**30 ЯНВАРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ;2017.01.30; ОПЕРАТОР «ПЛАТОНА» ХОЧЕТ КОНТРОЛИРОВАТЬ И ВЕС ГРУЗОВИКОВ

Компания «РТ-инвест транспортные системы» (РТИТС, принадлежит Игорю Ротенбергу и «РТ-инвесту») подала в правительство заявку с частной концессионной инициативой на разработку автоматической системы весогабаритного контроля, рассказали «Ведомостям» два федеральных чиновника. Это подтвердил первый зам**министра транспорта** Евгений **Дитрих** (через пресс-службу). РТИТС готова реализовать проект, отмечает ее представитель.

Ранее **министр транспорта** Максим **Соколов** говорил, что инвестор будет выбран на открытом конкурсе. Но после того как поступило предложение от РТИТС, конкурса может не быть. По закону государство может принять одно из трех решений: отклонить инициативу, принять в предложенном виде или с изменениями и дополнениями, уточняет **Дитрих**. После рассмотрения заявки будет опубликовано техническое задание, принять участие в конкурсе смогут претенденты, соответствующие заявленным условиям, передал **Дитрих**. Представитель вице-премьера Аркадия **Дворкович**а отказалась от комментариев.

Тариф за «Платон» может вырасти вдвое в апреле

Перевозчики советуют сначала заставить платить тех, кто этого не делает

Исследование, проведенное в 2016 г., показало, что частично новую систему контроля можно объединить с рамками, установленными РТИТС для контроля оплаты проезда грузовиков (194 рамки в 34 регионах, к концу 2017 г. их должно стать 481). 256 рамок для весогабаритного контроля (всего нужно 387 пунктов, по подсчетам **Росавтодор**а) можно объединить с «Платоном», пишут авторы исследования из ООО «Транспортная интеграция».

При глубокой интеграции с «Платоном» понадобится 22,5 млрд руб. капитальных затрат, подсчитали авторы исследования, без «Платона» – 36,5 млрд (см. график). Но в предложении РТИТС капзатраты выше – 28,9 млрд руб., знает участник инфраструктурного рынка, как и плата государства оператору: не 51,6 млрд в 2017–2027 гг., а 68,3 млрд в 2018–2029 г. Представитель РТИТС не комментирует эти данные.

Составить конкуренцию РТИТС может, например, «Ростелеком» или «Ростех» (владеет 25,01% «РТ-инвеста»), если решит выступить отдельно, полагает участник рынка. «Ростелекому» интересен проект и он готов принять участие в конкурсе, сказал его представитель. Представитель «Ростеха» не ответил на запрос. Вряд ли кто-то подаст альтернативную заявку, сомневается федеральный чиновник. Концессию на «Платон» РТИТС также получила без конкурса по распоряжению премьера Дмитрия Медведева.

Сейчас каждый третий грузовик, по словам руководителя **Росавтодор**а Романа **Старовойт**а, на федеральных трассах нарушает весовой норматив в среднем на 30%. Автомобили в основном проверяют в пунктах стационарного контроля – водителя останавливают и предлагают заехать на весы. Эти пункты – зона черного нала, водителю все равно, платить штраф или проверяющему, говорит чиновник, поэтому нужен автоматический контроль.

В 2016 г. было выписано более 30 000 штрафов за перевес (150 000–500 000 руб.). Запущенная в Вологодской области в тестовом режиме автоматическая система контроля (дорожные весы и комплексы фото– и видеофиксации) выявила в 30 раз больше нарушений (более 1 млн), по данным **Росавтодор**а. В среднем фиксируется 24 нарушения в день, их количество снизилось в 12 раз, говорится в материалах к коллегии **Росавтодор**а. Потенциальная сумма штрафов в сутки после запуска системы снизилась в 8 раз до 5,4 млн руб. с 42,6 млн.

Пока **Росавтодор** ставит систему в Вологодской области за государственный счет. Всего работает 23 пункта. Стоимость установки в зависимости от категории дороги – 23–48 млн руб., сообщал ранее директор «Росдормониторинга» Константин Угаров. Контракты на изготовление рамок получали «Стройинвестпроект М», «Тензом-М», а также, например, иностранные Betamont и Camea, говорил представитель **Росавтодор**а.

Назначение единственным исполнителем, каким стала РТИТС по системе «Платон», всегда вызывает массу вопросов, ФБК Алексея Навального создал практику оспаривания таких решений, напоминает юрист Herbert Smith Freehills Яна **Иванов**а. Видимо, на этот раз РТИТС, чтобы снизить общественный резонанс и риски оспаривания, предпочла процедуру частной концессионной инициативы, считает **Иванов**а. Частная инициатива – более цивилизованная практика, хотя и здесь остаются вопросы: законом не определено ведомство, уполномоченное рассматривать оферты инициаторов, комментирует **Иванов**а, поэтому заявка подана в правительство. Юридическая неопределенность создает риски на старте всей процедуры и закрепление четкого порядка сделает ее более понятной и прозрачной, замечает она.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.01.30; У ВОЛГИ КОНЧАЕТСЯ ТОПЛИВО

Интересы ОАО РЖД по увеличению железнодорожных перевозок вошли в конфликт с госполитикой. По данным «Ъ», **Минтранс** предложил поддержать речной грузовой транспорт путем отказа на период навигации от скидок к тарифу ОАО РЖД для ряда грузов. Но монополия уже установила на навигацию 2017 года скидку 25% на перевозку нефтепродуктов с Саратовского НПЗ «Роснефти» (около трети отгрузок нефтепродуктов по рекам). Водники опасаются, что следом скидки получит и крупная Самарская группа НПЗ, что нанесет сильнейший удар по грузовой базе речных перевозок.

**Минтранс** решил, что для поддержки водного транспорта нужно запретить на сезон летней навигации скидки на железнодорожные грузоперевозки. Об этом на слушаниях в Общественной палате на прошлой неделе заявил заместитель главы **Росморречфлот**а Виктор Вовк. Речь идет, по сути, о компромиссе: президент Владимир Путин по итогам заседания Госсовета по развитию внутренних водных путей в августе 2016 года поручил проанализировать целесообразность введения надбавок к стоимости перевозок на автомобильных и железных дорогах в высокий речной сезон (см. «Ъ» от 16 августа 2016 года). Говорил о возможности такой меры и **министр транспорта** Максим **Соколов**. Свою позицию **Минтранс** должен был представить до 15 января. По словам господина Вовка, доклад министерства уже направлен в правительство. В **Минтрансе** «Ъ» это подтвердили, но содержание документа и дату отправки не уточнили.

Но идея чиновников запоздала: ОАО РЖД уже ввело скидку в 25% на экспорт мазута и дизтоплива со станций Нефтяная и Князевка Приволжской железной дороги, расположенных в районе Саратовского НПЗ «Роснефти», следует из протокола заседания правления монополии от 19 января. Скидка вступит в силу после 1 февраля и будет действовать до конца ноября.

Решение ОАО РЖД серьезно встревожило водников, рассказали «Ъ» два источника в отрасли. Отгрузки с этого завода играют важную роль в речных перевозках. Как поясняет старший вице-президент Argus по России, СНГ и странам Балтии Вячеслав Мищенко, «Роснефть» в последние несколько лет стала основным экспортером нефтепродуктов по внутренним водным путям в европейской части РФ. По итогам 2016 года на компанию пришлось 80% всех экспортных отгрузок в период навигации по реке.

По словам эксперта, мазут, вакуумный газойль, дизельное и печное топливо «Роснефти» поставляются преимущественно из портов Самарской области и Саратова. Объем отгрузок из Саратова составил в 2016 году 1,8 млн тонн, в том числе – более 1 млн тонн мазута и дизтоплива, говорит господин Мищенко, отгрузки из Кашпира, Сызрани и Самары (Самарский транспортный узел) еще весомее. По оценкам участников рынка, общий объем перевозок нефтепродуктов по реке – около 6 млн тонн.

Источник «Ъ», знакомый с ситуацией, рассказывает, что у «Роснефти» действовали контракты почти со всеми речниками на три навигационных сезона (2014-2016 годов). В конце прошлого года они истекли, и компания объявила тендер объемом около 4 млн тонн на навигацию 2017 года, говорит собеседник «Ъ», прием заявок завершен, подведение итогов намечено на конец марта.

Но после решения ОАО РЖД дать скидки Саратовскому НПЗ речники уверены, что теперь им придется заново подавать заявки на тендер по существенно более низкой цене. При этом источник «Ъ» ожидает от железнодорожной монополии введения скидки и Самарской группе НПЗ, что «негативно отразится на отрасли речных грузоперевозок».

В «Роснефти» и ОАО РЖД от комментариев отказались. Господин Мищенко согласен, что возможное решение не переводить все эти объемы нефтепродуктов на реку в период навигации «может стать причиной существенного падения грузовой базы ряда судоходных компаний, располагающих флотом барж и танкеров класса «река–море»«.

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.28; РЕШЕНИЕ ПО ОТКРЫТИЮ РЕЙСОВ В КАИР БЛИЗКО – ДВОРКОВИЧ

Решение по открытию рейсов в Каир близко, заявил вице-премьер РФ Аркадий Дворкиович журналистам в субботу.

«Я время называть не буду (сроки возобновления авиасообщения между Москвой и Каиром – ИФ), но думаю, что по Каиру решение близко», – сказал А.**Дворкович**.

Ранее сообщалось, что возобновление авиасообщения между РФ и Египтом начнется с открытия регулярных рейсов между столицами государств. Российские пассажиры будут обслуживаться во втором терминале аэропорта Каира, который был оснащен новыми системами обеспечения безопасности. Предложения о начале полетов **Минтранс** РФ уже направил на рассмотрение в правительство, говорил глава ведомства Максим **Соколов** 21 января.

Открытие чартерных рейсов в курортные города Египта – Хургаду и Шарм-эль-Шейх – состоится позднее, указывали ранее в **Минтрансе**, добавляя, впрочем, что это «вопрос недалекого будущего».

Параллельно РФ и Египет планируют подписать межправительственное соглашение в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации. Его подробное содержание стороны не раскрывали. Подписание может состояться в рамках визита министра гражданской авиации Египта Шарифа Фатхи в РФ в начале февраля, отметил М.**Соколов**.

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.28; ПОВЫШЕНИЕ ТАРИФА «ПЛАТОНА» ПЛАНИРУЕТСЯ ВЕСНОЙ, СРЕДНЕВЗВЕШЕННАЯ СТАВКА БУДЕТ НИЖЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ МИНТРАНСА – ДВОРКОВИЧ

Повышение тарифа системы взимания платы с грузовиков «Платон» планируется весной, точной даты пока не назначено, сообщил журналистам вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** в субботу в Москве.

«По итогам совещания планируется сделать (повышение – ИФ) весной, но конкретных дат я не назову, потому что решение по конкретным цифрам будет принимать председатель правительства. В любом случае средневзвешенная ставка по этому году будет ниже той, которая предлагалась **Минтрансом**», – сказал он.

О том, что правительство поручило **Минтрансу** проработать вариант однократного повышения тарифа системы взимания платы с грузовиков «Платон», ранее заявлял глава ведомства Максим **Соколов**. Он отмечал при этом, что решение, скорее всего, будет отодвинуто «на определенный период времени». Вместе с тем, **Минтрансу** поручено принять решение по тарифу «Платона» так, чтобы «финансовая нагрузка на бизнес по году осталась бы в пределах или даже, может быть, меньше заявленных изначально предложений», уточнял М.**Соколов**.

Ранее **Минтранс** 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. Позднее первый замглавы **Минтранса** РФ Евгений **Дитрих** заявлял, что тариф «Платона» не будет повышен с 1 февраля, как предполагалось ранее. «Абсолютно очевидно, что, если в предыдущей модели мы говорили о повышении с 1 февраля, то на сегодняшний день это уже просто невозможно. Поэтому такое повышение будет позже», – сказал он, отметив, что ведомство прорабатывает вопрос об однократном повышении тарифа.

### РБК; 2017.01.27; МИНТРАНС РФ ЗАВЕРШАЕТ ПРОЕКТИРОВАНИЕ ВСМ «МОСКВА – КАЗАНЬ»

**Министерство транспорта** России завершает проектирование высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – Казань», о чем сегодня сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** на заседании в Нижнекамске

«Проект находится в стадии практической реализации: мы завершаем проектирование, передаем необходимую документацию в Государственную экспертизу, – я имею ввиду проект высокоскоростной магистрали, которая на первом этапе из Москвы дойдет до Казани, и станет очень важным прорывным проектом в транспортном обеспечении Татарстана», – сказал **Соколов**.

Как уточнил **министр транспорта** и дорожного хозяйства Татарстана Ленар Сафин, в Татарстане проект участка ВСМ пройдет этап экспертизы уже к концу 2017 года. «В прошлом году «Татинвестгражданпроект» выполнил разработку проекта планировки и проект межевания линейного объекта магистрали на территории республики. Проектно-изыскательские работы продолжаются, в соответствии с утвержденным планом-графиком и мы надеемся, что в этом году проект пройдет экспертизу и будет готов к реализации», – доложил Сафин о ходе реализации проекта ВСМ.

Напомним, общая стоимость строительства ВСМ «Москва-Казань» составляет 1,068 трлн рублей, участок «Москва-Казань» в будущем может стать частью высокоскоростной магистрали «Москва-Пекин». В перспективе скоростная магистраль свяжет Китай с городами Европы и Ближнего Востока. Протяженность участка ВСМ «Москва-Казань» составит около 770 км, скорость движения поездов будет достигать 400 км/ч, на трассе будут организованы остановки через каждые 50-70 км. Время в пути от Москвы до Казани по ВСМ составит 3,5 часа против нынешних 14 часов.

### ДОРИНФО; 2017.01.27; ПРЕЗИДЕНТ ТАТАРСТАНА ПРЕДЛОЖИЛ МИНТРАНСУ РФ УТВЕРДИТЬ МАРШРУТ КОРИДОРА ЕВРОПА – КИТАЙ В РЕГИОНЕ

Президент Татарстана Рустам Минниханов предложил главе **Минтранса** РФ Максиму **Соколов**у утвердить маршрут прохождения международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай» по территории республики. С предложением руководитель субъекта обратился к **Соколов**у на сегодняшнем выездном расширенном заседании коллегии **Министерства транспорта** и дорожного хозяйства Татарстана, которое состоялось в Нижнекамске.

Минниханов назвал коридор «Европа – Китай» ключевым проектом для дорожной сети региона. Сейчас, по словам главы республики, выполнен существенный объем работ для реализации проекта. В частности, построена I очередь автотрассы «Шали – Сорочьи Горы», готова ПСД на участок «Шали – Сорочьи Горы. II очередь», проведены инженерно-изыскательские работы на участке «Альметьевск – Бавлы (М-5)». Минниханов подчеркнул, что на выполнение всех работ направлены значительные деньги частного инвестора. Также глава региона предложил Максиму **Соколов**у утвердить маршрут трассы через территорию Татарстана, сообщает пресс-служба президента республики.

### ДОРИНФО; 2017.01.27; ПОЧТИ КАЖДОЕ ПЯТОЕ СЕЛО В ТАТАРСТАНЕ НЕ ИМЕЕТ ДОРОГ С ТВЕРДЫМ ПОКРЫТИЕМ

Почти каждый пятый сельский населенный пункт в республике Татарстан не имеет дорог с твердым покрытием. Такие данные озвучил **министр транспорта** республики Ленар Сафин во время заседания коллегии **Министерства транспорта** и дорожного хозяйства Татарстана, в которой приняли участие президент республики Рустам Минниханов, помощник Президента РФ **Игорь Левитин**, **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** и другие.

Выступая на расширенном заседании, Ленар Сафин рассказал, что в Татарстане сейчас свыше 3 тыс. сельских населенных пунктов, сообщает пресс-служба правительства региона. При этом почти каждое пятое село не имеет дорог с твердым покрытием. По словам Сафина, в этом году планируется решить проблему дорог в 27 деревнях Татарстана. Большая часть работ – в 17 населенных пунктах – пройдет за счет субсидии из федерального бюджета. Региону в этом году по ФЦП «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014–2017 годы и на период до 2020 года» выделяют 578,7 млн рублей.

Добавим, средства на сельские дороги Правительство РФ распределило в середине января этого года. Общая сумма субсидий 54 регионам страны составляет 8,3 млрд рублей.

### РБК; 2017.01.27; ТАТАРСТАН ПЛАНИРУЕТ ОТКРЫТЬ АВИАРЕЙСЫ В ТБИЛИСИ, ТЕЛЬ-АВИВ И ПЕКИН

Правительство республики ведет переговоры с авиакомпаниями об открытии прямых регулярных рейсов в Грузию, Израиль и столицу Китая. Об этом сообщил **министр транспорта** Татарстана Ленар Сафин на коллегии министерства

«В планах этого года открытие регулярных рейсов в Ригу и Ереван, ведутся переговоры с российскими авиакомпаниями по открытию рейсов в Тбилиси, Тель-Авив и Пекин», – сказал Сафин. Он напомнил, что в 2016 году были открыты прямые авиарейсы из Казани в Прагу, Франкфурт на Майне и Ашхабад. Начали выполняться туристические чартерные рейсы из китайского Урумчи в Казань и из Казани в Тунис.

По словам Сафина, в 2017 году аэропорты Татарстана планируют также расширить маршрутную сетку на рынке внутренних авиаперевозок России. «Мы продолжаем проводить политику укрепления позиций республики на рынке внутренних перевозок. В 2016 году мы участвовали в двух программах субсидирования 19 маршрутов из аэропортов республики, в текущем году Татарстан продолжит эту работу. Уже сегодня в перечень субсидируемых маршрутов включены софинансированные республикой направления. Свой вклад в развитие региональных перевозок из аэропортов республики внес наш авиаперевозчик «ЮВТ-Аэро»«, – пояснил министр. Он подчеркнул, что авиакомпания завершила год с положительным результатом, ее прибыль составила 277 млн рублей.

В 2016 году Международный аэропорт «Казань» обслужил 1,9 млн пассажиров, что на 7% больше 2015 года. Маршрутная сеть аэропорта «Казань» насчитывала 65 направлений, из них 31 международные. Рейсы по данным маршрутам выполнялись 39 авиакомпаниями, из них 15 авиакомпаний международных.

В Нижнекамске сегодня прошло заседание коллегии **Министерства транспорта** и дорожного хозяйства Татарстана, на котором присутствовал президент республики Рустам Минниханов, **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, помощник президента РФ **Игорь Левитин**.

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.27; ПОСЛЕДНЯЯ ПЕРЕД ОТКРЫТИЕМ РЕЙСОВ В КАИР ПРОВЕРКА АЭРОПОРТА МОЖЕТ СОСТОЯТЬСЯ В ФЕВРАЛЕ – ГЛАВА МИНТРАНСА РФ

Последняя перед возобновлением рейсов в Каир проверка аэропорта может состояться в феврале, рассчитывают в **Минтрансе** РФ.

«Скорее всего, что да, будет необходим еще один визит (специалистов в аэропорт Каира – ИФ), надеюсь, что завершающий», – заявил в пятницу журналистам глава **Минтранса** Максим **Соколов**, добавив, что визит может состояться в феврале.

Ранее сообщалось, что возобновление авиасообщения между РФ и Египтом начнется с открытия регулярных рейсов между столицами государств. Российские пассажиры будут обслуживаться во втором терминале аэропорта Каира, который был оснащен новыми системами обеспечения безопасности. Предложения о начале полетов **Минтранс** РФ уже направил на рассмотрение в правительство, говорил М.**Соколов** 21 января.

Открытие чартерных рейсов в курортные города Египта – Хургаду и Шарм-эль-Шейх – состоится позднее, указывали ранее в **Минтрансе**, добавляя, впрочем, что это «вопрос недалекого будущего».

Параллельно РФ и Египет планируют подписать межправительственное соглашение в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации. Его подробное содержание стороны не раскрывали. Подписание может состояться в рамках визита министра гражданской авиации Египта Шарифа Фатхи в РФ в начале февраля, отметил М.**Соколов**.

Авиасообщение между Россией и Египтом было прервано в ноябре 2015 года. Такое решение приняла РФ после крушения над Синаем самолета российской авиакомпании «Когалымавиа», летевшего из Шарм-эль-Шейха в Санкт-Петербург. На его борту находились 217 пассажиров и семь членов экипажа, все погибли. ФСБ впоследствии признала случившееся терактом.

### ДОРИНФО4 2017.01.27; КРЫМ В 2016 ГОДУ ОСВОИЛ 80% ДОРОЖНЫХ ДЕНЕГ

На дорожную отрасль республики Крым в 2016 году было предусмотрено 16 млрд рублей, что превышает объем финансирования 2015 года в два раза. К концу 2016 года регион освоил более 80% средств. Такие данные прозвучали во время заседания Рабочей группы по развитию и обеспечению функционирования транспортной инфраструктуры Крыма и Севастополя, которое провел **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

Во время заседания также были заслушаны отчеты об итогах работы транспортного комплекса Крыма и Севастополя в прошлом году, обсуждался план-график мероприятий по проектированию трассы «Таврида», сообщает пресс-служба **Министерства транспорта** РФ.

В сообщении отмечается, что на 1 января 2016 года протяженность региональных и межмуниципальных дорог Крыма составила 6,102 тыс. км, в Севастополе – 976,3 км. Кроме того, на территории полуострова пролегает 8,567 тыс. км местных дорог, находящихся в собственности муниципальных образований.

Добавим, ранее сообщалось, что в 2017 году на дорожно-транспортную отрасль Севастополя направят 3,6 млрд рублей, на модернизацию дорожной сети Крыма – 7,4 млрд рублей.

### REGNUM; 2017.01.27; АВИАПРОШЛОЕ РОСТОВА-НА-ДОНУ: АЭРОПОРТ ЗАКРОЮТ НАВСЕГДА

Международный аэропорт «Ростов-на-Дону», построенный в 1925 году, до векового юбилея не дотянет. Воздушную гавань закроют навсегда в декабре 2017 года после того, как будет запущен южный хаб «Платов». Как сообщили корреспонденту ИА REGNUM в департамент стратегических коммуникаций ОАО «Аэропорт Ростов-на-Дону», возведение нового международного аэрокомплекса опережает проектный график на месяц. Общая готовность объекта приблизилась к 60%.

Несмотря на то, что ростовский аэропорт скоро будет стёрт с лица земли, все службы продолжают слаженно работать. Как заверила корреспондента ИА REGNUM директор по стратегическим коммуникациям аэрогавани Ольга Ладейщикова, внештатных ситуаций, как, в частности, ЧП в начале января в калининградском аэропорту «Храброво», на Дону не допустят.

«В распоряжении наземных служб ОАО «Аэропорт Ростов-на-Дону» имеется вся необходимая техника для проведения аварийно-эвакуационных работ. В том числе, есть тягачи, аварийные пневмотканевые подъёмники, приспособления для подъема самолета за крыло и носовую часть, настилы для буксировки и прочее оборудование, наличие которого является обязательным в соответствии с действующим законодательством. Аварийно-спасательные команды проходят регулярные тренировки, в том числе с участием смежных ведомств», – отметила собеседница.

Тем не менее, авиапрошлое аэропорта «Ростов-на-Дону» навсегда сохранит в памяти две авиакатастрофы. В конце декабря 1982 года здесь разбился самолёт Ан-26 компании «Аэрофлот». Крушение авиалайнера произошло при взлёте в сложных метеоусловиях из-за перегрузки и неправильной центровки. Погибли все 16 человек, находившихся на борту.

А в ночь на 19 марта 2016 года в аэропорту рухнул самолёт Boeing 737 авиакомпании Flydubai. Воздушное судно потерпело крушение после двух неудачных попыток посадки. 62 человека, летевших из аэропорта Дубая (ОАЭ), в том числе 55 пассажиров и семь членов экипажа, погибли. Железная птица рухнула рядом со взлётно-посадочной полосой, но повреждения оказались не критичны, и аэропорт продолжил свою работу через два дня. **Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** после заседания правительственной комиссии, созданной в связи с авиакатастрофой, заявлял: «Все необходимые допуски, в том числе международные, аэропорт Ростова-на-Дону имел». Также по его словам, претензий к работе воздушной гавани в тот день не было, все службы сработали слаженно.

Ранее по теме: «Прерванный полет»: 40 дней прошло со дня крушения Boeing в Ростове-на-Дону

Память жертв авиакатастрофы Boing-737 в Ростове-на-Дону увековечат 19 марта

Стоит отметить, что пассажиропоток воздушных ворот Ростова-на-Дону по итогам прошлого года вырос по сравнению с 2015 годом на 1,5% и составил 2 млн 94 тыс. 677 человек. В частности, на 15% увеличилось число пассажиров на внутренних маршрутах, а вот на международных рейсах обслужено на 34,4% меньше пассажиров, чем в 2015-м. В 2016 году полеты из ростовского аэропорта регулярно совершали 19 российских и восемь иностранных авиакомпаний по 43 направлениям.

Добавим, на месте ростовского аэропорта предполагается построить около 4 млн квадратных метров недвижимости. Взлётно-посадочная полоса должна превратиться в самую протяжённую пешеходную зону в Европе.

Как сообщало ранее ИА REGNUM, 3 января 2017 года в калининградском аэропорту «Храброво» воздушное судно «Аэрофлота» совершило жесткую посадку, сломав переднюю стойку шасси. Технический персонал воздушной гавани не смог оперативно эвакуировать аивалайнер, в результате случился пассажирский коллапс, затянувшийся почти на двое суток.

### БИЗНЕС ONLINE; 2017.01.27; В ГОСДУМУ РФ ВНЕСУТ ЗАКОНОПРОЕКТ О ЗАПРЕТЕ ЗАКАЗНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПОСЛЕ ТРАГЕДИИ В ХМАО

В ближайшее время в Госдуму могут внести законопроект о регулировании заказных перевозок. Связано это с декабрьской трагедией в ХМАО. Об этом сегодня на расширенной коллегии **минтранса** РТ в Нижнекамске сообщил помощник президента РФ **Игорь Левитин**.

«Заказные перевозки – это неконтролируемая услуга. Поэтому президент России Владимир Путин дал задание разработать и внести в Госдуму законопроект о том, чтобы их не было. Но так как пользуются этой услугой миллионы, надо сделать так, чтобы транспорт остался, чтобы количество перевозок не уменьшилось, чтобы они были регулируемыми», – сообщил **Левитин**.

Напомним, 4 декабря на трассе Тюмень – Ханты-Мансийск столкнулись автобус с детской спортивной командой, два легковых автомобиля и грузовик. В автобусе ехали 32 человека – 29 детей и 3 взрослых. Все они возвращались из Ханты-Мансийска в Нефтеюганск с соревнований по спортивной акробатике. В результате ДТП погибли 12 человек, из них 11 детей. Водитель автобуса за последний год нарушал правила дорожного движения 7 раз. По данному факту следственным комитетом возбуждены уголовные дела, задержаны организатор и два водителя транспортных средств.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ЖУРМАН; 2017.01.29; ПРАВЫЙ РУЛЬ: SOS!

Более 60 процентов, или 769 из 1217 автомобилей, ввезенных с начала 2017 года из стран АТР, «зависли» на таможнях Дальнего Востока. Причина – в требовании в соответствии с регламентом Таможенного союза с 1 января 2017 года устанавливать на все автомобили системы экстренного реагирования при авариях ЭРА-ГЛОНАСС.

Происходящее означает, что владельцы прибывших на таможни региона автомобилей заплатили положенную пошлину, но не забирают авто со складов, хотя очень хотят и таможенники настаивают.

Причина в том, что таможня не выдает паспорта транспортного средства (ПТС), а без них авто не поставить на учет в ГИБДД. Если по уму, то машину даже вывести с таможни без ПТС нельзя, надо вызывать эвакуатор. Иными словами, забрать-то можно, ездить нельзя.

ПТС не получить, потому что выдается он на основании Сертификата о безопасности колесных транспортных средств (СБКТС). Сертификат невозможно получить, потому что с 1 января его не дают без установленного в (подержанной импортной!?) машине устройства вызова экстренных служб ЭРА-ГЛОНАСС, призванного в случае аварии самостоятельно подать сигнал тревоги на спутник. Установить устройство невозможно, потому что протокол системы прописывается под каждую конкретную марку каждого производителя. И если с новыми выпускаемыми в Таможенном союзе автомобилями все понятно, то кто должен обеспечить сигналом тревоги бэушные авто, какие и привозят на Дальний Восток преимущественно из Японии (85 процентов), КНР (12,5) и Кореи (2)?

Пока только 448 привезенных иномарок вышли с таможни. Счастливчики имели действующий СБКТС, оформленный до 1 января 2017 года. И то что-то таможенников в них смущает. Как сообщил начальник таможенного управления округа (ДВТУ) Юрий Ладыгин, правомерность этих сертификатов еще будет проверяться.

Никаких разъяснений, как и где оснастить тревожной кнопкой подержанную иномарку, нет. Во Владивостоке нашлась только одна фирма, сертифицированная для установки ГЛОНАСС.

– К нам обращаются, но единственное, что мы можем, это сформировать лист ожидания. Пока в нем несколько десятков очередников. Но у нас нет технической возможности обеспечить машины системой ЭРА-ГЛОНАСС, ведь везут самые разнообразные модели. Нельзя терминал с одними и теми же характеристиками установить на десяток машин, он прошивается под данные конкретной модели автомобиля, – сказали в ней корреспонденту «РГ».

И все-таки компании, занимающиеся сертифицированием автомобилей, советуют не паниковать и подождать неких разъяснений. Появилась информация, что в **министерстве транспорта** РФ прорабатывается возможность установки и подключения системы ЭРА-ГЛОНАСС на подержанные машины. Реализовать подключение к базе можно будет через портал Госуслуг. Но опять же отсутствуют нормативные документы по сертификации систем безопасности в качестве дополнительного оборудования автомобиля. А в компании «Навигационные информационные системы» говорят, что должны вступить в силу поправки, говорящие о том, что «бэушных автомобилей этот вопрос не касается».

Между тем в происходящем дальневосточники усмотрели очередную попытку запретить ввоз в РФ иномарок с правым рулем. Их ввоз хоть и упал по сравнению с лучшими для этого бизнеса годами, когда ввозилось до полумиллиона авто в год, но все равно существенен.

Дальневосточники начали создавать петиции об отмене нововведения, другие предлагают инициировать поправки, чтобы новые правила действительно не распространялись на подержанные автомобили, импортируемые в РФ. Третий вариант – дать возможность гражданам законно устанавливать систему ЭРА-ГЛОНАСС на свои автомобили в частном порядке.

### КОММЕРСАНТЪ ДЕНЬГИ; НАДЕЖДА ПЕТРОВА; 2017.01.30; СО ЗВЕРИНОЙ БЕСХОЗНОСТЬЮ

Дороги из ниоткуда

Решил раз житель Центральной России завести козу. «Прихожу,– рассказывает,– в администрацию, спрашиваю, где бы мне участок арендовать под хозпостройку, чтобы все по закону было. Раскладывают передо мной карту, показывают: вот, пожалуйста, можно здесь, можно тут... Я им: «Там же дорога». А мне: «Нет там никакой дороги». А по ней, между прочим, сосед мой ездит». В административной реальности, как оказалось, дорога в деревне есть только одна. Остальные не существуют.

Сколько их в РФ таких, несуществующих, статистикой не установлено: если дороги формально нет, объект учета из нее никудышный. Но прикинуть, по данным Росстата, сколько дорог за последние годы «вышло из тени», вполне реально.

С 2012 года (когда Росстат в последний раз менял методику подсчета) протяженность автодорог общего пользования в стране выросла на 203 тыс. км. Большая часть прироста – 120 тыс. км – пришлась на дороги с твердым покрытием, хотя ввод в действие дорог с твердым покрытием составил за эти годы всего 6,8 тыс. км.

Даже если учесть, что часть дорог, видимо, была просто передана в общее пользование ведомствами (ведомственных дорог стало на 4 тыс. км меньше), получается, что с 2012 года почти 110 тыс. км дорог с твердым покрытием взялись практически «из ниоткуда».

Статистический рост связан с тем, что с 2014 года объемы муниципальных дорожных фондов стали зависеть в числе прочего от протяженности дорог, полагает преподаватель кафедры местного самоуправления ВШЭ Ольга Моляренко. Но в условиях бюджетного дефицита этот стимул оформлять дороги исчезает: процесс требует денег, и местные власти понимают, что даже на оформленное достаточное финансирование они вряд ли получат, тогда как штраф от ГИБДД за ненадлежащее содержание вполне вероятен. «Муниципалитеты могут затягивать процесс, потому что помимо средств, которые ты получаешь, ты получаешь еще и головную боль»,– признавал сотрудник одного из них в беседе с Моляренко (интервью проводились в рамках проекта фонда «Хамовники» в декабре 2016 года).

В итоге процесс легализации дорог «далек от завершения», подтверждение этому тезису можно найти в местных СМИ по всей стране, подчеркивает Моляренко. Бесхозными, по данным мониторинга, чаще всего оказываются улицы частного сектора, придомовые проезды многоквартирных домов, дороги к дачным и садоводческим товариществам, к частным, ведомственным или бесхозным объектам, а также в ряде случаев к выделяемым многодетным семьям земельным участкам.

К примеру, в Новосибирской области, по данным общественного совета областного **Минтранса**, на март 2016 года имелось 14 тыс. км региональных дорог, 12 тыс. км муниципальных и 14 тыс. км бесхозных. В самом Новосибирске оформлены в собственность города были 628 км дорог из 1629,5 км, которые насчитала администрация. Власти Серпуховского района Московской области в июле 2016-го оценивали протяженность бесхозных дорог на подведомственной территории в 1 тыс. км. А в Ростовской области бесхозной на начало 2016-го оставалась дорога к АЭС.

Впрочем, в **Росавтодор**е «Деньгам», сославшись на статью Гражданского кодекса о бесхозяйном имуществе (ст. 225), заявили, что если дороги не являются ни федеральными, ни региональными, значит, они «относятся к сфере ответственности конкретного муниципалитета, который должен отвечать за их содержание и поддержание в техническо-эксплуатационном состоянии». И потому «не может быть бесхозных дорог».

\*\*\*

### ТАСС; ЭЛЬВИРА БАЛГАНОВА; 2017.01.29; НА СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕМОНТ АВТОДОРОГ В БУРЯТИИ В 2017 ГОДУ ПОТРАТЯТ ПОЧТИ 3 МЛРД РУБЛЕЙ

Республиканская дорожная сеть в Бурятии будет профинансирована в 2017 году почти на 3 млрд рублей. Об этом сообщил в прямом эфире ГТРК «Бурятия» глава региона Вячеслав Наговицын.

«На этот год у нас будет 2,9 млрд рублей», – сказал он, подчеркнув, что размер средств вдвое больше, чем регион мог планировать 10 лет назад. По его словам, ремонт и строительство в этом году затронут как сами автодороги, так и мосты.

«Мы продолжим реконструкцию трассы до Байкала в Баргузинском районе. 15 км до села Максимиха сделаем (сейчас там грунтовая дорога – прим. ТАСС)», – сказал Наговицын. В прошлые годы на этой популярной в летний туристический сезон магистрали было отремонтировано около 200 км.

Ранее **Минтранс** Бурятии сообщал, что на региональной сети автодорог в 2017 году в эксплуатацию будет введено 33 км дорог, после реконструкции откроются четыре мостовых перехода.

В прошлом году на региональной сети Бурятии реконструировано и отремонтировано порядка 50 км дорог, на федеральной сети – более 100 км.

### MK.RU КРЫМ; 2017.01.29; ХАЛТУРНЫЙ РЕМОНТ ДОРОГ В КРЫМУ ПРИВЕЛ К НОВЫМ РАСХОДАМ БЮДЖЕТНЫХ СРЕДСТВ

Сход асфальта вместе со снегом с отремонтированных совсем недавно дорог не только обернулся увольнением главного дорожника Крыма – Игоря Кравченко, но и опроверг обещание главы республики Сергея Аксенова: «Ямочного ремонта больше не будет!». Не прошло и полгода, как рабочие принялись латать ямы.

Халтурный ремонт дорог в Крыму привел к новым расходам бюджетных средств

История крымских дорог только на первый взгляд кажется гоголевской. На самом деле ходом событий руководят отнюдь не набитые дураки, а профессиональные сценаристы. Четыре месяца автодором руководил молодой хореограф из Санкт-Петербурга Игорь Кравченко, чье образование никак не позволяет осваивать бюджетные миллионы. Журналистское расследование питерских репортеров, проясняет крымский взлет танцора: Игорь Кравченко завязался с дорожным бизнесом по семейной традиции – его близкий родственник в Питере торговал дорожной техникой. Наверняка, именно эта техника сейчас укатывает ямы в Симферополе…

 – На данный момент отремонтировано более восьми процентов дорог, – приводит цифры департамент Симферопольского городского хозяйства, – На это было потрачено свыше 2,5 миллиарда рублей.

Согласно данным, предоставленным департаментом, в ремонте было задействовано семь подрядных организаций, контроль над действиями которых осуществляли ГУП РК «Служба технического надзора» и МУП «Горремонтстрой». И если, по заверениям департамента, в отношении подрядчиков, допустивших проколы, «ведется претензионная работа», то контролирующие инстанции, похоже, остаются сухими в талой воде дорожных ям.

Что касается сценария увольнения главного дорожника – Кравченко, то официально подножку ему подставила подруга, выложившая в сеть фото дорогих подарков. По замыслу сцен**аристов** Кравченко, якобы, устыдился собственного достатка и добровольно ушел. Благородный поступок уберег чиновника от позорного увольнения по статье за недобросовестное выполнение служебных обязанностей. Чувствуется рука мэтра, подсказавшего персонажу правильный ход.

Итогом трудовой деятельности уволенного чиновника стали выбоины и колдобины. Однако и сам Кравченко, и чиновники из департамента городского хозяйства упорно не признают нарушение технических условий проведения ремонтных работ. В ходу версия «цикличности изменения температуры», – переход через нулевую отметку, от которого по асфальту идут первичные трещины. Если следовать данной логике, то в той же Москве, где температура постоянно переходит через нулевую отметку, и, к тому же, активно используются реагенты, асфальта вообще быть не должно. Дорожный сценарий на крымский лад делает виновником погодный фактор, полностью оправдывая ремонтников, кладущих асфальт в лужи, и контролеров качества работ, допустивших явное безобразие.

Каков же итог? Городская администрация готовит претензии к подрядчикам, а **Минтранс** собирает жалобы от граждан! Работает «горячая линия», на которую мы не упустили возможности звякнуть.

 – Как устраняются повреждения на дорогах? – выясняем методы ремонтников.

 – Проходит ямочный ремонт.

 – Но премьер – министр заверил, что такого ремонта больше в Крыму не будет?

 – У вас недостоверная информация, – оператор переходит на строгую тональность, – Для ямочного ремонта даже специально закуплена техника.

Мы не стали уточнять, на какую сумму и у какой фирмы закуплена эта самая техника. И так понятно, что сумма – немалая, а закупка – выгодная как для продавцов, так и для покупателей. В общем, для всех, кроме налогоплательщиков, вынужденных разбивать машины на выбоинах и колдобинах. «Отмененный» на словах ямочный ремонт идет на деле полным ходом, причем как на трассах регионального значения, так и на дорогах муниципальных.

Занавес опустился: традиция латать дыры оказалась крепче асфальта на дорогах и обещаний на трибунах.

### INKAZAN.RU; 2017.01.27; КАЗАНСКАЯ КАНАТНАЯ ДОРОГА МОЖЕТ БЫТЬ РЕАЛИЗОВАНА ЗА 12 МЕСЯЦЕВ – САФИН

**Министр транспорта** и дорожного хозяйства РТ Ленар Сафин заявил, что канатная дорога может быть построена в Казани в течение года. В своем докладе на коллегии **минтранса** РТ он отметил, канатная дорога входит в список инвестиционных проектов 2017 года.

По словам Сафина, канатная дорога будет построена полностью на спонсорские средства, без привлечения федеральных и татарстанских субсидий. Он сообщил, что с инвестором «уже имеется договоренность». Компанию-инвестора Сафин не назвал.

3 июня 2016 года исполком Казани поручил подготовить проект планировки и межевания территории под канатную дорогу от ГТРК «Корстон» до стадиона «Казань Арена». Соответствующее постановление было подписано 2 июня 2016 года. Заказчик проекта дороги – ООО «Воздушный мост». Стоимость проекта оценивается в €14,7 миллионов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.28; ДО 240 ПАССАЖИРСКИХ И ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ СМОГУТ В СУТКИ ЕЗДИТЬ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В ОБХОД УКРАИНЫ – РЖД

Пропускная способность двухпутной электрифицированной железной дороги в обход территории Украины на участке Журавка-Миллерово после ее ввода в эксплуатацию составит до 240 пассажирских и грузовых поездов в сутки в двух направлениях, сообщил вице-президент ОАО «РЖД» Олег Тони.

«Пропускная способность этого участка после завершения строительства будет в соответствии с графиком. Только в летнем периоде пассажирских поездов идет 62 в каждую сторону, и столько же товарняков», – сказал О.Тони в субботу журналистам

По словам вице-президента РЖД, в настоящее время в возведении железнодорожной ветки участвуют 2500 гражданских строителей и 1500 единиц техники.

О.Тони сообщил, что в соответствии с утвержденным графиком производства работ, РЖД взяла на себя жесткие обязательства по снабжению стройки песком, шпалами и щебнем. «Могу вас заверить, что все обязательства будут выполнены», – заявил он.

Отвечая на вопрос, не вредит ли строительству дороги снежная и холодная зима, вице-президент РЖД сказал: «Не вредит, наоборот, морозы сейчас нужны больше, чем оттепель. Чем больше подморозит, тем быстрее и с огоньком будем мы работать».

О.Тони вместе с заместителем министра обороны Дмитрием Булгаковым в субботу находится с рабочей поездкой в Воронежской области для контроля за ходом строительства железной дороги в обход Украины.

В свою очередь, Д.Булгаков сообщил журналистам в субботу, что Минобороны РФ усилило группировку железнодорожных войск на строительстве дороги в обход Украины.

«За счет включения в состав группировки третьего по счету путевого батальона Южного военного округа ее численность доведена до более 1300 человек», – сказал замглавы военного ведомства.

По его словам, в настоящее время в возведении железнодорожной ветки задействованы пять батальонов механизации отдельных железнодорожных бригад Западного, Центрального и Южного военных округов, и три отдельных путевых батальона последнего, а также свыше 500 единиц автомобильной, специальной и инженерной техники.

Д.Булгаков также сообщил, что после новогодних праздников железнодорожные войска и строители РЖД вышли на показатели работ, которые должны ежесуточно выполняться на строительстве участка дороги протяженностью 130 км.

«Все идет в графике, в плановом режиме и сомнений в его выполнений нет. Сейчас среднесуточные темпы работ железнодорожных войск составляют 1200 метров укладки рельсошпальной решетки», – подчеркнул он.

По его словам, зимние условия являются наиболее благоприятными для ведения работ. «Как только начнется весенняя распутица, темпы работ могут снизиться. Поэтому сегодня на заседании штаба строительства мы уточнили график работ, исходя из прогноза погоды», – сказал замминистра обороны.

Ранее в субботу Д.Булгаков сообщил, что в этом году будет уложено более 150 км рельсов. Железная дорога в обход территории Украины будет проходить по территориям Воронежской и Ростовской областей. Там планируется построить семь железнодорожных станций и пять подстанций.

### ИНТЕРФАКС;2017.01.27; «РЖДСТРОЙ» ПРОЯВЛЯЕТ ИНТЕРЕС К РЯДУ ПРОЕКТОВ НА ФИЛИППИНАХ – МИНТРАНС РФ

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» – АО «РЖДстрой» (РЖДС) – проявляет интерес к ряду проектов на Филиппинах.

«РЖДС проинформировал об имеющихся возможностях по реализации проекта скоростного железнодорожного сообщения (в этой стране – ИФ), созданию скоростной ж/д магистрали «Север-Юг», строительству участка между международными аэропортами Кларка и Манилы, а также проекта создания сети канатных дорог», – сообщило **министерство транспорта** РФ по итогам встречи сопредседателей двусторонней комиссии по торговому и экономическому сотрудничеству.

Она состоялась 26-27 января, в ней приняла участие делегация **Минтранса**. Кроме того, прошли встречи с представителями **министерства транспорта** Филиппин и транспортной отрасли, обсуждены «наиболее актуальные вопросы сотрудничества».

«РЖДстрой» был создан в 2006 г. на базе 19 строительно-монтажных трестов. Компания занимается строительством объектов ж/д инфраструктуры. 100% акций принадлежит РЖД. В международных проектах в рамках российского железнодорожного холдинга также принимает участие ООО «РЖД Интернешнл».

**Минтранс** также отмечает, что российская делегация презентовала систему глобальной спутниковой навигации «ЭРА-ГЛОНАСС», и она «вызвала большой интерес у филиппинских партнеров». «Стороны отметили широкие перспективы взаимодействия в сфере применения технологий спутниковой навигации на транспорте и взаимный интерес в изучении возможностей сотрудничества по ряду проектов», – говорится в сообщении.

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.27; РОССИЙСКИЕ СТРАХОВЩИКИ ВЫДАЮТ СВИДЕТЕЛЬСТВА ГАРАНТИЙ ПОМОЩИ РОССИЙСКИМ МОРЯКАМ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСАХ

Российские страховщики обеспечивают моряков застрахованных судовладельцев свидетельствами, наличие которых требуют поправки к Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС), вступившие в силу в РФ 18 января этого года.

Как сообщили «Интерфаксу» в «Ингосстрахе» (MOEX: INGS), в настоящее время к конвенции присоединились десятки стран. Выдача свидетельств – новация, предусмотренная последними законодательными изменениями в КТМС.

Согласно информации, размещенной на сайте **Минтранса**, поправки касаются требований по обеспечению финансовых гарантий, направленных на содействие морякам в случае оставления их без помощи, при необходимости репатриации и неисполнении обязательств по заработной плате, а также при потере трудоспособности или в случае смерти (ответственность судовладельца).

Новыми свидетельствами теперь должны быть обеспечены все суда, находящиеся в международных водах. Защита распространяется на моряков, работающих на судах, плавающих под государственным флагом РФ, а также на моряков-граждан РФ, находящихся в составе экипажей судов, плавающих под иностранным флагом.

Как пояснил представитель «Ингосстраха», «действие поправок не распространяется на рыболовецкий флот, который обычно имеет самые большие команды моряков. Для защиты моряков на таких судах в перспективе будут приниматься изменения в другую международную конвенцию, сроки таких изменений не определены».

Новые свидетельства гарантируют морякам, попавшим в критическую ситуацию, помощь страховой компании, в которой застрахован судовладелец. Свидетельства гарантируют, что моряки не будут оставлены без помощи.

Российские страховщики выдают судовладельцам, которые страхуют морские риски, такие свидетельства бесплатно. Оценочная стоимость репатриации может достигать $3 млн.

При наступлении ситуации, которая квалифицируется законодателем как «оставление без помощи», страховщик включается в организацию помощи морякам после сигнала команды. В случае необходимости репатриации команды с ней свяжется корреспондент страховщика, который вывезет моряков в гостиницу, закажет и оплатит им билеты на родину. При этом речь не идет о возникновении необходимости такой репатриации только по показаниям здоровья или из-за несчастного случая (эти стандартные риски покрывает страховой договор, заключенный судовладельцем). В данном случае в репатриации могут нуждаться совершенно здоровые моряки, брошенные на произвол судьбы судовладельцем, отметил представитель «Ингосстраха».

«Свидетельство, выданное страховщиком, гарантирует морякам репатриацию, согласно поправкам в конвенцию в нескольких случаях: если морякам судовладелец более двух месяцев не выплачивает зарплату, если судовладелец не обеспечивает моряков необходимым провиантом, запасами воды, другими жизненно необходимыми запасами, а также при условии, что сам судовладелец такую репатриацию за свой счет осуществлять отказывается», – пояснили в «Ингосстрахе».

Согласно действующему в РФ порядку, при наступлении банкротства самого страховщика, выдавшего свидетельство о защите моряков, включается следующий уровень защиты. МИД России издал приказ, в котором говорится, что в такой ситуации гарантии помощи морякам по конвенции будут исполнены самим государственным ведомством. Приказ МИД РФ датирован 10 февраля 2016 года и касается «репатриации с территории иностранного государства моряков, работающих на судах, плавающих под государственным флагом РФ, а также моряков-граждан РФ, входящих в состав экипажей судов, плавающих под иностранным флагом».

Защита моряков не один год остается в фокусе международной конвенции, до недавнего времени КТМС распространяла законодательную защиту на моряков в случае банкротства судовладельца, последние поправки расширяют гарантии морякам, оказавшимся без помощи в международных водах.

«Как показал анализ многолетней практики морского страхования в «Ингосстрахе» по заключенным компанией договорам, ситуаций, описанных в поправках в конвенцию, не возникало в практике российского судоходства. Застрахованные в «Ингосстрахе» судовладельцы ответственно относятся к своим командам. Тем не менее в международном аспекте тема повышения гарантий для моряков немаловажна», – отмечают в «Ингосстрахе». Возможно, ситуации, которые описаны поправками в КТМС, более актуальны для судоходства таких стран, как Филиппины или Малайзия, полагает представитель российской страховой компании.

### ТАСС; ЕЛЕНА ВЕРЕЩАКА; 2017.01.30; НОВОЕ СУДНО СВЯЖЕТ МОРСКИМ СООБЩЕНИЕМ КАМЧАТКУ И САХАЛИНСКУЮ ОБЛАСТЬ

Новое грузопассажирское судно свяжет Камчатский край и Сахалинскую область. Оно будет курсировать из Петропавловска-Камчатского к населенным пунктам западного побережья полуострова и на Командорские острова, а также в город Северо-Курильск. Об этом заявил **министр транспорта** региона Владимир Каюмов, сообщила его пресс-служба.

«Мероприятие по строительству нового грузопассажирского судна для Камчатки включено в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)». По этому вопросу мы сейчас активно работаем с **Росморречфлот**ом. В 2016 году подготовили и согласовали техническое задание, выполнили эскиз судна. Проектирование и начало строительства грузопассажирского судна намечено на 2017 год», – сообщил Владимир Каюмов.

Стоимость проекта, а также место строительства, пока не известны. Также, по словам министра, прорабатывается вопрос о включении в программу «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» строительства парома на 150 человек и 50 автомобилей, который свяжет Петропавловск– Камчатский с другими дальневосточными портами, в том числе с Приморьем.

«Техническое задание на проектирование и эскиз судна также подготовлены и согласованы. Работа в данном направлении также ведется в тесном взаимодействии с **Росморречфлот**ом», – сказал Владимир Каюмов.

В развития морских перевозок в крае в 2016 году завершено строительство нового здания Морского вокзала в порту Петропавловск-Камчатский стоимостью более 530 млн рублей.

Начаты работы по капитальному ремонту причала № 5, который подрядчик должен сдать уже к началу лета. Проведены предпроектные работы по модернизации ряда других причалов Петропавловск-Камчатского морского порта, находящихся в федеральной собственности, также подготовлена проектно– сметная документация по строительству грузопассажирского причала в селе Никольское в Алеутском районе.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.01.30; ИЗРАИЛЬ ОСПОРИЛ ГРАНИЦЫ МОСКВЫ

Как выяснил «Ъ», региональный статус, присвоенный **Минтрансом** подмосковному аэропорту Жуковский, продолжает вызывать недоумение за рубежом. Вслед за скандалом с властями Таджикистана, которые сочли Жуковский аэропортом Москвы и отказывались давать разрешения на новые рейсы оттуда, те же вопросы возникли у Израиля. По данным «Ъ», израильская сторона пока не подтвердила «Уральским авиалиниям» полеты из Жуковского в Тель-Авив, хотя билеты на эти рейсы уже продаются.

«Уральские авиалинии» собираются начать полеты в Тель-Авив из подмосковного аэропорта Жуковский, на сайте авиакомпании продаются билеты на рейсы с 19 марта. Но, как рассказали источники «Ъ», Израиль пока не согласовал эти рейсы, сославшись на превышение квоты межправительственного соглашения – 35 частот на Москву в неделю. По данным собеседников «Ъ», причина отказа – спор о статусе аэропорта.

**Минтранс** присвоил Жуковскому (около 50 км от Москвы) статус регионального, но израильская сторона считает его еще одним аэропортом столицы. Региональный статус дает аэропорту возможность пользоваться имеющимися в межправсоглашении свободными квотами на полеты из регионов за рубеж, тогда как столичные квоты трех основных аэропортов Москвы по популярным зарубежным направлениям (Италия, Франция, Испания, Великобритания, Германия) выбраны. Сейчас в Тель-Авив из Москвы летают группа «Аэрофлот» и израильская El Al.

В «Уральских авиалиниях» и «Рампорте» (управляющая компания Жуковского) на запросы «Ъ» не ответили. В **Минтрансе** «Ъ» сообщили, что «идет рабочий процесс, о результатах будет объявлено позднее, после получения необходимых уточнений».

В ноябре 2016 года спорный статус Жуковского уже спровоцировал громкий скандал с участием властей Таджикистана. Там настаивали, что аэропорт относится к Москве и для допуска на рейсы в Душанбе нужно пересматривать межправительственное соглашение.

Но российская сторона сочла требование «ущемляющим суверенитет РФ и права российских перевозчиков» (см. «Ъ» от 3 ноября 2016 года). В итоге таджикская сторона приняла назначения «Уральских авиалиний» и «Ямала» на линии Жуковский–Душанбе и Жуковский–Худжанд. Сразу начали полеты только «Уральские авиалинии», «Ямал» планировал открыть рейсы с 20 декабря прошлого года и даже продал билеты на ближайшие рейсы, но Душанбе позволил осуществить лишь один чартерный рейс, чтобы доставить пассажиров, которые находились в аэропорту более двух суток. Таджикистан обосновал отказ «Ямалу» отсутствием паритета и тем, что в Душанбе уже достаточно рейсов из Жуковского.

**Минтранс** РФ настаивал, что «в соглашении о воздушном сообщении и последующих договоренностях между РФ и Таджикистаном нет ни единого упоминания о паритете». В ответ российская сторона запретила полеты таджикской «Сомон Эйр» в регионы РФ. Но 27 января стало известно, что страны все же будут соблюдать паритет. По словам первого вице-премьера РФ Игоря Шувалова, пока рейсы из Жуковского будут выполнять «Уральские авиалинии» и «Таджик Эйр», а «Ямал» летом «будет летать, если договорятся». Количество рейсов «возможно, увеличится весной», но если решение «будет экономически неэффективным, то вернутся к прежнему графику», отметил чиновник, подчеркнув необходимость «соблюдать экономические выгоды сторон». В **Минтрансе** в то же время сообщили, что таджикская сторона подтвердила второго назначенного перевозчика от РФ – авиакомпанию «Ямал», которая сможет начать полеты из Жуковского с конца марта. «Сомон Эйр» возобновит с 12 февраля полеты в Красноярск, Краснодар, Оренбург и Уфу, добавил заместитель гендиректора компании Алишер Рустамов.

Глава Infomost Борис Рыбак отмечает, что **Минтранс** был вправе определить любой статус Жуковского, но «возникший правовой казус теперь будет постоянно вызывать вопросы у иностранных партнеров». Такая ситуация, по мнению эксперта, продлится до тех пор, пока РФ не откажется от устаревшей системы двусторонних межправительственных соглашений в пользу полной либерализации воздушного сообщения.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.01.30; ТАДЖИКИСТАН ПУСТИЛ «ЯМАЛ»

Авиакомпания «Ямал» получила разрешение летать из подмосковного аэропорта «Жуковский» в Душанбе и Худжанд. Таджикская сторона на заседании российско-таджикской межправительственной комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству подтвердила, что авиакомпания с летнего сезона стала вторым назначенным перевозчиком на линии «Жуковский» – Душанбе (первый – «Уральские авиалинии»), сообщил представитель **Минтранса**. Телефоны начальника управления гражданской авиации **Минтранса** Таджикистана Юсуфа Рахмона в пятницу не отвечали. «Ямал» получил разрешения, подтвердил агентству ТАСС заместитель **министра транспорта** Таджикистана Шерали Ганджалзола.

«Ямал» в 2016 г. стал 11-й в России авиакомпанией по числу перевезенных пассажиров – 1,45 млн человек, на 2,1% больше, чем годом ранее. «Мы считаем Таджикистан перспективным и востребованным направлением, на декабрьские рейсы в Душанбе и Худжанд (их пришлось отменить) билеты были проданы почти со 100%-ной загрузкой», – рассказал «Ведомостям» коммерческий директор «Ямала» Андрей Дубров. Конкретные цифры он не назвал. По данным Ростуризма, за девять месяцев 2016 г. из Таджикистана в Россию въехало с туристическими целями 362 618 человек – на 9% больше, чем за аналогичный период 2015 г. Из России в Таджикистан поток туристов вырос на 15% до 86 133.

До открытия «Жуковского» в Таджикистан из «Внуково» летала «Ютэйр», а со стороны Таджикистана – Tajik Air и Somon Air из «Домодедово». Появление на карте полетов «Жуковского» было встречено таджикской стороной в штыки. Авиавласти не согласовали полеты в Душанбе и Худжанд из «Жуковского» «Уральским авиалиниям» под предлогом того, что новый аэропорт входит в Московский авиаузел, хотя **Росавиаци**я и не отнесла его к столице. Россия пригрозила прекратить воздушное сообщение между странами, и с 8 ноября полеты были разрешены. Но в декабре Таджикистан не согласовал полеты «Ямалу». Россия в ответ запретила Somon Air летать в Красноярск, Краснодар, Оренбург и Уфу. Рейсы в эти города Somon Air возобновит с летнего расписания, говорит представитель **Минтранса** России. Представитель Somon Air на запрос не ответил.

«Ямал»

Авиакомпания

Основной акционер – департамент имущественных отношений ЯНАО (98,2%).

Выручка (РСБУ, 2015 г.) – 12,8 млрд руб.,

Чистая прибыль – 862 млн руб.

«Конфликт получился затяжным, Россия имеет в таких ситуациях более сильные позиции благодаря несопоставимым размерам экономик, авиатранспортных отраслей и авиакомпаний», – говорит профессор ГосНИИ гражданской авиации Александр Фридлянд. Для сравнительно небольших авиакомпаний стран бывшего СССР Москва – это одно из основных направлений, поэтому усиление конкуренции невыгодно им в первую очередь.

Похожие проблемы и с авиавластями Казахстана: они до сих пор не выдали разрешение на полеты в «Жуковский» казахской SCAT Airlines (хотела полететь еще летом), а «Уральским авиалиниям» согласовали полеты только в конце декабря (назначение от **Росавиаци**и получено в августе). Мы подали новую заявку на «Жуковский», ожидаем в ближайшее время положительное решение, говорил президент SCAT Владимир Морозов в конце января.

Такой механизм двусторонних межправительственных соглашений мало где в мире сохранился – чаще действуют более либеральные режимы, например режим открытого неба, говорит гендиректор Infomost Борис Рыбак. Но там, где соглашения сохранились, конфликты возникают постоянно.

### КОММЕРСАНТ; СЕРГЕЙ МАШКИН; 2017.01.28; РАССЛЕДОВАНИЮ НЕ ХВАТАЕТ ЦИФРЫ

Как стало известно «Ъ», по результатам анализа записей параметрического самописца Ту-154Б-2 Минобороны, разбившегося 25 декабря при взлете из аэропорта Сочи, эксперты не обнаружили существенных отклонений в работе систем самолета. Причиной катастрофы, по их мнению, стали ошибки экипажа. При этом установить, какие именно действия летчиков привели к гибели всех 92 находившихся на борту человек, пока не удается. Проблема в том, что бортовой самописец самолета является, по сути, катушечным магнитофоном образца 1980-х, и для получения с него полноценной информации сегодня не осталось ни оборудования, ни специалистов.

Как пояснил «Ъ» близкий к расследованию катастрофы источник, планы военных авиаэкспертов и назначенные им сроки подведения итогов приходилось корректировать чуть ли не ежедневно. Так, в первые дни после катастрофы предполагалось, что сразу после новогодних каникул участники расследования приедут на совещание к главе Минобороны Сергею Шойгу и доложат ему о первых результатах своей работы. Министр, соответственно, планировал доложить информацию руководству страны и поделиться ею с журналистами. Однако экспертам, как выяснилось, было нечего сказать господину Шойгу. Встречу пришлось перенести: сначала на неделю, а затем сроки промежуточного отчета пришлось сдвигать еще дважды. Окончательная дата встречи военных экспертов с министром до сих пор не определена.

По данным собеседника «Ъ», проблема возникла из-за того, что сотрудники Научно-исследовательского центра эксплуатации и ремонта авиатехники ВВС Минобороны, в котором было начато расследование, «давно забыли, как работать с пленкой». Известно, что все технические параметры последнего полета Ту-154, произведенного в 1983 году, были записаны на аналоговый прибор, внешне напоминающий катушечный магнитофон, подобный тем, что были распространены в конце прошлого века.

Сам механизм и пленка, как пояснил эксперт, оказались в нормальном состоянии, и военным экспертам удалось довольно быстро считать записанные на магнитный носитель основные параметры полета и результаты корректирующих действий экипажа. Однако при попытке расшифровать и проанализировать полученные данные возникли сложности. Дело в том, что цифры и графики нужно было тарировать с учетом правильного подбора скорости лентопротяжного механизма и его износа, учесть биение ленты, которое давало приличные отклонения в параметрах, определенные сложности возникли и в синхронизации технических данных с информацией речевого самописца. Проблема оказалась в том, что для работы с «кассетником», как пояснил собеседник «Ъ», в центре ВВС не осталось ни оборудования, ни специалистов. Военные авиаэксперты, по его словам, давно уже перестроились на исследование твердотельных накопителей и работу с цифровыми данными, поэтому расследование, можно сказать, забуксовало.

По этой причине военные были вынуждены обратиться за помощью к гражданским специалистам Межгосударственного авиакомитета (МАК), в функции которого входит расследование «гражданских» авиакатастроф, происшедших на территории стран бывшего СНГ. По мнению участников расследования, участие в нем МАК, входящего в Международную ассоциацию независимых органов расследования на транспорте (ITSA), повысит качество проводимой работы и обеспечит доверие к ее результатам со стороны общественности. Да и расследовательского опыта у гражданских специалистов гораздо больше.

По данным источников «Ъ», оценив совместными усилиями параметрические данные, члены комиссии пришли к выводу о том, что все системы разбившегося Ту-154Б-2 исправно работали до столкновения с водой. Как сообщал ранее «Ъ», была опровергнута и версия о возможном теракте на борту самолета или его обстреле с земли – это предположение удалось исключить благодаря результатам проведенной по поручению военного следствия взрывотехнической экспертизы обломков лайнера. Таким образом, по сути, единственной версией расследования стала ошибка экипажа. Работу летчиков во время взлета Ту-154 и изучают сейчас члены объединенной технической комиссии. Какие именно действия экипажа привели к трагедии, пока неясно – низкое качество исходных данных не позволяет участникам расследования поэтапно восстановить всю схему развития нештатной ситуации на борту и, соответственно, прийти к единому мнению.

Напомним, катастрофа Ту-154Б-2 Минобороны произошла рано утром 25 декабря при взлете из аэропорта Сочи. После отрыва от полосы машина продержалась в воздухе всего несколько минут и, так и не сумев набрать высоту, рухнула в Черное море. По данным немногих очевидцев, непосредственно перед падением самолет летел на предельно низкой скорости, неестественно задрав при этом нос. В результате удара о воду самолет развалился на части, а находившиеся на его борту восемь членов экипажа и 84 пассажира погибли.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.01.30; УКРЕПЛЕНИЕ РУБЛЯ МОЖЕТ ПОВРЕДИТЬ ПРОГРАММЕ

Платежи по ней теперь выше, чем по обычным контрактам, номинированным в валюте

Во всем мире самолеты продаются и отдаются в лизинг за доллары. Российские лизинговые компании и производитель регионального лайнера SSJ100 – «Гражданские самолеты «Сухого» (ГСС, входит в госхолдинг ОАК) могут брать платежи и в рублях. Но они все равно привязаны к курсу американской валюты. Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК, на 100% принадлежит **Минтрансу**) с конца 2015 г. единственная на рынке предлагает SSJ100 в рублевый лизинг. Два года назад специально под эту программу ее уставный капитал был увеличен на 30 млрд руб. Этими деньгами ГТЛК проавансировала покупку 32 лайнеров у ГСС. В конце 2016 г. ГТЛК получила 4,9 млрд руб. еще на четыре SSJ100.

Программа предусмотрена для небольших, как правило, региональных авиакомпаний. Поставки первых самолетов начались в конце 2015 г. Месячный лизинговый платеж составлял 8 млн руб. за судно. При максимальном тогда курсе доллара (70–75 руб.) это равнялось всего $107 000–114 000. Для сравнения: стартовый и крупнейший эксплуатант SSJ100 – «Аэрофлот» последний контракт на поставку лайнеров подписал в прошлом году со «Сбербанк лизингом». По нему он платит $187 000 в месяц. А рыночная цена за новое судно такого типа – $190 000–210 000 в месяц, говорит топ-менеджер лизинговой компании.

В июле 2016 г. в проспекте к евробондам ГТЛК называла поставки SSJ100 «программой некоммерческого лизинга», приводя ее как пример того, что высокая доходность не является приоритетом.

Но сейчас программа может быть дороже рыночных цен, выяснили «Ведомости». 8 млн руб. в месяц платится только в первый год лизинга и за подержанные самолеты, рассказали топ-менеджеры двух авиакомпаний. За новые суда платеж составляет 11 млн руб. – и тоже только в первый год. Потом ставки растут, продолжают топ-менеджеры. Платеж достигает 15 млн руб. в месяц, так что программу трудно назвать льготной, отмечает один из собеседников.

9 пишем, 7 в уме

В 2015–2016 гг. ГТЛК поставила авиакомпаниям по льготной программе девять самолетов SSJ100. Сейчас в процессе передачи находится еще семь судов, сообщил представитель ГТЛК. Шесть из них предназначено для «Ямала».

Суда по льготной программе сдаются в лизинг на 12 лет, стартовая ставка за новый самолет – 11 млн руб., ежегодно она индексируется на 3%, говорит представитель ГТЛК. Лишь к последнему году эксплуатации она вырастает до 15 млн руб., средняя же ставка за весь срок получается 13 млн руб. в месяц, продолжает он. По нынешнему курсу ЦБ это около $218 000, или на 17% больше, чем платит «Аэрофлот».

ГТЛК первым делом стала поставлять подержанные суда, ставка по которым действительно льготная даже при подорожавшем рубле. Пять SSJ100, изъятых у Red Wings, ушло в «Ираэро», «Якутию» и «Центр-юг». Но последняя обанкротилась, и оба ее лайнера стоят. Три новых самолета получил «Ямал», говорят топ-менеджеры двух авиакомпаний.

Сейчас рубль растет, но это не гарантирует от падений в будущем, отмечает представитель ГТЛК. Рублевый же контракт исключает валютный риск перевозчика, продолжает он. Это важное преимущество, ведь у региональных авиакомпаний вся или почти вся выручка рублевая, согласен федеральный чиновник. Но для небольших перевозчиков 11 млн руб. – неподъемная сумма, парирует топ-менеджер лизинговой компании. Региональные самолеты и рейсы планово убыточны во всем мире. Только большая авиакомпания может содержать региональные суда, подвозя ими пассажиров в свои хабы для доходных магистральных направлений, говорит собеседник «Ведомостей». Найти эксплуатантов на все суда по программе будет тяжело, считает он. С ним согласен федеральный чиновник: есть, например, сомнения, что «Ираэро» и «Ямал» смогут взять свои заказы.

«Ставки ГТЛК на SSJ100 конкурентны и привлекательны для авиакомпаний и при текущем курсе, обращений об их снижении не было, – спорит представитель ГТЛК. – В конце прошлого года на фоне укрепившегося рубля были заключены твердые контракты на четыре судна с «Ираэро» и на 13 с «Ямалом». Он не уточняет, каков сейчас портфель твердых заказов на SSJ100, но утверждает, что понимание по арендаторам на 2017 г. уже сформировано, основные – это «Ямал», «Ираэро» и «Якутия».

### ТАСС; 2017.01.27; СПЕЦИАЛИСТЫ ВЫСОКО ОЦЕНИЛИ РАБОТУ SSJ-100 В СУПЕРНИЗКИХ ТЕМПЕРАТУРАХ АРКТИКИ

Российский самолет Sukhoi Super Jet-100 хорошо зарекомендовал себя при эксплуатации в условиях 50-градусных морозов в Арктике. Об этом ТАСС сообщил коммерческий директор авиакомпании «Ямал», которая одной из первых в России начала эксплуатацию SS100, Андрей Дубров.

«Это первая зима, когда мы эксплуатируем SS100. Во время сильных морозов, которые стояли на Урале и на Ямале, этот самолет хорошо зарекомендовал себя. В то время когда остальные самолеты не могли совершать перелеты, нас выручили SS100, которые без остановок совершали перелеты», – сказал Дубров.

В конце декабря – начале января температура воздуха в Ямало-Ненецком автономном округе опускалась до минус 50 градусов. «Bombardier CRJ200 замерзали в аэропортах при температуре ниже минус 35 градусов. Чтобы наверстать задержки, например, на рейсе Екатеринбург – Салехард, на выручку направлялись SS100», – уточнил он.

«За 20 лет наши сотрудники освоили всю линейку вертолетов, самолеты от Як-40 до Airbus, теперь SS100. И знаете, что я скажу? Самолет хороший, высокотехнологичный, доступный в плане обслуживания, инженерам очень нравится», – сказал ТАСС генеральный директор авиаперевозчика Василий Крюк.

По словам собеседника агентства, особые положительные отзывы по SS100 от летчиков. «Пилотирование оптимально, рабочие места экипажа эргономичны, все, что необходимо – под рукой», – добавил Крюк.

Авиакомпания на данный момент эксплуатирует три самолета SS100, которые поступили в мае этого года, они выполняют полеты в том числе в Новый Уренгой и Салехард. «С эксплуатацией в арктических условиях проблем нет, минусы в другом: прежде всего, в сервисных программах. Самолет отдали в эксплуатацию, и все, отстает система поддержания летной годности в плане технического обслуживания и поставок расходников, это проблема на сегодняшний день», – резюмировал он. Ранее ТАСС сообщал, что у одного из трех самолетов выявлен дефект стабилизатора, но это конструктивная неполадка.

Развитие региональной авиации в Арктике

По данным экспертов, с 1991 до 2015 года доля региональных авиалиний в структуре внутрироссийских перевозок уменьшилось втрое, местных – почти в 9 раз, а пассажиропоток переориентировался на крупнейший национальный хаб – Московский авиационный узел. В настоящее время уже три четверти всех внутренних перелетов связаны с московскими аэропортами.

«SS100 – это региональная машина, на них мы планируем развивать сеть перевозок «регион-регион», из Поволжья на Урал, в Сибирь и на Дальний Восток, минуя Москву. Подключили к программе **Минтранс**, получили субсидирование», – сказал Василий Крюк.

«Ямал» получает пассажирские самолеты в рамках подписанного договора лизинга с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК). Всего в ходе госпрограммы постепенного замещения авиапарка отечественными воздушными судами авиакомпания «Ямал» получит 25 самолетов Sukhoi Super Jet 100-95LR. Договор между ГТЛК и авиакомпанией был заключен летом 2015 года в подмосковном Жуковском в рамках международного авиасалона «МАКС».

«По соглашению, в 2015 году мы должны были получить шесть SS100, в 2016 – 12 самолетов. Но сейчас мы используем только три борта, которые поступили в мае, и лизинг всего лишь на год, а не на 12 лет, как планировалось. Скоро мы получаем еще три самолета, которые будут работать в Жуковском», – уточнил он.

Авиакомпания «Ямал» является первым и крупнейшим заказчиком SS100, также АО «АТК «Ямал» стала первой региональной авиакомпанией, использующей этот тип отечественного судна в северных широтах. «Мы региональная компания, мы не хотим отбирать хлеб у «Аэрофлота», не стремимся на международный уровень. У нас другая рыночная и социальная ниша – летать из Нового Уренгоя в Новосибирск или Красноярск», – добавил гендиректор.

По словам губернатора ЯНАО Дмитрия Кобылкина, в последние годы мощности авиакомпании увеличились в три раза. «И это не предел. Я уверен, что авиакомпания станет крупнейшим перевозчиком не только в Западной Сибири, но и во всей стране», – сказал глава региона.

Субсидирование авиаперевозок

В 2017 году власти ЯНАО выделили более 1 млрд рублей на субсидирование 36 межрегиональных и межмуниципальных авиамаршрутов. Поддержка выделяется только на социально значимые направления.

На Ямале финансово поддерживают шесть межрегиональных и 30 межмуниципальных маршрутов. «Связь с «большой землей» обеспечивают рейсы Надым – Москва, Надым – Тюмень, Ноябрьск – Москва, Ноябрьск – Тюмень, Тюмень – Толька и Тюмень – Тарко-Сале. Перелеты внутри округа осуществляются посредством 21 регулярного рейса и девяти резервных: они задействованы в период межсезонья между населенными пунктами, не имеющими наземной связи, в случае неблагоприятных погодных условий для речного транспорта в период навигации», – отметили в пресс-службе правительства ЯНАО.

По данным властей региона, уровень субсидирования авиамаршрутов остался на уровне 2016 года. «За девять месяцев прошлого года на субсидируемых маршрутах перевезено 148 тыс. человек. Из аэропортов округа отправлено 844 тыс. пассажиров», – уточнили в пресс-службе.

Эксперты утверждают, что еще одна причина проблем региональных перевозок – сокращение количества аэродромов. За последние 15 лет их число уменьшилось на 80%, закрылось более 1 тыс. гаваней. В ЯНАО семь аэропортов осуществляют прием и отправку пассажиров, почты и грузов. Перевозки выполняют более 10 авиаперевозчиков, основные из них: «Ямал», «Сибирь», «Турухан».

В начале 2017 года после реконструкции открыли аэропорт Тюмени. Площадь терминала выросла в 4,5 раза, пропускная способность – с 250 до 600 пассажиров в час. По итогам 2016 года маршрутная есть насчитывает 49 регулярных рейса, в том числе субсидируемых. Следующий шаг – ремонт аэродрома Нового Уренгоя, который планируют начать уже в этом году.

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.29; АВИАКОМПАНИИ РФ ПОКА НЕ ВИДЯТ ОСНОВАНИЙ ДЛЯ ОТКАЗА В ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ ИЗ РЯДА СТРАН ПОСЛЕ ИММИГРАЦИОННОГО УКАЗА ТРАМПА – ИСТОЧНИК

Российские авиакомпании пока не вводят ограничений на перевозку в США для граждан ближневосточных стран, сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с ситуацией.

«Российские авиакомпании, в том числе в вопросе допуска пассажиров к перевозке, руководствуются нормами российского законодательства. Ни одному пассажиру, вне зависимости от гражданства, при наличии соответствующих для полета оснований отказано в перевозке в США не было», – сказал собеседник агентства.

По его словам, российские авиаперевозчики пока не получали никаких дополнительных указаний на этот счет от авиационных властей.

«Пока оснований для отказа в перевозке и возврата билетов тем пассажирам, что их приобрели, нет», – сказал источник.

О том, что действие указа президента США Дональда Трампа об ограничениях на въезд для граждан семи мусульманских стран распространяется и на экипажи самолетов, сообщила в воскресенье утром Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA).

Она проинформировала, что соответствующее уведомление было получено от американских властей.

Указ Д.Трампа запрещает на 90 дней въезд в США из Ирака, Ирана, Сирии, Судана, Йемена, Ливии и Сомали.

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.27; ПРОКУРАТУРА СЧИТАЕТ ЦЕНЫ «КРАСАВИА» ЗАВЫШЕННЫМИ, АВИАКОМПАНИЯ ЗАЯВЛЯЕТ, ЧТО УЖЕ ВЕРНУЛА ПЕРЕПЛАТУ

Транспортная прокуратура по инициативе **министерства транспорта** Хакасии провела проверку обоснованности цен на билеты на пассажирские рейсы авиакомпании «КрасАвиа» по маршруту Абакан-Томск и признала их завышенными почти в 2 раза, сообщается на сайте правительства республики.

«Маршрут Абакан-Томск субсидируется из федерального бюджета на условиях софинансирования из бюджетов республики Хакасия и Томской области. За счет этого авиакомпания обязана применять сниженный тариф – 3 тыс. 225 рублей. Однако в период с августа по октябрь 2016 года применялся тариф, равный 5,9 тыс. рублей», – говорится в сообщении.

Между тем сама авиакомпания «КрасАвиа» называет завышенные цены технической ошибкой.

«В связи с тем, что продажа авиабилетов происходит задолго до фактической даты вылета, а информация о субсидируемых тарифах в течение года может меняться, билеты на направление Абакан-Томск продавались по тарифам, действующим с начала 2016 года», – пояснили «Интерфаксу» в пресс-службе авиакомпании.

Также сотрудник «КрасАвиа» добавил, что в настоящее время переплаченные денежные средства возвращены более 80% пострадавших пассажиров. «В данный момент мы вернули 913,3 тыс. рублей. Вся сумма переплаты была перечислена авиакомпанией в агентства по продаже билетов еще в декабре 2016 года», – сказал представитель пресс-службы авиакомпании.

ГПКК «КрасАвиа» создана в 2007 году на базе ГП «Эвенкия-Авиа», это единственная государственная авиакомпания на территории Красноярского края. Авиапарк перевозчика состоит из 47 воздушных судов, в том числе самолетов Ан-2, Ан-24РВ, Ан-26, Ан-26Б-100, Ан-32А, Ан-3Т, Як-42 и L-410, вертолетов Ми-8АМТ, Ми-8МТВ-1 и Ми-8Т.

### REGNUM; 2017.01.27; АЭРОПОРТЫ ЮГА РОССИИ: К ЧП ГОТОВЫ И ДЕРЖАТ КУРС НА РАЗВИТИЕ

В Южном федеральном округе, за исключением Крыма и Симферополя, аэропорты есть в каждом областном центре, население которого превышает 1 млн человек. Это Волгоград, Астрахань и Ростов-на-Дону. В Адыгее и Калмыкии своих воздушных гаваней нет, а вот в Краснодарском крае их целых четыре. Все аэропорты, кроме Геленджика, имеют статут международных.

За последние годы крупных ЧП и резонансных происшествий в воздушных гаванях юга России удавалось избегать. В пресс-службах аэропортов корреспондента ИА REGNUM заверили, что аэропорты обеспечены всеми необходимыми средствами и спецтранспортом, в частности, для буксировки вышедшего из строя воздушного судна.

«Международный аэропорт Волгоград отлично оснащен», – сообщила руководитель пресс-службы Международного аэропорта Волгоград Ирина Волкова, добавив, что в случае возникновения внештатной ситуации взаимодействие между представителями власти, сотрудниками МЧС и аэропорта осуществляется по «определенной технологии служебного пользования».

Что касается ситуации, которая сложилась в начале января текущего года в калининградском аэропорту «Храброво», когда боле 2,4 тыс. пассажиров несколько суток не смогли вылететь до мест назначения, то ответственность в этом случае ложиться на авиаперевозчика, а не на аэропорт. Как пояснила Ирина Волкова, именно авиакомпания, в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил (ФАП) «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа…», утвержденными приказом **Минтранса** России от 28 июня 2007 года, обязана информировать пассажиров об изменении расписания движения воздушных судов и бесплатно предоставить пассажирам в пунктах отправления и в промежуточных пунктах оговоренные законом услуги.

В частности, речь идет о предоставление комнаты матери и ребенка пассажиру с ребенком в возрасте до семи лет. Также авиакомпания, при задержке рейса более чем на два часа, должна предоставить два телефонных звонка или два сообщения по электронной почте; обеспечить пассажиров прохладительными напитками. Если рейс задержан, отменен вследствие неблагоприятных метеорологических условий, по техническим и другим причинам, и время ожидания превышает четыре часа, пассажиров должны обеспечить горячим питанием – далее каждые шесть часов в дневное время и каждые восемь часов в ночное время; при ожидании вылета рейса более восьми часов в дневное время и более шести часов в ночное время – разместить в гостинице и организовать хранения багажа в камере хранения в пунктах отправления.

Добавим, что на территории самого аэропорта круглосуточно работают залы повышенной комфортности, гостиница и бесплатная комната матери и ребёнка, есть кафе, бары и магазины.

Масштабное обновление международного аэропорта Волгограда начали несколько лет назад. В 2014 году приступили к строительству новой взлетно-посадочной полосы, которая задумывалась еще более 30 лет назад. 21 июля прошлого года она была успешно запущена. Также в прошлом году 8 мая в тестовом режиме был запущен новый терминал международных воздушных линий, а в августе он заработал в полную силу.

В аэропорту Волгограда заработала новая «взлётка», старая законсервирована

На этом развитие воздушной газани не заканчивается. В 2016–2017 годах в рамках подготовки в чемпионату мира по футболу 2018 года в международном аэропорту Волгограда поэтапно будут построены вторая взлетно-посадочная полоса, оборудованная по IIIА категории ИКАО, новые здания международного терминала и терминала внутренних линий, оборудован пограничный пункт для приема и отправления международных авиарейсов. Пропускная способность аэропорта достигнет 1450 человек в час, что соответствует требованиям ФИФА. Параллельно идет работа по увеличению числа рейсов и географии полетов, в том числе и за счет субсидирования региональных авиаперелетов.

Территория аэропорта рассматривается как база для мультимодального транспортно-пересадочного узла. Он объединит пассажиров воздушного, железнодорожного и автомобильного транспорта. Жители региона смогут за 20 минут добираться до центра города и главного футбольного стадиона.

В Краснодарском крае расположено сразу четыре аэропорта, причем три из них – международные. Так, аэропорт Сочи входит в десятку лидирующих аэропортов России по пассажиропотоку на внутренних воздушных линиях. В 2016 году пассажиропоток впервые в истории превысил пятимиллионную отметку и составил 5,2 млн человек. Это на 29% больше, чем 2015 год. Сеть международного аэропорта включает 60 внутренних и зарубежных направлений. Регулярные и чартерные рейсы из Сочи выполняют 40 авиакомпаний. В планах компании «Базэл Аэро» на ближайшее время – расширение региональных маршрутов, а также открытие новых

Важное стратегическое значение для России имеет на сегодня и краснодарский аэропорт. Являясь крупнейшим южным узловым аэропортом, он обслуживает не только население третьего по величине субъекта РФ – Краснодарского края (исключая территории курортов Анапы, Геленджика, Ейска, Сочи и городов Новороссийска и Туапсе), но и ряд соседних территорий, в том числе Республику Адыгею. Сеть аэропорта включает 56 внутренних и зарубежных направлений. Пропускная способность аэропорта составляет 1,7 тыс. пассажиров в час.

Как сообщила корреспонденту ИА REGNUM менеджер по связям с общественностью «Базэл Аэро» Анна Шалимова, за прошлый год ни одного ЧП в аэропортах Краснодарского края не произошло. Задержки рейсов имели место быть из-за погодных условий. В работу аэропорта вмешивался туман и снегопад.

Аэропорт Краснодара эвакуирован из-за угрозы взрыва

Представитель компании «Базэл Аэро», которая является одним из крупнейших региональных аэропортовых холдингов, управляющий сетью аэропортов на юге России, сообщила о намерении компании инвестировать в аэропорты Кубани около 32 млрд рублей. Так, планируется строительство нового терминала в Анапе. Он представляет собой здание площадью 11 800 кв. метров с пропускной способностью 600 пассажиров в час. Строительные работы находятся в завершающей стадии. Инвестиции в этот проект составят около 1,4 млрд рублей.

В августе 2016 года международный аэропорт Краснодар завершил выбор подрядчика, который будет осуществлять проектирование нового аэровокзального комплекса. Окончание строительства запланировано на 2019 год. В проект планируется инвестировать около 8 млрд рублей. Итогом станет терминал общей площадью около 45 тыс. кв. метров с пропускной способностью 1500−1600 пассажиров в час.

Продолжается реализация проекта по строительству нового терминала в Геленджике. После получения одобрения проекта Главгосэкспертизой идет работа над необходимой документацией для дальнейшего его развития. Площадь нового терминала составит более 5 тыс. кв. метров пропускная способность – 314 пассажиров в час, инвестиции – 0,5 млрд рублей. Ввод в эксплуатацию здания запланирован до конца 2017 года.

Не стоит на месте и международный аэропорт Астрахань. В 2012 году на территории аэропорта была завершена масштабная работа по реконструкции аэровокзального комплекса: открылся новый зал прилета международных линий, зал ожидания в стерильной зоне для вылетающих пассажиров на внутренних авиалиниях. Современный аэровокзальный комплекс международного аэропорта Астрахань способен обслужить 300 пассажиров в час на внутренних авиалиниях и 100 – на международных. Круглосуточно работают залы повышенной комфортности и бесплатная комната матери и ребёнка для пассажиров с детьми до семи лет.

Сегодня международный аэропорт Астрахань может принимать самолеты практических всех видов и модификаций и вертолеты всех типов. Аэродром с 1 категорией ИКАО соответствует сертифицированным требованиям и пригоден для международных полетов. Территория охвата включает в себя помимо Астраханской области, Республику Калмыкия, северные районы Республики Дагестан, граничащие с областью западные районы Республики Казахстан (город Атырау). Как отметили в пресс-службе аэропорта, воздушная гавань – самый благоприятный по метеоусловиям аэропорт Нижнего Поволжья и Южного региона: нелётная погода, по статистике, возможна в течение не более пяти суток в течение года – в утренние или вечерние часы, в переходные времена года (весна, осень).

Напомним, получившее широкий резонанс ЧП произошло в калининградском международном аэропорту «Храброво» в начале января текущего года. Ночью 4 января во время приземления Airbus A321 авиакомпании «Аэрофлот», летевший из Москвы, выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы. Сломав переднюю стойку шасси, лайнер упал на «брюхо». Оперативно эвакуировать самолет и освободить «взтеку» техперсонал не смог из-за отсутствия необходимой техники. В тысячи людей оказались заложниками ситуации. Пассажирский коллапс продлился почти двое суток.

### РБК; 2017.01.27; «НОРДАВИА» ЗАПУСТИТ ЛЕТОМ 2017Г. РЕЙСЫ ИЗ СОЧИ И АНАПЫ В 11 ГОРОДОВ РФ

Авиакомпании «Нордавиа» летом 2017г. запустит из Анапы и Сочи прямые регулярные рейсы в 11 городов России, сообщает пресс-служба «Базэл Аэро».

С началом отпускного сезона 2017г. «Нордавиа» приступит к выполнению прямых регулярных рейсов в Анапу из Архангельска, Мурманска, Санкт-Петербурга и Сыктывкара. Черноморский курорт Сочи будет связан прямыми перелетами с Москвой, Воронежем, **Иванов**о, Нижним Новгородом, Омском, Самарой, Уфой, Челябинском, Архангельском, Мурманском и Сыктывкаром.

Рейсы в Анапу будут выполняться с конца мая до середины сентября, в Сочи – с конца мая до конца сентября.

Ранее сообщалось, что пассажиропоток международного аэропорта Сочи в 2016г. вырос на 29% по сравнению с 2015г. до 5,2 млн человек. Впервые в истории показатель превысил пятимиллионную отметку.

Пассажиропоток в Анапе за тот же период составил более 1,418 млн человек (прирост 20% в сравнении с результатами 2015г.).

Напомним АО «Нордавиа – региональные авиалинии» вошло в программу субсидирования региональных маршрутов, утвержденную **Росавиаци**ей на 2017г. Всего в Краснодарском крае в 2017г. количество субсидируемых региональных маршрутов сократилось до 5. В 2016г. поддержку получали авиакомпании, выполнявшие перевозки по 13 направлениям.

АО «Нордавиа – региональные авиалинии» выполняет регулярные и чартерные перевозки преимущественно в Северо-Западном регионе России, в первую очередь между Москвой, Санкт-Петербургом, Архангельском, Мурманском, Нарьян-Маром и Сыктывкаром, а также черноморскими курортами (Сочи, Анапа). Кроме того, самолеты авиакомпании летают на местных линиях по маршрутам Архангельск – Амдерма, Нарьян-Мар, Соловки, Усинск.

В апреле 2016г. основным акционером «Нордавиа» стала компания Sky Invest, принадлежащая совладельцу авиакомпании Red Wings Сергею Кузнецову. До этого 100% акций перевозчика принадлежали ГМК «Норильский никель».

Авиапарк авиакомпании состоит из девяти узкофюзеляжных реактивных пассажирских самолетов Boeing 737-500, однако летают лайнеры с достаточно низкой загрузкой.