**21 МАРТА 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### КОММЕРСАНТ ПЕРМЬ; ВАЛЕНТИНА ЕФРЕМОВА; 2017.03.21; В ПЕРРОН И С ПЕСНЕЙ

Перрон к новому аэровокзальному комплексу пермского аэропорта не успеют построить к моменту сдачи здания в эксплуатацию в декабре этого года. По словам главы региона Максима Решетникова, перрон и рулежные дорожки будут построены в марте-апреле следующего года. При этом конкурс по выбору подрядчика будет проведен в текущем году. В течение нескольких месяцев пассажиров будут доставлять к самолетам и зданию аэропорта на автобусах.

Сегодня врио губернатора Пермского края Максим Решетников посетил строительную площадку нового аэровокзального комплекса и дорожную развязку к строящемуся терминалу. В ходе визита глава региона заявил о том, что проблема со строительством нового перрона и рулежных дорожек решена. Он рассказал, что провел переговоры с главой **Минтранс**порта РФ Максимом **Соколов**ым, по итогам которых было принято решение, что конкурс на строительство объектов транспортной инфраструктуры будет проведен уже в 2017 году, а ввод их в эксплуатацию состоится в марте-апреле 2018-го. Ранее предполагалось, что в следующем году начнется лишь проектирование перрона и рулежных дорожек в рамках ФЦП «Модернизация транспортной системы России».

При этом разработка проектной документации была завершена в конце прошлого года. Проект, профинансированный «Новапортом», получил положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России». Сметная стоимость строительства перрона и рулежных дорожек – 489 млн руб.

По словам Максим Решетникова, в конкурсной документации будет предусмотрена отсрочка платежа подрядчику до 2019 года. Руководитель федерального транспортного ведомства якобы уже дал поручение о внесении соответствующих изменений в ФЦП «Развитие транспортной системы России». Планируется, что в переходный период – с момента запуска нового комплекса аэровокзала в декабре этого года до ввода перрона в эксплуатацию – перемещение пассажиров по территории аэропорта будет осуществляться с помощью автобусов.

Как ранее сообщал „Ъ-Прикамье“, «Новапорт» готов инвестировать собственные средства в строительство объекта при условии их последующего возврата из федерального бюджета. Генеральный директор «Новапорта» Сергей Рудаков подтвердил, что компания по-прежнему готова рассматривать различные варианты финансового участия в проекте. По данным „Ъ-Прикамье“, в качестве одного из них рассматривается предоставление денежных средств в долг победителю конкурса на строительство перрона и рулежных дорожек.

Напомним, дочерняя структура «Новапорта» – ООО «Новая Колхида» – победила в конкурсе по выбору инвестора на строительство нового аэровокзального комплекса. Согласно проекту общая площадь здания нового аэровокзального комплекса составит 29 тыс. кв. м. Терминал сможет обслуживать до 3 млн пассажиров в год с пропускной способностью в часы пик более 900 человек. Трехэтажный аэровокзал будет оснащен тремя посадочными галереями с тремя телетрапами и возможностью наращивания инфраструктуры. Окончание строительства объекта запланировано на декабрь этого года.

### KP.RU; РОМАН ГОЛОВАНОВ; 2017.03.20; МИЛОНОВ ПРЕДЛОЖИЛ ПОМЕЧАТЬ БИЛЕТЫ НА УКРАИНУ ПРЕДУПРЕЖДАЮЩЕЙ ОБ ОПАСНОСТИ НАДПИСЬЮ

Депутат рассказал «КП», что уже подготовил письмо с инициативой министру транспорта

Депутат Госдумы Виталий МилоновДепутат Госдумы Виталий Милонов

Фото: Иван МАКЕЕВ

Билеты на Украину, в Сирию и другие неспокойные страны, возможно, запестрят новой надписью. Перевозчиков могут заставить помечать их предупреждением о том, что пассажир отправляется в «опасную зону». Как стало известно «Комсомолке», с таким предложением депутат Госдумы Виталий Милонов обратился к министру транспорта Максиму **Соколов**у.

«Зачастую граждане пренебрегают мерами безопасности во время путешествий. Также, к сожалению, у людей нет достаточной информации о местах, странах и регионах, где пребывание сопряжено с опасностью. Если нахождение в таком регионе не рекомендовано правительством или Ростуризмом, то следует доводить эту информацию до граждан всеми способами», – говорится в письме депутата для министра.

Реклама 25

Надписи должны быть яркими и устрашающими, уверен Милонов. Их стоит размещать по образцу предупреждений на табачных изделиях.

«Покупая билет в страну, где, например, существует высокий уровень террористической опасности, путешественник должен знать о риске. Независимо от того, какая компания осуществляет перевозку, отечественная или иностранная, наши соотечественники должны знать, что на территории этого государства с ними может произойти все, что угодно. Любого человека там могут арестовать, пытать или даже убить. Особенно надо помнить об этом в преддверии начала конкурса «Евровидение», на который, к сожалению, собираются и некоторые наши соотечественники», – поясняет в письме депутат.

– Евровидение – популярный конкурс, туда многие поедут, – поделился в беседе с «КП» Милонов. – И всех россиян нужно предупредить. Вот о ситуации в Габоне можно людям рассказать, но туда массово никто не полетит. На что там смотреть? Думаю, нужно помечать билеты в Ливию, Южный Судан, некоторые зоны Африки и на Украину – это дикие государства, которыми власти не могут нормально управлять. Конечно, стоить затронуть отдельные районы Сирии. Хотя в Дамаске не так опасно, как на Украине. Знаю, что МИД ведет работу по оценке опасности стран. Многие компании коммерческие ради наживы туда предлагают ехать. Но человек должен быть предупреждён.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.03.21; ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» МОЖНО УВЕЛИЧИТЬ ПОЧТИ БЕЗ ЗАТРАТ

Руководитель **Росавиаци**и Александр **Нерадько** 6 февраля провел совещание о повышении пропускной способности «Шереметьево», для решения вопроса была создана рабочая группа, в которую вошли представители аэропорта «Шереметьево», «Аэрофлота», **Росавиаци**и и Госкорпорации по организации воздушного движения, рассказал человек, близкий к «Аэрофлоту». Создание рабочей группы подтвердили федеральный чиновник и представитель «Шереметьево».

«В результате работы группы необходимо к 1 мая повысить количество взлетно-посадочных операций «Шереметьево» при простых метеоусловиях с 55 до 65 ВПО в час (+18%). Это острая проблема, тем более что «Шереметьево» активно привлекает сторонних перевозчиков, становится тесновато», – говорит человек, близкий к «Аэрофлоту».

«И «Аэрофлот» в этом году получит дополнительные самолеты. Если поднять количество ВПО до 60–65, тогда компания какое-то время еще сможет прожить в «Шереметьево», а за это время будут достроены северный терминал и третья взлетно-посадочная полоса», – говорит еще один человек, близкий к «Аэрофлоту». В сложных метеоусловиях, в основном в осенне-зимний период (с конца октября по конец марта), пропускная способность «Шереметьево» – 48 взлетов-посадок, этот показатель надо поднять на 15% до 55, передает ТАСС.

Новый терминал В возводит сам аэропорт, а третья полоса стоимостью 55 млрд руб. (добавит еще 35 взлетов-посадок в час) строится за счет федерального бюджета, оба объекта должны быть введены в конце 2017 г. – начале 2018 г. «Аэрофлот» в 2015 г. обеспечил «Шереметьево» 83,4% пассажиропотока, в 2016 г. показатель должен вырасти, так как национальный перевозчик вырос на 11% (до 28,98 млн пассажиров), а «Шереметьево» – на 7,6% до 33,6 млн пассажиров. «Дочки» «Аэрофлота» «Победа» и «Россия» летают из аэропорта «Внуково».

Планы роста

Группа «Аэрофлот» в этом году планирует нарастить парк на 40 самолетов (до 331) и пассажиропоток на 14% (до 49,5 млн человек). Прогнозы по «Аэрофлоту», который в 2016 г. обеспечил 67% пассажиропотока группы, не приводятся.

В конце 2015 г. «Аэрофлот» даже начал продавать билеты из «Домодедово» – компания планировала с конца марта 2016 г. перебазировать в этот аэропорт несколько судов и летать из него по 15 направлениям. Но в январе 2016 г. «Аэрофлот» передумал: ушли несколько иностранных авиакомпаний, освободилось место, поэтому мы остаемся дома», – объяснял гендиректор компании Виталий Савельев в интервью «России 24».

Количество взлетов-посадок будет увеличено за счет оптимизации схем маневрирования на аэродроме и более эффективного использования воздушного пространства: изменения плотности и скорости движения в приаэродромном воздушном пространстве, схем разлета и т. д., объясняет федеральный чиновник. Все делается по национальным нормативам и не противоречит требованиям ICAO, подчеркивает собеседник.

За счет более эффективной работы Госкорпорации по организации воздушного движения можно практически без инвестиций увеличить пропускную способность московских аэропортов почти вдвое, по международным нормам на восьми ВПП (с учетом полосы аэропорта «Жуковский» и строящейся третьей полосы «Шереметьево») можно принять около 150 млн пассажиров, а приняли четыре аэропорта в 2016 г. чуть больше 76 млн человек, говорит топ-менеджер московского аэропорта. «Шереметьево» и «Домодедово» в 2015–2016 гг. не раз сообщали, что их ВПП работают практически на пределе пропускной способности.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.20; СУД ПОДТВЕРДИЛ ЗАКОННОСТЬ ОТЗЫВА У «ТРАНСАЭРО» СЕРТИФИКАТА НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Девятый арбитражный апелляционный суд в понедельник оставил в силе решение Арбитражного суда Москвы, который 16 ноября 2016 года признал законным приказ **Росавиаци**и об отзыве у «Трансаэро» (MOEX: TAER) допусков на международные перевозки.

Как отмечается в информации на сайте суда, суд отклонил жалобу «Трансаэро».

Арбитражный суд Москвы 16 ноября 2016 года признал законным приказ **Росавиаци**и об отзыве у «Трансаэро» допусков на международные перевозки.

Выступая тогда на заседании, представитель «Трансаэро» заявил, что «Аэрофлот» обратился с заявкой о передаче ему допуска на международные перевозки 30 сентября 2015 года, а сертификат отозван был лишь 21 октября 2015 года с началом действия 26 октября 2015 года.

По словам представителя «Трансаэро», данное обращение должно было быть возвращено «Аэрофлоту» без рассмотрения. Это дает основания утверждать, сказал он, что «**Росавиаци**я и «Аэрофлот» вступили в сговор». Он отметил, что авиакомпания «Россия» вообще не подавала заявок на предоставление ей допусков на международные перевозки по маршрутам «Трансаэро».

Кроме того, сказал представитель «Трансаэро», оспариваемый приказ был опубликован на сайте лишь 15 февраля 2016 года, однако по регламенту датой его вступления в силу является публикация на сайте. Таким образом, до 15 февраля 2016 года ни «Аэрофлот», ни авиакомпания «Россия» не могли осуществлять полеты по маршрутам «Трансаэро». Ведомство официально не уведомило «Трансаэро» об отзыве сертификата.

В свою очередь представитель **Росавиаци**и заявил, что требования «Трансаэро» незаконны и необоснованны, так как «Трансаэро» была лишена сертификата эксплуатанта, она не могла осуществлять международные перевозки, поэтому права «Трансаэро» оспариваемым приказом не нарушены.

При этом представитель **Росавиаци**и не смог пояснить факт поздней публикации приказа. К рассматриваемому спору это не имеет отношения, сказал он, добавив, что если надо, то **Росавиаци**я может запросить у провайдера дату размещения приказа.

Представитель **Минтранса** России выступил против удовлетворения иска. Он не смог пояснить, почему межведомственная комиссия министерства рассмотрела вопрос о допусках «Аэрофлота» и авиакомпании «Россия» к международным перевозкам, когда они еще были у «Трансаэро».

Представители «Аэрофлота» и авиакомпании «Россия» просили отказать «Трансаэро» в удовлетворении иска.

Иск также заявлен о незаконности приказов ведомства о допуске с 26 октября 2015 года ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Россия» по 56 маршрутам из числа более 140 отозванных у «Трансаэро».

Выступая на одном из прошлых заседаний, представитель «Трансаэро» заявила, что отзыв у компании допусков на международные перевозки проведен с нарушением установленных в регламенте сроков. Компания, сказала она, была лишена возможности исправить выявленные недостатки.

Отвечая тогда на вопрос суда, адвокат заявила, что «Трансаэро» надеется «на компенсацию за отозванные допуски по международным маршрутам или уменьшение размера требований «Аэрофлота» и «России» к «Трансаэро».

Представитель **Росавиаци**и отметил, что оспариваемый приказ вынесен ведомством в рамках его полномочий. Он просил суд отказать авиакомпании в иске.

Третьи лица – Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России, ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии» и АО «Авиакомпания «Россия».

Как сообщалось, правительство РФ приняло решение, что авиакомпания «Трансаэро» будет обанкрочена, с 1 октября 2015 года авиаперевозчик закрыл продажу билетов. Билеты «Трансаэро» туда и обратно с началом перевозки до 15 декабря 2015 года и окончанием после 15 декабря 2015 года были аннулированы. По итогам проверки, проведенной **Росавиаци**ей, с 26 октября 2016 года сертификат эксплуатанта у «Трансаэро» аннулирован. Глава агентства Александр **Нерадько** сообщил, что аннулированный сертификат не подлежит восстановлению.

16 декабря 2015 года Арбитражный суд Петербурга и Ленобласти по заявлению Сбербанка в рамках дела о банкротстве «Трансаэро» ввел в отношении авиакомпании процедуру наблюдения.

### REGNUM; 2017.03.20; ПРОЕКТЫ ДОРОГИ НА МОРЕ И АЭРОПОРТА В НАЛЬЧИКЕ РАССМОТРИТ ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ

Проекты по реконструкции аэропорта в столице Кабардино-Балкарии и строительству автодороги, соединяющей курорты Кавказских Минеральных Вод и Черноморского побережья, начинают приобретать реальные очертания. Глава правительства РФ Дмитрий Медведев поручил ряду министерств представить предложения

Предложения по строительству трассы из Кавминвод до Сочи должны быть разработаны совместно с органами власти Ставропольского края, Карачаево-Черкесской Республики и Краснодарского края до 11 апреля 2017 года, говорится в сообщении на сайте правительства РФ. Строительство автомобильной дороги, как отмечается в документе, будет вестись на условиях государственно-частного партнерства.

Поручения по проекту реконструкции аэропорта в Нальчике, в том числе взлетно-посадочной полосы, кроме **Минтранса** и Минкавказа, даны Минэкономразвития и Минфину, а также органам власти Кабардино-Балкарии. Проект планируют реализовывать за счет средств федерального бюджета.

Напомним, вопросы строительства дороги на море и реконструкции старого аэропорта в Нальчике, а также строительства нового поднимались в ходе заседания правительственной комиссии по вопросам социально-экономического развития Северо-Кавказского федерального округа, которое проходило в СКФО 10 марта.

Как сообщало ИА REGNUM, о необходимости строительства нового аэропорта заявил глава Кабардино-Балкарии Юрий Коков. Новый воздушный терминал нужен для того, чтобы сделать курорты республики более доступными для туристов и увеличить турпоток.

Что касается короткой дороги на Черноморское побережье из Кавказских Минеральных Вод через Карачаево-Черкесию, то о ее необходимости говорится уже на протяжении не одного десятка лет. Дмитрий Медведев поддержал инициативу региональных властей о ее строительстве, назвав идею отличной, но не дешевой. Стоимость трассы может превысить 60 млрд рублей.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.03.20; УЕХАТЬ ЗА ДЕСЯТЬ МИНУТ

**Минтранс** разработал стандарты, которым должны следовать муниципалитеты, чтобы сделать общественный транспорт доступней, комфортней для пассажира. В ведомстве рассчитывают, что это заставит многих автолюбителей променять свое авто на автобус.

В **минтрансе** считают, что расстояние до самой остановки имеет значение. Это один из важных критериев доступности. Так, до остановки в городе должно быть не более 500 метров (займет 5-6 минут, чтобы дойти до остановки) от жилого дома пассажира, не более 300 метров (пройти до остановки 2-3 минуты) от поликлиники. Сами автобусы должны начинать ходить не позднее 6 часов утра и заканчивать работу не раньше 23 часов. А интервал движения по оживленным маршрутам не должен быть более 10 минут, считают в **минтрансе**. То есть этот критерий нужно учитывать при формировании расписания.

В Научно-исследовательском институте автомобильного транспорта выяснили, что в некоторых регионах РФ 20 процентов рейсов вообще не выполняются. И многие автобусы ходят вне расписания. А соблюдение расписания является важным показателем качества для 80 процентов пассажиров. Если опоздание регулярны, а цена билета высокая, то пользователи предпочитают поехать на личном авто. Горожане не готовы тратить в среднем больше 6 процентов от месячного заработка на услуги транспорта. Например, в Казани при среднем доходе в 21 тысячу рублей пассажиры готовы отдавать 1,7 тысячи рублей, а в Ярославле при среднедушевом доходе в 13 тысяч готовы расстаться с 900 рублями. В Москве горожанин тратит на поездки в метро чуть больше тысячи рублей. Это без учета других видов транспорта.

Пересадки являются еще одним важным фактором для общественного транспорта. В среднем россияне совершают не более двух пересадок. Более трех пересадок совершают сейчас менее процента тех пассажиров, которых опросили специалисты института. Ни одной пересадки не делают 27 процентов, а большая часть пассажиров используют два вида транспорта или маршрута, чтобы добраться до места. И при этом 49 процентов опрошенных считают приемлемым сделать только одну пересадку, а 20 процентов – две пересадки.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2017.03.20; ДВЕСТИ ВЕРСТ ОТ РОЗЕТКИ

В столице может появиться новый вид общественного транспорта – электробус. В Мосгортрансе уже больше месяца испытывают отечественную экомашину. Если эксперимент пройдет успешно, то у нее есть шансы стать серийной.

У столицы всегда был интерес к электробусам, но в прошлом году он стал уже потребностью. В рамках программы «Моя улица» сняли все провода в центре, в том числе и троллейбусные. Тогда заммэра по транспорту Максим Ликсутов заявил, что как только производители будут готовы предоставить промышленный образец электробуса, столица готова их закупать для использования на бывших троллейбусных маршрутах.

Отечественные производители довольно давно пытаются сделать этот промышленный образец, но дальше концептов мало кому удалось уйти. Тем не менее, после того как стал очевиден интерес Москвы и ее готовность платить деньги за электробусы, похоже, дело сдвинуло с мертвой точки.

Осенью на выставке «Экспосититранс» в столице сразу два производителя подписали соглашения с Мосгортрансом об испытаниях электробусов, а еще один свой образец компания оттестила летом.

Что же предлагают сейчас инженеры? Первый проект, завершивший испытания, – совместный продукт компании «Драйв Электро» и завода КАМАЗ – полноразмерный электробус, который вмещает 85 человек и может проехать 100 километров. Судя по всему, он не понравился своим малым пробегом – при полной загрузке его хватало всего лишь на два круга по маршруту. Транспортникам этого показалось недостаточным.

Один из электробусов, переданный на испытания, – на суперконденсаторах, батареях мгновенной зарядки – нужно буквально несколько минут, и ее можно делать на остановке. Пробежать на такой «заправке» транспорт может потом около 15 км. Проблема в том, что нужно оборудовать остановки зарядками вдоль всего маршрута.

А вот другой электробус – серьезная заявка на успех. Он принадлежит группе компаний «ГАЗ» – основному поставщику автобусов для Москвы. «ЛИАЗы» город закупает у них сотнями. На заводе уже хорошо знают высокие требования качества столицы. И им-то, конечно, проще угадать, что именно нужно Москве. Их электробус сделан на базе кузова такого же обычного автобуса «ЛИАЗа». Вмещает 90 человек – больше «Драйв Электро», без загрузки на одной зарядке может пробежать 200 километров. Стоит та же ходовая часть, рулевое управление, отличие в двигателе – он электрический. Батареи для него поместились на крыше. «В последние годы произошла техническая революция в аккумуляторах, – говорит Максим Каров, представитель группы «ГАЗ». – В первой версии нашего электробуса они занимали значительную часть салона, теперь же еще на крыше осталось место под дополнительные блоки».

Это дополнительное место – важная деталь. Перед тем как приступить к сборке самого электробуса, на заводе вместе с учеными из МГТУ имени Баумана провели необычное для столицы исследование – режимометрирование. Выясняли, на сколько и в каких условиях хватит аккумуляторов. Условно на одном аккумуляторе электробус может проехать 10 километров прямолинейного маршрута. Значит, на двух аккумуляторах – 20 и т.д. Мосгортранс, со своей стороны, определил маршрут, на котором пройдут испытания, с учетом всех технических особенностей данной модели и необходимости протестировать ее в различных условиях. «Наша цель – протестировать электробус и понять, на каких маршрутах он может ходить с оптимальным режимом работы», – говорит Павел Хмелев, главный инженер Мосгортранса.

Испытания идут уже почти два месяца, и пока электробус ведет себя достойно. Несмотря на холодное время года, исправно возит пассажиров по маршруту М2 от Филей до Китай-города. Маршрут построен так, что проходит и через центральную часть столицы, и в более спокойную периферию. Есть и горки, и спуски, и достаточно поворотов.

В электробусе установлены два типа аккумуляторов – для длительной ночной зарядки, она идет около трех часов, и для краткосрочной. Без подзарядки электробус может сделать 3-4 круга, после чего отправляется на краткосрочную зарядку и вновь выходит на маршрут.

«Срок эксплуатации батарей – 7-10 лет, это 15-20 тысяч зарядок, – рассказывает Павел Хмелев. – Мы не гадаем, на сколько их хватит, а проводим испытания. Сейчас это некие расчетные величины. И мы даем максимальную нагрузку. В апреле, когда уже будет тепло и еще не нужен кондиционер, электробус будет проходить больше».

В общей сложности лиазовский электробус будет испытываться в течение полугода – чтобы во всех климатических условиях и пассажиропотоках поработал. Если все пройдет нормально, то в группе ГАЗ обещают, что могут запустить его в серийное опытное производство до конца года. Электробусу не нужно развитой электроинфраструктуры, придется только тщательно подобрать маршруты. И это уже звучит реально. Остается открытым вопрос: сколько будет стоить экотранспорт?

В группе ГАЗ пока отказываются на него отвечать. Электробус от «Драйв Электро» в прошлом году оценивался примерно в 20-25 миллионов рублей – это в два – два с половиной раза дороже обычного автобуса. Но и окупает он себя быстрее за счет более дешевого топлива. Ждать осталось недолго – испытания окончатся летом, после чего столичные транспортники надеются сформировать техническое задание для поставки электробусов Москве.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИННА ЗУБАРЕВА; 2017.03.20; ВЕЖЛИВЫЕ ЛЮДИ РУЛЯТ

Разговоры о том, что необходимо ввести дополнительные экзамены по этике для водителей маршруток в столице и других мегаполисах, возникают регулярно. До конкретных решений дело пока не дошло, но шумиха вокруг темы свидетельствует об общей низкой культуре коммерческих перевозок.

Водителю общественного транспорта важно сохранять улыбку на лице в любой ситуации. Фото: Александр ТрохачевВодителю общественного транспорта важно сохранять улыбку на лице в любой ситуации. Фото: Александр Трохачев Водителю общественного транспорта важно сохранять улыбку на лице в любой ситуации. Фото: Александр Трохачев

Сегодня водитель – одна из самых массовых профессий в нашей стране. У нас около 6,5 миллиона грузовиков, 981 тысяча автобусов, еще около 1,5 миллиона такси. В сегменте перевозок занято до 20 миллионов человек. Значит, что с людьми этой профессии мы сталкиваемся каждый день, включается пресловутый «человеческий фактор» и возникают различные ситуации. Один из последних примеров: водитель автобуса высадил ребенка на мороз, обнаружив неоплаченный проезд. А множество конфликтов не попадают в СМИ.

По мнению Юрия Свешникова, президента Московского транспортного союза, никакой самодеятельности региональных властей вроде введения экзаменов по этике быть не может. Здесь нужны профессиональные стандарты водителя. «В 2014 году они были разработаны. Рабочей группой **минтранса** стандарты были доработаны, проанализированы и направлены в минтруд, где и «утонули». Так самая массовая профессия в стране оказалась без стандартов. А в них как раз все и прописывается, все профессиональные знания, умения, трудовые навыки, знание законодательства и т.д. То есть все, что должен знать водитель. Под эти профессиональные стандарты разрабатываются программы профессионального образования, в автошколах, в автокомбинатах. И незачем еще какие-то требования по этикету вводить, – говорит Юрий Свешников. – А если возникают эти требования, значит, кто-то должен обучать людей, кто-то должен принимать экзамены. Кто понесет эти расходы? Если перевозчик, то расходы он отнесет в тариф».

Артур Рахматулин, начальник управления интеллектуальных транспортных систем ИТ-компании «Техносерв», считает, что введение экзаменов по этике теоретически может повысить качество водительского состава. Но на практике, из-за субъективной составляющей, экзамены не смогут повлиять на реальное поведение водителей на маршруте. Водителей важно обязать проходить медицинское освидетельствование перед каждым выездом, а перевозчикам нужно обеспечить стабильную обратную связь от потребителей, проводить регулярный контроль качества по примеру Яндекс.Такси: ежедневно проводится проверка случайным образом выбранных бортов (на чистоту машины, салона, состояние водителя и прочее).

Многие считают, что повышать культуру перевозок нужно, но отрасль не готова к переменам. Нужно упрямо и методично вести работу по изменению сознания водителей. «Почему об этом заговорили сейчас – понятно. Наша страна становится все более заметным игроком на международном рынке индустрии гостеприимства, например, готовится принять еще целый ряд важнейших спортивных соревнований и связанные с ним потоки туристов. И общественный транспорт – одна из тех важнейших точек контакта, по которой иностранный гражданин и судит обо всей культуре страны. Вот почему важно этот «канал коммуникации» модернизировать, сделать более презентабельным», – говорит Артур Мурадян, исполнительный директор транспортной компании Traft.

Эксперт считает, что корни проблемы гораздо глубже. В нашей стране неверно записался этический код, связанный с психологическим восприятием различных профессий. В то время, как в Европе любая легальная работа воспринимается людьми как достойный заработок, у нас работа делится на «хорошую» и «плохую», в зависимости от степени ручного труда в ней (тем лучше работа, чем меньше нужно делать руками). Поэтому те же пассажиры автобусов могут свысока смотреть на водителей, хамить им, а последние на рефлекторном уровне защищаются, провоцируя еще большую перепалку. Бороться с проблемой на этом уровне сложно, можно лишь минимизировать ее проявления. Времени на изменение ситуации требуется значительно больше, возможно, смениться должно не одно поколение.

Немного разрушить косность отрасли могла бы федеральная программа рейтингового премирования водителей. Сегодня все больше машин оборудуются телематическими средствами контроля, тахографами, ГЛОНАСС-датчиками и так далее. Рейтинг предусматривает в режиме реального времени сбор ключевых параметров, определяющих уровень этики и клиентского обслуживания (характер езды, возможно, даже запись общения водителя с пассажирами). «На основании рейтинга определяются классы водителей. Каждый класс в итоге получает бонус-надбавку к основному окладу. Чем выше класс, тем выше бонус», – говорит Артур Мурадян.

Александр Дроздов, замдиректора автомотошколы «Р-АВТО» также считает, что культура вождения отражает культуру общества. «Обучение в автошколе относится к профессиональному обучению. После успешной сдачи экзамена в ГИБДД выпускник приобретает профессию «водитель». Мало кто знает, но в соответствии с современными программами обучения в автошколах изучаются этические основы деятельности водителя. В том числе в цикле дисциплин наиболее популярной категории «В». Здесь изучаются: представление об этике и этических нормах, этические нормы водителя, ответственность водителя за безопасность на дороге, взаимоотношения водителя с другими участниками движения и другое. Большинству экспертов курс представляется достаточным, если он действительно изучается», – говорит Дроздов.

### RG.RU; ИВАН МАКАРОВ; 2017.03.20; В УДМУРТИИ МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ СКИДКИ НА ПРОЕЗД ПО МОСТУ ЧЕРЕЗ КАМУ

Банк ВТБ разрабатывает программу лояльности для автомобилистов, которые будут активно ездить по платным мостам через реки Кама и Буй в Удмуртии.

Об этом после совещания с руководством Удмуртии в понедельник 20 марта журналистам рассказал старший вице-президент ВТБ Юрий Молчанов. Он также пояснил, что «говорить о конкретных условиях рано», но предполагается, что действие программы будет распространяться на все виды транспорта, проезжающего по мосту. Льготы на оплату проезда по платным мостам смогут получить и жители Камбарского района Удмуртии, отрезанного Камой от остальной республики.

– Я думаю, поскольку они будут пользоваться мостами часто, то автоматически подпадут в эту категорию, – пояснил топ-менеджер ВТБ.

Напомним, в январе этого года инвалид 1-й группы Андрей Козлов из города Камбарка написал письмо президенту России. В нем он попросил главу государства предоставить жителям самого маленького города республики льготу на проезд по платному мосту через Каму, который строится в рамках концессии и будет, как ожидается, введен в эксплуатацию в июле 2017 года.

Концессионное соглашение о строительстве платных мостов через реки Кама и Буй в Камбарском районе Удмуртии было заключено между правительством Удмуртии, ООО «Региональная инвестиционная компания» (РИК) и банков ВТБ в октябре 2013 года.

Общая стоимость проекта тогда составляла 14 миллиардов рублей, из которых 1,3 миллиарда – средства регионального бюджета, 2,5 миллиарда выделил Инвестиционный фонд РФ, еще пять миллиардов – банк ВТБ на 15 лет. Остальные средства должен был привлечь концессионер.

В конце 2016 года РИК столкнулась с финансовыми трудностями. После этого оперативное управление «Региональной инвестиционной компанией» официально перешло к банку ВТБ.

### РБК; ИРИНА СИЛАНТЬЕВА; 2017.03.20; БОЛЬШЕГРУЗЫ БЕЗ ПЕРЕГРУЗА: НА КУБАНИ АВТОМАТИЗИРУЮТ ВЕСОВОЙ КОНТРОЛЬ

**Минтранс** Кубани разместил повторный тендер на устройство автоматизированного пункта весового контроля. Первый конкурс был отменен по требованию регионального УФАС

**Министерство транспорта** и дорожного хозяйства Краснодарского краям повторно объявило конкурс на строительство первого в регионе стационарного автоматизированного поста весового контроля, рассказали РБК Юг в ведомстве.

Это уже второй тендер. Объявленная в июле 2016г. закупка была отменена по решению УФАС региона – антимонопольное ведомство нашло в документации нарушение законодательства.

Первые автоматизированные пункты весового контроля должны были заработать на Кубани в ноябре 2016г. Три пункта планировалось установить на автомобильной дороге регионального значения Темрюк ​– Краснодар – Кропоткин ​– граница Ставропольского края, на въездах в Темрюк, Славянск-на-Кубани и в Усть-Лабинск. Стоимость проекта составляла 102,23 млн руб.

В феврале 2017г. министерство повторно объявило конкурс, на этот раз на устройство одного весового пункта в Усть-Лабинском районе на дороге Темрюк – Краснодар – Кропоткин ​– граница Ставропольского края. Начальная стоимость контракта составляет 34,8 млн рублей. Финансирование будет вестись из краевого бюджета. Согласно условиям закупки, к работам победитель должен будет приступить 1 июня 2017г., завершив строительство к концу месяца.

Согласно разработанной «**Росавтодор**ом» и **минтрансом** Кубани схеме размещения, в регионе планируется обустроить 27 автоматизированных пунктов весового контроля.На настоящее время разработана проектная документация для трех таких пунктов.

По данным регионального **Минтранса**, в Краснодарском крае на дорогах регионального или межмуниципального значения работает три пункта весового контроля, которые располагаются на трассах Краснодар-Ейск, Краснодар-Темрюк, Краснодар – Кропоткин. Они находятся на балансе ГКУ КК «Краснодаравтодор».

УГИБДД ГУ МВД Краснодарского края еще в 2015г. заявило о планах по установке в крае автоматизированных весового контроля. В ведомстве тогда пояснили, что их отличие от стационарных или мобильных в том, что для контроля не требуется дежурство сотрудника полиции. Датчики в дорожном полотне автоматически фиксируют вес проехавшего авто, а камера регистрирует номерные знаки. В ведомстве отмечали, что ужесточение весового контроля не только позволит сэкономить на ремонте дорог, но и заметно снизит число ДТП с участием большегрузов, которые теряют в маневренности при перегрузе.

Предполагается, что данные с постов о прохождении транспорта с превышением разрешенного веса будут пересылаться в единую базу данных с дальнейшим взысканием штрафа.

По оценкам властей, бюджет региона ежегодно несет убытки от разбитых трасс в размере около 500 млн руб.

По данным УГИБДД региона заа 2016г., на Кубани было зарегистрировано более 6,8 тыс. большегрузов, более половины из них находились во владении физлиц.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.20; ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКИ РФ СМОГУТ С 25 МАРТА ВЫПОЛНЯТЬ ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО СЕРБИИ БЕЗ СПЕЦРАЗРЕШЕНИЙ

С 25 марта вступают в силу изменения в соглашение о международном автомобильном сообщении между РФ и Сербией, сообщило Федеральное **агентство автомобильного транспорта** РФ.

Согласно изменениям, российским и сербским перевозчикам не потребуется оформлять специальные разрешения на перевозку грузов транзитом по территориям двух стран.

«При этом компетентные органы сторон ежегодно на безвозмездной основе передают друг другу взаимно согласованное количество бланков разрешений на перевозки грузов в двустороннем сообщении, – отмечается в сообщении ведомства. – Бланки должны иметь подпись ответственного лица и печать компетентного органа, выдавшего разрешение. Разрешения, выданные в течение года, действительны до 31 января следующего года включительно. В данном случае каждое разрешение дает право на выполнение одного рейса туда и обратно, если иное не предусмотрено в самом разрешении».

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.03.21; ОАО РЖД ЗАЛОЖИЛОСЬ НА МАЛЫЙ РОСТ

Предварительный прогноз роста погрузки на сети ОАО РЖД – 0,6% по итогам 2017 года. В первые два месяца года рост заметно выше, но пока основным драйвером выступает экспорт каменного угля. Темпы роста поставок, в январе составлявшие 22%, уже замедляются. В дальнейшем на угольную составляющую роста погрузки может давить возобновление добычи в Китае, а цены на уголь уже существенно ниже пиков четвертого квартала 2016 года. Ряд экспертов не исключает, что текущий прогноз ОАО РЖД может оказаться консервативным, говоря об оживлении деловой активности в России.

ОАО РЖД представило прогноз по погрузке на 2017 год. Как заявил первый вице-президент монополии Анатолий Краснощек в интервью «Гудку», предварительный прогноз роста погрузки – 0,6% к уровню 2016 года. Впрочем, оговорился он, «по итогам первого полугодия возможна его корректировка». По итогам 2016 года рост погрузки на сети ОАО РЖД составил 0,6%. Как объясняет господин Краснощек, динамика «во многом отражает ситуацию в российской экономике, поскольку связана с крупнейшими производителями товаров», а расхождение с ростом индекса промпроизводства (1,1%) связано с тем, что часть продукции ушла на трубопроводный или автомобильный транспорт.

В первом квартале, по итогам которого, по словам Анатолия Краснощека, ожидается рост погрузки в 3,7%, темпы существенно превышают ожидаемые по итогам года величины. В январе погрузка выросла на 6,8%, в феврале – на 4,5% (с пересчетом на обычный год против високосного 2016-го), в марте запланирован рост на 1,55%. Основной драйвер роста – перевозки каменного угля. Так, в январе-феврале его погрузка выросла на 9,1%, до 60,1 млн тонн, кокса – на 6,3%, до 1,8 млн тонн. Господин Краснощек соглашается, что рост обусловлен увеличением экспортных поставок, однако в дальнейшем ожидает постепенного снижения темпов его роста – с 22,1% в январе до 17,5% по итогам квартала.

По данным Института исследования проблем железнодорожного транспорта (ИИЖД), в 2016 году доля угля в грузообороте ОАО РЖД составила 40,08%. При этом 79% транспортировки угля приходится на экспортные направления, а 19% – на внутренние перевозки (79% экспортного грузооборота следует в направлении морских портов). Но при этом, отмечают в ИИЖД, доля угля в доходах ОАО РЖД – всего 17% (26% – в доходах от перевозок на экспорт), а доходная ставка угля значительно ниже среднесетевой – лишь 40% от нее.

Директор группы корпоративных рейтингов АКРА Максим Худалов говорит, что сейчас наблюдается заметное снижение цен на уголь. «Если в год мы входили с ценой на коксующийся уголь в $280 за тонну, на энергетический – более $100, то сейчас цены упали до $160 и $80-90 за тонну соответственно,– говорит эксперт.– Это существенно ниже, чем в четвертом квартале 2016 года, но все еще выше, чем в начале прошлого года. Вместе с тем вопрос, какими будут физические объемы спроса. Возобновление добычи в Китае приведет к сокращению мирового экспорта угля на 15-20 млн тонн, из которых на Россию может прийтись порядка 5 млн тонн». Оценку ОАО РЖД в 0,6% прироста погрузки по году господин Худалов считает разумной. Но заместитель гендиректора ИПЕМ Владимир Савчук полагает, что рост превысит темпы, указанные господином Краснощеком: по мнению эксперта, он составит порядка 1% в абсолютном выражении (без вычета лишнего дня 2016 года). «Детализировать прогноз сложно, но я вижу, что экономика восстанавливается достаточно интенсивно»,– говорит господин Савчук, отмечая, что восстановление видно даже по пассажиропотокам в пригородном сообщении, коррелирующим с деловой активностью.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.03.21; ЯКУТИИ НАШЛОСЬ МЕСТО ПОД СОЛНЦЕМ КРЫМА

Якутия все-таки примет участие в строительстве железнодорожных подходов в Керченскому мосту: в качестве техзаказчика через ОАО «Дирекция по строительству железной дороги Беркакит–Томмот–Якутск». Компания уже подписала контракт с **Росжелдор**ом на 227 млн руб. АО «Железные дороги Якутии» претендовало на роль генподрядчика всего проекта, но не прошло предквалификацию на конкурсе. В итоге генподряд получил «Стройгазмонтаж» (СГМ) Аркадия Ротенберга, но, по данным «Ъ», контракт с компанией пока не согласован.

ОАО «Дирекция по строительству железной дороги Беркакит–Томмот–Якутск» (ДСЖД БТЯ), принадлежащее министерству имущественных и земельных отношений Якутии, выступит техзаказчиком по строительству железнодорожных подходов к Керченскому мосту. Госконтракт был заключен ДСЖД БТЯ с **Росжелдор**ом 27 декабря 2016 года (сейчас размещен на сайте госзакупок). В обязанности якутской компании войдут строительный контроль, изготовление техпланов для получения разрешения на ввод в эксплуатацию, кадастровый учет и госрегистрация. Стоимость контракта – 226,7 млн руб., срок исполнения – 30 декабря 2019 года. Извещение о проведении открытого конкурса по выбору техзаказчика для проекта было опубликовано в сентябре 2016 года. Помимо ДСЖД БТЯ свою заявку подавало ФГУП «ИЦ «Спектр»« **Росжелдор**а, но стоимость предложения последнего оказалась выше – 301,3 млн руб. при начальной цене контракта 302,2 млн руб.

Железнодорожные подходы к Керченскому мосту должны быть построены к ноябрю 2019 года. Общая стоимость контракта – 16,9 млрд руб. Первый конкурс по выбору генподрядчика на строительство объекта был объявлен ФКУ «Управление служебных зданий федеральных органов исполнительной власти в области транспорта» **Росжелдор**а в конце сентября. Единственную заявку тогда подало АО «Железные дороги Якутии» (ЖДЯ; 46,85% владеет ОАО РЖД и 44,3% – минимущества республики), но предквалификационный отбор оно не прошло. АО ЖДЯ не сумело подтвердить опыт исполнения масштабных работ по капстроительству в последние три года. Конкурс был признан несостоявшимся, на повторный тендер также не было подано ни одной заявки. В итоге в январе единственным исполнителем контракта правительство назначило компанию СГМ Аркадия Ротенберга, которая строит и сам Керченский мост. Как рассказал источник «Ъ», знакомый с ситуацией, контракт с СГМ до сих пор не подписан, так как стороны не могут согласовать документ. В **Минтрансе** и СГМ отказались от комментариев и посоветовали обратиться в **Росжелдор**, где на запрос «Ъ» не ответили.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что наличие техзаказчика, который выступает заказчиком при заключении всех основных договоров (на проведение инженерных изысканий, проектирование, строительство и т. д.),– это «объективная необходимость». Выбор ДСЖД БТЯ, обладающей соответствующими компетенциями и напрямую не контролирующейся ни правительством РФ, ни частными компаниями, для которых существует риск попадания под санкции, «представляется обоснованным», отмечает эксперт. По его подсчетам, стоимость работ «адекватна уровню сложности» и составляет около 1,3% от общей стоимости проекта, что «соответствует стандартным показателям для проектов схожего масштаба». У ДСЖД БТЯ накоплен значительный опыт реализации функции заказчика на различных проектах, в том числе железнодорожная линия Беркакит–Томмот–Якутск, автодороги и так далее. Но среднесписочная численность специалистов ДСЖД БТЯ всего 20 человек, а выручка от основной деятельности в 2015 году составила лишь 28,2 млн руб., поэтому новый контракт потребует значительного (как минимум в три-четыре раза) расширения штата и усиления компетенций по ряду направлений, заключает господин Бурмистров.

### RNS; 2017.03.20; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ПЕРЕРАСПРЕДЕЛИТЬ В 2018 ГОДУ 10 МЛРД РУБ. НА РАЗВИТИЕ УЧАСТКА МЕЖДУРЕЧЕНСК – ТАЙШЕТ

Премьер-министр Дмитрий Медведев поручил перераспределить выделяемые в бюджете на 2017 год 10 млрд руб. на развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги на строительство железной дороги в обход Украины: «Прохоровка – Журавка – Чертково – Батайск», следует из распоряжения правительства от 16 марта 2017 года. Тем же распоряжением эти 10 млрд руб. поручено компенсировать в бюджете 2018 года на участок Междуреченск – Тайшет.

Средства на дорогу «Прохоровка – Журавка – Чертково – Батайск» в 2017 году будут выделены за счет неиспользованных взносов в уставный капитал РЖД, предусмотренных бюджетами

Объем инвестиций на развитие участка Междуреченск – Тайшет на 2013–2019 годы оценивается в 42,9 млрд руб. Всего до 2019 года предполагается строительство 117,7 км вторых путей и двухпутных вставок на 12 перегонах. Линия Междуреченск – Тайшет обеспечивает транспортно-экономические связи Красноярского края, Республики Хакасия, Кемеровской и Иркутской областей, а также задействована в перевозках транзитных грузов, сообщала структура РЖД «РЖДстрой».

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.20; РЖД УПРОСТИТ ОФОРМЛЕНИЕ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК КОНТЕЙНЕРОВ НА ЭКСПОРТ

ОАО «Российские железные дороги» планирует разработать алгоритм согласования, который бы исключал предварительные заявки при контейнерных перевозках на экспорт.

Это даст возможность ж/д операторам более точно планировать сроки доставки грузов, пишет корпоративное издание РЖД. Оно отмечает, что владелец подвижного состава предварительно должен был подавать заявку на согласование перевозок грузов, при этом монополия имеет право рассматривать ее 12-15 суток (в зависимости от рода грузов) на наличие пропускных способностей, технической возможности и других параметров. Компания сначала сократила этот срок, а с мая 2016 г. заявка на перевозки контейнеров внутри РФ была отменена.

«Технологически в мае 2016 г. удалось решить проблему отмены заявок при внутренних перевозках, и теперь руководство компании поставило задачу сделать это при направлениях в порты и на погранпереходы. Однако припортовые станции могут быть ограничены в приемке контейнеров. Если груз не сможет туда проехать из-за скопления вагонов, то РЖД получат претензию из-за срыва сроков доставки. Поэтому будут введены алгоритмы, учитывающие загрузку терминалов. Например, преимущество получит тот, кто первый заявил свой маршрут», – заявил газете начальник управления транспортного обслуживания центра фирменного транспортного обслуживания РЖД Александр Жуков.

По его словам, важно, чтобы контейнерные перевозки (порядка 5% всех отправок), не ограничивали другие грузы на загруженных подходах к портам. Идеальная модель, к которой будет стремиться компания, – это онлайн-сервис, где клиенту нужно будет лишь подтвердить свое согласие с условиями.

### MK.RU ЧЕБОКСАРЫ; 2017.03.20; РЕЧПОРТ ОТКРОЕТ НОВЫЙ МАРШРУТ «ЧЕБОКСАРЫ-МАРИИНСКИЙ ПОСАД-СВИЯЖСК»

В начале мая в столице Чувашии начнет свою работу пассажирский флот. В этом году в расписании речпорта появится новый экскурсионный маршрут с посещением Мариинского Посада и Свияжска. Об этом сообщает **Минтранс** ЧР со ссылкой на Чебоксарский речной порт.

Уже известно, что сохранятся часовые прогулочные рейсы по Чебоксарскому водохранилищу и рейсы входного дня в замок Шереметьева. Речные трамвайчики будут курсировать и по маршруту «Чебоксары – п. Сосновка – Чебоксары», а с наступлением купального сезона откроется маршрутная линия «Чебоксары – пляж «Левобережный» – Чебоксары». При этом, вероятно, будет отменена переправа на линии «Козловка – Волжск – Козловка».

В пассажирских перевозках будут задействованы теплоходы «Москва» и «МО». Сейчас все они проходят техническое обслуживание, чтобы уже скоро принять своих гостей, информирует ведомство.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.20; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» ОБЪЯВИЛА БЛАГОДАРНОСТЬ ЭКИПАЖУ, ОТКАЗАВШЕМУ В ПЕРЕЛЕТЕ ВОЛЕЙБОЛИСТУ КИМЕРОВУ

Авиакомпания «Победа» считает действия экипажа рейса, отказавшего в перевозке волейболисту Александру Кимерову, корректными и соответствующими правилам полетов, сообщили «Интерфаксу» в понедельник в пресс-службе авиаперевозчика.

«Низкобюджетная авиакомпания «Победа» объявила благодарность экипажу, выполнявшему рейс DP422 12 марта 2017 года, за строгое соблюдение инструкции обслуживания пассажиров. Экипаж принял решение об отказе в перевозке спортсмену А.Кимерову за нарушение правил авиакомпании и угрозы устроить «шоу» после взлета», – говорится в сообщении.

В тексте отмечается, что нарушение правил перевозки со стороны пассажиров считаются недопустимыми.

«А.Кимеров уже пользовался услугами авиакомпании «Победа» в октябре 2016 года и, следовательно, знал о наличии платной услуги по выбору мест повышенной комфортности. В марте 2017 года перед вылетом из Самары он оплатил услугу выбора обычного места 18D (у прохода, без дополнительного пространства для ног), что подтверждает его сознательный отказ от оплаты места с увеличенным пространством для ног», – сообщили в пресс-службе.

Как отмечается, после многочисленных замечаний со стороны кабинного экипажа А.Кимеров вернулся на место, демонстративно выставив ноги в проход воздушного судна, «тем самым создал прямую угрозу безопасности полета: перекрытие возможного пути эвакуации категорически запрещено требованиями безопасности».

«Авиакомпания «Победа» обращает внимание на пункт 230 приказа **Минтранса** №82, согласно которому перевозчик вправе в одностороннем порядке расторгнуть договор воздушной перевозки пассажира при особых условиях, создающих беспорядок и неустранимые неудобства для других лиц. Авиакомпания выражает благодарность всем сознательным пассажирам рейса DP422 12 марта, присылающим в адрес перевозчика обращения с просьбой о премировании экипажа и подтверждением факта агрессивного поведения пассажира Кимерова», – говорится в сообщении.

Ранее со ссылкой на пресс-службу волейбольного клуба «Факел» сообщалось, что полиция по заявлению сотрудника авиакомпании «Победа» 12 марта сняла с рейса Самара-Москва игрока волейбольного клуба «Факел» (Новый Уренгой) А.Кимерова.

По словам спортсмена, он купил билет на обычное место, но в самолете попросил стюардессу пересадить его к аварийному выходу и получил отказ. Этот разговор услышала сидевшая у аварийного выхода девушка и согласилась поменяться с волейболистом местами, но бортпроводница вернула всех на свои места.

«Мой рост – 215 см, и я физически не сумел разместиться на своем кресле, мне пришлось выставить колени в проход. Этим я снова вызвал возмущение стюардессы», – заявлял спортсмен.

В итоге сотрудница «Победы» вызвала полицию.

Директор ВК «Факел» Николай Капранов заявил, что клуб не планирует обращаться в суд, но ждет от авиакомпании извинений.

Со своей стороны, в авиакомпании утверждают, что А.Кимеров был снят с рейса в связи с вызывающим поведением, а не из-за высокого роста.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.20; КОМИССИЯ МАК В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ НАМЕРЕНА ПРЕДСТАВИТЬ ОТЧЕТ О ПРИЧИНАХ КРУШЕНИЯ «БОИНГА» В РОСТОВЕ

Комиссия Межгосударственного авиационного комитета (МАК) выполнила работы для установления причин катастрофы «Боинга» авиакомпании FlyDubai в Ростове-на-Дону в марте прошлого года, в ближайшее время будет представлен отчет комиссии, сообщается в понедельник на сайте МАК.

«Комиссией выполнен комплекс работ, необходимый для установления причин, обстоятельств и факторов авиационного происшествия и разработки мероприятий по предотвращению подобных катастроф в будущем»,– говорится в сообщении.

В МАК отметили, что комиссией получен весь необходимый объем фактической информации и в настоящий момент завершается её детальный анализ с участием специалистов заинтересованных государств для подготовки проекта окончательного отчета.

«Боинг-737-800», выполнявший рейс из Дубая, потерпел крушение 19 марта в 03:42 в аэропорту Ростова-на-Дону при повторном заходе на посадку в сложных метеоусловиях – при сильном боковом ветре и дожде. Между двумя попытками приземлиться прошло более двух часов. Погибли все находившиеся на борту 62 человека – 55 пассажиров и 7 членов экипажа.

Ранее ряд СМИ сообщал со ссылкой на друзей командира экипажа самолета Аристоса Сократоса, что он собирался уйти из FlyDubai, чтобы вернуться на Кипр, где жила его беременная жена, и его полет в Ростов-на-Дону был одним из последних. По словам сотрудников авиакомпании, на которые ссылаются СМИ, перед вылетом А.Сократос жаловался на усталость: для пилота это был 10-й рейс за 11 дней.

В октябре уцелевшие части стабилизатора и руля высоты были направлены на экспертизу в компанию Boeing в США.

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) в промежуточном отчете по итогам расследования крушения подтвердил, что катастрофа произошла в результате пикирования из-за отдачи пилотами штурвала от себя, но не установил мотивов этих действий. При этом в документе отмечалось, что комиссия по расследованию планирует изучить психоэмоциональное и физиологическое состояние членов экипажа с учетом данных о режиме труда и отдыха.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.20; ТАДЖИКИСТАН ПРЕДЛАГАЕТ «ЯМАЛУ» ЛЕТАТЬ НЕ В ДУШАНБЕ, А В КУЛЯБ – СМИ

Таджикские авиационные власти предлагают российской авиакомпании «Ямал» совершать регулярные рейсы из подмосковного аэропорта «Жуковский» в Куляб вместо Душанбе.

«Руководство транспортного ведомства Таджикистана предложило своим российским коллегам перенести маршрут полетов авиакомпании «Ямал», которые планируется начать в летнем сезоне, из Душанбе в Куляб. Письмо с соответствующим содержанием направлено авиационным властям России на прошлой неделе», – сообщает со ссылкой на источник в **Минтрансе** Таджикистана местное издание «Азия Плюс».

В свою очередь высокопоставленный чиновник в **Министерстве транспорта** Таджикистана, курирующий авиационную отрасль страны, не подтвердил эту информацию.

«Сегодня уже несколько человек задавали мне этот вопрос, но я об этом не знаю. Я, как чиновник, который курирует эту отрасль, не знаю об этом», – сказал «Интерфаксу» представитель **Минтранса**.

Между тем АО «Авиационная транспортная компания «Ямал» перенесло сроки начала полетов в Таджикистан из подмосковного аэропорта «Жуковский» на середину апреля, поскольку авиационные власти республики взяли дополнительное время для согласования рейсов.

Как сообщил «Интерфаксу» коммерческий директор авиакомпании Андрей Дубров, «26 марта (авиационные власти Таджикистана – ИФ) обещали дать вразумительный ответ. Мы ждем».

Ранее «Ямал» рассчитывал начать полеты в Таджикистан с 27 марта.

«Будет небольшая задержка. Рассчитываем начать полеты с середины апреля», – заявил коммерческий директор авиакомпании.

Он уточнил, что как только разрешение на полеты в Таджикистан будет получено, авиакомпания сразу же откроет продажу билетов. «Даже и дня затягивать не будем. У нас все готово, мы, как говорится, на низком старте», – добавил А.Дубров.

Как сообщалось, в конце 2016 года авиавласти Таджикистана отказались допустить авиакомпанию «Ямал» к регулярным полетам в республику из подмосковного аэропорта «Жуковский». **Минтранс** РФ в ответ приостановил рейсы таджикской Somon Air в регионы страны, кроме Москвы и Санкт-Петербурга. Позднее конфликт был разрешен, Таджикистан по итогам переговоров с российской стороной подтвердил назначение авиакомпании «Ямал» в качестве второго российского перевозчика для полетов в республику из аэропорта «Жуковский» с летнего сезона IATA 2017, то есть с конца марта.

АО «Авиационная транспортная компания «Ямал» является основным перевозчиком в Ямало-Ненецком автономном округе и Тюменской области, выполняет перевозки между городами округа и за его пределами.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.20; «АЭРОФЛОТ» НАЙМЕТ «СКРЫТЫХ ПАССАЖИРОВ» ДЛЯ ОЦЕНКИ КАЧЕСТВА СЕРВИСА

«Аэрофлот» (MOEX: AFLT) намерен нанять экспертов, которые под видом пассажиров будут оценивать качество сервиса перевозчика на предмет соответствия его стандартам.

Как следует из данных системы «СПАРК-Маркетинг», победителю закупочной процедуры предстоит проанализировать как наземные услуги «Аэрофлота» (работа call-центра, офисов продаж, регистрация в аэропорту, трансфер, выдача багажа), так и сервис, оказываемый на борту самолета (уборка салона, питание, работа бортпроводников, наличие прессы и др.). Анкету со стандартами качества предоставит сам «Аэрофлот». Сроки проведения исследования – с 1 апреля 2017 г. по 31 марта 2019 г., на ежеквартальной основе.

Возраст экспертов должен быть в диапазоне 25-55 лет. Им необходимо иметь «профессиональную подготовку и квалификацию, а также опыт полетов рейсами «Аэрофлота» и других крупных авиакомпаний и глубокие знания продукта пассажирских авиаперевозок», отмечается в документах.

Стоимость контракта составит 21,186 млн руб. Предварительный квалификационный отбор прошли компании «Ромир мониторинг стандарт», «ТНС маркетинговый информационный центр», «ГФК-Русь» и «Ипсос».

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.20; РЕКОНСТРУКЦИЯ ПУНКТА ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ В АЭРОПОРТУ БЛАГОВЕЩЕНСКА НАЧНЕТСЯ В 2018 ГОДУ

Реконструкция воздушного грузо-пассажирского пункта пропуска через госграницу РФ в аэропорту Благовещенск, которая позволит увеличить его пропускную способность в 2,5 раза, может начаться уже в 2018 году из-за ускоренного экономического развития Амурской области.

Согласно материалам на Федеральном портале проектов нормативных правовых актов, в **Минтранс** поступило предложение правительства Амурской области и ГУП «Аэропорт Благовещенск» провести реконструкцию пункта пропуска за счет внебюджетных средств. Проведение работ намечено на период с 2018 по 2019 годы.

В пояснительной записке говорится, что в Амурской области реализуются крупные инвестиционные проекты: строительство космодрома «Восточный», магистрального газопровода «Сила Сибири», Амурского газоперерабатывающего завода, трансграничной канатной дороги через реку Амур между городами Благовещенск-Хэйхэ (КНР) и автодорожного моста в этом же направлении. Кроме того, в планах строительство Амурского газохимического комбината. Прогнозируется значительный рост спроса на транспортные услуги, в том числе на услуги воздушного транспорта.

В настоящее время пропускная способность пункта пропуска составляет 80 пассажиров в час, после завершения реконструкции она возрастет до 200 пассажиров в час.

Все работы планируется осуществить за счет средств аэропорта.

Как сообщалось, что взлетно-посадочная полоса аэропорта Благовещенска была построена в 1962 году для нужд Минобороны с единственной ВПП длиной 1,8 км. В 1982 году была проведена реконструкция аэродрома с удлинением полосы до 2,8 км, что также недостаточно в условиях роста спроса на авиаперевозки. Параметры ВПП позволяли аэропорту принимать самолеты массой лишь менее 157 тонн.

Реконструкция аэропорта Благовещенск предусмотрена федеральной адресной инвестиционной программой на 2017 год. Утвержденный проект предусматривает, что длина ВПП составит 3 км, однако в дальнейшем планируется увеличение до 3,5 км. Это позволит аэропорту принимать и обслуживать все типы воздушных судов без ограничений по взлетной массе.

Главгосэкспертиза России уже дала положительное заключение на проектно-сметную документацию по проекту строительства второй ВПП в аэропорту Благовещенска.

Сметная стоимость строительства определена в размере 3,767 млрд рублей. Планировалось, что в 2017 году объем финансирования составит 1,212 млрд рублей, однако начало финансирования было сдвинуто на 2019 год.

### ПОРТ АМУР; 2017.03.21; ЛЕТОМ ИЗ БЛАГОВЕЩЕНСКА БУДУТ ЛЕТАТЬ САМОЛЕТЫ В СЕУЛ И БЭЙДАЙХЭ

Летом из аэропорта Благовещенска будут летать самолеты в Сеул и Бэйдайхэ. Первый вылет из Благовещенска в столицу Южной Кореи авиакомпания «Якутия» запланировала на 29 июня, в Бэйдайхэ – на 6 июля.

Летать по новым направлениям туристы будут на самолете Sukhoi Superjet 100. Вместимость воздушного судна 103 человека. Всего планируется семь перелётов в Сеул – 29 июня,13 и 27 июля, 10 и 24 августа, 7 и 21 сентября. В Бэйдайхэ самолет вылетит шесть раз – 6 и 20 июля, 3, 17, 31 августа и 14 сентября, сообщает пресс-служба амурского **Минтранса**.

Кроме того, с 26 мая по 27 октября по пятницам «Саратовские авиалинии» начнут выполнять рейс Красноярск – Благовещенск – Владивосток на самолете Ан-148.