ; 2017.01.26; ВЯЧЕСЛАВ НАГОВИЦЫН О ПЕРЕЛЕТАХ ДО МОСКВЫ: СИТУАЦИЯ СТАНОВИТСЯ НЕТЕРПИМОЙ

Глава Бурятии Вячеслав Наговицын на планерном совещании потребовал от руководства **Минтранса** РБ любыми способами добиться снижения цен на авиабилеты из Улан-Удэ до Москвы, которые значительно выше, чем в соседних регионах. «Ситуация становится нетерпимой, – заявил глава. – Люди едут в Читу и Иркутск, чтобы оттуда улететь в Москву, поскольку там билеты дешевле».

Вячеслав Наговицын поручил министерству активизировать работу с УФАС и Правительством России по вопросу введения регулирования тарифов на авиабилеты при возникновении у авиакомпании монопольного права и отсутствия конкуренции при перевозке пассажиров.

– У авиакомпании, которая сейчас осуществляет рейсы из Улан-Удэ в Москву, возникло монопольное право. Значит надо этот факт использовать. Немедленно выезжайте в Москву и там решайте эти вопросы, – поручил глава министру.

Глава Бурятии взял этот вопрос под личный контроль и поручил руководству министерства еженедельно докладывать о результатах своей работы. Также министерству поручено ускорить решение вопроса по субсидированию авиамаршрутов внутри региона, изучить опыт соседних регионов и рассчитать необходимую сумму дотаций. По подсчетам самого Наговицына, на эти цели потребуется не более одного миллиарда рублей. Он поручил министерству представить сводную справку с примерными расчетами в полпредство президента РФ в СФО, где в ближайшее время будет рассматриваться этот вопрос.

– Нужно внести в постановление правительства РФ № 242 еще один пункт и территории, определить источники финансирования и проблема будет решена, – резюмировал глава. Вячеслав Наговицын также поручил еженедельно докладывать, как решается этот вопрос.

Как сообщал ранее Восток-Телеинформ, в январе Вячеслав Наговицын направил письмо о субсидировании внутрирегиональных перевозок в районы Крайнего Севера полномочному представителю президента Российской Федерации в Сибирском федеральном округе Сергею Меняйло. Наговицын пояснил, что себестоимость авиаперевозок на территориях Бурятии, Забайкальского края, Иркутской области и Красноярского края превышает возможности населения по оплате услуг воздушного транспорта. Как правило, отметил он в письме, деятельность авиапредприятий на рынке местных перевозок является убыточной. Ограниченные возможности региональных бюджетов не позволяют оказывать поддержку авиапредприятиям, которые выполняют рейсы в отдаленные районы. Существует необходимость принятия на федеральном уровне нормативных актов, предусматривающих возможность субсидирования таких рейсов.

### MK.RU; 2017.01.25; УЗУРПАТОР НЕБЕС: КАК «АЭРОФЛОТ» ДЕЛАЕТ ДЕНЬГИ ИЗ ВОЗДУХА

Перед Новым годом из столичного «Шереметьево» несколько дней подряд не могли улететь сотни граждан. Причиной тому стала отмена десятков рейсов «Аэрофлота». А уже во время праздничных каникул неприятный сюрприз ждал пассажиров авиакомпании в Калининграде: там самолет «Аэрофлота» выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы из-за поломки шасси. В итоге массовыми задержками заинтересовалась прокуратура, а ЧП в калининградском аэропорту занимаются следственные органы. О том, что же происходит в последнее время с национальным перевозчиком, «МК» поговорили с ведущим научным сотрудником Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Федором Борисовым.

– Задержки и отмены рейсов «Аэрофлота» происходят регулярно, гораздо чаще, чем у других российских авиаперевозчиков. Чем это объясняется?

– Сам «Аэрофлот» объяснял задержки погодными условиями и низкими температурами. Однако мне это объяснение не кажется исчерпывающим.

– Довольно часто «Аэрофлот» отменяет рейсы конкретной модели самолета – «Сухого-Суперджет-100», ссылаясь на неисправное состояние машины. Перевозчик как-то решает эту проблему?

– Да, «Аэрофлот» действительно часто останавливает «Суперджеты-100» из-за так называемых «отказов» – технических проблем самолета. При этом «Суперджеты» эксплуатируют и другие авиакомпании, которые к проблеме «отказов» подходят по-иному. Некоторые неполадки можно устранить на месте и лететь, что и делают другие перевозчики, чтобы не срывать рейс. «Аэрофлот» же подходит жестко и отменяет полеты «Суперджета», поскольку может себе это позволить в силу условий контракта с поставщиком самолетов. Дело в том, что за каждую остановку «Суперджета» поставщик – российское предприятие «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) – платит компенсацию, покрывая все издержки за отмены рейсов. Насколько эта схема эффективна и оправданна – вопрос дискуссионный. Одни эксперты считают, что таким образом «Аэрофлот» стимулирует ГСС оперативно устранять возникшие проблемы с «Суперджетом», другие полагают, что в таких условиях снижается заинтересованность «Аэрофлота» в развитии эксплуатации этих моделей.

– В 2016 году ваш институт по заказу правительства подготовил доклад о ситуации на рынке авиаперевозок. Какова доля «Аэрофлота» на рынке?

– Если 10 лет назад компании принадлежало порядка 19% рынка, то сейчас доля перевозчика на рынке составляет более 50%. В сложившихся условиях при неизменных вводных доля «Аэрофлота» будет расти и дальше.

– Идет ли речь об искусственно созданной монополии на рынке авиаперевозок?

– С юридической точки зрения «Аэрофлот» нельзя называть монополистом, для этого нужно соответствующее решение ФАС. Однако при подготовке доклада мы выявили тенденцию к монополизации, в связи с чем можно говорить о фактическом доминировании компании «Аэрофлот» на рынке авиаперевозок.

– На многих маршрутах летает только этот перевозчик, и у пассажиров нет иной альтернативы, кроме как выбрать его. Значит ли это, что доминирующее положение и тенденция к монополизации сказываются на клиентах «Аэрофлота»?

– Разумеется, по законам бизнеса, «власть» одного из игроков на рынке сказывается на клиентах. Если у компании пропадают стимулы к конкурентной борьбе, она может позволить себе в любой момент снизить требования к продукту и действовать на рынке по своему усмотрению, не боясь потерять клиента, у которого нет иного выбора. Авиационный рынок – не исключение.

– В прошлом году глава ФАС Игорь Артемьев заявил, что все самые «интересные и вкусные» маршруты обанкротившейся «Трансаэро» по решению **Минтранса** РФ получил именно «Аэрофлот» как самая большая компания России, а остальные перевозчики, по его выражению, вынуждены «загибаться». Почему **Минтранс** сделал выбор в пользу «Аэрофлота»?

– На большинстве международных маршрутов перевозчик с каждой стороны определяется в рамках межправительственного соглашения решением соответствующих органов, в случае России – **Минтранса**. В ситуации с распределением наследства «Трансаэро» действительно самые коммерчески привлекательные маршруты получили компании группы «Аэрофлот». По этому поводу другие компании тогда высказывали свое недовольство, сетуя на неравные условия, ибо в получении этих маршрутов они были заинтересованы. Такая проблема действительно существует и не имеет простого решения. Альтернативный механизм распределения частот по межправсоглашениям – аукционы, но и этот способ не всегда позволяет выстроить честную конкуренцию и защитить от монополии. То есть сам факт того, что частоты распределяются в пользу «Аэрофлота», является одной из причин доминирования компании на рынке.

– Есть ли на российском рынке авиаперевозок компания, которая гипотетически может составить реальную конкуренцию «Аэрофлоту»?

– На сегодня рыночный вес «Аэрофлота» настолько велик, что компания может победить в конкурентной борьбе всех остальных российских перевозчиков, вместе взятых. Если в «Аэрофлоте» захотят, то смогут выдавить с рынка любого из конкурентов в течение нескольких лет. Ведь даже ближайший преследователь группы «Аэрофлот» – авиакомпания S7 («Сибирь») – в несколько раз уступает ей по объемам деятельности.

– Не так давно наша газета приводила пример билетной политики «Аэрофлота», когда цены на перелет с Курильских островов на материк были подняты сразу в три раза – до 16 тыс. рублей в один конец. Это стало фактически запретительной ценой для многих жителей Курил. Как можно оценить такие шаги национального авиаперевозчика?

– Все перевозчики используют систему динамического ценообразования, подразумевающую продажу билетов по низким ценам за несколько месяцев или недель до вылета и высокие тарифы на оставшиеся билеты за два-три дня до отправления. То есть дешевые билеты, можно сказать, субсидируются за счет дорогих билетов, распроданных в последний момент. Это положение справедливо для рынков, где существует конкуренция. Если же речь идет о монопольной ситуации, то перевозчик может выставлять цену по своему усмотрению или делать минимальным количество дешевых билетов. В этом случае может идти речь о злоупотреблении доминирующим положением, а это является предметом для анализа ФАС.

– Насколько «Аэрофлот» прибыльная компания? Зависит ли она от госдотаций?

– «Аэрофлот» является крупным налогоплательщиком, при этом госдотаций получает немного. Вместе с тем «Аэрофлот» ежегодно получает гигантскую сумму дохода за счет так называемого роялти – это деньги, которые платят иностранные авиакомпании за пролет над территорией России, но не в бюджет страны, а конкретному перевозчику. Основным получателем этих средств является «Аэрофлот» – в соответствии с межправсоглашениями, регулирующими воздушное движение над территорией России. Точных цифр компания не раскрывает, но, по экспертным оценкам, каждый год «из воздуха» (в прямом и переносном смысле этого словам) «Аэрофлот» получает свыше $500 млн. Конечно, такая финансовая поддержка создает компании дополнительное преимущество перед конкурентами. Для сравнения: объем роялти «Аэрофлота» составляет примерно одну треть от оборота компании S7.

– В вашем докладе критикуется бизнес-модель группы «Аэрофлот», в которую входят авиакомпании «Россия» и лоукостер «Победа». Также в нем говорится, что внутри группы существует конфликт интересов. В чем заключается этот конфликт?

– Группа «Аэрофлот» – мультибрендовая структура, при этом ориентированная на разные ценовые сегменты. В такой бизнес-модели практически невозможно избежать конфликта интересов. Получается, что компании одной группы борются за одного и того же пассажира. Даже глава «Аэрофлота» Виталий Савельев признает «каннибализм трафика» между «Аэрофлотом» и «Победой»: часть пассажиров оттягивает на себя лоукостер, поскольку люди хотят летать дешевле, даже жертвуя комфортом и сервисом. Чтобы упреждать этот «каннибализм» и не создавать конкуренцию между «дочками», общее руководство вынуждено административно сдерживать в развитии одну из неголовных компаний, в данном случае «Россию», которая по ценам и сервису сопоставима с «Аэрофлотом». Такая бизнес-модель вызывает большие вопросы у экспертов с точки зрения ее эффективности. Было бы логичнее не делить группы на бренды «Россия» и «Аэрофлот», а объединить их. Однако у «Аэрофлота» есть собственник в лице государства, и оно должно решить, заинтересовано ли оно в развитии дочерних компаний группы. К слову, в настоящее время **Минтранс** обсуждает вопрос разделения «Аэрофлота» и «России» путем приватизации последней, что может стать одним из способов разрешения конфликта интересов.

– В последнее время пассажиры «Аэрофлота» чаще стали жаловаться на снижение уровня сервиса. Связано ли это с усилением доминирующего положения компании на рынке?

– Да, эти жалобы вполне объективны, но во всем мире сейчас существует тенденция к понижению уровня комфорта в пользу снижения цен на билеты. «Аэрофлот» – не исключение. Несмотря на то, что компания продолжает заявлять о себе как о «премиальном» сервисе, она снизила стандарты обслуживания в собственных бизнес-залах, сократила количество мест в бизнес-классах, а также уменьшила шаг кресел в некоторых новых самолетах на один-два дюйма, что существенно влияет на комфортность полета. Находясь в доминирующем положении, «Аэрофлоту» на такие шаги идти легче, чем конкурентам. Ведь компания, которая уже доминирует на рынке и ее положению ничего не угрожает, вполне может позволить себе расслабиться.

Кстати

В прошлом году ФАС подозревала «Аэрофлот» в нарушении антимонопольного законодательства по фактам завышения цен на билеты на некоторых маршрутах и нарушении конкуренции при распределении маршрутов обанкротившейся «Трансаэро». На официальный запрос «МК» о том, на какой стадии находятся разбирательства, в ФАС ответили, что в настоящее время ведомство «ведет проверку документов, предоставленных авиакомпанией. Назвать точные сроки ее завершения пока затруднительно».