**20 ФЕВРАЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### КОММЕРСАНТЪ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; МАРИНА КОСТЮКЕВИЧ; 2017.02.20; «ГЕСЕРУ» ПРИДЕТСЯ РАСШИБИТЬСЯ О ПАЛУБУ

Нехватка средств начала сказываться на работе подрядчиков строительства ледокола «Виктор

Компания «Гесер», подрядчик Балтийского завода по строительству ледокола ЛК-25, опасается, что выполнять обстройку помещений и палуб судна ей придется за кредитные средства. Контракт, заключенный между судостроительным заводом и производителем судовой мебели на 550,6 млн рублей подразумевает выплату аванса и поэтапное перечисление денег на счета «Гесера» по ходу выполнения работ. Представители подрядчика говорят, что завод якобы предупредил их о варианте, при котором компании придется самостоятельно искать деньги на выполнение контракта, так как у верфи средства отсутствуют. На Балтийском заводе утверждают, что аванс будет перечислен контрагенту. Сегодня на достройку ЛК-25 не хватает около 1,8 млрд рублей. Если **Минтранс** не дофинансирует строительство, эта сумма может превратиться в убытки верфи.

Работа по обустройству внутренних помещений ледокола ЛК-25 «Виктор Черномырдин», строящегося на Балтийском заводе, идет с задержками. Об этом рассказал «Ъ» председатель совета директоров и совладелец АО «Гесер» Юрий Лебедев.

Компания выполняет работы по проектированию, поставке и монтажу зашивки, напольных палубных покрытий и оборудованию помещений ледокола. «Гесер» выиграл тендер на проведение работ в ноябре прошлого года, снизив в ходе торгов начальную стоимость контракта с 706 до 550,6 млн рублей. Контракт на проведение «обстройки» ледокола, по данным сайта госзакупок, подписан 28 декабря.

По словам председателя совета директоров АО «Гесер» Юрия Лебедева, его компания только на прошлой неделе предоставила Балтийскому заводу банковскую гарантию. У заказчика есть 20 рабочих дней на ее рассмотрение, после чего исполнителю контракта должен быть предоставлен аванс. «Мы ведем разработку конструкторской документации. Но завод еще не готов передать нам помещения под обстройку», – объяснил совладелец «Гесера».

По его словам, нехватка средств на верфи-заказчике может привести к тому, что «Гесеру» придется выполнять полумиллиардный контракт за собственные деньги. «Они говорят, что денег у них нет и нам придется, может быть, на свои достраивать. Нам знакома эта ситуация. Собственных средств у нас нет, в этом году мы купили оборудование на 700 млн рублей. Поэтому придется брать кредитные средства», – объяснил председатель совета директоров «Гесера».

Переговоры, по его словам, ведутся с банками «Санкт-Петербург», «Глобэкс», ВТБ. «Со Сбербанком у нас не получилось, мы полгода вели переговоры, и у нас опустились руки», – посетовал господин Лебедев. В ответ на уточняющие вопросы «Ъ» Юрий Лебедев сказал, что «ледокол сам будет сдвигаться», поэтому задержка аванса «не ведет к сдвигу сроков выполнения заказа».

Дизель-электрический ледокол ЛК-25 «Виктор Черномырдин» строится в Петербурге с 2012 года. Сроки его сдачи неоднократно переносились. На разных этапах у завода возникали различные проблемы, первой из них стали просчеты, допущенные во время проектирования. В конце 2014 года головной боли судостроителям добавил упавший курс рубля: значительная часть комплектующих к кораблю закупалась за рубежом, что увеличило стоимость строительства, государственный контракт заключен в рублях.

По данным «Ъ», к концу прошлого года на достройку ледокола не хватало около 2,5 млрд рублей. В декабре федеральным правительством было принято решение выделить из бюджета на проект 700 млн рублей (см. «Ъ» от 11.01.2017).

Как рассказали на Балтийском заводе, вопрос дофинансирования строительства «Виктора Черномырдина» стоит на рассмотрении заказчика строительства ФГУП «**Росморпорт**», который полностью принадлежит Федеральному агентству морского и речного транспорта («**Росморречфлот**у»). Агентство, в свою очередь, подконтрольно **Министерству транспорта** Российской Федерации. «Окончательное решение примет заказчик строительства», – сообщили на Балтийском заводе.

«Компанию «Гесер» не уведомляли, что она будет за свой счет вести работы. Обе стороны продолжают выполнять свои обязательства, авансирование предусмотрено. Сами работы еще не начаты, началась только разработка дизайн-проекта внутренних помещений», – утверждают на Балтийском заводе.

По информации «Ъ», вчера в Петербурге прошло совещание с участием представителей Балтийского завода, его подрядчиков и руководителя «**Росморречфлот**а» Виктора **Олерск**ого. Участники обсудили правила согласования технической документации с заказчиком: по действующему договору проектная документация судна в постройке (ПДСП) принимается заказчиком только при ее стопроцентной готовности. Собеседники «Ъ» на верфи утверждают, что эта схема ведет к задержкам в строительстве, и надеются, что документацию можно будет согласовать по частям. По итогам встречи представитель заказчика не исключил возможность пересмотра правил согласования для ускорения строительства. Верфь обещает сдать ледокол в третьем квартале 2018 года.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2017.02.17; УЧЕБНАЯ ТРЕВОГА

Госдума приняла обращение к правительству РФ с предложением рассмотреть вопрос об увеличении финансирования отраслевых вузов, которые финансируются существенно меньше, чем вузы министерства образования.

Обращение касается аграрных, медицинских, транспортных, спортивных вузов и вузов в сфере культуры, которые относятся соответственно к Минсельхозу, Минкультуры, Минздраву, **Минтрансу**, Минспорту.

Проект такого обращения поручил профильным комитетам подготовить спикер Госдумы Вячеслав Володин. Необходимо рассмотреть вопрос об увеличении финансирования отраслевых вузов, которые финансируются существенно меньше, чем вузы министерства образования, считает он.

– Ситуация вопиющая, 42 тысячи рублей в год приходится на одного студента сельскохозяйственного вуза. Если говорить о вузах, которые имеют отношение к министерству образования, – это 170 тысяч рублей, разница говорит сама за себя, – объяснил он. – Еще более кричащая ситуация – вузы министерства здравоохранения финансируются в объеме порядка 90 тысяч рублей в год на студента.

Это почти в два раза меньше, чем вузы министерства образования, гуманитарные, где «для подготовки, может быть, нужны парта и планшет». При этом в вузах здравоохранения требуется большое лабораторное оборудование, обратил внимание Володин. Для сравнения он привел данные, согласно которым на одного студента Высшей школы экономики в год приходится 330 тысяч рублей.

Глава комитета Госдумы по образованию Вячеслав Никонов («Единая Россия») согласился, что в отношении аграрных вузов «справедливо забили тревогу». Среди необходимых мер он предложил развивать целевое обучение для студентов аграрных специальностей.

Лидер ЛДПР Владимир Жириновский обратил внимание на важность темы: нельзя обделять качественными продуктами и граждан России и надо делать ставку на экспорт продовольствия. «Оружие у всех есть, нефть, газ, а вот качественное продовольствие – его нет даже на хваленом Западе», – заявил он.

В первоначальной редакции документа речь шла только об аграрных вузах, однако при утреннем обсуждении повестки спикер Вячеслав Володин поддержал мнение депутатов о том, что проблема намного шире и касается по сути всех отраслевых высших учебных заведений.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.17; ПОМОЩНИК ДВОРКОВИЧА НАЗНАЧЕН ЗАМГЛАВЫ МИНТРАНСА ВМЕСТО ЦЫДЕНОВА

Помощник вице-премьера РФ Аркадия **Дворкович**а Алан Лушников назначен заместителем **министра транспорта**.

Соответствующее распоряжение премьер Дмитрий Медведев подписал 16 февраля, оно опубликовано на сайте правительства.

Это назначение ожидаемо для транспортной отрасли: именно А.Лушникова источники «Интерфакса» называли вероятным преемником Алексея **Цыденов**а, курировавшего в **Минтрансе** железнодорожную тематику. Свой пост он оставил на прошлой неделе после того, как президент Владимир Путин назначил чиновника временно исполняющим обязанности губернатора Бурятии.

А.Лушников родился в Ленинграде, ему 40 лет. Выпускник Санкт-Петербургского государственного университета по специальности «юриспруденция». В 2006-2008 гг. работал замглавы **Федерального агентства железнодорожного транспорта** (**Росжелдор**) РФ. В 2008 г. непродолжительное время занимал пост исполняющего обязанности главы ведомства. В дальнейшем работал помощником **министра транспорта** РФ, которым тогда был **Игорь Левитин**. После перехода последнего в аппарат президента РФ, А.Лушников стал помощником А.**Дворкович**а. Курировал вопросы развития ж/д транспорта.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.19; СОБРАНИЕ ОБЩЕСТВЕННОСТИ ПРОШЛО ВО ВЛАДИВОСТОКЕ В ПОДДЕРЖКУ ДОБРОВОЛЬНОЙ УСТАНОВКИ ЭРЫ-ГЛОНАСС НА ВВОЗИМЫЕ АВТОМОБИЛИ

Жители Владивостока на привокзальной площади провели собрание, на котором потребовали от властей отменить обязательную установку системы ЭРА-ГЛОНАСС на ввозимые из-за границы подержанные и новые автомобили, сделав выполнение этого пункта Техрегламента добровольным.

Как передает корреспондент агентства «Интерфакс – Дальний Восток» с места события, по данным сотрудников полиции, которые следят за порядком на акции, в мероприятии принимает участие не более 350 человек, организаторы говорят, что собравшихся около одной тысячи.

С 1 января в России изменились правила постановки на учет иностранных автомобилей – обязательным условием стала установка системы ЭРА-ГЛОНАСС. Однако регламент не определил порядок оборудования этой системой подержанных или новых машин, которые ввозятся в РФ. Сертифицированных центров, где можно было бы это делать, нет. В итоге за первые полтора месяца с начала года на складах только Владивостокской таможни скопилось около одной тысячи машин. Накануне после вмешательства в ситуацию федеральные чиновников таможня начала выдачу документов. Однако люди требуют ясности – положения нового Техрегламента остались без изменения, и владельцы опасаются, что вновь привезенные автомобили не смогут пройти через таможню.

«С каждым разом для нас эти машины все дороже и дороже. А вообще их запретить – это значит лишить нас возможности поменять авто. Очень дорого даже сейчас поменять машину, а что значит пойти купить в салон? Далеко не каждый из нас имеет такую возможность. Единственный вариант – это купить поддержанную машину. Лишать нас такой возможности без нашего на то мнения, не спросив, – это просто безобразие и беспредел», – отметила в своем выступлении жительница Владивостока Екатерина Лойко.

Другой выступающий, Дмитрий, предложил подготовить обращение в прокуратуру Приморья для проведения проверки законности новых правил Техрегламента.

«Есть в таможенном кодексе такая 352-я замечательная статья, которая говорит о том, что меры нетарифного и технического регулирования не должны применяться к товарам, перемещаемым через границу физическими лицами в личных целях, если не установлено иное. Есть приложение №1 к договору о Таможенном союзе, в котором легковые автомобили относятся к товарам, которые могут быть таким образом перемещены. На каком основании таможня требует сертификаты безопасности с физических лиц», – сказал он.

Участники собрания проголосовали за принятие резолюции, в которой потребовали отменить обязательную установку ЭРЫ-ГЛОНАСС на автомобили, вводить подобные нормы, обеспечив реальную возможность их выполнения, а также провести прокурорскую проверку.

Как сообщалось, после вступления в силу новых правил Технического регламента склады Владивостокской таможни стали стремительно заполняться автомобилями, владельцы которых не могли получить паспорта транспортных средств, а значит, поставить их на учет в автоинспекции.

Губернатор Приморья Владимир Миклушевский обратился к полномочному представителю президента РФ в Дальневосточном федеральном округе – заместителю председателя правительства Юрию Трутневу с инициативой отсрочить на полгода действие нововведений.

«Разработчики нового регламента таможенного союза не учли сложности, которые возникли при регистрации поддержанных автомобилей. Новые автомобили оснащают устройством прямо на конвейере, соответственно на поддержанных автомобилях этого оборудования нет. А для нас, дальневосточников, это очень важный вопрос. Поэтому я предложил отложить применение новых правил регистрации хотя бы на полгода», – заявил ранее глава региона.

Накануне на встрече с общественниками он уточнил, что председатель правительства Дмитрий Медведев поручил решить этот вопрос двум вице-премьерам: Юрию Трутневу и Дмитрию Рогозину.

В настоящее время таможня работает в усиленном режиме: без выходных с 8:00 до 22:00. Такой режим сохранится до тех пор, пока все, кого коснулась эта проблема, не получат документы на свои машины.

Кроме того сообщалось, что приморская компания «Дальтест» работает над заключением договора с ЭРА-ГЛОНАСС на право устанавливать систему на ввозимые из-за границы автомобили.

### ТАСС; ЕЛЕНА ВЕРЕЩАКА; 2017.02.20; НА КАМЧАТКЕ В РАМКАХ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТОР ПОСТРОЯТ ДВЕ ДОРОГИ

Две новые дороги построят в Елизовском районе Камчатского края, на территории которого будет реализован ряд проектов ТОР «Камчатка». Стоимость строительства составит более четверти миллиарда рублей, сообщил **министр транспорта** Камчатского края Владимир Каюмов.

«В Елизовском районе начато строительство двух новых дорог, необходимых для обеспечения транспортной доступности площадки «Зеленовские озерки» ТОР «Камчатка». Один проезд ведет в сторону действующей базы отдыха, другой – к агропромышленному парку», – цитирует Владимира Каюмова пресс-служба краевого правительства.

В настоящее время к базе отдыха «Зеленовские озерки» ведет необорудованная грунтовая дорога протяженностью 3 км, которая будет полностью заасфальтирована. К будущему агропромышленному парку сейчас вообще нет проезда, сказал министр.

«Асфальтовый проезд протяженностью 1,5 км соединит с основной магистралью участок агропромышленного парка, который в настоящее время не имеет прямых выходов на краевые трассы. Идет полноценное строительство – с выборкой грунта и обустройством земполотна», – сообщил Владимир Каюмов.

Новые проезды общей стоимостью 275 млн рублей будут построены к концу осени 2017 года. Сейчас, по данным правительства Камчатского края, статус резидентов на площадке ТОР «Камчатка» – «Зеленовские озерки», имеют две компании, которые намерены создать там тепличный комплекс и птицефабрику. В стадии рассмотрения находятся заявки еще трех потенциальных резидентов.

Постановление правительства РФ «О создании ТОР «Камчатка» было подписано в августе 2015 года. В настоящее время в качестве резидентов ТОР зарегистрированы 19 инвесторов с общим объемом инвестиций более 13 млрд рублей.

### КАВКАЗСКИЙ УЗЕЛ; 2017.02.18; ВОЛГОГРАДЦЫ ПОПРОСИЛИ ПУТИНА НЕ ДОПУСТИТЬ ЛИКВИДАЦИИ МАРШРУТОК

Петиция с просьбой «законодательно запретить» ликвидацию маршруток в Волгограде собрала 40 подписей. Перевозчики заявили о готовности оспорить ликвидацию маршруток в судах.

Как сообщал «Кавказский узел», волгоградские власти приняли решение закрыть около 88 автобусных маршрутов, что вызвало протесты частных перевозчиков. Закрытие маршрутов предполагает проект комплексной транспортной схемы (КТС).

Перевозчики в Волгограде уведомлены о закрытии их маршрутов в первом полугодии 2017 года. В мэрии заявили, что бизнесмены на конкурсной основе могут побороться за право перевозок по вновь создаваемым маршрутам. 2 декабря 2016 года были подведены итоги конкурса на обслуживание семи маршрутов. На конкурс поступила единственная заявка, которую подало ООО «Волгоградский автобусный парк». С предприятием был заключен контракт до конца 2021 года.

В петиции с просьбой «законодательно запретить» ликвидацию маршруток в Волгограде сказано, что «большая часть маршруток будет ликвидирована уже 15 апреля, остальные – в мае».

«Чиновники обещают упростить схему движения, создать пересадочные узлы. Но в результате придется тратить больше времени и денег на поездки. Если у тебя нет личного транспорта, то ты будешь вынужден вставать в три утра, чтобы успеть собраться и не опоздать на учебу или работу. Многие жители города , особенно из отдаленных частей города , ездят на работу через весь город и работают допоздна (до 22-23 часов). Спрашивается будут ли автобусы работать в этот период, или граждане будут вынуждены ночевать на работе, или искать другое место для заработка», – сказано в петиции Ольги Поляковой, опубликованной на сайте Change.org 16 февраля.

К 21.00 мск 18 февраля петиция набрала 40 подписей. Ее планируется направить президенту России Владимиру Путину и в **Минтранс** РФ.

Между тем предприниматели, осуществляющие перевозку пассажиров, продолжили сбор подписей пассажиров против ликвидации маршрутных такси.

Заместитель директора ООО «Галант» Вадим Бондаренко сообщил, что его «предприятие собрало 1,5 тысячи подписей пассажиров». «Всего мы планируем собрать 20 тысяч подписей и везти их в Москву», – сказал он корреспонденту «Кавказского узла».

Вадим Бондаренко сообщил также о намерении перевозчиков провести «автопробег в знак протеста против закрытия бизнеса».

Руководитель компании «Квартет-плюс» Татьяна Михайленко сообщила корреспонденту «Кавказского узла», что ее предприятием собрано около тысячи подписей. «У нас люди подписывают активно, вписывают в бланки свои адреса, может быть, потому, что маршруты 10 и 10а популярны, – сказала она. – У нас собран уже целый ящик подписных листов, начали собирать второй. На следующей неделе хотим подвести итоги сбора подписей».

20 февраля сразу несколько перевозчиков подадут иски в суды, сообщила корреспонденту «Кавказского узла» их представитель Светлана Алещенко.

«В центральный райсуд подадут три объединенных иска девять перевозчиков, – рассказала Светлана Алещенко. – Они требуют отменить 610-е постановление мэрии. Также будет подано три объединенных иска от 10 перевозчиков в арбитражный суд Волгоградской области – они будут оспаривать выдачу транспортных карт сроком менее пяти лет».

По ее словам, «в Перми перевозчики недавно выиграли суд по документу планирования, и признали его частично недействительным». «Мы надеемся, что полностью признаем недействующим весь этот документ, который утвержден постановлением городской администрации №610. Таким образом документ планирования приобрел силу нормативного акта. В нем содержится то, с чем мы не соглашаемся», – отметила Светлана Алещенко.

Комментируя размещенную в интернете петицию, директор ООО «Волгоградский автобусный парк» Гурам Макалатия сообщил корреспонденту «Кавказского узла», что «последний автобус заходит в парк в 01.40, до этого момента все автобусы работают».

### РИА НОВОСТИ; 2017.02.17; ВЦИОМ: РОССИЯНЕ СОГЛАСНЫ С ИДЕЕЙ ШТРАФОВАТЬ ЗА ВЫСАДКУ ДЕТЕЙ ИЗ АВТОБУСОВ

Большинство (72%) россиян сдобрили предложение **Минтранса** о введении штрафов для водителей и кондукторов, которые в мороз высаживают детей из автобусов и маршруток, если ребенку нечем заплатить за проезд, следует из результатов опроса Всероссийского центра изучения общественного мнения (ВЦИОМ).

Однако 25% сказали, что они эту идею не поддерживают.

Отмечается, что 54% считают, что не нужно наказывать родителей, у чьих детей не оказалось денег на проезд в общественном транспорте, а 12% высказались за предложение наказывать родителей штрафом.

Водитель должен позволить ребенку проехать бесплатно, если ему нечем оплатить проезд, а также никому о произошедшем не сообщать, считают 41% опрошенных россиян. 38% отметили, что нужно позволить ребенку проехать бесплатно, но сообщить полиции имя ребенка.

«Развернувшаяся в публичном пространстве дискуссия свелась к поиску виноватых и обсуждению необходимости применения санкций по отношению к водителю, высадившему ребенка (но при этом четко следовавшему должностным инструкциям). Однако конструктивный подход к решению проблемы предполагает поиск механизмов, исключающих возможность возникновения подобных ситуаций. Так, активное внедрение во всех регионах уже существующих технологических решений (таких как электронные браслеты, электронные социальные карты учащихся) при соответствующей модернизации транспортных средств, позволит автоматизировать процесс осуществления школьниками платы за проезд», – комментирует данные директор специальных программ ВЦИОМ Елена Михайлова.

Инициативный всероссийский опрос «Спутник» проведен ВЦИОМ 5-6 февраля 2017 года. Метод опроса – телефонное интервью по стратифицированной двухосновной случайной выборке стационарных и мобильных номеров объемом среди 1200 человек.

### РБК ТАТАРСТАН; 2017.02.17; ТРАНСПОРТ КАЗАНИ БУДЕТ БЕСПЛАТНЫМ ДЛЯ ФАНАТОВ В ДНИ КУБКА КОНФЕДЕРАЦИЙ

Футбольные фанаты, имеющие карту болельщика или билет на матч, смогут бесплатно пользоваться городским транспортом Казани, который определён для обслуживания спортивных мероприятия

Решение было принято в рамках заседания рабочей группы по подготовке транспортного обеспечения мероприятий Кубка конфедераций FIFA 2017 года и ЧМ-2018, которое прошло в **Министерстве транспорта** и дорожного хозяйства Татарстана.

«В рамках заседания определены 63 автобусных, 11 троллейбусных и 6 трамвайных маршрутов для обслуживания спортивных соревнований. Пассажиры с индивидуальными картами болельщиков или билетами на матчи Кубка конфедераций смогут пользоваться этими маршрутами бесплатно», – сообщила РБК-Татарстан пресс-секретарь **Минтранса** Татарстана Наиля Клевлеева.

По ее словам, во время спортивных мероприятий также будет увеличена частота железнодорожных перевозок по маршруту «Железнодорожный вокзал «Казань 1» – Международный аэропорт «Казань». «Электрички будут ходить каждый час, что позволит обеспечить перевозку до 1,2 тыс. пассажиров в час и обеспечить транспортную связь авиационного узла с центром города», – уточнила собеседница РБК-Татарстан. Сейчас интервал движения электропоездов составляет от 1,5 до 4 часов.

Матчи Кубка конфедераций-2017 пройдут с 17 июня по 2 июля в 4 городах страны. Игры примут Москва, Санкт-Петербург, Сочи, Казань. В столице Татарстана на стадионе «Казань Арена» пройдут матчи Португалия – Мексика, Россия – Мексика и Германия – Чили. Кроме того, в Казани пройдет одна из полуфинальных игр.

### RNS; 2017.02.17; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ИТАЛИИ ОБСУЖДАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ УЧАСТИЯ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ВСМ МОСКВА – КАЗАНЬ

Россия предложила итальянским компаниям принять участие в проекте строительства высокоскоростной железной дороги Москва – Казань, сообщил исполнительный директор Rete Ferroviaria Italiana (инфраструктурная компания Железных дорог Италии. – RNS) Маурицио Джентиле в ходе семинара «Россия и Италия: искусство инноваций» в Генуе. По словам топ-менеджера, он встречался в рамках обсуждения этой инициативы с «российским вице-премьером».

«Вице-премьер попросил нас приглядеться к этому проекту. Сейчас мы как раз изучаем возможности этого проекта, определяем группу предприятий, которые имеют опыт в области высокоскоростного сообщения, с тем чтобы предложить себя в качестве исполнителя по этой линии высокоскоростных поездов либо полностью, либо частично», – сказал Джентиле.

По его словам, одной из таких компаний может стать Ansaldo STS – производитель систем безопасности для железнодорожного транспорта.

Высокоскоростную железнодорожную магистраль Москва – Казань протяженностью 770 км планируется построить на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП). Общая актуализированная стоимость проекта составляет 1,2 трлн руб., в том числе 613,5 млрд руб.– инфраструктура первой фазы строительства (Москва – Нижний Новгород), 501,4 млрд руб. – второй фазы (Нижний Новгород – Москва). Еще 84,6 млрд руб. должно быть потрачено на закупку подвижного состава. Ожидаемый пассажиропоток планируется увеличить с 4,7 млн человек в 2020 году до 15,9 млн в 2030-м и 23,9 млн в 2050 году.

### ИНТЕРФАКС-МОСКВА; 2017.02.20; ЧЕТВЕРТЫЙ ПОЕЗД-АВТОПИЛОТ ЗАПУСТЯТ В СТОЛИЧНОМ МЕТРО В МАЕ

Поезд с функцией автоматизированного ведения начнет перевозить пассажиров по Калининской линии Московского метрополитена в мае 2017 года, сообщает официальный портал столичной мэрии.

Работа всех систем поезда-автопилота с вагонами модели «Ока» (81-760/761) будет находиться под контролем опытного машиниста, говорится в сообщении.

«Режим автоматизированного ведения не подразумевает движение поезда без машиниста. Автоматическая система берет на себя все основные функции по управлению поездом, но машинист остается в кабине», – пояснили в пресс-службе столичного метрополитена.

Там напомнили, что еще три поезда-автопилота с вагонами модели «Русич» (81-740.4/741.4) уже год курсируют по Кольцевой линии.

«По итогам подконтрольной эксплуатации будет принято решение о продолжении тестирования системы или о распространении программного обеспечения на другие составы 760-й серии», – пояснили в пресс-службе подземки.

Система автоведения разработана так, что с помощью специальных радиометок поезд считывает всю необходимую информацию о движении, своем местоположении и расстоянии до других составов на участке пути.

Радиометки – это небольшие устройства с антенной, расположенные в тоннелях.

### КОММЕРСАНТ.RU; 2017.02.18; ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ПОДПИСАЛ РАСПОРЯЖЕНИЕ О РАСШИРЕНИИ МОРСКОГО ПОРТА ТАМАНЬ

Премьер-министр России Дмитрий Медведев подписал распоряжение о расширении морского порта Тамань в Краснодарском крае. Инициатива направлена на реализацию новых инвестиционных проектов и развитие инфраструктуры. Соответствующий документ опубликован на сайте правительства.

По распоряжению Дмитрия Медведева в порту планируется построить терминал навалочных грузов мощностью до 35 млн т в год, зерновой терминал, причальный комплекс сжиженных углеводородных газов, а также перевалочную базу крупногабаритных и тяжеловесных грузов. В документе отмечается, что проекты реализуется полностью за счет средств инвестора – холдинга ОТЭКО. Кроме того, подписанным распоряжением определены категории земель и разрешенное использование создаваемых искусственных земельных участков. Премьер-министр также поручил **Минтрансу** представить проект распоряжения правительства об изменении границ морского порта Тамань в соответствии с подписанным распоряжением.

Ранее «Ъ» сообщал, что в строительство порта уже вложено порядка $2 млрд, аналогичную сумму предстоит освоить. Кроме того, 15 млрд руб. ОТЭКО планирует инвестировать на безвозмездной основе в строительство объектов в Тамани, инфраструктурно связанных с объектами компании.

### ТАСС; 2017.02.19; В ПЕТЕРБУРГЕ СОСТОЯЛОСЬ СОВЕЩАНИЕ ПО БЕЗОПАСНОЙ НАВИГАЦИИ КОРАБЛЕЙ ВМФ И ГРАЖДАНСКИХ СУДОВ

Межведомственное совещание по вопросам обеспечения безопасности мореплавания в морских и океанских зонах боевых кораблей ВМФ и судов российских гражданских ведомств состоялось в Санкт-Петербурге. Об этом сообщил представитель Департамента информации и массовых коммуникаций Министерства обороны РФ по ВМФ капитан 1 ранга Игорь Дыгало.

Совещание прошло в военном учебно-научном флотском центре под руководством главнокомандующего ВМФ адмирала Владимира Королева. Дыгало сообщил, что его участниками стали представители главного командования ВМФ, командующие флотами, руководство **Минтранса**, АО «Совкомфлот», а также ФСБ России.

«На межведомственном совещании были рассмотрены вопросы выработки единства взглядов в сфере обеспечения безопасности мореплавания в зонах и районах плавания и судоходства военных кораблей ВМФ России и судов гражданских ведомств, – отметил Дыгало. – Также были определены единые меры по снижению рисков аварийных ситуаций в акваториях военно-морских баз, морских портов, в районах прибрежного интенсивного судоходства при плавании военных кораблей и гражданских судов с учетом действующих нормативно-правовых актов. На совещании обсуждался вопрос по внесению изменений в нормативно-правовые документы, регламентирующие управление морским движением».

Он также сообщил, что в этот же день делегация Главного командования ВМФ посетила штаб-квартиру судоходной компании «Совкомфлот», где ознакомилась с предложениями ее генерального директора Сергея Франка касательно взаимодействия судов компании с кораблями ВМФ России в вопросах безопасности мореплавания в районах интенсивного судоходства.

### ГАЗЕТА.RU; ЕВГЕНИЙ КОСТОГОРОВ; 2017.02.17; КРЫМСКИЕ ФУРЫ ЗАСТРЯЛИ ВО ЛЬДАХ

Больше тысячи дальнобойщиков вынуждены четверо суток простаивать в пробках, ожидая своей очереди на паром через Керченский пролив. Из-за дрейфа льда в Азовском море работа переправы практически парализована. Экс-**министр транспорта** Крыма Анатолий Цуркин обвиняет руководство оператора паромной переправы в халатности. Сама «Морская дирекция» утверждает, что проблема решится в ближайшие дни.

В пробке на паром на Керченской переправе скопилось почти 1200 грузовиков – со стороны Крыма своей очереди ожидают 258 фур, а со стороны Краснодарского края простаивают 928 большегрузов. Об этом сообщается на официальном сайте Керченской паромной переправы. Эту информацию «Газете.Ru» также подтвердили в пятницу днем в пресс-службе оператора.

Сейчас водителям грузовых автомобилей в порту «Крым» приходится проводить в пробке более суток – среднее время ожидания составляет 35 часов. Со стороны Краснодарского края пробка еще больше – здесь фуры ждут своей очереди более четырех суток – время ожидания – 104 часа.

Первые сообщения о перебоях в работе паромной переправы появились 13 февраля. Тогда поступила информация, что из-за ухудшения погодных условий и скопления льда в акватории Керченского пролива, пропускная способность переправы снизилась. В ночь на 15 февраля ее работа и вовсе была приостановлена.

На следующий день паромы между «Крымом» и «Кавказом» снова начали движение, однако к тому времени в портах уже скопилось более 800 грузовиков, а время ожидания в пробке растянулось до 26 часов. Несмотря на возобновление работы переправы, очереди из желающих перебраться на другой берег продолжали расти.

В пресс-службе оператора паромной переправы ООО «Морская дирекция» «Газете.Ru» сообщили, что для нормализации сообщения между Краснодарским краем и Крымским полуостровом дополнительно выпустили на маршрут несколько судов ледового класса.

«В расписание был добавлен паром большой вместительности «Победа». Кроме того, на маршруте работают паромы «Крым», «Николай Аксененко», «Борис Штоколов», «Вийск» и «Елена» – всего четыре больших парома и еще три парома средней вместительности», – сообщили в пресс-службе. Кроме того, в «Морской дирекции» пояснили, что планируют нормализовать ситуацию на переправе в течение ближайших дней.

«Все зависит от погоды, но мы надеемся, что в ближайшие дни по крайней мере время ожидания в пробках сократится», – сказали в пресс-службе компании, отметив, что в при нормальных условиях время ждать водителям грузовиков приходится не более суток.

Легковым же автомобилям и автобусам стоять в пробках не приходится – их перевозят на отдельных паромах, поэтому среднее время ожидания для такого транспорта составляет примерно 20 минут, сказали в пресс-службе «Морской дирекции».

Глава межрегионального профсоюза водителей Александр Котов в беседе с «Газетой.Ru» пояснил, что подобные пробки на Керченской переправе случаются регулярно.

По его словам, причина столь длительных простоев грузового транспорта заключается в том, что паромы, на которых перевозят фуры, через толстый лед пройти не могут, а более мощные суда используются исключительно для перевозки легковых автомобилей и пассажиров.

«Я понимаю, что в Черном море нет ледоколов, но ведь можно найти какой-нибудь корабль, который сможет проложить путь паромам», – объясняет Котов.

Кроме того, эксперт рассказал, что водители проводят по несколько дней в пробках без каких-либо удобств – почти все время дальнобойщикам приходится проводить в кабинах своих автомобилей.

«На нашем сленге это так называемая «колейка» – пробка из фур, которые очень медленно движутся вперед. Отойти от машины нельзя, иначе всем остальным дорогу перегородишь. К тому же постоянно надо следить, чтобы из грузового отсека ничего не украли – там ведь и воровство, и проституция, и все, что угодно есть», – пояснил Котов, добавив, что компенсацию за простой водителям в таких случаях, как правило, не выплачивают.

– С них могут еще и денег взыскать, если из-за задержки испортились какие-нибудь продукты».

Действиями оператора Керченской переправы не доволен и бывший **министр транспорта** Крыма Анатолий Цуркин. В фейсбуке он обвинил руководство «Морской дирекции» в халатности, написав, что к коллапсу на переправе привело отсутствие должного количество судов ледового класса.

«Работают сегодня два судна, остальные все суда находятся у причала с 6–7 февраля, потому как ледовый класс у них отсутствует, судовладельцы попросту боятся выходить, чтобы не пробить борта судна», – пишет Цуркин.

Кроме того, чиновник жестко критикует руководство переправы. «Уважаемый Генадий Леонидович, снимайте китель морской, вместе с парашютным значком, и разговаривайте с людьми и растягивайте очередь. Вы же говорили, что у Вас все хорошо? Расслабились Вы там по полной. Гнать Вас в шею надо за такое! Правительство ЧС собирается объявлять из-за Вашей халатности!!!», – заявил Цуркин (орфография и пунктуация авторские).

Ранее экс-глава **минтранса** республики писал о том, что на сайте паромной переправы специально отключены веб-камеры, на которых транслируется происходящее в портах «Крым» и «Кавказ».

«Газете.Ru» подключиться к камерам также не удалось. Кроме того, на сайте не работает и карта, на которой в реальном времени должно представляться местоположение судов.

Согласно прогнозу метеорологического центра «Фобос», в ближайшее время ветер в районе Керченского пролива сменит направление, и лед постепенно начнет отступать. Кроме того, к понедельнику температура воздуха в Керчи достигнет плюс девяти градусов, а ветер усилится и освободит путь кораблям.

Пробки на паромной переправе в Керченском проливе возникают регулярно. Так, в конце туристического сезона в августе 2015 года в Керчи был даже введен режим ЧС из-за наплыва желающих покинуть полуостров. Туристам приходилось проводить в очередях весь день. Дальнобойщикам, как и в этот раз, досталось больше – большегрузы простаивали в пробках по пятеро суток. Накопительные площадки около порта «Крым» быстро оказались переполнены, и пробка из 500 машин образовалась даже за чертой города.

### КОММЕРСАНТ; АЛЕКСАНДР ВОРОНОВ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.02.20; ТРИ ГОДА БЕЗ ПРАВА ПЕРЕЛЕТА

Как стало известно «Ъ», комитет Госдумы по транспорту разработал поправки к Воздушному кодексу РФ, предложив создать «единый реестр лиц», которым на три года запрещены полеты. В этот список авиакомпаниям предлагается заносить данные граждан, чье поведение на борту создает «угрозу безопасности полета» или «жизни и здоровью других лиц». В виде исключения фигурантам реестра в дальнейшем разрешат летать на лечение, похороны близких, сопровождать инвалидов или вернуться в РФ из стран, откуда можно добраться лишь самолетом. В опрошенных авиакомпаниях поддерживают введение черных списков пассажиров.

Проект поправок к Воздушному кодексу РФ был направлен комитетом Госдумы по транспорту в президентский Совет по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства. По данным «Ъ», совет рассмотрит документ сегодня, чтобы дать отзыв на него. Депутаты предлагают создать в России «единый реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена». В список предлагается заносить данные граждан, нарушивших «правила поведения на борту» и создавших «угрозу безопасности полета, жизни и здоровью других лиц» либо допустивших «причинение вреда их здоровью».

Формировать реестр нарушителей предлагается авиакомпаниям. Технически процедура в законопроекте описана так: члены экипажа самолета составляют на гражданина акт, подписывают его, заверяют у командира экипажа (один экземпляр отдают самому нарушителю). После этого данные в трехдневный срок отсылаются в **Росавиаци**ю (этому органу предлагается вести список нарушителей), а там, в свою очередь, должны в течение пяти дней внести их в единый реестр.

Начиная с этого момента нарушителю запрещаются продажа авиабилетов и полеты на три года. Единый реестр публикуется на сайте **Росавиаци**и и обязателен для применения всеми авиакомпаниями – независимо от того, совершают они полеты только по территории РФ или за ее пределами.

Исключения для фигуранта единого реестра делаются лишь в том случае, если тот летит на лечение, похороны близких родственников, берется сопровождать на борту инвалида или возвращается в РФ из стран, откуда можно добраться лишь самолетом.

Инициативы ужесточить наказания для пассажиров-нарушителей появляются регулярно после инцидентов в воздухе. Так, в 2014 году бизнесмен Сергей Кабалов был осужден на три с половиной года колонии за избиение стюарда в нетрезвом виде и попытку вломиться в кабину пилотов рейса Москва–Хургада с угрозами. После этого в Совете федерации РФ, например, предложили карать авиадебоширов десятилетним тюремным заключением. А в МВД накануне предложили запрещать полеты сроком на пять лет пассажирам, снятым с авиарейсов в состоянии алкогольного опьянения (см. «Ъ» от 16 февраля).

Нынешний законопроект подготовлен комитетом Госдумы по транспорту ко второму чтению в парламенте. Первоначальная версия документа разрабатывалась группой депутатов еще прошлого созыва и была вчетверо короче: в нем говорилось лишь о возможности авиакомпаний отказывать в перевозке нарушителям правил полета (в течение пяти лет с момента инцидента). Как именно должна выглядеть эта процедура, не уточнялось. Документ был принят Госдумой в первом чтении в 2012 году. Впрочем, конкретные правила поведения пассажира на борту не прописаны и в нынешнем законопроекте: их предлагается разработать правительству РФ. Примечательно, что для усмирения дебоширов законопроект разрешает членам экипажа самолета использовать «спецсредства сдерживания» (их перечень предлагается также установить правительству РФ).

В президентском Совете по кодификации в целом поддерживают документ (проект заключения совета есть у «Ъ»). Но эксперты обращают внимание, что внесенные в единый реестр пассажиры-нарушители должны иметь возможность судебного обжалования этой процедуры. В частности, в совете предлагают учитывать обстоятельства, когда пассажиры совершали формально противоправные действия «в состоянии необходимой обороны» или их вины в инциденте на борту вовсе не было.

В **Минтрансе** РФ (ему подведомственна **Росавиаци**я) ограничились комментарием о том, что принимают участие в разработке поправок. В «Аэрофлоте» «Ъ» сообщили, что поддерживают инициативу по легализации черных списков пассажиров, отметив важность исключений по полетам на лечение, похороны и при сопровождении инвалидов. В пресс-службе авиакомпании S7 «Ъ» сообщили, что привлекались к работе над законопроектом и концептуально поддерживают инициативу, но считают ее «практически нереализуемой в таком виде» на практике.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.02.20; В ЕГИПЕТ СО СВОЕЙ БЕЗОПАСНОСТЬЮ

Для возобновления авиасообщения между Россией и Египтом российские сотрудники авиабезопасности должны получить широчайшие полномочия по контролю в аэропортах Каира, Шарм-эш-Шейха и Хургады. Они будут следить за досмотром пассажиров и багажа, охраной самолетов, получат доступ к системам видеонаблюдения. По оценкам экспертов, на введение такой системы требуется полгода или даже больше. Пока неясен и вопрос, будут ли выделены бюджетные средства для финансирования этой работы. Если за нее придется платить авиакомпаниям, билеты в Египет могут подорожать на 5-7%.

Правительство раскрыло список полномочий российских сотрудников авиабезопасности, которые будут вести контроль в международных аэропортах Египта. Согласно опубликованному в пятницу проекту межправительственного протокола двух стран, в функции российских сотрудников будут входить проверка операций по посадке пассажиров, загрузке багажа и обслуживанию самолетов в аэропортах Египта. Документ разработан **Минтрансом** РФ и одобрен правительством.

Египет был одним из самых популярных направлений у российских туристов. Как сообщал Российский союз туриндустрии, в 2015 году страну посетили 1,8 млн россиян, в 2014 году – 2,6 млн. Авиасообщение с Египтом было прервано по инициативе РФ в конце 2015 года после крушения в результате теракта самолета «Когалымавиа», выполнявшего рейс Шарм-эш-Шейх–Петербург. Тогда погибли 224 человека. Москва требовала усиления мер безопасности в аэропортах Египта, российские специалисты по авиабезопасности неоднократно посещали страну, но сроки возобновления полетов до сих пор не определены. По данным Минтуризма Египта, в 2016 году его суммарный турпоток сократился на 40%, до 5,3 млн человек.

По проекту протокола, специалисты из РФ будут работать в аэропортах Каира, Шарм-эш-Шейха и Хургады. Они получат право проводить совместно с египтянами предполетный досмотр пассажиров, членов экипажа и их вещей, направлять их на повторное собеседование или вообще не допускать к досмотру, а при нарушении правил безопасности не впускать в «стерильную» зону. Также российские и египетские сотрудники совместно будут вести досмотр багажа, бортпитания, грузов и почты, осуществлять предполетный досмотр самолетов и их охрану. Россияне получат доступ к видеозаписям из контролируемой зоны аэропортов.

Всеми этими полномочиями может быть наделено российское юрлицо, которое назначит **Росавиаци**я. Как пояснили «Ъ» в агентстве, оно направило письма российским службам авиабезопасности с предложением рассмотреть возможность участия в контроле в египетских аэропортах. Предприятия должны проанализировать, готовы ли они направить своих специалистов в Египет (по их желанию). Дальнейшие решения по выбору юрлица и сроку начала его работы будут приняты после анализа этой информации, сообщили в **Росавиаци**и. Авиакомпании России и Египта смогут выполнять полеты между странами только при наличии соглашений с выбранными организациями, пояснили в **Росавиаци**и. В **Минтрансе** РФ отказались от комментариев.

Протокол оставляет открытым вопрос о том, кто оплатит услуги российской службы авиабезопасности в Египте и каков объем необходимых средств (в **Росавиаци**и детальных пояснений не дали). Источник «Ъ» в одном из аэропортов РФ говорит, что на оборудование для обеспечения безопасности в аэропорту может потребоваться до 1 млрд руб. в год, фонд оплаты труда сотрудников, по его словам, на этом фоне «вряд ли релевантен». Эксперт в области антитеррористической безопасности Максим Шингаркин называет решение направить специалистов из РФ в Египет «лучшим вариантом», это позволит «пристально следить за организацией безопасности полетов, не нарушая международных правил». Условный отказ Египта от суверенитета в авиабезопасности говорит о прагматичной и конструктивной позиции Каира, считает он.

Перевозчики РФ на запросы «Ъ» не ответили. Глава Infomost Борис Рыбак считает, что пассажиры вряд ли почувствуют рост стоимости билетов, так как, скорее всего, расходы оплатит бюджет. Но пока подтверждений этому нет.

По оценке Максима Шингаркина, на организацию мер безопасности приходится около 10% в цене билета, новые издержки могут увеличить ее на 5-7%. По его версии, египетская сторона взамен может снизить аэропортовые сборы. Российские делегации неоднократно проверяли аэропорты Египта с точки зрения безопасности, замечает Борис Рыбак, поэтому для организации работы специалистов из РФ не потребуется много времени, к лету система начнет действовать. Господин Шингаркин считает, что система может заработать через полгода. По его мнению, Москва и Каир будут стремиться запустить ее к 1 мая, но в полной мере она сможет начать работать не ранее января 2018 года.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.02.20; ТАРИФ «БЕЗВРЕМЕННЫЙ»

Российские авиакомпании продолжают борьбу за долю рынка, экспериментируя с дисконтными тарифами. Вслед за дешевыми безбагажными тарифами UTair намерена продавать билеты за полцены без определенного времени вылета – конкретный рейс пассажиру сообщают только накануне. Перевозчик рассчитывает за счет этого механизма повысить загрузку рейсов, которая у UTair в 2016 году была ниже, чем у ключевых конкурентов. Источники «Ъ» в отрасли считают, что тариф окупится лишь при полной загрузке рейсов.

UTair (четвертая в РФ, в 2016 году перевезла 6,65 млн пассажиров) придумала новый тариф «лайт открытый», рассказали «Ъ» в авиакомпании: на определенные даты билеты будут продаваться со скидкой 50%, но без точного времени вылета. Время отправления пассажир узнает накануне по СМС или электронной почте. Пилотными направлениями станут рейсы из Москвы в Тюмень и Ростов-на-Дону.

Российские авиаторы начали агрессивную конкурентную борьбу с помощью дисконтных тарифов после выхода на рынок лоукостера «Аэрофлота» «Победа» и на фоне спада спроса. Первой в декабре 2015 года выступила S7, введя безбагажный тариф (в купе с другими условиями), затем – «Уральские авиалинии». UTair ввела линейку тарифов, включая безбагажные, на всех маршрутах к апрелю 2016 года (можно отказаться от пакетной оплаты услуг, на большинстве рейсов также введено платное питание).

Коммерческий директор UTair Павел Пермяков говорит, что основная цель тарифа «лайт открытый» – рост загрузки. Он поясняет, что компания перевозит много бизнес-пассажиров: «Им необходимо знать точное время вылета, и авиакомпании часто приходится в расчете на них ценовыми инструментами ограничивать продажу последних мест». Но те приобретают билеты только на один из трех-пяти рейсов по направлению, а остальные места остаются незанятыми. При этом есть «категория пассажиров, для которых важно не точное время вылета или прилета, а низкая цена, но они не готовы отказываться от высокого уровня сервиса». По словам топ-менеджера, продавать билеты по новому тарифу UTair будет только на сайте: ни одна система бронирования «не умеет работать с такого рода продуктами».

Младший партнер Bain & Company Андрей Панов отмечает, что авиакомпании давно экспериментируют с продажей билетов без указания точного рейса. Так, немецкая Eurowings позволяет «слепое бронирование»: пассажир покупает билет на фиксированную дату, но не знает, в какой город из десяти направлений полетит (обычно маршруты объединены тематикой, например шопинг или пляжный отдых). Эксперт признает, что UTair с учетом особенности сети аналогичную услугу предложить сложно: вряд ли пассажиры захотят слетать на досуге в любой из «нефтедобывающих городов» – Тюмень, Сургут или Усинск. Но, добавляет он, компании действительно нужно улучшать загрузку: в 2016 году она составила 71,9%, это ниже, чем у любой другой компании из топ-10, и на 10 процентных пунктов меньше, чем в среднем в России.

Опрошенные «Ъ» авиакомпании не стали обсуждать тарифную идею UTair. Один из авиаторов полагает, что конкурент рассчитывает на стопроцентную загрузку, а бронирование должно осуществляться за значительный период до вылета (сейчас основной поток идет за 10-14 дней). «Если рейс не будет продан, то возникает риск его отмены или совмещения с последующим, что вызовет претензии у пассажиров»,– считает собеседник «Ъ». Андрей Панов полагает, что «открытый» тариф позволит UTair не развязывать очередную ценовую войну с конкурентами, которую сложно выиграть из-за более высоких удельных затрат на пассажира, чем, например, у той же «Победы». Если тариф будет востребован, компания может оптимизировать оперативную расстановку самолетов по маршрутной сети, а в случае провала – просто отменить его.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.19; ИЗРАИЛЬ ПОКА НЕ СОГЛАСОВАЛ ПОЛЕТЫ АВИАКОМПАНИЙ РФ ИЗ АЭРОПОРТА «ЖУКОВСКИЙ» – ОКУЛОВ

Авиавласти Израиля пока не согласовали полеты российских авиакомпаний из подмосковного аэропорта «Жуковский», заявил зам**министра транспорта** РФ Валерий **Окулов** журналистам в воскресенье.

«Нет, пока еще ведем с ними (авиавластями Израиля – ИФ) работу», – сказал В.**Окулов**, отвечая на вопрос журналистов.

Ранее сообщалось, что регулярные рейсы из «Жуковского» в Тель-Авив планируют открыть авиакомпании Pegas Fly и «Уральские авиалинии» – с 23 февраля и 19 марта соответственно. Однако, по данным источников газеты «Коммерсантъ», авиавласти Израиля отказываются согласовывать полеты российских перевозчиков, так как относят «Жуковский» к аэропортам Москвы, полеты из которых ограничены межправсоглашениями. Новые рейсы из «Жуковского» приведут к превышению квот на линии Тель-Авив – Москва (35 частот в неделю), указывают израильские авиавласти.

В Pegas Fly на запрос «Интерфакса» не ответили. Гендиректор «Уральских авиалиний» Сергей Скуратов на прошлой неделе заявил журналистам, что проблем с согласованием рейсов компании из «Жуковского» в Тель-Авив нет, вопрос «в стадии решения». «В ближайшую неделю-две будет ответ для «Уральских авиалиний» по поводу полетов в Тель-Авив из «Жуковского». Мы надеемся на положительный ответ», – говорил С.Скуратов.

Ранее спорный статус «Жуковского», открывшегося в прошлом году, успел вызвать скандал с согласованием рейсов российских перевозчиков в Таджикистан.

### РИА НОВОСТИ; 2017.02.19; СРОКИ ПОСЕЩЕНИЯ РОССИЙСКИМИ ЭКСПЕРТАМИ АЭРОПОРТА КАИРА ПОКА НЕ ОПРЕДЕЛЕНЫ

Сроки посещения российскими специалистами каирского аэропорта для проверки выполнения требований авиабезопасности не согласованы, сообщил журналистам замглавы **Минтранса** РФ Валерий **Окулов** в кулуарах Двенадцатого международного турнира по мини-футболу «День гражданской авиации».

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

«Нет, не согласованы (сроки посещения аэропорта – ред.)», – сказал замминистра, отвечая на соответствующий вопрос.

Ранее египетские СМИ сообщили, что Египет в течение ближайших недель ожидает новую делегацию российских экспертов по авиабезопасности для проверки Каирского международного аэропорта после устранения замечаний российской стороны, сделанных в ходе последней инспекции.

### ТАСС; 2017.02.18; РОСАВИАЦИЯ: РФ ПЕРЕДАЛА ГОЛЛАНДСКОЙ СТОРОНЕ ПОДЛИННЫЕ И ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ДАННЫЕ РЛС ПО MH-17

Первичные данные о крушении малайзийского Boeing были переданы международной комиссии в максимально подробном виде, говорится в сообщении **Росавиаци**и.

«Данные РЛС были переданы голландской стороне в максимально подробном виде – необработанными – что автоматически свидетельствует об их подлинности и эксклюзивности», – говорится в сообщении.

РФ готова предоставить комиссии по расследованию крушения MH-17 помощь специалистов, знакомых с дешифрованием информации с радиолокатора.

«Несмотря на то, что Россия продолжает недоумевать относительно того, что у Нидерландов ушло порядка трех месяцев на распознавание так называемой технической загвоздки, российская сторона готова в любой момент предоставить международным следователям помощь специалистов-разработчиков, которые знакомы с системой дешифрования информации с радиолокатора», – говорится в сообщении.

Формат, в котором Нидерланды предлагают передавать первичные данные о крушении MH-17, не позволяет увидеть даже 25% первичной информации локатора, говорится в сообщении **Росавиаци**и.

«Формат ASTERIX, о котором заявляют Нидерланды, предполагает передачу данных уже в обработанном виде, что, по сути, делает их вторичной информацией, которая не позволяет увидеть даже 25% того, что демонстрирует первичная информация внутри локатора», – говорится в сообщении.

Данные первичной радиолокации, переданные РФ в комиссию по расследованию причин крушения MH-17, всегда имеют собственный формат шифрования, говорится в сообщении **Росавиаци**и.

«Данные первичной радиолокации, переданные Россией, представляют собой данные, циркулирующие внутри самого радиолокатора, который является специфическим профессиональным оборудованием и всегда имеет собственный формат шифрования данных», – говорится в сообщении, размещенном на сайте ведомства.

Ранее голландская прокуратура распространила заявление, в котором отметила, что на анализ первичных радиолокационных данных, полученных из России в рамках проведения уголовного расследования крушения Boeing на Украине в 2014 году, потребуется дополнительное время. В ведомстве сослались на необычный формат данных, в связи с чем пришлось привлекать внешнюю экспертизу для дополнительной проверки.

При этом прокуратура отметила, что российские власти предоставили отдельное программное обеспечение для анализа данных. Однако ведомству потребовалось дополнительное время для того, чтобы перевести его с русского языка, а затем проверить на предмет функциональности и надежности. Оба этих процесса – перевода и изучения программного обеспечения – заняли много времени, и только после этого информация могла быть проанализирована, объяснила прокуратура.

Пассажирский самолет Boeing -777 компании «Малайзийские авиалинии», выполнявший рейс MH17 из Амстердама в Куала– Лумпур, разбился 17 июля 2014 года на востоке Донецкой области. Погибли 283 пассажира и 15 членов экипажа – граждане 10 государств. В качестве причин катастрофы выдвигались версии о попадании ракеты «земля – воздух» или «воздух – воздух».

Власти Украины и представители ополчения провозглашенной Донецкой народной республики обвинили в случившемся друг друга. 21 июля Совет Безопасности ООН потребовал провести всестороннее и независимое расследование. Представители РФ неоднократно высказывали недовольство тем, как это расследование ведется, а также заявляли, что представленные российской стороной данные игнорируются.

### ТАСС; 2017.02.17; АВИАКОМПАНИЯ DEXTER ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ ИЗ КИРОВА В ПЕРМЬ, НИЖНИЙ НОВГОРОД И УФУ

Авиакомпания Dexter возобновит региональные перевозки из кировского аэропорта Победилово в три города Приволжского федерального округа (ПФО) после восстановления субсидирования, сообщили ТАСС в пресс-службе аэропорта в пятницу.

«С 20 февраля аэропорт Победилово и авиакомпания Dexter возобновляют выполнение регулярных рейсов из Кирова в Пермь, Нижний Новгород и Уфу», – уточнили в пресс-службе, добавив, что рейсы будут осуществляться на самолетах Pilatus PC-12 вместимостью восемь человек. Полеты в Пермь будут выполняться пять раз в неделю, в Нижний Новгород – четыре раза, в Уфу – три раза.

В пресс-службе отметили, что рейсы авиаперевозчик приостанавливал в январе после закрытия программы субсидирования региональных авиаперевозок в ПФО с 2017 года. «Однако, по постановлению правительства РФ, **Росавиаци**я с 15 февраля возобновила субсидирование отмененных рейсов, и авиаперевозчик возобновил полеты», – отметили в пресс-службе, не назвав объем субсидий, которые получила авиакомпания.

Ранее сообщалось, что авиакомпания Dexter возобновила полеты из Саратова в Казань и Нижний Новгород. Авиаперевозчик является первым в России воздушным такси, выполняющим экспресс-перелеты на расстояние до 2000 км между любыми городами России на небольших самолетах.

Аэропорт города Кирова Победилово обслуживает региональные рейсы по РФ, имеет статус аэропорта федерального значения. В 2016 году кировский аэропорт обслужил 198,3 тыс. пассажиров, что на 59% превышает показатель 2015 года.

### 360°; 2017.02.17; ОТКУДА У АЭРОПОРТА ЖУКОВСКИЙ СТОЛЬКО ВРАГОВ

Открывшийся в 2016 году аэропорт Жуковский благодаря своему региональному статусу должен был быстро выйти на международный уровень и осуществлять массовую перевозку пассажиров. Однако фактор, который изначально рассматривался как положительный, вызвал раздражение иностранных государств и даже соседа – аэропорта Домодедово. «360» рассказывает, что происходит с региональной воздушной гаванью.

Небо – не резиновое. Количество прилетов и вылетов в Московский авиационный узел (МАУ) ограничено. Оно регулируется международными соглашениями на условиях паритета: если Москва принимает 14 рейсов из Душанбе в неделю, то и в Душанбе из столицы РФ прилетает 14 самолетов.

В МАУ входят три аэропорта – Внуково, Домодедово и Шереметьево. Эти хабы входят в список авиаузлов федерального значения, закрепленный апрельским постановлением Правительства РФ. Жуковского в этом документе нет.

По словам главы пресс-службы **Минтранса** РФ Тимура Хикматова, статус аэропорта Жуковский определен постановлением правительства РФ. «Согласно этому постановлению, он не является московским аэропортом», – заявил Хикматов «360».

Эту позицию и обозначает **Минтранс** в переговорах с авиавластями иностранных государств.

Региональный статус является привилегией для Жуковского, поскольку позволяет пользоваться имеющимися в межправительственном соглашении свободными квотами на полеты из регионов. Вот только со статусом этим многие не согласны.

Проблемы с другими странами

Недовольство статусом Жуковского высказывают иностранные партнеры. Некоторые государства считают его аэропортом Москвы и не собираются превышать квоты, выделенные на столицу.

В октябре таджикистанский **Минтранс** не согласовал полеты в Душанбе и Худжанд «Уральским авиалиниям». Когда Россия пригрозила прекратить воздушное сообщение с Таджикистаном, страна все-таки разрешила «Уральским авиалиниям» полеты. Но уже в декабре не удалось согласовать полеты авиакомпании «Ямал», хотя позже Таджикистан все же разрешил ей с конца марта летать в регионы.

В конце января «Коммерсант» сообщил, что те же вопросы к аэропорту возникли у Израиля. На сайте «Уральских авиалиний» билеты в Тель-Авив продаются с 19 марта, при этом Израиль не согласовал эти рейсы из-за превышения квот межправительственного соглашения.

Казахстан разрешил «Уральским авиалиниям» полеты в Астану и Алма-Ату только в конце декабря, несмотря на то что Россия назначила перевозчика еще в августе. Как сообщали «Ведомости» со ссылкой на источники, страна сопротивлялась в интересах национального перевозчика Air Astana.

Недовольство аэропортов

Как выяснилось 16 февраля, региональный статус вызывает вопросы и у ближайшего соседа Жуковского – московского аэропорта Домодедово. Представитель воздушной гавани направил в ФАС жалобу на немосковский статус аэропорта, сообщили «Ведомости» со ссылкой на двух федеральных чиновников и источник, близкий к руководству владельца Жуковского – компании «Рампорт аэро».

По словам чиновника, **министерство транспорта** присвоило Жуковскому статус аэропорта города Раменское, а не Москвы, хотя процедуры определения такого статуса нет.

При этом в ФАС России «360» рассказали, что обращение поступило в службу еще в сентябре 2016 года, а ответ на него был дан в декабре прошлого года. Из обращения следует, что **Росавиаци**я предоставила некоторым авиакомпаниям, базирующимся в аэропорту Домодедово, допуски на выполнение международных рейсов с вылетом/прилетом в аэропорт Жуковский.

В ФАС ответили, что служба не наделена полномочиями осуществлять контроль в неустановленной сфере деятельности, поэтому ведомство направило соответствующие запросы в **Минтранс** и **Росавиаци**ю.

В свою очередь **Минтранс** ссылается на постановление правительства России, согласно которому к Москве относятся аэропорты Внуково, Домодедово и Шереметьево. Ведомство также уточняет, что только правительство имеет полномочия относить аэропорты к тому или иному населенному пункту. Представитель **Минтранса** объяснил, что законодательно понятия Московский авиаузел вообще не существует.

«360» хотел узнать мнение о статусе Жуковского у двух других московских аэропортов – Внуково и Шереметьево. В Шереметьево отказались от комментариев, во Внуково «360» направил письменный запрос, но пока не получил ответа.

Что дальше

Аэропорт Жуковский открылся в прошлом году, первый рейс принял в сентябре. Сейчас оттуда можно улететь в Белоруссию, Киргизию и Таджикистан. Постоянно открываются новые направления. Недавно «Уральские авиалинии» и «Пегас Флай» получили разрешение летать из Жуковского в Европу и Китай.

Законодательно Жуковский относится к Раменскому, и в данный момент ясно, что позиция **Минтранса** на этот счет принципиальна. Развитие аэропорта продолжится, несмотря на очевидные препятствия. Однако сложившаяся ситуация создала прецедент для московских аэропортов, которые теперь могут также попробовать выйти за границы столицы.

«Если удастся найти схему, которая позволит выйти за границы Московского авиаузла, то это им самим даст больший прирост пассажиропотока, чем получит Жуковский в нынешних условиях», – заявил ведущий эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Андрей Крамаренко.

«360» продолжит следить за развитием событий. Главное, чтобы, как сказал, Кирилл Янков, «не пострадали пассажиры».

### ТАСС; 2017.02.20; САВЕЛЬЕВ: ЛОУКОСТЕР «ПОБЕДА» ПОЛЕТИТ В ТУРЦИЮ ВЕСНОЙ

Низкобюджетный перевозчик «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») планирует открыть рейсы в Турцию весной этого года. Об этом в интервью ТАСС сообщил гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев.

«Недавно получили допуск в Аланью (город в Турции – прим. ТАСС), весной начнем выполнять рейсы», – сказал он.

На прошлой неделе сообщалось, что Межведомственная комиссия при **Минтрансе** РФ выдала лоукостеру «Победа» допуск на рейсы из Москвы в турецкую Аланью. Авиакомпания сможет осуществлять рейсы в этот город до семи раз в неделю.

О планах «Победы» летать в Аланью стало известно в январе 2017 года.

«Победа» – первый российский лоукостер. Перевозчик осуществляет полеты по 37 направлениям, в том числе по 11 международным – среди них Германия, Кипр, Италия и Австрия, Армения, Грузия и Азербайджан. Пассажиропоток «Победы» в 2016 году превысил 4,3 млн пассажиров (рост на 38,7% по сравнению с 2015 годом)