**14 МАРТА 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР СНЕГИРЕВ; 2017.03.13; ВСЕ ВКЛЮЧЕНО?

Корреспондент «Российской газеты» проверил готовность египетских курортов к открытию для российских туристов

Маленький хитроглазый, облаченный в теплую куртку, несмотря на плюс двадцать восемь, египтянин Саид, увидев меня, колобком подкатывается и распахивает руки для объятий. Я много лет подряд приезжал в Дахаб, чтобы получить удовольствие от катания на доске с парусом, а Саид как раз на серфинговой станции ведает выдачей инвентаря. «Ты в каком отеле поселился?» – спрашивает он после обмена приветствиями. «А что»? – «Возьму тебя в заложники и не отпущу, пока ваш президент не откроет Египет для русских туристов», – погасив улыбку, говорит Саид.

Я готов стать заложником своего старого друга и остаться под этим солнцем подольше. И я прекрасно понимаю смысл его шутливой угрозы. Саид – один из тех многих тысяч бедолаг, которые серьезно пострадали от эмбарго, наложенного на туристов после теракта в небе над Синаем.

Этот стон, выражаемый в виде вопроса, шутки, обиды, недоумения или даже плохо скрытой угрозы, ты слышишь сейчас в курортных зонах Синая и Хургады на каждом шагу. Похоже, ситуация для египтян давно перешла критическую черту.

Катастрофа лайнера А321 в центре Синайского полуострова переросла в катастрофу для целой отрасли. Египетский туризм, чтобы вы знали, приносил в бюджет страны более тринадцати процентов от всех поступлений и стабильно кормил больше десяти миллионов граждан этой страны.

Кто был диверсантом?

Ответственность за теракт почти сразу после крушения аэробуса взяла на себя запрещенная в России организация ДАИШ (запрещена в РФ). Однако результаты официального расследования все еще не обнародованы. В прессу просочились утечки о том, что якобы спецслужбы арестовали несколько сотрудников аэропорта Шарм-эль-Шейха, откуда вылетал самолет, в том числе механика, грузчика и двух полицейских. Сообщалось также, что двоюродный брат механика за год до катастрофы уехал в Сирию, где присоединился к ДАИШ. Опять-таки, судя по утечкам, бомба была заложена в багажное отделение самолета и приведена в действие либо дистанционно, либо с помощью часового механизма.

Отчего же власти не спешат ознакомить публику со своими выводами? Тут два варианта: или до истины они все еще не докопались, или эти выводы могут нанести новый урон репутации туриндустрии Египта, и без того серьезно пострадавшей в последние годы.

Так, например, эксперты не сбрасывают со счетов возможное участие в террористической операции «братьев-мусульман». Три года назад они были разгромлены армией, а их лидер Мурси, бывший совсем недолго президентом Египта, упрятан в тюрьму, но все это означало только одно – сторонники исламских радикалов никуда не делись и не изменили своих взглядов, они просто ушли в подполье и отныне станут мстить своим гонителям разными способами. В ходе расследования спецслужбы также могли раскрыть множество обстоятельств преступной халатности в местных аэропортах. Хотя это, безусловно, секрет полишинеля. Любой турист, хотя бы раз побывавший в Египте, мог бы привести свои примеры на сей счет: как можно за малую мзду обойти системы контроля, пронести на борт запрещенные к перевозке предметы, получить удобное кресло в самолете и т.д. Увы, воздушные гавани Египта в этом смысле были сильно уязвимы для всякого рода преступных действий.

До поры такое разгильдяйство сходило им с рук. Но времена меняются. Введя эмбарго на авиасообщение с Египтом, официальные инстанции целого ряда стран потребовали прежде всего, чтобы навести порядок в аэропортах, сделать меры безопасности соответствующими самым строгим международным стандартам.

Серия злоключений

По правде говоря, проблемы у египетского туризма начались не полтора года назад, а гораздо раньше. Трагедия с самолетом лишь стала последним звеном в цепи фатальных неприятностей. На финише 2010 года по репутации безоблачных курортов последовал первый ощутимый удар: он был нанесен с моря. Сразу пять раз подряд невиданный случай в здешней истории – акулы в прибрежных районах Южного Синая нападали на купальщиков. Туристка из Германии погибла, еще четверо, в том числе наши соотечественники, с тяжелыми увечьями продолжили свой отпуск в госпиталях.

Поднявшаяся паника сильно испортила высокий сезон, каким по традиции здесь всегда считают новогодние праздники. Надо отдать должное египтянам: они немедленно приступили к выяснению причин этого ЧП, создали три независимых комиссии, а по результатам их работы приняли целый комплекс мер, призванных на будущее обезопасить пляжи от возможных триллеров под названием «Челюсти».

Только-только восстановился поток туристов, как грянула новая беда: по всей стране покатился революционный вал: толпы молодых людей громили полицейские участки, из бесхозных тюрем бежали уголовники, радикалы жгли коптские церкви, власть в стране оказалась парализованной. Именно тогда первый раз наш МИД рекомендовал российским гражданам воздержаться от поездок на Красное море, туроператоры прекратили продажу туров в Египет, а перевозчики отменили чартеры в Шарм-эль-Шейх и Хургаду.

Но и это еще не все. Спустя два года, когда парламентские, а следом и президентские выборы в Египте выиграли «братья-мусульмане», Каир опять погрузился в кровавую смуту. Вчерашние активисты Тахрира, осознав, что у них украли революцию, схлестнулись теперь с религиозными фанатиками, опять пролилась кровь, египетскую столицу – с ее пирамидами и мумиями фараонов – уже надолго закрыли для иностранных визитеров, а «красноморские» курорты опять содрогнулись в параличе.

К середине 2015 года жизнь вроде бы наладилась. Бунт «арабской весны» причудливо завершился тем, что страну снова возглавил генерал (еще три года назад миллионные толпы на площади Тахрир хором заклинали, что такого никогда не будет), радикалов военные разогнали, их лидера отправили за решетку, а свергнутого революционерами президента Мубарака, напротив, с согласия большинства населения стали готовить к реабилитации. (Кстати, как раз на днях суд снял с Мубарака все обвинения. – от Ред.).

Поток российских туристов стабильно увеличивался и достиг рекордной цифры почти в три миллиона человек.

И тут трагедия с самолетом авиакомпании «Когалымавиа». Взрыв на его борту унес жизни 224 пассажиров. Финиш. Занавес закрывается. Воздушное сообщение России с Египтом по инициативе Москвы прервано, причем теперь это касается всех аэропортов, а не только Шарма и Хургады. Затем примеру России следуют и другие страны, включая Великобританию, чьи отпускники также составляли заметную долю гостевого рынка Египта.

Русским замены нет

Как же эти курорты полтора года выживали без российских туристов?

– Плохо, – сокрушенно говорит мне один из руководителей крупной компании Tez Tour Тамер Сайед. – Очень плохо. Это были самые скверные времена в истории египетского туризма. Раньше мы принимали в неделю до тридцати тысяч гостей из вашей страны. И тут разом все кончилось. Многие отели закрылись, персонал отправили в неоплачиваемые отпуска. Прибавьте сюда убытки тех, кто обеспечивал пребывание гостей: рестораторов, продавцов сувениров, поставщиков овощей и фруктов, водителей экскурсионных автобусов, гидов…

Какие-то попытки исправить ситуацию делало государство, снизив налоговое бремя, выделив небольшие субсидии отелям, пытаясь компенсировать потери за счет развития внутреннего туризма, но все это были слезы.

Небогатые египтяне, приезжавшие по «социалке» в четырехзвездочные гостиницы, отбывая, оставляли вместо себя руины: они паковали в свои чемоданы казенное белье, полотенца, шторы, пульты от телевизоров, настольные лампы. Ясно, что никакого приварка от подобных гостей отелям не было – одни убытки.

Пытались сделать ставку на Украину, которая продолжала авиасообщение с Египтом. Сегодня граждане этой страны – первые в рейтинге посещаемости. В иные дни в Шарме садятся по пять и более чартеров из Киева. Но и этих туристов с нашими не сравнить.

– Украинцы заказывают отель с полупансионом стоимостью двадцать долларов за ночь, – объяснил мне ситуацию местный турменеджер. – А в кармане у них на всю поездку еще полтинник. Ясно, что нам от таких гостей тоже выгоды почти никакой.

Еще здесь примерно раз в неделю садятся самолеты из Белоруссии, Казахстана, государств Скандинавии и Балтии, нескольких городов ФРГ. Навещают побережье Красного моря любители бюджетного отдыха из арабских стран. Но ничто не может должным образом компенсировать потери из-за отсутствия русских.

Конечно, сейчас значительно снижены цены на пребывание практически по всем категориям отелей. Однако и качество отдыха тоже пострадало: ужался ассортимент блюд на «шведских столах», не так широк выбор экскурсий, пляжных развлечений. Короче говоря, внешне ситуация выглядит удручающей: сейчас, в марте, то есть в начале высокого сезона, море пустынно, в ресторанах и лавках шаром покати, печать уныния лежит на всем побережье. И только солнце, как всегда, ярко светит с синего безоблачного неба.

– Потери за это время составили почти миллиард долларов, – признал в интервью с корреспондентом «РГ» губернатор Южного Синая генерал Халед Фуда.

Какие меры приняты

Когда мы встретились с этим почтенным человеком в его резиденции на окраине Шарм-эль-Шейха, то я сразу достал свою старую визитницу и показал губернатору карточку с его именем:

– Однажды, пять лет назад, я уже брал у вас интервью.

Он слегка встрепенулся в кресле, тоже сделал вид, что вспомнил меня, и произнес уже привычное заклинание:

– Ну, когда же вы, наконец, откроете Египет для российских туристов?

– Лично я надеюсь, что скоро, – это не было желанием угодить генералу, потому что как раз накануне примерно то же самое пообещала спикер верхней палаты нашего парламента Валентина Матвиенко, побывавшая в Каире с официальным визитом.

Мистер Халед Фуда, прикрыв веки, стал рассказывать о том, как много сил и денег они вложили в систему безопасности. Судя по его словам, сегодня все международные аэропорты имеют самое современное, самое лучшее оборудование, способное распознать любой тип опасности: взрывчатку, оружие, токсины и прочее. Каждый пассажир и его багаж подвергаются двойной, а то и тройной проверке, а каждый сотрудник аэропорта проходит специальный биометрический контроль. Более того, все, кто имеет отношение к багажу, техническому обслуживанию самолетов, бортпитанию, взяты под надзор и криминальной, и политической полиции. Их пропуска ежемесячно перекодируются, их личная жизнь проверяется, а вся их служебная деятельность отныне проходит под неусыпным оком тайных агентов и видеокамер, установленных повсюду.

Если верить губернатору, отныне никак невозможно подкупить служащего аэропорта без риска отправить беднягу в тюрьму.

– По мнению международных экспертов, сейчас по уровню безопасности наши аэропорты не имеют равных на Ближнем Востоке, – с явной гордостью сказал Хадед Фуда.

– Правильно ли я понимаю, что при прохождении в зону вылета исключений не будет делаться ни для кого из пассажиров? – уточнил я. – Даже для вас?

– Совершенно верно, – успокоил меня губернатор. – Ни для кого.

Но это не все. Видеокамеры теперь установлены на всех улицах и перекрестках Хургады, Шарма, Дахаба и других городов, а в каждом отеле наряду с сотрудниками собственной безопасности обязательно дежурит еще и вооруженный полицейский. Только технические средства, призванные обезопасить гостей Синая, обошлись египетской казне в 60 миллионов долларов.

По словам генерала, силы армейского спецназа прошерстили всю территорию Синайского полуострова, разгромив на севере базы террористов и окружив курорты кордонами из блокпостов.

То есть нет худа без добра. Несчастье, свалившееся на голову туротрасли, помогло, наконец, решить многие застарелые проблемы, о которых все знали, но до поры помалкивали. Если вдобавок к красотам Красного моря, золотым пляжам, египетскому гостеприимству и вечному солнцу мы получим еще и гарантии живыми и невредимыми возвращаться домой, то будет, согласитесь, совсем неплохо.

Я покидал Шарм-эль-Шейх глубокой ночью. Рейс был транзитный, через Стамбул. В аэропорту меня и мой багаж дважды просветили на постах технического контроля, заставили снять мокасины при проходе через рамку, еще дважды ощупали мою одежду и трижды заглянули в паспорт. Похоже, никто не возражал против подобных строгостей, ведь они призваны оградить пассажиров от возможных проблем. Лишь бы у египтян хватило пороху и дальше держать марку.

Уже вернувшись из командировки, я узнал о том, что официальные инстанции России и Египта в целом согласовали итоговую версию протокола по авиабезопасности, который позволит двум странам возобновить авиасообщение. По мнению **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а, остается лишь договориться о дате и месте подписания документа. А там, глядишь, сначала начнутся регулярные рейсы в Каир, а вслед за тем полетят чартеры в Шарм-эль-Шейх и Хургаду. И тогда повеселеет мой хитроглазый друг Саид. Да и нашим гражданам станет легче переносить тяготы российской зимы. Все же, что там ни говори, а круглогодичной благодати и бюджетному отдыху на пляжах Красного моря альтернативы нет.

Компетентно

**Росавиаци**я готовится к возобновлению полетов в Египет, сообщил «РГ» глава агентства Александр **Нерадько**. Но пока точной даты открытия полетов нет, неизвестно и количество рейсов, которые будут осуществляться в Египет, отметил он. «Пока мы не знаем, какие авиакомпании захотят полететь в какие аэропорты», – сказал **Нерадько**. Но именно от числа рейсов будет зависеть количество специалистов по авиабезопасности, которых нужно будет привлечь в России и командировать в Египет. «Эти специалисты будут призваны встать на пункты досмотра вместе с египетскими коллегами и осуществлять дополнительные меры безопасности. Например, если аэропорт работает 24 часа и наши рейсы вылетают и прилетают круглосуточно, то нужно 4 смены», – пояснил **Нерадько**.

Сейчас **Росавиаци**я проводит мониторинг организаций, где есть специалисты по авиационной безопасности. Идет сбор и анализ предложений, добавил **Нерадько**. Перевозки начнутся после того, как авиакомпании заключат соглашение с нашими организациями по обеспечению авиабезопасности (службы российских аэропортов, ведомственной охраной **минтранса**), уточнил **Нерадько**. Сейчас отрабатываются юридические формулировки этих соглашений, так как из-за законодательства Египта пришлось выстроить очень сложную юридическую конструкцию, которая позволит российским специалистам по авиабезопасности работать в аэропортах Египта.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.13; ПРОЕКТ «БЕЛКОМУР» ЦЕЛЕСООБРАЗНО РЕАЛИЗОВЫВАТЬ ПОСЛЕ 2025 ГОДА – РЖД

РЖД считают целесообразным отложить реализацию проекта железнодорожной линии Архангельск-Сыктывкар-Соликамск («Белое море – Коми – Урал», «Белкомур»), заявил замначальника департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО «РЖД» Сергей Постников в Новосибирске в понедельник в ходе совещания по развитию Арктики.

«Мы как компания пока представляем его реализацию целесообразной после 2025 года», – сказал он.

В январе президент РЖД Олег Белозеров сообщал, что «Белкомур» готовы полностью построить частные инвесторы под гарантии федерального правительства, проект был представлен губернатором Архангельской области Игорем Орловым.

РЖД готовы поучаствовать в проекте как эксплуатационная компания, хотя и предлагают «еще пообсуждать риски» и распределение грузовой базы по различным магистралям. «Нужно посмотреть, какой поток на себя заберет «Белкомур», и как его распределить между портами», – отмечал глава РЖД.

«У нас хорошие компетенции по обслуживанию инфраструктуры и по организации перевозочного процесса. На сегодняшний момент предполагается форма концессии. В ней собственником могло бы быть государство, а мы могли бы выступить вместе с концессионером в качестве организации, организовывающей весь технологический процесс», – сказал глава РЖД, добавив, что в целом для монополии «важно, чтобы ж/д система развивалась».

«В части инвестиций у нас есть ограничения. Чем (соотношение долг/EBITDA – ИФ) будет меньше, тем лучше. Но если мы будем зарабатывать на чужой инфраструктуре, тем, конечно, для нас лучше. Если потребуется наше участие в какой-то мере, чтобы проект стал легче или начал работать, мы будем смотреть», – отметил О.Белозеров. Называть инвесторов, которые готовы построить «Белкомур», он не стал, адресовав вопрос к архангельским властям.

**Министерство транспорта** РФ в середине 2016 года заявляло, что не видит бюджетных источников для финансирования проекта в период до 2020 года. «Здесь надо принять государственное решение об одобрении реализации этого проекта на принципах концессионной модели, принципах государственно-частного партнерства», – говорил тогда глава **Минтранса** Максим **Соколов**.

Проект предполагает сооружение новой железнодорожной магистрали общей протяженностью 1,161 тыс. км, из которых должны быть построены 715 км новых путей, а также модернизированы действующие. Линия в случае ее появления будет состоять из двух участков – северного (по Архангельской области и Коми) и южного (от Сыктывкара по Коми и Пермскому краю). Предполагается сформировать новый ж/д маршрут, соединяющий промышленно развитые регионы Сибири и Урала с портами Севера и Северо-Запада РФ. Пропускная способность – 35 млн тонн грузов в год.

Ранее готовность участвовать в финансировании проекта выражали китайские инвесторы, в частности, Poly Technologies. В начале 2012 года Андрей Недосеков, занимавший тогда пост замглавы **министерства транспорта** РФ, говорил, что интерес к «Белкомуру» проявляют МХК «ЕвроХим», «Уралкалий» (MOEX: URKA) и «Сибирская угольная энергетическая компания».

### NEWSLAB.RU; 2017.03.13; «ОСТРОЙ НЕОБХОДИМОСТИ НЕТ»: АЭРОЭКСПРЕСС В КРАСНОЯРСКЕ ПОЯВИТСЯ НЕСКОРО

К Универсиаде-2019 железнодорожную ветку к аэропорту Красноярска не построят, так как «острой необходимости сегодня это делать нет». Об этом заявил губернатор Виктор Толоконский в телеинтервью «7 каналу».

Напомним, 1 марта во время визита в Красноярск президент Владимир Путин обратил внимание на отсутствие в городе аэроэкспресса и поручил проработать этот вопрос. Однако тогда же **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** выразил опасения, что ветка себя не окупит.

Виктор Толоконский согласился, что железнодорожная ветка современному международному аэропорту необходима, и сообщил, что предложение президента будет обсуждаться с РЖД. Однако, по его мнению, острой нужды в аэроэкспрессе красноярцы не испытывают.

«Такой острой необходимости сегодня это делать нет, поэтому это не будет привязываться к проведению Универсиады, – отметил Толоконский. – Это очень непростое направление – там трасса, много поселков, коммуникаций. Поэтому нужно считать. Сейчас у нас пассажиропоток (аэропорта) чуть меньше двух миллионов. Честно говоря, даже рейсовые автобусы сегодня мало используются. Потому что этот пассажиропоток по хорошей дороге позволяет использовать такси, люди и на своих машинах приезжают».

«Мы будем это прорабатывать, и, безусловно, в какой-то перспективе такой экспресс появится», – заключил губернатор.

Также Виктор Толоконский призвал красноярцев не ждать строительства метро, напомнив в очередной раз о его дороговизне. По его данным, первая очередь метрополитена обойдется в 60-70 млрд рублей – больше, чем общий бюджет подготовки к Универсиаде-2019 (40,5 млрд рублей).

«Метро – задача длительной перспективы. Для этого нет полноценного проекта, нет инвестиционных денег, поскольку само строительство метро – неокупаемое вложение. Даже текущая окупаемость метрополитена сегодня происходит в двух – трех городах: Москва, Санкт-Петербург, Новосибирск. Но сказать, что метро Красноярску не требуется, – не могу, это неправильно», – заявил губернатор.

«Сейчас более продуктивен проект круговой электрички, – отметил Толоконский. – Мы будем строить новые пересадочные пункты, где можно оставить машину. Это для Красноярска сегодня уже реальность, это можно сделать достаточно быстро без больших денег. Неправильно осуждать нового руководителя метрополитена, что он так энергично болеет за этот проект, но полной готовности к этому – ни проектной, ни организационной, ни финансовой – нет»

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА;2017.03.13; ЦЕНЫ СБЛИЖАЮТ

В апреле стартуют льготные полеты на Дальний Восток

**Росавиаци**я опубликовала льготную стоимость билетов на все эти рейсы. Например, из Москвы в Анадырь билет «со скидкой» будет стоить 9 тысяч рублей. Билет из Якутска во Владивосток для школьников стоит 6 тысяч 400 рублей в одну сторону.

Цены на стандартные авиабилеты намного выше. Если вы хотите попасть в Анадырь уже завтра, то придется выложить 49 тысяч 260 рублей, информирует портал avia.travel.ru. Если покупать авиабилет заранее, то можно серьезно сэкономить – полет в столицу Чукотского АО 31 марта обойдется почти в 2 раза дешеве – 23985 рублей. А средняя полная стоимость авиабилетов на прямые рейсы из Якутска в Владивосток колеблется в районе 14 тысяч 325 рублей, по данным avia.tutu.ru.

В этом году программа увеличилась на три новых маршрута – из Красноярска в столицы соседних регионов Благовещенск, Хабаровск и Иркутск. Таким образом не только центр России стал ближе и доступнее для жителей Дальнего Востока, но и города ближайших регионов. Всего же с 1 апреля по 31 октября десять российских авиаперевозчиков будут выполнять субсидируемые полеты по 50 направлениям с Дальнего Востока только в европейскую часть страны.

Также с с 1 апреля по 31 октября субсидируемые полеты будут по шести направлениям в пределах Дальневосточного федерального округа для перевозки детей во Всероссийский детский центр «Океан».

А льготные полеты в Крым начнутся уже с 15 мая и продолжатся до 1 ноября, сказал глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько**. На все это из бюджета выделено 2,95 миллиарда рублей.

Билет по специальному тарифу для полетов с Дальнего Востока могут приобрести граждане России до 23 лет, пенсионеры, инвалиды I группы любого возраста и сопровождающее его лицо, а также лицо, сопровождающее ребенка-инвалида, и инвалид с детства II или III группы.

Маршрутная сеть по этой программе увеличится до 61 города. Среди новых, из которых будут субсидированные полеты в Симферополь: Сочи, Орск и Сыктывкар. Бюджетное финансирование по этой программе составит 475 миллионов рублей. Будет расширена география городов и в программе субсидирования полетов в Калининград (Сочи, Екатеринбург, Мурманск и Архангельск).

На ее реализацию направлено 370 миллионов рублей. Полеты начнут c 15 мая по 15 октября 2017 года. Всего же в этом году из федерального бюджета на субсидируемые полеты будет выделено 7 миллиардов 229 миллионов рублей.

При этом с оставшимися программами не все так просто как хотелось бы. Поэтому **Росавиаци**я предлагает ввести ответственность перевозчиков за отказ от субсидированных полетов. Например, в прошлом году один из перевозчиков обещал выполнять полеты в Калининград и под это был зарезервирован определенный размер бюджетных средств, но потом отказался.

Таких случаев, кстати говоря, очень много. **Росавиаци**я предлагает в постановление правительства ввести положение об ответственности авиакомпании за невыполнение субсидированных маршрутов. Возможно, следует подумать о штрафных санкциях или предусмотреть депозит (на счет в казначействе), на который перевозчик будет вносить деньги перед подписанием договора с **Росавиаци**ей.

Это нужно, чтобы авиакомпании чувствовали свою ответственность за резерв бюджетных ассигнований и отвечали за невыполнение обязательств, сказал Александр **Нерадько**.

### ТАСС: 2017.03.13; ГРУЗООБОРОТ НА АВТОТРАНСПОРТЕ В РОССИИ В НАЧАЛЕ 2017 ГОДА ВОЗРОС НА 11,2%

Объем грузооборота на автомобильном транспорте в России в начале 2017 года вырос на 11,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого сезона, следует из сообщения на сайте Федерального дорожного агенства (**Росавтодор**).

Количество грузов, перевезенных автотранспортом, в январе увеличилось на 5,5%, до 318,7 млн тонн.

Согласно сообщению, в числе факторов, благодаря которым удалось добиться такого результата – тенденция к «обелению» рынка грузоперевозок в результате запуска системы «Платон».

«За первый год работы системы количество зарегистрированных в ней грузовиков удвоилось – до 800 тыс. машин. Охват «целевой аудитории» проекта на сегодняшний день составляет 80%. Этот результат следует признать успешным. Сейчас система вызывает недовольство только у серого сегмента рынка, на «обеление» которого она направлена», – подчеркнул глава **Федерального дорожного агентства** **Роман Старовойт**.

По данным Росстата, в 2015 году до запуска в эксплуатацию системы «Платон» (в сравнении с 2014 годом) было зафиксировано падение объемов перевозок грузовыми автомобилями. При этом по итогам 2016 года грузооборот автомобильного транспорта в России вырос на 0,8%, говорится в сообщении.

«Платон» – государственная система взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, введена на территории России с 15 ноября 2015 года. В начале февраля вышло постановление правительства РФ, согласно которому тариф за проезд большегрузных автомобилей по федеральным трассам в системе «Платон» с 15 апреля 2017 г. вернется к изначально запланированному уровню в 3,06 руб./км. Сейчас тариф составляет 1,53 руб./ км

### ТАСС; 2017.03.13; РОСАВТОДОР ПРОВЕРИТ КАЧЕСТВО ДОРОГ ЕКАТЕРИНБУРГА, ОТРЕМОНТИРОВАННЫХ ЗА СЧЕТ «ПЛАТОНА»

**Росавтодор** проверит качество дорог в Екатеринбурге, которые впервые отремонтировали за отчисления из программы «Платон». Об этом сообщили в пресс-службе «Уралуправавтодора».

«Будет проверено состояние перезимовавших дорог, которые в 2016 году были отремонтированы за счет прямых отчислений бизнеса (без использования налогов). Такая практика впервые применена в истории нашей страны благодаря работе государственной системы «Платон». За счет средств, перечисленных грузоперевозчиками через нее напрямую в дорожный фонд, удалось привести в порядок 27 городских дорог. Протяженность отремонтированных участков превысила 44 километра», – говорится в сообщении.

Как уточнили в пресс-службе, по решению правительства РФ Екатеринбург в прошлом году дополнительно получил на ремонт дорог 450 млн рублей. «Сумма была собрана путем покилометровой оплаты грузоперевозчиками своих передвижений по федеральным трассам в счет возмещения наносимого грузовиками-тяжеловесами вреда дорожному покрытию», – сказали там.

«В 2016 году за счет сборов системы «Платон» было отремонтировано 1000 самых проблемных дорог в 40 городах и регионах. Весной мы будем проверять все эти дороги. Исполнители работ, региональные правительства несут ответственность за качество ремонта. Все дороги, на которых выявят нарушения, будут приведены в порядок за счет самих подрядчиков», – приводит пресс-служба слова главы **Росавтодор**а Романа **Старовойт**а.

Ограничение для большегрузов

По данным департамента информационной политики губернатора Свердловской области, в регионе в 2017 году будет установлено временное ограничение движения большегрузов по региональным дорогам.

«Губернатор Евгений Куйвашев утвердил соответствующее постановление, направленное на обеспечение сохранности областных автотрасс в период неблагоприятных природно– климатических условий», – говорится в сообщении.

Постановление устанавливает временное ограничение передвижения тяжеловесных транспортных средств с 16 апреля по 15 мая. Исключения сделаны для международной перевозки грузов, автобусных пассажироперевозок, перевозки пищевых продуктов, животных, лекарств, топлива, семенного фонда, удобрений, почты и почтовых грузов, а также перевозки грузов для ликвидации последствий стихийных бедствий и иных ЧС.

«На 108 дней – с 16 мая по 31 августа – вводятся ограничения для движения по дорогам с асфальтобетонным покрытием тяжеловесного транспорта, если значения дневной температуры воздуха превышают 32 градуса выше нуля. Ограничение не распространяется на автобусные пассажироперевозки, транспортировку грузов для ликвидации последствий стихийных бедствий и ЧС, транспортировку дорожной техники и материалов при проведении аварийно– восстановительных и ремонтных работ», – уточнили в департаменте.

Движение тяжеловесного транспорта по автодорогам с асфальтобетонным покрытием в течение временного ограничения с 16 мая по 31 августа возможно с 22:00 до 10:00.

Система «Платон», обеспечивающая взимание платы с большегрузов массой выше 12 т за проезд по федеральным трассам, действует с 15 ноября 2015 года. Изначально предполагалось, что тариф в 1,53 руб. за 1 км пути, установленный на время внедрения системы, будет повышен с 1 марта 2016 г. до 3,06 руб., однако позднее было решено отсрочить индексацию. В начале ноября прошлого года **Минтранс** опубликовал проект постановления, в соответствии с которым с 1 февраля 2017 г. тариф будет увеличен с 1,53 руб. за 1 км пути до 2,61 руб., а с 1 июня 2017 г. – до 3,06 руб.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.13; СОВКОМФЛОТУ ИНТЕРЕСНЫ ФИНАНСОВЫЕ, А НЕ ПРОФИЛЬНЫЕ ИНВЕСТОРЫ – ОЛЕРСКИЙ

«Совкомфлоту», 25% акций которого может быть приватизировано весной этого года, интересны финансовые, а не отраслевые инвесторы, считает зам**министра транспорта** РФ Виктор **Олерский**.

«Для «Совкомфлота» в первую очередь интересны финансовые инвесторы. С профильными инвесторами в дальнейшем может возникнуть конфликт (интересов – ИФ)», сказал замминистра «Интерфаксу» в кулуарах конференции по морскому транспорту и портовой индустрии в понедельник.

По оценке В.**Олерск**ого, фрахтовый рынок для приватизации «Совкомфлота» в этом году не самый плохой. «Лучше, чем в 2014 году, с учетом того, что у компании более 50% доли зафрахтованных контрактов и много индустриального шиппинга», – сказал замминистра.

«Совкомфлот» – крупнейшая российская судоходная группа, специализирующаяся на перевозке нефти, нефтепродуктов и сжиженного газа; один из крупнейших в мире операторов танкерного флота. Сейчас РФ принадлежит 100% акций компании, в ближайшее время может быть продано 25% акций в равных долях государством и самим «Совкомфлотом» (еще в 2015 г. зарегистрирована и недавно продлена допэмиссия на 12,5% от увеличенного уставного капитала). Приватизация пройдет на «Московской бирже» (MOEX: MOEX), сделка сейчас готовится и скоро о ней может быть объявлено, сказал в конце февраля глава Минэкономразвития Максим Орешкин.

Инвестиционным консультантом приватизации «Совкомфлота» является «ВТБ Капитал», в работе над сделкой ему будет помогать Sberbank CIB.

В целом госдоля в «Совкомфлоте» в 2017-2019 гг. может сократиться до 25% плюс 1 акция. Эти намерения зафиксированы в плане приватизации на трехлетку, одобренном в начале февраля правительством.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.13; ДЕФИЦИТ ПОРТОВЫХ МОЩНОСТЕЙ В РФ К 2020 Г. СОСТАВИТ 64 МЛН ТОНН – ЗАМГЛАВЫ МИНТРАНСА

**Министерство транспорта** оценивает дефицит портовых мощностей в России к 2020 году в 64 млн тонн, заявил зам**министра транспорта** РФ Виктор **Олерский** в ходе заседания подкомиссии РСПП по морскому транспорту и портовой индустрии в понедельник в Москве.

«Дефицит портовых мощностей – 64 млн тонн»,– сказал замминистра, при этом отметив, что речь идет о горизонте планирования до 2020 года.

По словам В.**Олерск**ого, в основном нехватка портовых мощностей существует в портах Азово-Черноморского бассейна. В Дальневосточном бассейне дефицит портовых мощностей по перевалке угля составляет 15-20 млн тонн, отметил он.

Грузооборот морских портов РФ в 2016 году вырос на 6,7%, до 722 млн тонн.

### RNS; 2017.03.13; ЗАМГЛАВЫ МИНТРАНСА ПРИЗВАЛ ПРОВЕСТИ МАССОВУЮ ПРИВАТИЗАЦИЮ РЕЧНОЙ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Замглавы **Минтранса** России Виктор **Олерский** отметил необходимость массовой приватизации речной портовой инфраструктуры. Об этом он заявил на подкомиссии по морскому, речному транспорту и портовой индустрии в рамках Недели российского бизнеса.

«Состояние речных портов сегодня вызвано тем, что у нас приватизации объектов речной инфраструктуры никогда не было... Основная задача по реке – это массовая приватизация портовой инфраструктуры. При этом мы понимаем, что она никому не нужна при плохом состоянии инфраструктуры судоходной», – сказал он.

В феврале **Минтранс** начал разработку проекта о внесении изменений в закон о приватизации государственного имущества.

**Минтранс** предлагает дополнить пункт этого закона, посвященный приватизации объектов речных портов, – в частности, приватизировать объекты речных портов, находящихся в неудовлетворительном состоянии, через продажу на конкурсе, с условием, что победитель конкурса приведет объект речного порта в удовлетворительное состояние и сохранит его назначение. Если на конкурс будет подана только одна заявка, то договор может быть заключен с таким лицом.

«Начальная (минимальная) цена продажи объекта речного порта, находящегося в неудовлетворительном состоянии, устанавливается равной одному рублю», – говорится в проекте.

Срок выполнения условий конкурса не должен превышать пять лет.

Кроме того, путем продажи на аукционе **Минтранс** предлагает приватизировать объекты речного порта, не востребованные в качестве объекта инфраструктуры внутреннего водного транспорта. Начальная цена таких объектов также устанавливается равной одному рублю.

### PORTNEWS; ВИТАЛИЙ ЧЕРНОВ; 2017.03.13; КАСПИЙ НЕ ПОШЕЛ КОРИДОРОМ

Каспийский морской бассейн на протяжении последних нескольких лет показывает тенденцию к сокращению объемов перевалки грузов, в то время как грузообороты остальных бассейнов, напротив, неуклонно растут. Недостатками транскаспийских логистических схем являются вопросы таможенного администрирования, закрытость Каспийского моря, неразвитая транспортно-логистическая инфраструктура.

Геополитика в помощь

Грузооборот российских портов Каспийского морского бассейна неуклонно снижается, начиная с 2012 года. За период с 2005 года по 2016 год объем перевалки грузов через порты бассейна сократился на 42,3%, его доля в общем объеме грузооборота портов России достигла микроскопической величины в 0,8%. По итогам января-февраля 2017 года грузооборот бассейна снизился еще более, чем в 2 раза, составив всего 540,3 тыс. тонн.

Основная перспектива развития портов бассейна лежит в рынках Ирана и Индии, которые, действительно, открывают потенциально очень большие возможности с учетом численности населения этих государств. Однако на этом направлении каспийские порты имеют очень серьезного конкурента – Азово-Черноморский бассейн с его налаженной логистикой и развитой портовой и сопутствующей инфраструктурой. И пока эту конкуренцию Каспий проигрывает.

В настоящее время заинтересованные министерства и ведомства в России разрабатывают различные планы развития Каспийского транспортного узла. Еще с 90-х годов существует проект транспортного коридора Север-Юг, предполагающий, в том числе, перегрузку в каспийских портах России и транскаспийские морские перевозки. Однако, как видно, особого эффекта от этого проекта пока не наблюдается.

По расчетам, озвученным Минкавказа в 2016 году, перенаправление грузопотока в Индию и Иран и обратно через предполагаемый Каспийский хаб позволит снизить транспортные расходы на 10−15%, а продолжительность перевозки грузов сократить в полтора раза.

В начале марта 2017 года свои изыскания на эту тему представил и Аналитический центр при правительстве России. Так, по словам заместителя руководителя центра Светланы Ганеевой, чтобы проект заработал, необходимо ставить на транскаспийские перевозки новые крупнотоннажные контейнеровозы (вместимостью от 1700 TEUs), что позволит снизить стоимость перевозки до $100 за контейнер, тем самым обеспечив конкурентоспособность маршрута.

Между тем, по мнению заместителя **министра транспорта** России – руководителя **Росморречфлот**а Виктора **Олерск**ого, ставить судно подобной вместимости в закрытое Каспийское море, без возможности его привлечения в другие регионы, не может позволить себе ни один частный инвестор.

«Безусловно, логистическая схема коридора Север-Юг сложная, предполагает использование различных видов транспорта. Она гораздо сложнее, чем простая схема, которая отработана годами, т. е. морского варианта. Поэтому здесь важно сформировать единый транспортный документ и провести оптимизацию таможенных формальностей... Это действительно вызов, это реальная битва, поскольку сегодня коридор Север-Юг сопоставим по затратам с традиционным путем через Новороссийск, и разница до 10 суток этот путь не убивает. Кому надо быстро – тот воспользуется самолетом. Поэтому нужно работать над нормальной таможенной стоимостью и над тем, чтобы не было «головных болей» для грузоотправителя (на коридоре Север-Юг – Ред.)...», – считает представитель **Минтранса**.

По мнению Виктора **Олерск**ого, проект не заработает без государственной поддержки. Необходимы скидки на железнодорожные перевозки и организация транскаспийского сервиса по расписанию, для чего требуется предоставление субсидий, которые в дальнейшем, постепенно, по мере привыкания грузоотправителей к маршруту, можно будет снижать.

МПП МахачкалаТакже, видимо, потребуется привлечение бюджетных средств и для строительства контейнеровозов достаточной вместимости, либо предоставление иных видов господдержки для частных инвесторов такого строительства.

Без государственной помощи не смогут окупиться и частные инвестиции в строительство круизных терминалов на Каспии, поскольку основными бенефициарами от круизного туризма выступают города и муниципалитеты, но не сами терминалы.

Говоря о перспективах бассейна, нельзя упомянуть и того, что порт Астрахань расположен не очень удобно и имеет ограничения по развитию из-за городского окружения. Поэтому еще в 2011 году обсуждалась возможность переноса его мощностей в порт Оля. Тогда говорилось о том, что такой перенос станет актуальным при достижении грузооборота порта Астрахань в 5 млн тонн в год (по итогам 2016 года через порт было перевалено около 2,6 млн тонн). А это также потребует дополнительных инвестиций.

Учитывая все эти факторы, можно констатировать, что развитие Каспийского морского бассейна станет возможным лишь при наличии политической воли, поскольку с рыночной точки зрения он малопривлекателен для инвесторов и грузоотправителей. С геополитической же точки зрения бассейн необходим России для диверсификации маршрутов перевозок в такие перспективные страны, как Иран и Индия, с учетом непростой политической специфики маршрутов через Черноморские проливы, Средиземное море и Суэцкий канал.

### РИА НОВОСТИ; 2017.03.13; В МОРДОВИИ В ЭТОМ ГОДУ ПОСТРОЯТ И ОТРЕМОНТИРУЮТ ПОЧТИ 130 КИЛОМЕТРОВ ДОРОГ

Почти 130 километров дорог будет построено и отремонтировано в Мордовии в этом году, сообщил глава республики Владимир Волков.

«В целом объемы дорожных работ 2017 года оцениваются в пять миллиардов рублей. Предстоит построить и отремонтировать 127 километров федеральных, региональных и местных дорог», – сказал глава республики, слова которого цитирует его пресс-служба.

В понедельник Волков провел рабочее совещание, на котором были рассмотрены планы дорожного строительства на текущий год и определены источники финансирования предстоящих работ.

Глава Мордовии отметил, что планы обязательно должны быть скорректированы с учетом наказов избирателей. «Все обращения жителей республики по дорожной тематике, поступившие в период предвыборных встреч, должны быть отработаны по максимуму», – подчеркнул он, добавив, что «каждый рубль должен быть потрачен максимально эффективно».

В пресс-службе также сообщили, что в выходные дни Волков «изучил состояние автомобильных дорог в районах республики и в городе Саранске». По итогам осмотра самых проблемных участков глава республики поставил задачу оперативно провести ямочный ремонт. Эту работу, по его словам, надо завершить до конца апреля.

«Итогом дорожной инспекции главы Мордовии стали десятки конкретных поручений правительству республики и городским властям. Работа по их исполнению начнется в самое ближайшее время. Все дороги будут приведены в нормативное состояние», – говорится в сообщении.

Волков, выступая в феврале с ежегодным посланием Госсобранию республики, сообщил, что в 2017 году планируется продолжить строительство «Восточного обхода Саранска», провести реконструкцию и ремонт нескольких участков дороги «Подъезд к Саранску от автодороги М-5 «Урал», дороги Нижний Новгород – Саранск – Пенза – Саратов в Лямбирском и Рузаевском районах и дороги Саранск – Ульяновск в Чамзинском районе. Кроме того, по его словам, в этом году на строительство сельских дорог республика получит вдвое больше средств, чем в прошлом году. Эти средства пойдут на строительство и реконструкцию дорог от автотрасс к значимым объектам производства и переработки сельхозпродукции, к сельским поселениям.

### РБК; НАТАЛЬЯ НОВОПАШИНА; 2017.03.13; РОССИЙСКИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ КОНСЕРВОВ ПОЖАЛОВАЛИСЬ НА ДИСКРИМИНАЦИЮ

Российские производители обратились в Минсельхоз с просьбой изменить правила перевозки консервов по железной дороге. Это позволит снизить стоимость продукции и избежать дискриминации по сравнению с иностранными товарами

Ассоциация производителей и поставщиков продовольственных товаров («Руспродсоюз», объединяет более 400 компаний) считает необходимым смягчить правила перевозки консервации железнодорожным транспортом. С такой просьбой «Руспродсоюз» обратился к первому заместителю министра сельского хозяйства Джамбулату Хатуову (копия письма есть в распоряжении РБК).

«На сегодняшний день российские предприятия фактически лишены возможности осуществлять грузовые перевозки консервированной продукции крытыми вагонами и контейнерами по железным дорогам», – говорится в письме. Дело в том, что, согласно приказу Министерства путей сообщения от 18 июня 2003 года, вся мясная, рыбная, овощная, грибная консервированная продукция независимо от сроков и требований к условиям хранения относится к категории скоропортящихся грузов и подпадает под ряд ограничений, которые производители считают несправедливыми и приводящими к недобросовестной конкуренции. Авторы письма подчеркивают, что, согласно пункту 1.4 того же приказа, импортную продукцию можно перевозить по всей стране в любое время года. «Данная, ничем не обоснованная практика носит признаки дискриминации в отношении российских производителей», – считают в ассоциации.

Представитель «Руспродсоюза» подтвердил РБК подлинность письма. По его словам, сейчас правила перевозки не допускают транспортировки консервов в крытых вагонах больше 10 дней, а с июня по август и вовсе действует запрет. Эти нормативы вместе с факторами времени погрузки и скорости движения составов делают невозможной транспортировку консервов до места назначения, жалуются производители. В итоге российские компании вынуждены прибегать к автоперевозкам, стоимость которых может быть до трех раз выше, чем услуги железнодорожного транспорта.

Согласно приведенному расчету стоимость перевозки тонны продукции крытым вагоном из Москвы в Екатеринбург составляет 1,6 тыс. руб., а тариф на перевозку автотранспортом с тентом – 4,6 тыс. руб. за 1 т. Все это «существенно увеличивает расходы на логистику и повышает конечную цену отечественных консервов», подчеркивают в ассоциации.

«Руспродсоюз» в письме предлагает Минсельхозу несколько вариантов разрешения ситуации с поставками консервов. Один из них – исключить консервированную продукцию со сроком хранения более 90 суток из перечня скоропортящихся продуктов. Другие варианты – вернуть разрешение на перевозку скоропортящихся грузов в железнодорожных контейнерах или увеличить «окно» для перевозки до 30 суток.

Неравные условия

Изменение правил перевозки позволит снизить себестоимость консервированной продукции, отмечают опрошенные РБК производители. Особое недовольство у них вызывает факт запрета на перевозки консервов с помощью железной дороги в летний период.

«Если при производстве консервированных овощей соблюдены все технологии, то высокая температура не повлияет на их свойства при транспортировке. Консервы могут ехать из Индии через экватор в морских контейнерах и при этом не могут перевозиться летом по России», – недоумевает президент ГК Ruspole Brands (бренд «Дядя Ваня») Тигран Телунц. По его словам, действующие правила перевозок сегодня «безнадежно устарели». РЖД запрещает перевозку продукции в железнодорожных контейнерах и крытых вагонах и предлагает безальтернативную услугу перевозки в рефрижераторных вагонах, стоимость которых очень высока, констатирует Телунц.

Стремясь сэкономить, около 35–40% клиентов уже вынужденно нарушают правила перевозки и везут свой товар контейнерами, говорит генеральный директор ООО «ТПП Вкусные Консервы» («БВК-групп») Игорь Бондарев. По его оценкам, логистическая составляющая в стоимости консервов составляет от 6–7% при отправке по европейской части Роcсии до 10% при отправке на Урал и Дальний Восток и до 13% – в Крым. «Условия хранения основной массы консервов – до +25 градусов. И они выдержат даже более высокую температуру, ведь в автомобилях они доезжают», – добавляет Бондарев.

С данным мнением согласен и руководитель исполкома Национальной мясной ассоциации (НМА) Сергей Юшин. Подходы к условиям транспортировки аналогичной российской и импортной продукции должны быть одинаковы, заявил он РБК.

В пресс-службе Минсельхоза заявили РБК, что поддерживают просьбу ассоциации «Руспродсоюз» и производителей плодоовощных консервов уравнять условия перевозок отечественной и зарубежной продукции. Между тем министерство ссылается на позицию **Минтранса** России. Последний считает, что для решения вопроса о снятии ограничений по перевозкам консервов в летний период нужно ознакомиться с протоколами испытаний, проведенными аккредитованной организацией. Производители должны обеспечить заявленные условия хранения и сроки годности продукции при температуре наружного воздуха и внутри крытого вагона или контейнера до +60 градусов. Кроме этого соответствующее качество консервов должен подтвердить Роспотребнадзор, подчеркнул представитель Минсельхоза.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.13; СОЕДИНИТЕЛЬНЫЕ ВЕТКИ НА РЯДЕ НАПРАВЛЕНИЙ МЖД МОЖНО ПОСТРОИТЬ В МОСКВЕ – РЖД

Менеджеры ОАО «Российские железные дороги» считают возможным строительство «соединительных веток» между рядом направлений Московской железной дороги (МЖД) для запуска по ним «сквозных» электричек и переключения части пассажиропотока с Московского центрального кольца (МЦК).

«Возможно строительство соединительных ветвей. Они примут часть пассажиропотока МЦК на себя. Перспективно построить (их – ИФ) между киевским и белорусским направлениями. Сейчас Московское центральное кольцо не имеет интеграции только с киевским направлением. А через новую ветвь пассажир сможет с Киевского вокзала добраться до станций МЦК Кутузовская, Деловой центр, получит возможность дальше двигаться как на белорусское, так и на савеловское, курское, павелецкое направления», – заявил главный инженер МЖД Сергей Вязанкин в интервью корпоративному изданию РЖД.

По его словам, «техническое решение строительства ветви просматривается», но проект нужно «увязать» с городом. «Там накладывается трасса дублера Кутузовского проспекта, поэтому (все – ИФ) зависит от желания городских властей. Можно построить тоннель для дублера проспекта, а ж/д ветвь пройдет верхом и соединит направления: железная дорога должна иметь плавные спуски и подъемы», – сказал он.

При этом, по словам С.Вязанкина, можно увеличить и число «диаметральных поездов, проходящих через центр города», на уже имеющих связь радиальных направлениях. «Например, с савеловского направления на белорусское. С курского можно добавить поездов на рижское и белорусское. Много очень разных вариантов за счет изменения расписания», – отметил менеджер.

Между тем, как сообщил «Коммерсантъ», в пятницу в департаменте транспорта Москвы обсуждали примерный объем дополнительных вложений до 2018 г. в Московское центральное кольцо. «Больше всего – 10,3 млрд руб. – потребуется для интеграции МЦК с пригородными направлениями. Речь идет о строительстве новых платформ, а также обустройстве переходов между существующими платформами и станциями кольца: это позволит сократить расстояние, которое приходится преодолевать пассажирам, до 30-50 метров. Работы будут вестись на девяти пригородных направлениях. Еще примерно 3 млрд руб. уйдет на строительство новых выходов со станций кольца», – сообщила газета.

По ее информации, дополнительные вложения потребуются в связи с планами столичных властей сократить интервал движения поездов МЦК. Сейчас он составляет 6 минут, к маю уменьшится до 5 минут в «часы пик», заявил замглавы департамента транспорта Москвы Гамид Булатов, а в перспективе – до 4 минут. Для этого нужно увеличить количество «Ласточек» с 33 до 42, что потребует пересмотра контракта между московским метро и РЖД: монополия получает от города 3,7 млрд руб. ежегодно за обслуживание МЦК, исходя из заданного количества поездов, выходящих на линию. Сумму, которую должен доплатить город, в департаменте пока не называют, но, по данным издания, речь идет о нескольких сотнях миллионов рублей ежегодно.

Пассажирское движение по МЦК запущено в сентябре 2016 г., напоминает «Коммерсантъ»: проект обошелся властям в сумму около 237 млрд руб. В первые недели эксплуатации пассажиропоток на кольце составлял 190-200 тыс. пассажиров в сутки, сейчас – 320-340 тыс. По итогам года, заявил Г.Булатов, можно ожидать, что МЦК воспользуются около 90 млн человек, что выше запланированных 75 млн, но существенно меньше, чем перевозит кольцевая линия метро (300 млн человек).

По словам чиновника, обсуждается проект по укрупнению составов с 5 до 7-10 вагонов, решение будет принято до конца года. По словам Г.Булатова, производитель «Ласточек» «попросил время на проработку» этого вопроса. Первый заместитель начальника метрополитена Роман Латыпов добавил, что большинство платформ МЦК готовы принимать 7-вагонные составы, но в некоторых местах нужно будет их удлинять, что повлечет, в свою очередь, затраты на перекладку путей.

В мэрии уже приступили к модернизации составов – с двумя рядами по два кресла в каждом и поручнями, как в метро. На линии уже 7 таких вагонов, заявил Г.Булатов. Помимо этого, для удобства пассажиров к лету будет нанесена специальная разметка, чтобы граждане понимали, где останавливается последний вагон. Р.Латыпов добавил, что ведется тестирование инфракрасных обогревателей, которые будут к зиме установлены в переходах между станциями. Все эти мероприятия вместе с сокращением интервалов поездов потребуют около 1 млрд руб. дополнительных вложений, говорят в мэрии.

### 360; АЛЕНА ПИНАЕВА; 2017.03.13; ПАССАЖИРОВ ПОЕЗДОВ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ ПРЕДЛОЖИЛИ ВЫСАЖИВАТЬ НА ОКРАИНАХ МОСКВЫ

Пассажиров поездов дальнего следования предложили высаживать на окраинах Москвы

Остановки поездов дальнего следования предложили делать в отдаленных районах, а не только в центре Москвы, об этом сообщил сайт M24.ru со ссылкой на начальника дирекции железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД» Виталия Вотолевского.

Сегодня большинство пассажиров выбирает железнодорожный транспорт, потому что поезд прибывает в центр. Но есть пассажиры, которым в центр ехать не обязательно и они заинтересованы выйти заранее

– Вотолевский.

По его словам, нужно посчитать, сколько пассажиров, для которых будут востребованы такие остановки, а также рассчитать траты на организацию остановочных пунктов. Такое нововведение помогло бы разгрузить центр города, считает Вотолевский.

Как уточнил председатель Союза пассажиров России Кирилл Янков, который поддержал идею, предложение ответит интересам около трети пассажиров.

Далеко не всем надо ехать в центр. Кто-то живет в спальных районах, и ему удобнее было бы выйти в районе МКАДа и добраться до дома на машине или такси. Сейчас же всем без вариантов приходится ехать в центр и уже оттуда разъезжаться, в том числе, и по отдаленным районам. А это не всегда удобно, особенно людям с багажом

– Янков.

Он предложил сделать остановки в Мытищах для Ярославского направления, в Выхино для Казанского направления, а также в Царицыно или Подольске для Курского направления.

Ранее Федеральная пассажирская компания (ФПК), дочернее предприятие РЖД, решила обратиться в **Минтранс** с предложением не продавать билеты пассажирам, которых привлекали к административной ответственности за курение в поездах дальнего следования.

### КОММЕРСАНТ; СЕРГЕЙ МАШКИН; 2017.03.14; ВОЕННЫЙ САМОЛЕТ РАЗБИЛСЯ ПОД КОНТРОЛЕМ

Как стало известно «Ъ», завершена техническая часть расследования катастрофы Ту-154Б-2 Минобороны, рухнувшего в Черное море 25 декабря 2016 года после взлета из аэропорта Адлера. Из выводов экспертов, по данным источников «Ъ», следует, что самолет вообще не падал, а сел на воду в контролируемом полете под управлением командира экипажа Романа Волкова. Причину столь странного поведения летчика сейчас ищут уже по административной линии: в Минобороны изучают медкарту погибшего пилота и результаты прохождения им психологических тестов, опрашивают инструкторов, учивших майора летать, а также выясняют, правильно ли был организован отдых экипажа перед рейсом.

Отметим, что версия об ошибке экипажа стала доминирующей в расследовании еще в декабре прошлого года после опросов немногочисленных свидетелей ночной авиакатастрофы, заявивших экспертам: следовавший в Сирию Ту-154 не падал и не пикировал после взлета, а как бы приводнился на поверхность моря. Этот маневр оказался роковым для самолета и 92 находившихся на его борту человек: машина от удара развалилась на куски, которые сразу затонули.

Однако доказать высказанные предположения быстро не удалось. Авиаэкспертам пришлось сначала аргументированно опровергнуть все остальные возможные версии аварии, включая внезапно возникшие на борту проблемы технического характера, обстрел самолета с моря и подрыв изнутри, попадание в двигатели птиц и пр. При этом даже после проведения всех необходимых исследований и экспертиз в причастность экипажа к катастрофе верили не все. Убедить скептиков помогли бы объективные данные с параметрического самописца Ту-154 , однако здесь возникли определенные проблемы. Прибор был найден, благополучно извлечен со дна Черного моря и не пострадал при аварии. Но лентопротяжный механизм самописца оказался прилично изношенным – он не обеспечивал постоянную скорость при прокрутке записи, а катушки имели люфт, который давал основания сомневаться в достоверности параметров. В итоге ремонт самописца и его расшифровку военные поручили более опытным гражданским экспертам Межгосударственного авиационного комитета (МАК).

Там параметрический самописец фактически отремонтировали, заменив изношенные детали, получили с него необходимую информацию, а затем синхронизировали параметры полета с переговорами летчиков, которые, в свою очередь, были записаны на речевой магнитофон. Итогом работы МАК стала так называемая 3D-модель последнего полета Ту-154 – видеореконструкция движения машины в пространстве с наложенными на нее цифрами, отражающими высоту полета, скорость, режим работы двигателей и пр., а также с описанием всех произнесенных при этом слов и действий летчиков. Выводы по этим материалам делали уже эксперты военной технической комиссии.

По данным близкого к комиссии источника «Ъ», они оказались без преувеличения шокирующими. Самолет, как показало 3D-моделивание, взлетел в абсолютно штатном режиме. После взлета экипаж тоже не совершил ни одной из традиционных в подобных случаях ошибок – машина не выходила на закритические углы атаки, не теряла скорость, не попадала в штопор и вообще не падала. Примерно через минуту после отрыва от земли Ту-154 набрал высоту около 250 м и скорость порядка 360-370 км/ч, а сразу после этого на борту, как выразился собеседник «Ъ», стала «стремительно развиваться нештатная ситуация». Выразилась она в том, что управляющий пилот – командир экипажа Роман Волков, который должен был дальше набирать высоту,– фактически перевел машину в режим посадки. Ту-154, как показало моделирование, в течение десяти секунд – до самого столкновения с водой – снижался в так называемом контролируемом полете под управлением летчика.

По мнению экспертов, причиной трагедии могла стать дезориентация пилота в пространстве. Набирая высоту в темноте, над морем, пилот не контролировал визуально положение машины, поскольку не видел впереди никаких ориентиров и даже горизонта. Дезориентировать экипаж могли даже звезды, которые одновременно были как сверху, так и снизу – в виде отражений на поверхности воды. В этой сложной обстановке пилотирующий летчик, по словам экспертов, должен был полностью довериться приборам, показания которых командир Волков, видимо, проигнорировал, доверившись своему опыту и физиологическим ощущениям. Так, например, возникшая при ускорении машины перегрузка могла создать у летчика иллюзию набора высоты – в то время как на самом деле самолет снижался.

Сейчас военные специалисты изучают всю профессиональную биографию погибшего пилота и в первую очередь его летную подготовку, в которой, возможно, обнаружатся какие-то пробелы. Однако «списать» катастрофу лишь на возможную ошибку командира Волкова, имеющего, кстати, 4 тыс. часов налета, по мнению собеседников «Ъ», было бы неправильно. Трагедия наверняка произошла из-за рокового сочетания сразу нескольких неблагоприятных факторов. В их числе – усталость экипажа и эмоциональная напряженность летчиков, у которых достаточно обычный полет в Сирию затянулся на целый день. Как уже сообщал «Ъ», экипажу пришлось сначала несколько часов ждать вылета из Москвы, а затем еще и садиться из-за погодных условий в плохо известный ему аэропорт Адлера вместо запланированного Моздока. В итоге рейс из дневного фактически превратился в ночной. Как отреагировал на все эти трудности командир, пока неясно – возможно, задержка рейса спровоцировала обострение у пилота каких-то хронических заболеваний или привела его в стрессовое состояние, с которым летчик не сумел быстро справиться. Сейчас специалисты изъяли в медучреждениях все документы Романа Волкова, а также результаты его психологических тестирований, которые предстоит тщательно изучить.

Проведение «административного» расследования, по мнению источников «Ъ», поможет установить способствующие трагической ошибке военного летчика факторы, а после подведения его итогов командирам Романа Волкова, его летным инструкторам, психологам и врачам, возможно, придется разделить с погибшим ответственность за катастрофу.

Стоит отметить, что в самом Минобороны версию о возможной ошибке экипажа отвергают. Во всех сообщениях ведомства многократно говорилось об опытности и безупречном послужном списке членов разбившегося экипажа. Во время прощания с командиром Волковым главнокомандующий воздушно-космическими силами РФ Виктор Бондарев, в частности, заявил, что подготовка майора Волкова «соответствовала всем требованиям, которые предъявляются нашими законами к выполнению полетного задания».

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ КУРИЛОВА; 2017.03.14; БОРТПРОВОДНИКОВ С ВИЧ ПРИГЛАСИЛИ В САМОЛЕТ

Верховный суд РФ отменил норму **Минтранса**, запрещавшую ВИЧ-инфицированным работать бортпроводниками. Иск подал бортпроводник, проработавший десять лет в компании «Аэрофлот» и уволенный после постановки диагноза. Ранее ВС разрешил летать пилотам с ВИЧ. Эксперты напоминают: носители вируса, получающие надлежащую терапию, неопасны для окружающих.

Верховный суд (ВС) РФ вчера признал недействительным запрет работать бортпроводниками ВИЧ-инфицированным и гражданам со СПИДом. Запрет содержался в пункте 42.1 приложения 3 к приказу **Минтранса** РФ об утверждении федеральных авиационных правил «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации». «У **Минтранса** есть месяц на апелляцию»,– сообщил «Ъ» представитель истца, адвокат адвокатской группы «Онегин» Дмитрий Бартенев. Он напомнил, что в 2011 году Верховный суд счел недействительным пункт 42.1 в части признания пилотов с ВИЧ и СПИДом негодными к летной работе.

«Иск к **Минтрансу** подал бывший бортпроводник компании «Аэрофлот». Он проработал десять лет, но год назад у него выявили ВИЧ. Ему предложили другую работу, но он отказался и был уволен»,– сказал «Ъ» второй представитель истца, адвокат центра «Команда 29» Максим Оленичев. В Верховном суде представитель **Минтранса** заявил, что бортпроводники работают с продуктами и ВИЧ может передаваться через пищу. Этот аргумент отвергла старший научный сотрудник Федерального научно-методического центра по профилактике и борьбе со СПИДом Наталья Ладная, которая выступила в суде экспертом. «Меня поразил уровень безграмотности юристов **Минтранса**. Многолетние исследования не подтверждают передачу вируса через пищу. Больной, принимающий антиретровирусную терапию, совершенно безопасен для общества и спокойно живет до старости»,– рассказала «Ъ» госпожа Ладная. Она добавила, что ответчики говорили про внештатные ситуации, но напомнила: санитарные правила в любом случае запрещают людям с открытыми ранами оказывать первую помощь, чтобы не допустить заражения.

«В других странах бортпроводники с ВИЧ могут работать, это записано в правилах Международной организации гражданской авиации (ICAO)»,– указала эксперт. При этом граждане со СПИДом, по ее словам, скорее всего, не пройдут медкомиссию из-за того, что часто болеют сопутствующими болезнями – например, пневмонией. «В законодательстве нет запрета на определенные профессии для носителей ВИЧ, а ведь их только по официальной статистике 870 тыс.,– уточняет Наталья Ладная.– И все работодатели, которые вводят запрет, нарушают закон. С ВИЧ не берут только призывников в армию, а вот офицеры с вирусом служат».

 «К сожалению, работодатели предпочитают уволить работника с ВИЧ,– сообщила в беседе с корреспондентом «Ъ» член совета НП ЭСВЕРО (занимается профилактикой ВИЧ.– «Ъ») Елена Романяк.– Увольняют, конечно, по другим, законным основаниям. Некоторые работодатели требуют у людей сдать анализ, хотя в законе есть перечень профессий и предприятий, где работников обязывают сдать кровь на ВИЧ, в основном это врачи». Госпожа Романяк считает, что этот перечень, утвержденный еще в 1995 году, тоже подлежит пересмотру. Директор Фонда помощи в области СПИДа (российский филиал общественной организации AIDS Healthcare Foundation) Денис Годлевский заявил «Ъ», что отменить стоит также запрет для ВИЧ-инфицированных на усыновление детей.

### RG.RU; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2017.03.13; В СИМФЕРОПОЛЕ НАЧАЛОСЬ ОСТЕКЛЕНИЕ ФАСАДА НОВОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА

Новый терминал аэропорта «Симферополь» строится строго по графику, и к середине марта подрядчик завершил металлоконструкций фасада со стороны будущей привокзальной площади. Об этом сообщила пресс-служба международного аэропорта.

Всего смонтировано 68 уникальных криволинейных колонн высотой до 35 метров, которые весят более 500 тонн. В качестве теста также остеклено 100 квадратных метров фасадной витражной конструкции. Всего на остекление фасада уйдет более 9000 уникальных стеклопакетов и более 6000 индивидуально изготовленных узловых элементов для их крепления.

После монтажа 24 круглых опорных колонн диаметром один метр со стороны главного фасада начат монтаж перекрытий кровли здания. На стройке уже смонтировано около 1900 тонн металлоконструкций из запланированного объема в 5700 тонн. Продолжается возведение железобетонных конструкций здания терминала: уже забетонировано 6000 кубометров вертикальных конструкций аэровокзального комплекса и 10000 кубов перекрытий. Всего на объекте трудятся более 1500 человек и более 100 единиц техники.

После введения в эксплуатацию нового аэровокзального комплекса площадью 78 тысяч квадратных метров пропускная способность аэропорта возрастет до 3650 пассажиров в час, и в целом за год аэропорт сможет обслужить 6,5 миллиона пассажиров. В новом терминале появятся 52 стойки регистрации, восемь подвижных телетрапов, восемь выходов к перронным автобусам, 12 эскалаторов и 28 лифтов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.13; КОЛИЧЕСТВО ПОЛЕТОВ НАД РФ В ФЕВРАЛЕ ВЫРОСЛО НА 2,7% – РОСАВИАЦИЯ

Интенсивность движения в воздушном пространстве России в феврале 2017 г. увеличилась на 2,67% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сообщили «Интерфаксу» в **Росавиаци**и.

Всего российские и зарубежные авиакомпании выполнили 96,689 тыс. полетов над РФ.

Количество полетов, выполненных на внутренних воздушных линиях, в прошлом месяце выросло на 0,09%, до 47,822 тыс., на международных – на 5,32%, до 48,867 тыс. Число транзитных полетов в небе над РФ увеличилось на 0,77%, до 19,419 тыс.