**21 ФЕВРАЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.20; РЯД СУЩЕСТВЕННЫХ ЗАМЕЧАНИЙ К ГОТОВНОСТИ АЭРОПОРТА КАИРА ПРИНИМАТЬ РЕЙСЫ РОССИЙСКИХ КОМПАНИЙ ПОКА НЕ СНЯТ – СОКОЛОВ

У экспертов РФ остается ряд замечаний к готовности аэропорта Каира принимать рейсы российских авиакомпаний, заявил глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** в эфире телеканала «Россия 24» (ВГТРК) в понедельник.

«К сожалению, группа экспертов, которая прибыла из Каира, пока не сделала однозначных выводов о том, что в ближайшее время мы будем готовы к возобновлению сообщения, даже в отношении Каира, – сказал министр. – Остается ряд существенных замечаний, хотя мы активно с египетскими коллегами их устраняем. Это касается и развертывания в полном объеме системы биометрического контроля доступа персонала в «чистую» зону аэропортов, и эксплуатации отдельных систем: видеонаблюдения, режима прохода через рамки, которые осуществляют контроль безопасности пассажиров».

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** в конце января. Позднее вице-премьер Аркадий **Дворкович** заявлял журналистам, что решение по открытию рейсов в Каир «близко», но точных сроков не называл.

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

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.20; АЭРОПОРТ «ЖУКОВСКИЙ» В 2017 Г. ОБСЛУЖИТ 2 МЛН ЧЕЛОВЕК – СОКОЛОВ

Аэропорт «Жуковский» в 2017 г. обслужит 2 млн человек, заявил глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** в эфире телеканала «Россия 24» (ВГТРК) в понедельник.

«Сегодня уже четыре авиакомпании осуществляют перелеты из аэропорта «Жуковский» по различным, в том числе международным, направлениям. А в планах на этот год – увеличить число таких компаний до десяти, число направлений – до 20. А количество пассажиров, которых обслужит аэропорт – по крайней мере, сами операторы аэропорта (литовско-российская «Рампорт Аэро» – ИФ) рассчитывают, что это будет 2 млн человек. И мы приветствуем такие планы», – сказал М.**Соколов**.

Он также отметил, что в переговорах с иностранными авиавластями **Минтранс** РФ придерживается позиции, что «Жуковский» является региональным аэропортом и не относится к Московскому авиаузлу, международные рейсы из которых ограничены межправительственными соглашениями.

Подмосковный аэропорт «Жуковский» открылся в мае 2016 г., первый рейс принял в сентябре. На сегодня в аэропорту обслуживаются российские авиакомпании «Ямал» и «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL), а также Air Manas (Киргизия) и «Белавиа» (Белоруссия). По данным газеты «Ведомости», в 2016 году «Жуковский» обслужил около 53 тыс. человек против прогноза на 350-400 тыс. человек.

За недолгое время работы «Жуковского» его статус успел вызвать скандал с согласованием рейсов российских перевозчиков в Таджикистан. Аналогичные проблемы, по данным газеты «Коммерсантъ», у авиакомпаний РФ возникли в рамках переговоров с авиавластями Израиля.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.02.20; СОКОЛОВ: МИНТРАНС ГОТОВИТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РАЗВИТИЮ АВИАТАКСИ В РФ

В **Минтрансе** готовят предложения по созданию условий для развития в России авиатакси. Об этом в эфире телеканала «Россия 24» рассказал глава ведомства Максим **Соколов**.

Но не многие готовы отдавать деньги, чтобы «покататься» на вертолете или самолете. Это дорогое удовольствие. Например, 15 минут на небольшом вертолете стоит 12 тысяч рублей. То есть за час прогулки можно выложить 48 тысяч рублей.

Но на этом рынке перевозок развит сегмент не только дорогого такси, но и «серого». Там подрабатывают те, у кого есть свой самолет, но прав на перевозку пассажиров нет, так как получить разрешение на коммерческую эксплуатацию воздушного судна очень дорого. Ведь для открытия официального воздушного такси нужно пройти специальную подготовку и сдать экзамен на «права» пилота коммерческой авиации, потратиться на дооборудование вертолета или самолета под пассажирские перевозки.

Сейчас обсуждается вопрос введения отдельных правил для полетов авиатакси. Это возможно снизит немного траты перевозчиков. В любом случае вопрос безопасности полетов будет на первом месте. «Если такой уровень безопасности сможет обеспечить индивидуальный предприниматель, он получит все необходимые лицензии»,– сказал **Соколов**.

### ТАСС; 2017.02.20; МИНТРАНС РФ НЕ СЧИТАЕТ ЦЕЛЕСООБРАЗНОЙ ПРИВАТИЗАЦИЮ «АЭРОФЛОТА» В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

**Министерство транспорта** РФ не видит необходимости в приватизации «Аэрофлота» в ближайшее время, сообщил глава **Минтранса** Максим **Соколов** в интервью телеканалу «Россия 24».

«Если говорить о самой компании «Аэрофлот», а не о других, которые входят в структуру этого холдинга, то по крайней мере **Минтранс** считает, что в ближайшее время приватизировать ее нецелесообразно», – подчеркнул он.

По словам **Соколов**а, так как доля государства в компании составляет чуть более 50%, дальнейшее снижение этой доли приведет к тому, что оно полностью утратит контроль в стратегических решениях развития.

«Это может привести к непоправимым последствиям именно в те периоды, когда требуется поддержка «Аэрофлота» как основы для стабильности в целом авиационной отрасли пассажироперевозок», – пояснил глава министерства.

Ранее в интервью агентству Bloomberg директор департамента корпоративного управления Минэкономразвития России Оксана Тарасенко заявила, что приватизация «Аэрофлота» в ближайшие годы не планируется и компания не включена в план приватизации на 2017-2020 гг.

Группа «Аэрофлот» состоит из авиакомпаний «Аэрофлот», «Россия», «Победа» и «Аврора». Контрольный пакет акций «Аэрофлота» (51,17%) принадлежит государству в лице Росимущества. Еще 34,57% акций компании хранятся в Национальном расчетном депозитарии – это номинальный владелец акций, фактические владельцы не раскрываются. Дочка «Аэрофлота» – «Аэрофлот-финанс» – владеет пакетом квазиказначейских бумаг в размере 4,47%. Ростех контролирует 3,26% акций, 8,25% ценных бумаг принадлежат физическим лицам.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.20; КОМИССИЯ ПРИ МИНТРАНСЕ ВО ВТОРНИК ОБСУДИТ ПРОДЛЕНИЕ АЭРОФЛОТУ 34 ДОПУСКОВ ТРАНСАЭРО

Межведомственная комиссия при **Минтрансе** РФ на ближайшем заседании обсудит продление «Аэрофлоту» и его дочерней «России» 34 международных допусков «Трансаэро» (MOEX: TAER), следует из материалов, опубликованных на сайте **Росавиаци**и.

Ранее ведомство сообщало, что следующее заседание межведомственной комиссии пройдет 21 февраля.

В октябре прошлого года **Росавиаци**я своим приказом продлила «Аэрофлоту» и «России» допуски на 37 из 46 маршрутов, которые достались группе от ушедшей с рынка «Трансаэро». Речь шла о рейсах из Москвы в Астану, Венецию, Караганду, Лион, Лондон, Пхукет, Рим, Ташкент, Тбилиси и др. Решение действительно до 25 марта 2017 г. (последний день зимнего сезона IATA 2016/2017 гг.) «с возможностью пролонгации при условии предоставления «Аэрофлотом» (MOEX: AFLT) и «Россией» гарантий по добросовестному использованию указанных допусков», указывалось в приказе.

Вместе с тем глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** в прошлом году заявлял, что допуски на маршруты «Трансаэро» будут продлеваться «Аэрофлоту», пока перевозчик не покроет свои убытки от перевозки 2 млн пассажиров своего бывшего конкурента. По оценкам «Аэрофлота», это обошлось ему в около 17 млрд руб., а срок окупаемости затрат может составить до шести лет «в зависимости от экономических условий и при сохранении за компанией полученных маршрутов».

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.02.20; С ПОДАЧИ ЛЕВИТИНА

Помощник президента считает, что пора менять правила не только для настольного тенниса, но и для интернет-торговли

Роуминг внутри России пора отменить, а клиентов интернет-магазинов защитить от некачественных товаров. Об этом и о безопасности заказа такси через мобильные приложения пойдет речь на одном из заседаний Госсовета, рассказал в интервью «Российской газете» помощник президента **Игорь Левитин**. Говорили с ним также о допинге и о российском настольном теннисе.

Игорь Евгеньевич, недавно вы провели уже второе заседание рабочей группы по подготовке президиума Государственного совета о национальной системе защиты прав потребителей. Как вы ее оцениваете? Какие задачи предстоит решить в первую очередь? И неужели для этого надо собирать Госсовет?

**Игорь Левитин**: Вас удивляет, почему такая тема возникла в повестке Госсовета? В этом году исполнилось 25 лет, как был принят Закон «О защите прав потребителей». По сути, это один из первых законов РФ. И надо сказать, по сравнению с другими странами у нас правовая база по защите потребителей на высоком уровне.

В Женеве в 2016 году Россию избрали сопредседателем первого заседания межправительственной группы экспертов по законодательству, политике в области защиты прав потребителей. Это говорит о том, что у нас хорошая нормативная база,ее изучают другие страны.

Но с развитием технологий, банковской системы возникают новые услуги. К примеру, перенос номера от одного оператора сотовой связи к другому (отмена «мобильного рабства»). Услуги по кредитам связаны с созданием института банкротства физлиц.

Назрела необходимость отмены роуминга для абонентов сотовых компаний внутри России.

Еще одна из сегодняшних проблем в сфере потребления – интернет-торговля. Мы считаем, что пока люди здесь слабо защищены. Например, не урегулирована деятельность посредников, которые агрегируют у себя базу данных о товарах, продают их, не являясь производителями.

Все эти вопросы мы и обсуждаем перед заседанием президиума Госсовета, где речь пойдет о национальной системе защиты прав потребителей. Мы хотим, чтобы власти подумали и предложили, как, не закрывая интернет-торговлю, защитить граждан.

А еще много нареканий на такси, которое приезжает по вызову, сделанному через агрегатор. Обычные таксисты выступают против таких «диспетчеров».

**Игорь Левитин**: Тем не менее новое такси нельзя взять – и запретить. Оно просто станет нелегальным. Поэтому стоит задача – изучить международный опыт, посмотреть, как можно защитить наших граждан.

Хотя это очень тяжело, потому что, покупая по интернету продукцию, услугу, мы не видим, кто ее нам продает. К кому предъявлять претензию в случае проблемы с товаром. И ответственности никто не несет. Ведь тот, кто у тебя взял деньги за товар, тоже не знает, кто его произвел. И сейчас эта проблема касается не только России.

В России есть ассоциации, которые объединяют представителей интернет-торговли. Вы их пригласите на Госсовет?

**Игорь Левитин**: Общественные организации мы включили в рабочую группу и редакционную, чтобы они внесли свои предложения.

Но тут есть еще один важный момент. Надо поднимать потребительскую грамотность россиян, чтобы они умели защищать свои права. Эту проблему власти тоже должны решить, организовав обучение людей на интернет-ресурсах и других площадках.

Повысить потребграмотность, надеюсь, поможет и проведение Дня защиты прав потребителя 15 марта. Роспотребнадзор предлагает провести открытые дискуссии, обсудить вопросы, о которых мы с вами говорили.

Еще вот что хочу сказать. Это очень хорошо, что ваша газета тоже занимается проблемами защиты прав потребителей, помогает людям ориентироваться в законах и своих правах.

Статистика говорит, что в авиации общего назначения (АОН) больше всего крушений. А поиски занимают часы, когда для спасения жизни счет идет на минуты. Что делать?

**Игорь Левитин**: Авиация общего назначения по количеству самолетов уже превысила парк коммерческих судов.

Она стала самым массовым видом авиации в стране. Зарегистрировано уже почти девять тысяч летательных аппаратов. Этой темой занимается комиссия при президенте по вопросам развития авиации общего назначения. Поскольку АОН в ведении несколько министерств и ведомств.

И вы правы, одна из проблем – найти самолет или вертолет, который летает на малых высотах, если с ним что-то случилось. Пилот должен только уведомить диспетчеров о взлете и маршруте. По итогам одного из заседаний комиссии даны поручения выработать единый стандарт системы автоматического зависимого наблюдения (АЗН-В) для АОН с использованием ГЛОНАСС.

Эта система дает возможность контролировать местоположение воздушного судна в режиме реального времени и сокращает временные затраты на выяснение местоположения воздушного судна, с которым произошла авария.

Теперь на малых высотах летают и беспилотники. Нужно ли жестко ограничивать их использование?

**Игорь Левитин**: Беспилотники, как и интернет-торговля, будут развиваться. Они придут во все отрасли, где оказывают услуги. Первые шаги для нормативного закрепление этого вида деятельности в России уже сделаны – создана основа для развития беспилотных систем.

Однако этот рынок услуг требует дальнейшего и более детального правового регулирования. Беспилотный аппарат постепенно становится частью нашей повседневной реальности. Но он несет и потенциальную угрозу для безопасности людей и строений. Именно поэтому особого внимания требует организация полетов беспилотных летательных аппаратов, интеграция их в общую систему воздушного пространства России вместе с пилотируемыми судами. Для этого необходимо решить несколько организационных вопросов, обеспечить разработку нормативных и технических документов.

На ближайшем заседании комиссии по АОН планируем обсудить все это и по итогам подготовить пакет конкретных предложений для развития этого вида транспорта.

Но ведомства по-разному видят развитие беспилотных систем. Что намерены делать?

**Игорь Левитин**: К сожалению, да. На заседания комиссии мы хотим пригласить все заинтересованные министерства и ведомства, бизнес, посмотреть опыт других стран.

Например, в США ввели жесткие ограничения, в том числе лицензирование для операторов беспилотников. И летать подавляющему большинству их аппаратов можно только днем и не выше 120 метров в зоне видимости пилота. А во Франции аппараты тяжелее двух килограммов должны быть оборудованы системой спасения, парашютом, что обеспечит более безопасное для окружающих их аварийное приземление.

В перспективе и автобусы станут беспилотными. А пока на дорогах больше людей гибнет, чем в небе. И чаще всего страдают пассажиры заказных рейсов. Как думаете изменить ситуацию?

**Игорь Левитин**: Уже есть поручение президента правительству о лицензировании перевозки заказных рейсов на автотранспорте.

Любая коммерческая деятельность, связанная с перевозкой людей, должна быть лицензирована. Если ты везешь 60 пассажиров, ты должен свой автобус хотя бы посмотреть перед поездкой. А если нанимаешь водителя, то надо брать того, кто умеет управлять автобусом, а не только легковушкой. И еще людей нельзя высаживать как придется, на подъезде к городу, у рынка или магазина. Или детей где угодно, на морозе. Надо заключить договор с автобусной станцией, с муниципальными властями и высаживать пассажиров только на оборудованных остановках.

Очень острая тема – ЖКХ. Планируете еще вернуться к ней на Госсовете?

**Игорь Левитин**: Хотим рассмотреть вопрос о государственно-частным партнерстве в ЖКХ. И посмотреть эффективность первых итогов частных инвестиций, например, в инфраструктуру очистки и поставки воды в дома.

И на этих примерах посмотреть, что надо сделать, чтобы бизнес пошел в ЖКХ, чтобы ему это было выгодно, и он мог сделать более эффективной стоимость жилищно-коммунальных услуг. Пока существует мнение, если бизнес приходит в ЖКХ, то цена услуг растет. Но есть и примеры, когда приходит бизнес, стоимость услуги для горожан не растет, а качество повышается. Зачастую бизнес эффективнее может управлять системой, чем это делают муниципальные власти.

Ключевой вопрос

Скандалы с допингом позади?

Спорт, в том числе настольный теннис, вас по-прежнему интересует? Берете в руку ракетку?

**Игорь Левитин**: Да, беру. Два раза в неделю играю с ветеранами – мастерами спорта, которые были в большом спорте. И уже больше 10 лет возглавляю Попечительский совет Федерации настольного тенниса России, работаю в президентском совете Международной федерации настольного тенниса.

И как оцениваете развитие настольного тенниса в России?

**Игорь Левитин**: В целом уровень нашего настольного тенниса, если сравнивать с Европой, достаточно высокий.

У нас сильный командный чемпионат, в котором участвуют как профессиональные клубы, так и молодежные команды из разных регионов страны. А недавно в Сочи прошел первый в истории настольного тенниса чемпионат Европы для спортсменов до 21 года. Россия была одним из инициаторов организации этого турнира. Двое наших ребят завоевали медали.

Тогда почему говорят и обсуждают большой теннис, футбол, а про настольный теннис – тишина?

**Игорь Левитин**: Потому что они более зрелищные. На них делают ставки букмекеры. Сегодня спорт – это шоу с элементами бизнеса. Настольный теннис пока от всего этого очень далек.

Так может, это и хорошо?

**Игорь Левитин**: Может быть. Время покажет. Но ясно, что нужно менять правила, чтобы сделать настольный теннис более зрелищным.

Мы уже вышли с предложением в качестве пилотного проекта поменять некоторые правила проведения соревнований. Наши коллеги из европейских стран поддержали эти инициативы. Например, мы играем сейчас только одним мячом. И если он улетел за площадку, то нужно долго ждать, пока спортсмен его подберет.

Мы уже сейчас играем по новым правилам в российском чемпионате. Мячи находятся у судьи, которые он подает спортсменам. Получается динамичней, зрелищней.

Не всем спортсменам это нравится, потому что кто-то отдыхал, пока подбирали мяч. Впрочем, не все надо менять в наших правилах. Например, мы пробуем играть до одиннадцати очков, а не на больше-меньше с разрывом в два очка, как сейчас принято. Но игра до одиннадцати очков смотрится лучше, сохраняется интрига и игра не затягивается.

А как обстоят дела с допингом? Гайки закручивают: скоро аспирин пить нельзя будет и зеленкой мазаться.

**Игорь Левитин**: Была создана независимая антидопинговая комиссия во главе с авторитетным Виталием Смирновым, которая проанализировала ситуацию с употреблением допинга в России и изучила международный опыт. Проект документа по итогам ее работы уже есть.

В нем все расписано, все лучшие мировые практики и т.д. И главное, мы ждем вывода по второму докладу господина Макларена в Международный олимпийский комитет (МОК).

Что касается фамилий спортсменов, то их сообщили международным федерациям разных видов спорта. И она сама принимает решение, допускать россиян, заподозренных в допинге, к соревнованиям или нет. Паралимпийцев, к сожалению, пока не допускают к Олимпиаде в Корее.

Очень некрасиво получилось.

**Игорь Левитин**: Я бы сказал жестче: это крайне вызывающе! Наш Паралимпийский комитет обращается в суды, так же, как и другие наши спортсмены. Внушает оптимизм, что МОК предварительно подтвердил участие в Олимпиаде 2018 года нашему Олимпийскому комитету.

В России есть своя допинговая лаборатория, но ее закрыли, что теперь делать с дорогостоящим оборудованием?

**Игорь Левитин**: Принято решение о передаче лаборатории в МГУ. Одним из замечаний было то, что Министерство спорта не может быть учредителем такой лаборатории, и было предложено сделать учредителями Российского антидопингового агентства (РУСАДА) Олимпийский и Паралимпийский комитеты страны.

Так что все рекомендации, которые были в первом докладе господина Макларена, выполнены. Теперь ждем дополнений по его второму докладу, по ним работаем, но пока нам не дают данные по конкретным фамилиям.

21 февраля у **Игоря Левитина** – юбилей. Поздравляем! И желаем оставаться энергичным, крепко держать ракетку в руках и отбивать любые, даже самые трудные мячи.

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА ЧУРАКОВА; 2017.02.21; ТРАНСПОРТНЫМ ХУЛИГАНАМ ДОБАВИЛИ СТАТЬЮ

Комитет по госстроительству Думы во вторник одобрит законопроекты, направленные против хулиганства на транспорте. В окончательном виде (первые предложения были внесены еще в 2011 г.) в Уголовном кодексе (УК) появятся два новых наказания.

Депутаты предлагают ввести в часть 1 ст. 213 о хулиганстве ответственность за хулиганство на всех видах транспорта общего пользования с наказанием в виде штрафа в размере 300 000–500 000 руб. или лишения свободы на срок до пяти лет. Депутаты также предлагают ввести еще одну отдельную статью 267.1 за хулиганские действия, угрожающие безопасности движения транспортных средств (сейчас за аналогичные правонарушения существует только административная ответственность). По этой статье предлагается наказывать штрафом в размере от 150 000 до 300 000 руб. или лишением свободы на срок до двух лет.

Право знать о преступлениях

Эксперт КГИ Иван Бегтин о том, как сделать доступной информацию о судимостях представителей власти

Административная и уголовная ответственности различаются последствиями для гражданина от применения наказания: административная по истечении трех лет считается погашенной, говорит адвокат бюро Trust Алексей Токарев. Осознание этих последствий влияет на гражданина. Дополнение Уголовного кодекса статьями о наказании за хулиганские действия на транспорте усиливает степень ответственности и ее последствия, а также общественную значимость этих проступков для их понимания правонарушителями, считает эксперт. Речь не только о нарушении порядка, выраженного в неуважении к обществу, эта ответственность усилена, потому что такие нарушения могут привести к катастрофе или смерти, говорит Токарев. В любом общественном месте установлен порядок поведения, когда нарушение правил происходит в транспорте, то ответственность должна быть более усилена именно из-за того, что такое нарушение может повлечь катастрофу и смерть, продолжает Токарев.

В США подобные правонарушения расцениваются как еще более серьезные: «В Америке если человек вступил на борт самолета и нарушил порядок, суд может квалифицировать это как покушение на убийство». Можно громко ругаться на борту, а можно кинуть бутылку, что может привести к последствиям для безопасного полета самолета, поясняет адвокат. Госдума ужесточает наказание, и теперь просто нарушение правил поведения будет отличаться от нарушений, могущих привести к катастрофе: «Это важный аспект, и чем больше статей будет в УК, тем более качественно мы сможем квалифицировать деяния», – добавляет Токарев.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.20; АВТОДОР ПЕРЕНЕС СРОК ЗАКЛЮЧЕНИЯ СОГЛАШЕНИЯ ПО ЦКАД-4 НА КОНЕЦ МАРТА, ПРОДОЛЖАЕТ ПЕРЕГОВОРЫ С «ЛИДЕРОМ»

ГК «Автодор» перенесла срок подписания концессионного соглашения по четвертому участку ЦКАД до 31 марта 2017 г., говорится в материалах госкомпании.

Как пояснил «Интерфаксу» источник, близкий к участникам конкурса, госкомпания продолжает переговоры с единственным участником конкурса – ООО «Юго-восточная магистраль» (ОАО «Главная дорога» группы УК «Лидер»), финансовым партнером которого выступает Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) совместно с суверенными фондами Ближнего Востока. «Лидер» продолжает переговоры с госкомпанией, пытаясь получить более выгодные для себя условия», – сказал собеседник агентства.

Как сообщалось, «Автодор» объявил конкурс на право заключения концессионного соглашения о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе четвертого участка ЦКАД в августе 2014 г. В ноябре 2014 г. в конкурсную комиссию было представлено пять заявок: ООО «Юго-Восточная магистраль» (консорциум ЗАО «Лидер» и РФПИ), ООО «СОК 24 РАША» (консорциум ВТБ (MOEX: VTBR) и французской Vinci), ООО «Инвест Финанс» (консорциум Газпромбанка (MOEX: GZPR) и ООО «Стройтрансгаз» Геннадия Тимченко), ООО «Автодорожная строительная корпорация» (консорциум ОАО «ДСК «Автобан» депутата Думы Ханты-Мансийского автономного округа Алексея Андреева и испанской Sacyr Concessiones S.L.), а также ООО «Кольцевые магистрали столицы» (основным владельцем является ООО «Стройгазконсалтинг» Руслана Байсарова, позднее вышло из конкурса в связи со сменой собственника).

В январе 2015 г. в условиях изменившейся макроэкономической ситуации начались открытые консультации участников конкурсов относительно третьего и четвертого пусковых комплексов ЦКАД с представителями «Автодора» и **Минтранса** России. По итогам консультаций правительством РФ было принято решение о корректировке условий реализации проектов, и «Автодор» внес соответствующие изменения в конкурсную документацию, в том числе были скорректированы сроки принятия конкурсных предложений в рамках конкурсных процедур.

В итоге на конкурс была подана лишь одна заявка от ООО «Юго-восточная магистраль», и «Автодор» сообщил, что заключит соглашение с единственным участником, который подал конкурсное предложение на право заключения концессионного соглашения на IV участок ЦКАД 15 апреля 2016 г.

В конкурсном предложении были указаны следующие числовые значения условий по критериям конкурса:

– капитальный грант: 49,686 млрд руб. с учетом НДС в ценах соответствующих лет;

– эксплуатационный платеж: 20,721 млрд руб. без учета НДС за весь период действия концессионного соглашения в ценах 1 квартала 2014 г.

– инвестиционный платеж: 58,569 млрд руб. без учета НДС за весь период действия концессионного соглашения в ценах соответствующих лет.

– предельная величина индекса: 1,08.

Четвертый участок ЦКАД пройдет по юго-востоку Московской области, от пересечения с автомобильной дорогой М-7 «Волга» (нулевой километр автодороги А-113 ЦКАД) до пересечения с автомагистралью М-4 «Дон». Данный отрезок ЦКАД будет проходить через Ногинский, Павлово-Посадский, Воскресенский и Раменский районы, города Электросталь и Домодедово.

Прогнозируемая интенсивность движения на 2030 г. составляет 40,3 тыс. автомобилей в сутки. Этот участок будет соответствовать категории IA (автомагистраль с расчетной скоростью движения 140 км/ч). Первая очередь строительства предполагает обустройство четырех полос для движения (по две в каждом направлении). В перспективе в рамках 2-й очереди предусматривается доведение количества основных полос движения до шести с шириной проезжей части 2х11,25 м

При строительстве участка будет возведено 17 мостов и экодуков, 40 путепроводов и 9 эстакад. Проектом предусматривается устройство шести транспортных развязок в разных уровнях на пересечении с автодорогами М-7 «Волга», ММК, Егорьевским шоссе, с дорогой «ММК – Чечевилово – МБК», трассой М-5 «Урал», «Востряково – Образцово» (подъезд к аэропорту «Домодедово»), трассой М-4 «Дон».

### REGNUM; 2017.02.20; ЖИТЕЛИ ДЕСЯТКОВ КРЫМСКИХ СЕЛ ОСТАЛИСЬ БЕЗ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Жители нескольких десятков сел в районах Крыма фактически отрезаны от соседей из-за отсутствия транспортного обслуживания. Этот вопрос обсуждался на встрече в Госсовете Республики Крым, сообщили корреспонденту ИА REGNUM в пресс-службе парламента 20 февраля.

Как отмечалось на совещании, например, в Ленинском районе девять сельских поселений не охвачены услугами маршрутных такси, в Нижнегорском – семь, в Черноморском и Джанкойском – по три села остались без транспорта. В Белогорском районе лишь 44 населенных пунктов из 80 обеспечены транспортом. В Алуште неохваченным транспортными услугами осталось село Приветное.

Причины отсутствия транспорта – убыточность этих маршрутов и как следствие отказ перевозчиков участвовать в конкурсе на право их обслуживания. Другая проблема – дефицит водителей: на территории Крыма только один учебный комбинат, находящийся в Симферополе, имеет лицензию на подготовку водителей категории «Д», а стоимость обучения составляет 65 тысяч рублей.

По итогам совещания главам администраций районов предложено разработать планы по решению существующих проблем транспортного обслуживания. В числе предложенных вариантов, например, там, где возможно, продлить действующие маршруты до тех муниципальных образований, где автобусы не ходят.

Со стороны **Минтранса** муниципалитетам поручено продолжать мониторинг соблюдения перевозчиками договоров транспортного обслуживания населения с фиксацией номерных знаков транспортных средств и времени их прибытия на конечные остановки, по итогам которого в случае выявления нарушений будут составлены соответствующие предписания, а также появится юридическое основание для расторжения договорных отношений.

Отметим, что в начале февраля ситуация с общественным транспортом обсуждалась на совещании у главы Крыма Сергея Аксенова: перевозчики самовольно снимали автобусы с маршрутов в вечернее время. Тогда Аксенов поручил выработать конкретные предложения и меры ужесточения ответственности автоперевозчиков за нарушение договоров, а также усилить контроль над формированием расписания движения, внедрить систему штрафов и другие меры реагирования.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2017.02.21; ОАО РЖД ПРОКАТИТ ЗЕРНО

ОАО РЖД согласилось поддержать российских экспортеров зерна путем предоставления скидки на железнодорожные перевозки. В обмен на преференции монополия требует гарантии объемов. Участники рынка и эксперты считают, что скидка должна быть в диапазоне 10-20%, но далеко не все уверены в эффективности снижения тарифов для роста экспорта.

ОАО РЖД готово предоставить скидку на перевозки зерна при наличии гарантий объемов со стороны экспортеров, сообщил вчера замглавы Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО РЖД) Сергей Тугаринов. Параметры скидки пока неизвестны (ОАО РЖД имеет право давать надбавку до 10% и скидку до 50% к фиксированному тарифу ФАС). По словам господина Тугаринова, ее размер будет зависеть от прироста объемов отправок зерна: при увеличении объемов на 1% ОАО РЖД готово дать скидку 0,5%. Но, подчеркнул топ-менеджер, речь не идет о максимальном размере скидки до 50%, так как «это ниже себестоимости». В ОАО РЖД ожидают, что «кто-то должен прогарантировать» объемы – там не исключают, что это могут быть отраслевые ассоциации или Минсельхоз. Вопрос может быть решен уже в первом квартале.

В середине февраля Минсельхоз предложил снизить железнодорожные тарифы, говоря, что это поможет успеть в срок вывезти из страны экспортные объемы зерна. В 2016 году Россия собрала рекордный урожай зерна – более 119 млн тонн, что позволило Минсельхозу установить высокую планку по экспорту в текущем сельхозгоду (с июля по июнь): свыше 37,5 млн тонн. Но с начала сельхозгода по 12 февраля Россия экспортировала 23,3 млн тонн зерновых, что на 1,4% меньше, чем за тот же период прошлого сезона. Основные причины низких темпов отгрузок – крепкий рубль, невысокие мировые цены и хорошее состояние российских сельхозпроизводителей, которые пока могут себе позволить держать запасы, объясняет директор аналитического центра «Совэкон» Андрей Сизов.

По словам господина Сизова, инфраструктурные издержки для сельхозпроизводителей в России остаются выше среднемировых. По его оценке, на всем пути доставки зерна в порты они переплачивают «до нескольких десятков долларов» за тонну. Обсуждаемая скидка вряд ли приведет к существенному росту экспорта, полагает он. Источник «Ъ» в отрасли добавляет, что непонятно, кто будет предоставлять гарантии по объемам. Это могут сделать либо фермеры, либо, и даже скорее, зернотрейдеры, рассуждает он, но определяющим будет их взгляд на конъюнктуру.

Источник «Ъ» среди зерновых экспортеров в сложившейся обстановке приветствует «любую скидку, которая снизит логистические издержки». С начала сельхозгода, говорит он, цены падали и только начинают восстанавливаться. В процессе падения экспортеры могли отказаться от продажи, чтобы отложить ее до восстановления цен, и тех, кто отложил, оказалось так много, что к концу года ожидается огромный объем вынужденных продаж, поясняет собеседник «Ъ». Любая экономия на логистических расходах, будь то снижение тарифа ОАО РЖД или скидка в портах, пойдет в плюс, уверен он, «а вот с чем проблемы не будет, так это с объемами».

Гендиректор «Прозерно» Владимир Петриченко считает «ощутимой» скидку на перевозку в 10%. Исходя из расчетов ОАО РЖД, для ее получения необходимо нарастить объемы на 20%, что вряд ли выполнимо в короткий срок и в условиях постоплаты, рассуждает он. Директор по производственной и коммерческой деятельности Объединенной зерновой компании Алексей Чемеричко оценивает минимальную необходимую скидку в 20% на расстоянии до 2 тыс. км. Скидка за объем успешно применяется для перевозки ряда массовых грузов, говорят в «Русагротрансе», добавляя, что вместе с ней есть возможность дополнительно получить скидку за счет маршрутизации грузов.

В последние годы ОАО РЖД медленно, но верно теряет позиции на рынке перевозок зерна в пользу автотранспорта, указывает гендиректор Института конъюнктуры аграрного рынка (ИКАР) Дмитрий Рылько. По его мнению, снижение железнодорожного тарифа содействовало бы и снижению тарифов на автоперевозки.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.20; ФОРМУЛЬНЫЕ Ж/Д ТАРИФЫ ВОЗМОЖНЫ ПО НЕФТЕПРОДУКТАМ И КОНТЕЙНЕРАМ, СЧИТАЕТ МЕНЕДЖЕР РЖД

Формульное образование ж/д тарифов теоретически возможно в сегментах перевозки нефтепродуктов или контейнеров, считает первый замглавы центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «Российские железные дороги» Сергей Тугаринов.

«Формула означает дерегулирование тарифов. Если Федеральная антимонопольная служба РФ пойдет – там где это обоснованно по локализации товарных или географических рынков – на установление дерегулирования, либо какой-то части тарифов, каких-то (их – ИФ) компонентов, а на мой взгляд, такие условия есть для нефтепродуктов, для контейнерных перевозок – мы будем устанавливать формулу», – заявил менеджер в ходе «круглого стола» в Общественной палате РФ в понедельник.

На встрече представители промышленных компаний – грузоотправителей в очередной раз подняли вопрос о жесткой привязке тарифов к конъюнктуре экспортных рынков – теперь в контексте «тарифного коридора», в рамках которого монополия может варьировать ставки на свои услуги.

Право варьировать грузовые тарифы в рамках «ценового коридора» «Российские железные дороги» получили в 2013 г. Изначально верхняя граница была установлена на уровне «+13,4%» к действующим ставкам, но в конце 2016 г. ее было решено снизить до «+10%». Нижняя же граница была снижена до «минус 50%» для грузов II (базового) и III (высокодоходного) тарифного классов без ограничения по дальности транспортировки и до «минус 14%» для грузов I (низкодоходного) тарифного класса в пределах 3 тыс. км.

Тема привязки грузовых ж/д тарифов к конъюнктуре на товарных рынках обсуждается не первый год. В 2013 г., например, прежний президент РЖД Владимир Якунин говорил в интервью «Интерфаксу», что перевозчик готов продолжать соответствующие переговоры с чиновниками. «Мы давно уже, с начала моей работы, предлагали, например, угольщикам такую формулу тарифа, которая учитывает прогнозы мировой конъюнктуры рынка. Условно говоря, повышаем тариф на 10%, исходя из предполагаемого роста цены угля. То есть формула расчета тарифа для угля должна учитывать эту маржу. Не обязательно, чтобы она тоже в два раза возросла, но связь должна быть. И наоборот: упали цены на уголь, значит, и тариф для перевозки должен быть сокращен», – заявлял топ-менеджер.

Между тем, тогда глава монополии был убежден, что «крупные олигархические производители никогда на это не пойдут». «Потому что тогда все докопаются до их супермаржи», – пояснял В.Якунин свою точку зрения. «Что происходит сегодня? Если говорить об основных грузах за исключением угля, везде транспортная составляющая в цене товара падает, а в цене высокодоходных товаров, таких как нефтепродукты и сама нефть, в отличие от угля, вообще составляет мизерную сумму (у угля она достигает 43%). То же самое – с металлургами», – заявлял топ-менеджер.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.20; РЖД, ДАВАЯ СКИДКИ В ПОВОЛЖЬЕ, НЕ ПЫТАЛИСЬ ОТОБРАТЬ ГРУЗЫ У РЕЧНИКОВ – МЕНЕДЖЕР МОНОПОЛИИ

ОАО «Российские железные дороги», вводя скидки на перевозку нефтегрузов со станций, расположенных вблизи с Саратовским нефтеперерабатывающим заводом «Роснефти» (MOEX: ROSN), не ставило задачу отобрать грузы у речников, а лишь отвечало на готовность нефтяной компании предоставить дополнительный объем грузов со своего предприятия, отмечают в РЖД.

«Это решение исходило из того, что они прирастают на этом заводе в 2017 г. на переработке на 1 млн тонн, «плюсом» к 2016 г. Из этого 1 млн тонн они готовы на ж/д транспорт отдать 750 тыс. И вот на эту (скидку – ИФ) мы дали на год – на годовой прирост объема. У нас и в мыслях не было что-то переключать с речного транспорта», – заявил замглавы центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) монополии Сергей Тугаринов в ходе «круглого стола» в Общественной палате РФ в понедельник.

«По этому направлению мы знаем, что сегодня «Роснефть» даже открыла конкурс на фрахт речных судов на период навигации, поэтому и в мыслях не было бороться в этом вопросе с речниками. Мы этот вопрос проработали на предмет прироста производства и свою часть взяли. Они доложили нам, что снижать реку по сравнению с прошлым годом не собираются», – добавил он, предложив в случае сохранения «каких-то реальных опасений», вернуться к обсуждению вопроса в первой декаде апреля.

По словам С.Тугаринова, тарифное решение было принято после встреч президента РЖД Олега Белозерова с нефтяниками, на которых обсуждались эти вопросы. «Олег Валентинович проводил два больших совещания со всеми представителями нефтяного сообщества, где было согласовано решение, что на прирост объемов в 2017 г. мы готовы посмотреть и дополнительно снизить (тарифы – ИФ). Такие и письменные обращения были в адрес (главы «ЛУКОЙЛа» (MOEX: LKOH) Вагита – ИФ) Алекперова, и в адрес (руководителя «Роснефти» Игоря – ИФ) Сечина. Игорь **Иванов**ич ответил нам, обозначил (Александра – ИФ) Харченко как руководителя «РН-Транса» («дочка» нефтяной компании – ИФ), с которым необходимо это обсуждать, создать рабочую группу», – отметил он.

С.Тугаринов напомнил, что в 2017 г. на уровне Федеральной антимонопольной службы РФ были проведены изменения тарифного прейскуранта, в результате которых ставки на транспортировку ряда нефтепродуктов в нефтебензиновых цистернах были унифицированы с «нефтяными». «То есть мы ее приравняли к перевозке нефти – было не понятно, почему бензин, который является субпродуктом в рамках переработки нефти нужно везти дешевле, чем саму нефть. Теперь (везется – ИФ) «монопродукт» – одна тонна условного нефтяного (груза – ИФ) – нафты, бензина или еще чего-то», – описал замглавы ЦФТО предпосылки к «точечным» тарифным решениям, вызвавшим рост стоимости на транспортировку ряда нефтепродуктов, который монополия согласилась сгладить.

Менеджер подчеркнул, что «Российские железные дороги» в 2015-2016 гг. вели детальный учет грузов, переключающихся на водный транспорт: «По каким портам, по каким ставкам – мы все это видим», – сказал он. Парируя вопрос о том, что действия РЖД идут вразрез с решениями, принятыми на августовском заседании Госсовета при президенте РФ, С.Тугаринов отметил, что они касались лишь «вопроса по повышению тарифов железнодорожным и автомобильным транспортом на время навигации на инертные и навалочные грузы». «Мы сегодня его получили по линии правительства», – уточнил замглавы ЦФТО монополии.

Как сообщалось ранее, в январе монополия ввела 25%-ную скидку на экспорт мазута и дизтоплива со станций Нефтяная и Князевка, расположенных в районе Саратовского НПЗ. Это решение, как писал «Коммерсантъ», вызвало обеспокоенность российских речников. Отгрузки с этого предприятия играют важную роль в речных перевозках. По словам одного из источников газеты в отрасли, у «Роснефти» действовали контракты почти со всеми речниками на три навигационных сезона (2014-2016 гг.), они истекли, и компания объявила тендер объемом около 4 млн тонн на навигацию 2017 г. (подведение итогов намечено на март). Но после решения РЖД дать скидки, речники уверены, что теперь им придется заново подавать заявки на тендер по существенно более низкой цене, отмечал собеседник издания.

Право варьировать грузовые тарифы в рамках «ценового коридора» «Российские железные дороги» получили в 2013 г. Изначально верхняя граница была установлена на уровне «+13,4%» к действующим ставкам, но в конце 2016 г. ее было решено снизить до «+10%». Нижняя же граница была снижена до «минус 50%» для грузов II (базового) и III (высокодоходного) тарифного классов без ограничения по дальности транспортировки и до «минус 14%» для грузов I (низкодоходного) тарифного класса в пределах 3 тыс. км.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.20; РЖД ЖДУТ УВЕЛИЧЕНИЯ ПОГРУЗКИ В ФЕВРАЛЕ ПРИМЕРНО НА 4% ЗА СЧЕТ УГЛЯ

ОАО «Российские железные дороги» в феврале 2017 года ожидает рост погрузки по сравнению с тем же месяцем 2016 г. примерно на 4%.

«(Увеличение будет в размере – ИФ) около 4%», – заявил замглавы центра фирменного транспортного обслуживания РЖД Сергей Тугаринов журналистам в понедельник. Он уточнил, что в основном динамика этого показателя обеспечена «существенным приростом (перевозки – ИФ) угля».

По итогам 19 дней февраля в абсолютном выражении погрузка выросла на 3,6% (без поправки на фактор 2016 високосного года), уточнил С.Тугаринов. План погрузки на март еще не сверстан, отметил он. «Пока ничего сказать не могу, но будет больше», – сказал менеджер.

План работы «Российских железных дорог» в феврале 2017 г. предполагает среднесуточную погрузку на уровне 3,405 млн тонн, или 95,34 млн тонн в целом за месяц, что на 0,1% больше, чем в феврале 2016 г., говорил ранее источник «Интерфакса», знакомый с деятельностью монополии. В то же время, с учетом дополнительного дня в високосном 2016 г., среднесуточная погрузка в этот месяц год назад составляла 3,283 млн тонн. То есть, среднесуточный план работы монополии в феврале 2017 г. предполагает на 3,7% больший объем погрузки, чем в том же месяце прошлого года.

В январе погрузка на железных дорогах РФ выросла на 6,8%, до 100,1 млн тонн, сообщали ранее «Российские железные дороги». При этом погрузка угля увеличилась на 9,9%, до 31,4 млн тонн, кокса – на 15,7%, до 0,939 млн тонн. При этом официально утвержденный план работы компании предполагал сохранение погрузки на уровне того же периода годом ранее. Между тем, уже по итогам первых восьми дней января РЖД отмечали 10,8%-ное увеличение этого показателя. Столь активный рост в начале января вице-президент монополии Салман Бабаев также объяснял агентству экспортными перевозками угля, в том числе – в направлении Дальнего Востока.

В центре фирменного транспортного обслуживания РЖД корпоративному изданию монополии также заявляли, что в первой декаде января «массовые грузы будут предъявляться в прежних объемах», хотя традиционно праздничные дни «сказываются на объемах погрузки» из-за «каникул». Кроме того, как писала газета, в декабре было введено автоматическое согласование заявок на перевозку грузов во внутреннем сообщении, что «поможет снять то напряжение с погрузкой, которое существовало в прежние годы».

В связи с активизацией погрузки в начале января топ-менеджеры РЖД (включая С.Бабаева) заявляли, что в целом по месяцу монополия ориентируется на 2%-ный рост. А буквально неделей позднее президент монополии Олег Белозеров сообщал, что погрузка в январе будет демонстрировать увеличение «не менее чем 3,5-4%», отмечая, что за первые 17 дней года ее прирост превышает 8%, грузооборота – почти 10%.

Кроме того, перевозчик более оптимистично смотрит и на возможные годовые результаты. При формировании финплана на 2017 г. компания прогнозировала «нулевой» рост погрузки. В среднесуточном выражении это соответствовало бы росту на 0,3% (с учетом дополнительного дня в прошедшем високосном году). Однако в декабре РЖД несколько скорректировали прогноз, ожидая падения этого показателя в 2017 г. на 0,2%.

Однако О.Белозеров в середине января заявил, что менеджмент «Российские железные дороги» допускает рост погрузки в 2017 г. в районе 1%. «Для себя мы на сегодняшний момент пока прогнозируем, что цифра нашего плана, утвержденного советом директоров, являются пессимистичной. Мы будем стараться, чтобы прирост был», – говорил он. «Надо пока больших планов не строить в рамках улучшения прогнозов, которые сейчас постоянно дают нам международные институты. Но, наверное, где-то около процента мы бы могли наблюдать», – добавлял топ-менеджер.

В декабре погрузка увеличилась на 0,9%, в 2016 г. – на 0,6%.

### ТАСС; РОМАН БАЛАНДИН; 2017.02.20; СМИ: ГРУЗОВОЙ ПОЕЗД НАЧНЕТ КУРСИРОВАТЬ МЕЖДУ МОСКВОЙ И КИТАЙСКИМ ЧЭНДУ В 2017 ГОДУ

Китайская железнодорожная компания Chengdu International Railway Services Company запустит регулярный грузовой рейс между Москвой и Чэнду (административный центр провинции Сычуань, Юго– Западный Китай) до конца 2017 года. Об этом сообщил председатель совета директоров компании Фань Цзюнь, чьи слова приводит агентство Xinhua.

По словам Фань Цзюня, на маршруте будут задействованы 150 составов, а продолжительность одного рейса составит около 10 дней.

Он также отметил, что предприятие планирует организовать аналогичное регулярное сообщение между Чэнду и Стамбулом. На этом направлении будут курсировать в общей сложности 200 составов, а время их следования в пути составит около 16 дней.

По данным агентства, всего из административного центра провинции Сычуань в Европу в 2017 году отправится 1 тыс. грузовых составов. По итогам 2016 года, из Чэнду было отправлено 73 тыс. тонн грузов общей стоимостью $1,56 млрд.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.20; ФАС ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ СБОРЫ РОСМОРПОРТА В СРЕДНЕМ НА 3,8% И ОТМЕНИТЬ СКИДКИ КОНТЕЙНЕРОВОЗАМ

Ставки портовых сборов за услуги, оказываемые в морских портах ФГУП «**Росморпорт**» могут вырасти в среднем на 3,8%, следует из проекта приказа Федеральной антимонопольной службы (ФАС) РФ, размещенном на портале раскрытия информации в понедельник.

Согласно приложению к проекту приказа, ФАС предлагает повысить ставки портовых сборов в 54 морских портах. В расчетных таблицах указаны новые правила расчета канального, лоцманского, маячного, навигационного, СУДС и ледокольного сборов для судов как в загранплавании, так и в каботажном плавании.

Кроме того, в новых правилах применения ставок портовых сборов отсутствует понижающий коэффициент для контейнеровозов. Согласно проекту приказа специальные ставки портовых сборов планируется применять только к наливным, наплавным и накатным судам.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.02.21; ИЗРАИЛЬ НЕ РАЗРЕШАЕТ «ИКАРУ» ЛЕТАТЬ

Авиакомпания «Икар» (летает под брендом Pegas Fly, принадлежит туроператору Pegas Touristik) в воскресенье сообщила пассажирам, что отменяет полетную программу «Москва – Тель-Авив», и предложила оформлять вынужденный возврат билетов (с копией одного письма ознакомились «Ведомости»). В понедельник раздел бронирования на сайте «Икар» не выдавал результатов по запросу «Москва – Тель-Авив» (авиакомпания планировала начать полеты 23 февраля и выполнять их трижды в неделю), а к вечеру Тель-Авив исчез из списка направлений. По другому направлению перевозчика из «Жуковского» – в Баку – продажи ведутся на все даты (полеты начнутся 14 марта).

 Представитель «Икара» на запрос не ответил. Российские перевозчики («Икар» и «Уральские авиалинии» -последние планируют полететь с 19 марта и ведут продажи), назначенные **Минтрансом** на линию «Жуковский» – Тель-Авив, еще не получили разрешений от авиационных властей Израиля, знает федеральный чиновник.

«Авиакомпания «Икар» отказалась от продаж билетов, пока не будет получено разрешение от израильской стороны. Перевозчик подал в аэропорт заявки на один рейс в Тель-Авив 23 февраля и обратный 26 февраля – на первые рейсы пришлось большое количество продаж», – рассказал первый заместитель гендиректора «Рампорт аэро» (владеет «Жуковским») Eвгений Солодилин. Разрешение на два чартерных рейса от авиавластей Израиля получено, говорит менеджер «Икара».

 Правительство России своим распоряжением определило «Жуковский» как аэропорт города Раменское, это позволяет получать из него назначения на популярные маршруты, квоты на которые из Москвы исчерпаны. Против этого возражали авиационные власти Таджикистана и Казахстана, заявляя, что аэропорт относится к Москве и появление новых перевозчиков на московском направлении нецелесообразно. Но в итоге **минтранс**ы этих стран разрешили российским авиакомпаниям полеты из «Жуковского».

«Израиль придерживается позиции, что «Жуковский» слишком близко к Москве и поэтому относится к Московскому авиаузлу, но эта позиция ничем не подкреплена, переговоры продолжаются», – говорит федеральный чиновник.

Eдинственное ограничение на полеты между Израилем и Россией сохранилось как раз на линии Москва – Тель-Авив, израильская сторона отказывается его снимать, опасаясь, что российские авиакомпании будут доминировать на этом рынке. Авиационный регулятор Израиля и представитель **Минтранса** России на запросы не ответили.

 В Тель-Авив из Москвы летает только «Аэрофлот» (35 раз в неделю, 22 частоты он получил вместо обанкротившейся «Трансаэро»). Со стороны Израиля раз в сутки летает El Аl. Тель-Авив – Москва – одно из самых коммерчески привлекательных направлений «Трансаэро», рассказывали ранее федеральные чиновники и люди, близкие к «Аэрофлоту».

 Представитель «Уральских авиалиний» на запрос не ответил. В начале февраля гендиректор компании Сергей Скуратов говорил, что рассчитывает вскоре получить разрешения (цитата по «Интерфаксу»). С одной стороны, авиакомпании могут начинать продажи только после получения разрешений, с другой – все документы в Израиль они направили, сроки давно вышли, легальных оснований для отказа нет, говорит федеральный чиновник.

Разрешение не хотят давать в том числе потому, что благодаря низким ценам у «Икара» была высокая загрузка – свыше 70%, хотя продажи шли всего несколько недель, говорит человек, близкий к «Рампорт аэро».

«Такие споры между двумя странами решаются обычно путем переговоров.

Иногда в двусторонних соглашениях о воздушном сообщении прописана возможность создания арбитража ad hoc (стороны назначают по арбитру, эти арбитры выбирают третьего), если решить спор арбитраж не в состоянии, то он передается в совет ICAO. Но в соглашениях России мне такой пункт не попадался», – говорит советник по России и СНГ International Aerospace Law & Policy Group Артур Эберг. Представитель ICAO сказал, что обращений о «Жуковском» не было.

### LIFE; НИКОЛАЙ ДОБРОЛЮБОВ; 2017.02.21; ПРИЧИНЫ АВИАКАТАСТРОФЫ В СОЧИ ПРОВЕРЯТ В НЕБЕ

В подмосковном ЛИИ имени Громова проведут масштабный натурный эксперимент последнего полёта Ту-154 Минобороны. Полёт точной копии самолёта поможет уточнить причины крушения.

– Эксперимент пройдёт в два этапа. Сначала проведут компьютерное моделирование, которое сейчас завершается в ЛИИ имени Громова. Программисты вводят в компьютер всю полётную информацию о злополучном лайнере и все взлётные параметры, которые стали известны после расшифровки чёрных ящиков, – рассказывает источник Лайфа в **Минтрансе** РФ.

По его словам, в состав экспертной комиссии вошли специалисты Лётного исследовательского института имени Громова (ЛИИ) и Межгосударственного комитета СНГ, которые участвовали в лётных экспериментах на лайнерах Як-40 и Ту-154 при расследовании крушения Ту-154 президента Польши Леха Качиньского под Смоленском 10 апреля 2010 года и в реконструкции катастрофы Як-40 под Ярославлем 7 сентября 2011 года, в которой разбилась хоккейная команда «Локомотив».

Как предполагается, моделировать катастрофу Ту-154 в реальных условиях будут лётчики-испытатели ЛИИ имени Громова, прошедшие специальную подготовку для работы в критических ситуациях. Они совершат на Ту-154 2Б несколько контрольных вылетов. На борту лайнера кроме пилотов будут и инженеры ЛИИ и МАКа, которые будут следить за работой установленных на борту Ту-154 2Б различных датчиков, фиксирующих работу двигателей и бортового оборудования лайнера.

– Институт имеет самую длинную в мире взлётно-посадочную полосу – 5403 метра, что позволит безопасно производить и взлёт, и посадку лайнера с аппаратурой, – утверждает собеседник Лайфа в ЛИИ.

По словам Героя России, лётчика испытателя и бывшего сотрудника ЛИИ Магомеда Толбоева, наши лётчики готовы выполнить любую поставленную перед ними задачу.

– Мы же лётчики-испытатели государственного предприятия. Если поступит такая команда, то пилоты высочайшего класса выполнят её, как происходило всегда и будет происходить, – заявил Толбоев Лайфу.

Напомним, что испытатель Магомед Толбоев заявил Лайфу, что не исключает, как и другие эксперты, что второй пилот, который управляет закрылками и шасси, попросту перепутал рычаги на панели управления.

– На панели управления Ту-154 тумблеры закрылков и шасси находятся над лобовым стеклом. Закрылки – слева, шасси – справа. За них отвечает второй пилот, который сидит в кресле справа. Не исключено, что пилот мог перепутать рычаги или отвлечься на что-то, поэтому самолёт взлетал с выпущенными шасси и убранными закрылками, – рассказал Лайфу Толбоев.

– А может быть, причиной катастрофы Ту-154 Б2 стал тот фактор, что закрылки стали несинхронно убираться или при наборе скорости стали разрушаться, так как могло возникнуть превышение скорости уборки механизации или ранняя уборка закрылок. А всё это могло привести к

потере скорости и сваливанию самолёта, – предполагает Магомед Толбоев.

По его словам, именно для того, чтобы и установить истину, лётчики-испытатели будут с риском для жизни проводить необходимые эксперименты на специальном Ту-154 Б2.

– Именно по результатам эксперимента мы определим, насколько те условия, в которых выполнялся полёт Ту-154 Б2, мог привести к развитию аварийной ситуации, – рассказывает источник Лайфа в **Росавиаци**и.

Как утверждают источники Лайфа в ЛИИ имени Громова, инженеры смоделируют последний полёт Ту-154 Б2, чтобы подтвердить или опровергнуть версии об ошибках пилотов и неуправляемом поведении самолёта.

– Данные исследования должны подтвердить положение закрылков, стабилизаторов и шасси лайнера во время набора высоты после взлёта с аэродрома Сочи, – говорит источник Лайфа в военном ведомстве.

На компьютере будет проведено математическое моделирование виртуальной катастрофы Ту-154 Б2, где будут учтены все технические и погодные условия реального полёта, так как, по мнению инженеров, на экране компьютера многие тончайшие детали авиакрушения будут видны нагляднее, чем в действительности, и помогут прояснить причину трагедии.

Несмотря на удовлетворительные погодные условия в районе Сочи, обледенение деталей Ту-154 нельзя исключать. Если моделирование укажет на снижение подъёмной силы, то эта версия может подтвердиться.

В **Росавиаци**и утверждают, что специалисты ЛИИ имеют огромный опыт различных лётных экспериментов: испытаний на больших углах атаки, сваливании, штопора, посадки с частичным или полным отказом силовой установки, с частичным отказом системы, что также должно помочь экспертам выявить точную ошибку экипажа Ту-154 Б-2.

Специалисты Минобороны, МАКа и ЛИИ имени Громова сравнят результаты исследований на каждом из этапов и сделают окончательные выводы о том, что послужило причиной катастрофы самолёта на 171-й секунде после взлёта из аэропорта Сочи 25 декабря 2016 года.

По мнению экспертов, причиной катастрофы лайнера Минобороны РФ в акватории Черного моря в районе Сочи стало роковое стечение обстоятельств. Однако точная картина крушения, жертвами которого стали 92 человека, до сих пор не прояснилась.

– За последние почти два месяца специалисты Научно-исследовательского центра эксплуатации и ремонта авиатехники (НИЦ ЭРАТ) Минобороны расшифровали два из трёх бортовых самописцев, которые стояли на разбившемся Ту-154 Б-2. Анализ данных пока подтверждает первоначальную версию об ошибке пилотов, – рассказывает Лайфу источник в **Росавиаци**и.

– Однако этих данных оказалось просто недостаточно. Дело в том, что разрушен третий бортовой самописец, который дублирует данные речевого и параметрического чёрных ящиков.

– Данные с него позволили бы экспертам выяснить ошибку пилотов, которая привела к катастрофе. Однако во время крушения лайнера, когда он ударился хвостом о воду, этот самописец, видимо, и разрушился, – пояснил Лайфу эксперт из **Росавиаци**и. – Установленный там же – в хвостовой части лайнера – звуковой регистратор уцелел, его магнитная лента оказалась в удовлетворительном состоянии, что и позволило расшифровать большую часть переговоров экипажа в последние минуты перед катастрофой.

Комиссия уже установила, что все агрегаты Ту-154 Б-2 работали в штатном режиме до момента столкновения с водой.

Теперь специалисты Минобороны надеются прояснить ситуацию с помощью коллег из МАКа, а также профильного Лётного исследовательского института имени Громова (ЛИИ), который базируется в подмосковном Жуковском.

Напомним, что в начале января 2017 года, после расшифровки параметрического и речевого самописцев, эксперты Минобороны высказали предположение, что самолёт сгубила совокупность нескольких факторов: борт отправился в последний рейс перегруженным, а второй пилот Александр Ровенский на взлёте, возможно, перепутал рычаги управления шасси и закрылками. Когда экипаж заметил ошибку, было уже поздно: тяжёлому Ту-154 попросту не хватило высоты для спасительного манёвра, поэтому он ударился о воду хвостовой частью фюзеляжа и разрушился.

– Изученные экспертами Научно-исследовательского центра эксплуатации и ремонта авиатехники Минобороны в Люберцах данные самописцев говорят, что на третьей минуте полёта, когда лайнер находился на высоте 450 метров над уровнем моря, сработали датчики системы курсовой устойчивости, – рассказал Лайфу источник. – Машина стала резко терять высоту из-за проблем с закрылками. От этого самолёт перешёл в запредельный угол атаки, экипаж попытался развернуть машину, чтобы дотянуть до земли, однако сделать этого уже не успел.

Как выяснилось, ситуацию усугубил и возможный перегруз Ту-154 Б2. В багажном отсеке всё было заполнено под завязку. Хвостовую часть самолёта потянуло вниз. Спасти машину было нельзя: не хватало скорости и высоты. Хвостовая часть первой коснулась воды, а затем самолёт на большой скорости ударился о поверхность моря правым крылом и разрушился.

Катастрофа с Ту-154 Б-2 с бортовым номером RA-85572 Минобороны произошла 25 декабря 2016 года. Это было в 5:40 утра по московскому времени в 1,7 километра от побережья Сочи. Борт Минобороны летел в Сирию с аэродрома Чкаловский, а в Сочи он только дозаправлялся. На борту лайнера находилось 92 человека. Через несколько минут после отрыва от полосы самолёт пропал с экранов радаров.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.20; НАЧАЛО РЕКОНСТРУКЦИИ ВПП АЭРОПОРТА СТАВРОПОЛЯ ПЕРЕНЕСЕНО НА 2018Г

Начало работ по реконструкции взлетно-посадочной полосы (ВПП) аэропорта Ставрополя перенесено с 2017 года на 2018 год, сообщил заместитель министра дорожного хозяйства и транспорта края Дмитрий Евтушенко в понедельник в ходе выездного совещания Думы Ставропольского края по вопросам развития аэропорта.

«В рамках ФЦП на реконструкцию ВПП аэропорта Ставрополь в 2018-2019 годах из федерального бюджета будет выделено 2 млрд рублей, из бюджета края – 253 млн рублей и 600 млн рублей – деньги инвестора», – сказал Д.Евтушенко, добавив, что проектно-сметная документация готова, «работы начнутся с 2018 года».

Ранее сообщалось, что ОАО «Международный аэропорт Ставрополь» получит 1,2 млрд рублей из федерального бюджета на реконструкцию взлетно-посадочной полосы. Средства планировалось выделить в 2015 году в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России». В 2014 году завершалась работа над проектом реконструкции ВПП стоимостью 85 млн рублей.

Весной 2016 года власти региона сообщили, что работы по реконструкции ВПП аэропорта Ставрополя начнутся не раньше 2017 года.

Изначально предполагалось, что стоимость работ составит 1,14 млрд рублей, а к концу 2016 года власти края сообщили, что общая стоимость работ увеличится до 1,3 млрд рублей.

По данным базы «СПАРК-Интерфакс», 51,2% уставного капитала АО «Международный аэропорт Ставрополь» принадлежит Минимущества Ставрополья, 48,8% владеет ООО «Авиасервис» (Москва).

«Международный аэропорт Ставрополь» в 2016 году увеличил пассажиропоток на 2% по сравнению с 2015 годом – до 328 тыс. человек.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.20; «ПОБЕДА» ЗАПРОСИЛА ДОПУСКИ НА РЕЙСЫ В БОЛГАРИЮ И ИСПАНИЮ

Авиакомпания «Победа» запросила у **Росавиаци**и допуски на регулярные рейсы из Москвы в болгарские Бургас и Варну, следует из материалов, опубликованных ведомством в понедельник.

На возможность выполнять до 7 рейсов в неделю в Варну также претендуют «ЮТэйр» (MOEX: UTAR), «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) и «Глобус» (входит в группу S7). Допуск на 7 рейсов в неделю в Бургас запросили эти же компании, а также «Аэрофлот» (MOEX: AFLT). Назначенных перевозчиков выберет межведомственная комиссия при **Минтрансе** РФ, ближайшее заседание которой состоится во вторник.

Также «Победа» запросила допуск на полеты из Москвы в испанский город Реус, расположенный на побережье Коста-Дорада. Компания претендует на 4 рейса в неделю по этому маршруту.

Ранее у «Победы» не было рейсов в Болгарию, при этом в прошлом году компания начала летать в испанскую Жирону.

«Победа» – низкобюджетная авиакомпания группы «Аэрофлот». Образована в сентябре 2014 г. вместо подпавшего под санкции ЕС и остановившего деятельность «Добролета». Рейсы компании выполняются на 12 самолетах Boeing-737-800 в одноклассной компоновке.

### РБК КАЛИНИНГРАД; 2017.02.20; АЛИХАНОВ: ЕСТЬ НАРЕКАНИЯ К «БАРДАКУ» С ОБСЛУЖИВАНИЕМ В «ХРАБРОВО»

Врио губернатора Антон Алиханов призвал ликвидировать «бардак» с обслуживанием пассажиров в калининградском аэропорту «Храброво». Об этом он заявил в ходе выездного совещания в аэропорту в понедельник, 20 февраля.

С 15 марта по 15 апреля в «Храброво» начнется активная фаза реконструкции взлетно-посадочной полосы. В связи с этим будут увеличены технологические окна для проведения работ. Вместе с тем в этот период аэропорт планирует запустить 87 дополнительных рейсов в Москву и Санкт-Петербург. Нескоординированная работа может привести к коллапсу, заявил Алиханов.

В ходе совещания он дал поручение руководству «Храброво» отработать проблемные моменты с обслуживанием пассажиров. «У меня поручение: вместе с Дятловой (врио министра развития инфраструктуры) этот вопрос особенно отработайте, что сейчас вызывает нарекания у людей. Сегодня есть постоянно нарекания по обслуживанию, по бардаку, который творится. Вы помните эти замечания, которые возникли после ситуации, когда мы тягали самолет из болота. Интернет-сайт (аэропорта) никакой, оповещение очень слабое. С учетом того, что количество рейсов у вас серьезно будет увеличиваться, плотность посадок на час времени будет выше, я прошу отработать комплекс мероприятий. Либо увеличить штат, провести дополнительную работу, чтобы они свои негативные эмоции не вымещали на пассажирах, а профессионально отрабатывали. Это очень важно. Попасть на рейс даже в обычный период очень сложно. Очередь огромная, две-три стойки – такого быть не должно. Ситуация будет близка к коллапсу, этого нельзя допустить», – заявил Алиханов.

Также он отметил, что в аэропорту необходимы терминалы для электронной регистрации пассажиров, чтобы разделить потоки людей с багажом и без. По словам генерального директора «Храброво» Александра Корытного, с 15 марта регистрация пассажиров будет начинаться заранее.

«С 15 марта мы вводим регистрацию пассажиров за 4-5 часов, а не за три часа, как сейчас, чтобы люди не находились в зоне первого этажа. Эти площади ограничены и с каждым днем будут все больше и больше забираться под стройку. Регистрация на внутренние рейсы будет за четыре часа до вылета, на международные – за пять часов, чтобы люди могли в меньшем хаосе зарегистрироваться и подняться в зону. А после мая в этой зоне будет больше светлых площадей, кафе и пр. И пассажирам будет комфортнее, и нам будет меньше нагрузки», – заявил Корытный.

Также он сообщил, что в аэропорту в ближайшее время откроется новый перрон, который должен оптимизировать работу. «Мы все помним 5 января, когда у нас было очень мало стоянок, а рейсов было много. Мы прогнозируем, моделируем ситуацию, когда рейсов будет гораздо больше в повседневных условиях. В **Росавиаци**и уже лежит пакет документов на согласовании, мы говорим пока о временном вводе нового перрона, чтобы мы могли пользоваться этими стоянками, – сказал Корытный. – Для эффективной работы на перроне мы создали группу слот-координаторов. Мы взяли из наших штатных сотрудников, служба уже начинает работать. Когда у нас был туман, эта служба неплохо работала».

### ИЗВЕСТИЯ; НАДЕЖДА КОНОБЕЕВСКАЯ; 2017.02.20; ЭКСПЕРТЫ: МЕРЫ ПРОТИВ АВИАДЕБОШИРОВ НУЖДАЮТСЯ В ПРОРАБОТКЕ

Важно не нарушить гражданских прав и минимизировать ошибки, считают специалисты

Госдума может рассмотреть законопроект о создании единого реестра неблагонадежных авиапассажиров, более известных как авиадебоширы. Предусматривающие это поправки к Воздушному кодексу РФ готовятся ко второму чтению, рассказал «Известиям» член комитета Госдумы по транспорту и строительству Сергей Тен.

Тен отметил, что документ еще не обсуждался и заседания по нему пока не было, однако «позиция членов комитета – поддержать законопроект».

Группа парламентариев предлагала принять такие поправки еще в предыдущем созыве, Госдума приняла документ в первом чтении, а сейчас идет подготовка ко второму, уточнил депутат.

«Если человек совершает правонарушение на автомобильной дороге – информация о том, что он является нарушителем, остается в органах внутренних дел. По этой же логике можно говорить и об авиационном транспорте», – пояснил Тен.

В президентском совете по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства отказались от комментариев.

Дума принимает популистское решение, нарушающее гражданские права и не соответствующее мировой практике, считает гендиректор Ассоциации агентств воздушного транспорта и член общественного совета при **Росавиаци**и Сергей Демиденко.

«Мировая практика такова: либо стюардесса снабжается шокером, либо на каждом рейсе присутствует комиссар. То есть речь идет о сочетании гражданских прав и строгих мер к нарушителям. Что касается комиссара, то надеюсь, что эту доплату к билету каждый пассажир способен сделать, понимая, что основные трудности возникают при взлете и посадке – в основном дебоширят в это время», – отметил эксперт.

Детальная проработка документа необходима, чтобы свести к нулю вероятность ошибки: в черный список не должен попасть законопослушный гражданин, уверен руководитель общественного совета при Московском межрегиональном следственном управлении на транспорте СКР и главред журнала «Транспортная безопасность и технологии» Сергей Груздь.

«Всё должно быть четко регламентировано, чтобы можно было безошибочно квалифицировать то или иное действие», – отмечает эксперт.

Авиадебоширы рискуют не только собой, но и жизнью пассажиров и экипажа, а экипаж не наделен полномочиями по пресечению неадекватного поведения, поясняет Груздь, поэтому проблему могут решить не только черные списки, но и возможность применения специальных средств нейтрализации дебошира, например удерживающих устройств и пластиковых наручников.

Авиадебоширами, как правило, становятся люди под воздействием алкоголя, поэтому разумный учет и контроль проноса и упаковки алкогольных напитков могут стать еще одной мерой, помогающей предотвратить появление дебоширов, считает эксперт. Не менее эффективной, по мнению специалиста, может стать приравнивание распития спиртных напитков в самолете к распитию алкоголя в общественном месте с аналогичным наказанием.

Ответственность за дебоширство на борту воздушного судна стоит прописать и в Уголовном кодексе, не исключает гендиректор ассоциации «Аэропорт» гражданской авиации Виктор Горбачев, также подчеркивая необходимость комплексных мер.

«Самолет – средство повышенной опасности, поэтому такие ограничения нужно вводить, это будет большой урок», – солидарен президент Международного консультативно-аналитического агентства «Безопасность полетов» Валерий Шелковников.

### ГАЗЕТА.RU; ГЕННАДИЙ ЗУБОВ; 2017.02.20; ПИЛОТ ВЕРТОЛЕТА ROBINSON НЕ РАССЧИТАЛ СИЛЫ

Крушение вертолета Robinson R-66, в котором разбились пять человек, в том числе бывший вице-губернатор Республики Алтай Анатолий Банных, произошло из-за ошибки при пилотировании. К такой версии склоняются эксперты, расследующие катастрофу. Экипаж не уведомлял органы организации воздушного движения о полете 12 февраля, а посадку на кордоне в заповеднике сделал из-за плохих погодных условий.

Как выяснила «Газета.Ru», эксперты, расследующие катастрофу Robinson R-66 на Телецком озере в Республике Алтай, склоняются к версии, что крушение произошло из-за ошибки при пилотировании в плохих погодных условиях. «Возможно, что Дмитрий Ракитский, сидевший за штурвалом, переоценил свои возможности и опыт, решив, что сможет справиться с управлением хрупкого «Робинсона», – рассказывает собеседник «Газеты.Ru», знакомый с ходом расследования. –

Либо на него надавил кто-то из пассажиров, чтобы тот поднимался в воздух».

Он отмечает, что Ракитский изначально шел на риск, когда вылетал с вертолетной площадки в Иогаче (бывшая площадка республиканской «Авиалесоохраны», которая впоследствии стала базовой для «АлтайАвиа»). «В тот день была плохая погода: шел снег и был сильный ветер, – поясняет собеседник. – А Robinson R-66 отличается тем, что в случае перепадов по ветру, когда встречаются нисходящие и восходящие потоки, может терять управляемость».

Из Иогача вертолет направился на базу Самыш. «Оттуда Ракитский забрал вице-премьера Республики Алтай Анатолия Банных, гендиректора Heli Club при компании HeliMoscow Марию Козинцеву, бейсджампера Глеба Вореводина и свою жену Елену, – рассказывает источник «Газеты.Ru». – У них был запланирован экскурсионный полет над заповедником. При этом о полете не была предупреждена ни администрация заповедника (без уведомления администрации заповедника полеты запрещены), ни авиационные власти».

Между тем, как следует из отчета о происшествии Межгосударственного авиационного комитета (МАК), посадка в заповеднике на кордоне Кокши была вынужденной. «Вертолет R-66 приземлился на кордон примерно в 18.30. Причиной посадки стали плохие погодные условия, сильный северный ветер около 10 м/с со снегом, очень плохая видимость», – говорится в документе.

Пилот хотел переждать непогоду. Однако потом было принято решение лететь, несмотря ни на что, назад на базу Самыш.

По словам очевидцев, с кордона вертолет взлетел в 20.15, а через пять минут после вылета он стал резко снижаться и рухнул в озеро, приблизительно в километре от берега.

В отчете МАК особо подчеркивается, что, согласно сертификату, полеты вертолетов этого типа над водной гладью без установленных поплавков на удалении от береговой черты, превышающем дистанцию планирования в режиме авторотации (вращение несущего винта без участия двигателя), запрещены.

«То есть изначально весь полет проходил с нарушениями», – говорит собеседник «Газеты.Ru».

В свою очередь в Межрегиональной общественной организации пилотов и граждан – владельцев воздушных судов (АОПА-Россия) заявили, что Дмитрий Ракитский известен как опытный пилот-инструктор, сооснователь и шеф-пилот компании «Авиамаркет» («Хелипорт Истра») – российского дилера Robinson. Он стал первым в мире летчиком, летавшим на Robinson R-66 в Арктику, участвовал в первом российском кругосветном путешествии на вертолетах.

Между тем в Западно-Сибирском следственном управлении на транспорте СК, который расследует крушение, также отмечают, что экипаж вертолета Robinson R-66, на котором разбились пять человек, не уведомлял органы организации воздушного движения о полете 12 февраля. Об этом говорится в официальном сообщении СК. Сейчас

следствие рассматривает три основные версии крушения: ошибка пилотирования, сложные погодные условия и техническая неисправность вертолета.

«Вместе с тем сотрудники компании, производившей техническое обслуживание вертолета, в ходе допросов показали, что вертолет находился в исправном техническом состоянии», – отмечают в ведомстве.

О том, что вертолет был исправен, говорится и в отчете о происшествии МАК. По данным авиационных экспертов, вертолет сошел с конвейера в июне 2013 года и имел заводской номер 0174. В августе 2015 года **Росавиаци**я выдала на вертолет сертификат летной годности. За время эксплуатации машина ремонтов не имела. Принадлежал вертолет компании ООО «Алтайавиа». При этом арендатор R-66 «Аэроклуб АлтайАвиа», по данным специалистов МАК, сертификата эксплуатанта не имел.

Катастрофа вертолета Robinson R-66 произошла в Турочакском районе Алтая в воскресенье, 12 февраля 2017 года, примерно в 20.20 по местному времени. Сотрудники заповедника позвонили в спасательную службу и рассказали, что возле мыса Кокши над Телецким озером внезапно из вида пропали огни вертолета. Позднее стало понятно, что вертолет потерпел крушение.

На его борту находились пять человек, в том числе и бывший вице-премьер Республики Алтай Анатолий Банных, который в 2009 году был в числе пассажиров вертолета Ми-171, упавшего во время незаконной охоты на архара.

Тогда в катастрофе погибли семь человек, в том числе полпред президента в Госдуме Александр Косопкин. Анатолия Банных позже привлекали к уголовной ответственности за незаконную охоту, но суд оправдал его.

Следственные органы возбудили уголовное дело по факту крушения вертолета Robinson. В связи с крушением вертолета возбуждено уголовное дело по части 3 статьи 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц), а на месте крушения была развернута поисково-спасательная операция.

13 февраля в прибрежной зоне озера Телецкое обнаружено тело Елены Ракитской, находившейся на борту вертолета в момент его крушения. Кроме того, в акватории озера в ходе поисковых работ обнаружены предметы, находившиеся на борту вертолета, а именно: откидная крышка переднего правого сидения, а также три чехла. В настоящее время они осмотрены следователем СК и переданы вместе с технической документацией специалистам Межгосударственного авиационного комитета для дальнейшего исследования. Тела остальных погибших до сих пор не найдены.

### ТАСС; 2017.02.20; ПАССАЖИРОПОТОК РОСТОВСКОГО АЭРОПОРТА В ЯНВАРЕ ВЫРОС НА 38%, ДО 189 ТЫС. ЧЕЛОВЕК

Международный аэропорт Ростов-на-Дону (входит в холдинг «Аэропорты Регионов») в январе 2017 года обслужил 188,9 тыс. пассажиров, что на 38% больше, чем за аналогичный период прошлого года, сообщает пресс-служба аэропорта.

За отчетный период на международных линиях пассажиропоток составил 33,9 тыс. человек (+42,5%), на внутренних линиях – 154,9 тыс. человек (+37,3%).

«Драйверами роста пассажиропотока стали существующие направления: Москва (+31%), Прага (+45,8%), Пхукет (+53,8%). В лидеры по приросту трафика вышли рейсы в Дубай (+98%), Гоа (рост в 2,3 раза) и Санкт-Петербург (рост в 2,1 раза). Добавим, что внушительный объем пассажиров на международных рейсах, обеспечивших заметный итоговый рост производственных показателей, зарегистрирован на рейсах в Баку и Тбилиси, которые с 1 ноября 2016 года выполняет авиакомпания «Победа». Только за первый месяц 2017 года на этих маршрутах было зарегистрировано 9 732 пассажира, что составляет практически треть от общего объема международного трафика в январе», – отмечается в сообщении.

### РИА НОВОСТИ; 2017.02.20; КРУПНЕЙШИЙ АЭРОПОРТ ЯНАО ЖДЕТ РЕКОНСТРУКЦИЯ ЗА 6 МЛРД РУБЛЕЙ В 2018 ГОДУ

Около 6 миллиардов рублей будет инвестировано в реконструкцию крупнейшего аэропорта ЯНАО, расположенного в городе Новый Уренгой; модернизация начнется в 2018 году, сообщает в понедельник правительство региона.

«Предварительная потребность в необходимых инвестициях оценивается в 6 миллиардов рублей в текущих ценах. Предполагаемый срок начала реконструкции – 2018 год. В результате газовая столица России получит новый пассажирский терминал, отвечающий всем международным стандартам, а также реконструированную взлётно-посадочную полосу», – говорится в сообщении. Финансирование проекта будет осуществляться путём государственно-частного партнёрства.

Власти уточняют, что в настоящий момент аэропорт Нового Уренгоя осуществляет рейсы более чем по 40 направлениям. Пассажиропоток за 2016 год – порядка 900 тысяч человек в год. Около 80% составляют маршруты, расстояние которых превышает 1000 километров, развиты вертолётные перевозки.

Для повышения уровня безопасности комплексу требуется реконструкция взлётно-посадочной полосы, доведение аэропортового комплекса до современного уровня комфорта пассажиров, обустройство стояночных мест для разных типов воздушных судов.

В сообщении отмечается, что для арктического Ямала доступность транспортных услуг относится к числу важнейших факторов, определяющих качество жизни населения и уровень развития экономики региона. Воздушный транспорт в условиях Крайнего Севера часто является единственным возможным способом добраться до места назначения.

«На текущий момент крупнейший аэропортовый комплекс региона – аэропорт в Новом Уренгое – занимает первое место по объёму пассажиропотока среди аэропортов автономного округа. По экспертным оценкам, пассажиропоток будет расти и дальше. Несомненно, для развития существующей воздушной транспортной инфраструктуры округа необходимы дополнительные инвестиции», – приводятся в сообщении слова губернатора Ямала Дмитрия Кобылкина.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.02.21; ОТСУТСТВИЕ У ПИЛОТА ОЧКОВ СТАЛО ПРИЧИНОЙ ПАДЕНИЯ СВЕРХЛЕГКОГО САМОЛЕТА В ЯКУТИИ В 2015 ГОДУ – МАК

Комиссия Межгосударственного авиационного комитета (МАК) завершила расследование крушения 31 октября 2015 года самолета «Птенец-2» в Якутии – тогда погиб пилот и пострадал пассажир.

«Авиационному происшествию способствовали проблема пилота со зрением и отсутствие у него очков, рекомендованных врачебно-летной экспертной комиссией, также незнание рельефа местности. Кроме того, пилот недооценил метеорологические условия по маршруту полета», – сообщается во вторник на сайте МАК.

При этом наиболее вероятной причиной крушения самолета стала потеря пилотом контроля за высотой полета в условиях непогоды – низкой облачности и «белизны» подстилающей поверхности.

Пилот от полученных травм погиб не сразу, более чем через девять часов. В то время как вертолет со спасателями прибыл на место крушения через сутки из-за несвоевременного поступления информации о сигнале бедствия, достаточно большой удаленности и неблагоприятных метеоусловий.

Вместе с тем, комиссия не выявила грубых нарушений, приведших к «затягиванию» поисково-спасательных работ. В Якутии расположение аварийно-спасательных сил и средств создает повышенные риски гибели выживших при авиакатастрофах.

Как сообщалось, 31 октября 2015 года сверхлегкий самолет «Птенец-2» вылетел из поселка Оленек и разбился, пролетев 220 км. На борту находились 59-летний пилот и 47-летний пассажир-оленевод.

Восточно-Сибирское следственное управление на транспорте СК РФ возбудило уголовное дело по признакам преступлений, предусмотренных статьями о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта и оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья потребителей, повлекшие смерть человека.

### ИНТЕРФАКС-ПОВОЛЖЬЕ; 2017.02.20; АЭРОПОРТ УФЫ ВОЗОБНОВИЛ РАБОТУ ПОСЛЕ ИНЦИДЕНТА С САМОЛЕТОМ «САРАТОВСКИХ АВИАЛИНИЙ»

Международный аэропорт «Уфа», закрывавшийся из-за выката самолета за пределы взлетно-посадочной полосы, начал работать в штатном режиме, сообщили в понедельник агентству «Интерфакс-Поволжье» в пресс-службе авиаузла.

«В 00:31 ( 22:31 мск) аэропорт был открыт на прием и выпуск воздушных судов. На данный момент аэропорт работает в штатном режиме», – сказал сотрудник пресс-службы.

По его словам, в связи с временным закрытием авиаузла было задержано пять рейсов на вылет. В настоящее время все задержанные рейсы отправлены.

Как сообщалось, 20 февраля в 21:15 (19:15 мск) пассажирский самолет Як-42 авиакомпании «Саратовские авиалинии», прилетевший из Нового Уренгоя в Уфу при приземлении выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы на 27 метров. Никто из 50 пассажиров и 7 членов экипажа не пострадал. Из-за инцидента аэропорт был временно закрыт на вылет и прилет воздушных судов.

Возможной причиной инцидента могла стать сильная метель, однако следователи проверяют все версии произошедшего.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.20; АК «РОССИЯ» ВЕСНОЙ ЗАПУСТИТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В СТАМБУЛ И АНТАЛЬЮ

Авиакомпания «Россия» запускает весной 2017 года регулярные рейсы из Санкт-Петербурга в Стамбул и Анталью, сообщил «Интерфаксу» официальный представитель авиакомпании.

«Выполнение регулярных полетов в Стамбул начнется с 27 марта 2017 года, полеты будут выполняться по понедельникам, средам и пятницам на комфортабельном лайнере А319», – сказал он.

В Анталью «Россия» начнет летать с 27 апреля по вторникам, четвергам и воскресеньям также на А319.

Авиакомпания «Россия» входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT), работает в среднем ценовом сегменте. Создана на базе трех региональных перевозчиков группы: «России», «Донавиа» и «Оренбургских авиалиний». Базируется в Санкт-Петербурге, имеет филиалы в Москве, Ростове-на-Дону и Оренбурге.