**18 АПРЕЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### КОММЕРСАНТ; АЛЕКСАНДРА ДЖОРДЖЕВИЧ; 2017.04.18; ГЛОНАСС ОЖИДАЮТ СИСТЕМНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ

Как стало известно «Ъ», в ближайшее время вице-премьер Дмитрий Рогозин возглавит совет директоров АО ГЛОНАСС. На посту председателя он сменит **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а, который руководит советом директоров (СД) менее двух лет. Господин Рогозин приходит в акционерное общество, чтобы курировать интеграцию ЭРА-ГЛОНАСС с системой «Платон».

Вице-премьер Дмитрий Рогозин возглавит совет директоров АО ГЛОНАСС. О грядущих кадровых перестановках «Ъ» сообщили собеседники в руководстве компании, а также подтвердил источник в аппарате правительства. Напомним, коллегия Военно-промышленной комиссии (ВПК), которую также возглавляет господин Рогозин, с этого года курирует по поручению президента Владимира Путина работу по развитию государственной автоматизированной информационной системы ЭРА-ГЛОНАСС. И в рамках этого поручения ожидались изменения в руководстве компании: в частности, переизбрание совета директоров, председателем которого с 27 июля 2015 года является **министр транспорта** Максим **Соколов**.

В секретариате вице-премьера воздержались от комментариев по поводу назначения господина Рогозина председателем совета директоров АО ГЛОНАСС. В **Минтрансе** «Ъ» посоветовали обратиться за информацией в саму компанию. В АО ГЛОНАСС на просьбу «Ъ» прокомментировать предстоящие перестановки в руководстве СД ответили: «Будем готовы давать комментарии после официальных назначений».

По данным «Ъ», основная причина назначения Дмитрия Рогозина председателем совета директоров компании – необходимость координации работ по интеграции ЭРА-ГЛОНАСС с системой взимания платы с грузовиков «Платон». Развитие проекта также будет курировать коллегия ВПК. Об этом господин Рогозин докладывал Владимиру Путину в феврале этого года. В частности, он предлагал помимо создания государственно-частной системы транспортной телематики, сохранить в течение ближайших двух лет 100% госучастия в АО ГЛОНАСС, а также запретить передачу АО ГЛОНАСС в собственность «Ростеха» и «Роскосмоса», что планировал **Минтранс**. Президент предложение вице-премьера одобрил.

Напомним, в марте этого года в АО ГЛОНАСС сменился руководитель: как сообщали «Известия», временно исполняющим обязанности генерального директора стал Андрей Жерегеля, до этого почти год занимавший должность заместителя главы компании по взаимодействию с органами государственной власти. Ранее господин Жерегеля работал помощником Дмитрия Рогозина, когда вице-премьер был постоянным представителем РФ при НАТО. В 2013 году Андрей Жерегеля был назначен заместителем руководителя «Росграницы», в федеральном агентстве он начал работать еще при Дмитрии Безделове, которому после отставки с поста главы ведомства были предъявлены обвинения в мошенничестве и организации преступного сообщества. В АО ГЛОНАСС господин Жерегеля сменил Андрея Недосекова, который, как утверждали в компании, покинул пост по собственному желанию. По данным «Ъ», в правительстве часто возникали претензии к деятельности господина Недосекова на посту главы АО ГЛОНАСС.

По данным «Ъ», Дмитрий Рогозин на посту председателя совета директоров АО ГЛОНАСС получит дополнительные полномочия назначать руководителя компании. Как сообщили собеседники «Ъ», Андрей Жерегеля проработает на своей текущей должности еще как минимум полгода. Источники «Ъ» отмечают, что на руку господину Жерегеле определенно может сыграть ситуация с Дальним Востоком. С января 2017 года вступило в силу требование об обязательном оснащении автомобилей системами ЭРА-ГЛОНАСС при постановке на учет в России, после чего на таможенных пунктах Дальнего Востока начались задержания машин из-за отсутствия этого оборудования. К февралю число задержанных машин составило уже почти 1,5 тыс. В итоге АО ГЛОНАСС был разработан временный порядок оборудования подержанных иномарок, ввозимых на территорию России, системой ЭРА-ГЛОНАСС, который, как уточнял сам господин Жерегеля, «будет действовать до тех пор, пока правительство не разработает постоянный» регламент.

Добавим, на данный момент вице-премьер Дмитрий Рогозин является также председателем наблюдательного совета госкорпорации «Роскосмос».

### ТАСС; 2017.04.17; СТРОЙКА МОСТА В КРЫМ ПРОФИНАНСИРОВАНА НА 55%, РАБОТЫ ПО РЯДУ ПОЗИЦИЙ ИДУТ С ОПЕРЕЖЕНИЕМ

Строительство Керченского моста, который свяжет Крым с материковой Россией, профинансировано на 55%, или в объеме почти 122 млрд рублей. Работы по ряду позиций идут с некоторым опережением графика, сообщили ТАСС в пресс-службе заказчика проекта – Федерального казенного учреждения «Управление федеральных автомобильных дорог «Тамань» **Федерального дорожного агентства**» (ФКУ Упрдор «Тамань»).

«С момента подписания госконтракта в феврале 2015 года стройка профинансирована почти на 122 млрд рублей (почти 55% от суммы госконтракта). Плановый объем финансирования на 2017 год – около 60 млрд рублей», – сказали в пресс– службе.

По данным компании, финансирование строительства моста, как и само строительство, в целом идут «в соответствии с утвержденным календарным графиком», при этом, «за 2016 год строителям удалось сделать определенный задел по работам на сухопутных участках, что позволило не только соблюсти плановое задание, но и идти с некоторым опережением по ряду позиций».

Ранее, 10 апреля, **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** доложил главе государства, что «экватор» работ на «стройке века» уже пройден. Он также заявлял, что «работы идут в графике, даже с некоторым опережением».

Что сделано

Пресс-служба заказчика моста отмечает, что к середине апреля специалисты установили уже более 4,7 тыс. свай (более 70% от общего проектного количества). При этом, по последним данным, готово почти 50% опор автодорожного и железнодорожного мостов (289 из 595 предусмотренных проектом), а также собрано более 36 тыс. тонн (16% от проекта) металлоконструкций пролетных строений.

В учреждении рассказали, что сейчас на технологической площадке в Керчи собирают арочные пролеты, их готовность достигает уже 70% (более 7 тысяч тонн металла из почти 10 тысяч).

Помимо этого, ведется устройство железобетонной плиты проезжей части на 42 из 76 участков автодорожного моста, где предусмотрены такие работы (выполнено более 9,7 тыс. кубометров, что составляет 15% от проекта), добавили в пресс-службе.

В течение 2017 года строители рассчитывают соорудить все 288 опор моста, а также смонтировать примерно 12-14 км из почти 17 мостовых пролетов под автодорогу (в целом длина моста составит 19,5 км), рассказали в пресс-службе ФКУ.

Во второй половине года планируется приступить к асфальтированию моста. Кроме того, строители рассчитывают сделать 30-40% от всех опор железнодорожного моста и смонтировать около 20% его пролетов. Ключевая технологическая операция – перевозка и установка на опоры железнодорожной и автомобильной арок – пройдет в августе– сентябре.

Дорога от Керчи до Севастополя

Строительство Керченского моста в ближайшее время будет синхронизировано со строительством федеральной автодороги «Таврида», которая пройдет от Керчи через Симферополь и до Севастополя. Сейчас в районе прохождения будущей трассы идут подготовительные работы. Чтобы начать полномасштабную стройку, нужно дождаться выхода проекта из госэкспертизы. **Федеральное дорожное агентство** (**Росавтодор**) и подрядная организация оценили стоимость строительства «Тавриды» в 138 млрд 948 млн рублей.

«Таврида» станет своеобразной связующей нитью возводимого моста через Керченский пролив и Крымского полуострова с материковой Россией. Протяженность четырехполосной трассы составит порядка 280 км. Трасса будет скоростной: машины смогут ездить по ней со скоростью до 120 км/ч.

Согласно проекту, который будет реализован в рамках ФЦП социально-экономического развития Крыма и Севастополя, трасса будет полностью построена к концу 2020 года, но четыре из шести ее участков будут готовы уже к концу 2018 года принять транспортный поток с возведенного Керченского моста.

Принять автомобильные потоки с Керченского моста к концу 2018 года сможет и автопоход к транспортному переходу со стороны Крыма. Его строительство началось в феврале 2017 года, стоимость работ оценивается в 7,1 млрд рублей.

По данным крымского **Минтранса**, строительство этой дороги идет в соответствии с графиком. Автоподход будет представлять собой четырехполосную трассу первой технической категории с расчетной скоростью движения до 120 км/ч и протяженностью 8,6 км.

Мост помог с жильем

Еще одна задача, которую помог решить Керченский мост, – это переселение 83 семей из аварийного жилья. Их дома на улице Цементная Слободка попали в санитарно-защитную зону моста, где не допускается размещение жилья. Но жить в них и так было не очень удобно: старые дома отапливались печами, а вода доставлялась с перебоями.

Все эти семьи получили новые квартиры со всеми удобствами 30 марта 2017 года. Людей переселили в новые квартиры в два трехэтажных дома по улице Героев Сталинграда в микрорайоне Нижний Солнечный, всего в 2 км от бывшего места проживания. В квартирах есть газ, свет, горячая вода. На прилегающей территории оборудована детская площадка, стоянки для автотранспорта. До ближайшей остановки маршрутки и троллейбуса несколько минут.

Строительство моста началось в феврале 2016 года. Проект реализуется за счет средств федерального бюджета в рамках ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города Севастополь до 2020 года» без привлечения внебюджетного финансирования. Сметная стоимость проекта составляет 211,9 млрд рублей в ценах четвертого квартала 2015 года. Движение автомобилей по мосту откроется в декабре 2018 года, поездов – в декабре 2019 года. Госконтракт на проектирование и строительство моста через Керченский пролив был подписан 17 февраля 2015 года Управлением федеральных автомобильных дорог «Тамань» **Росавтодор**а и ООО «Стройгазмонтаж».

На объекте работает более 5 тыс. человек в сутки. «С учетом вахтового метода работы ежемесячно в строительстве участвует более 8 тыс. рабочих и более 1,6 тыс. специалистов инженерно-технического состава», – добавили в пресс-службе ФКУ.

### NEWSRU.COM; 2017.04.17; ПОЛИЦИЯ ЗАБЛОКИРОВАЛА НА МКАД БЛИЗ РЕУТОВА КОЛОННУ ПРОТЕСТУЮЩИХ ДАЛЬНОБОЙЩИКОВ

На МКАД в районе Реутова полиция заблокировала колонну дальнобойщиков, протестующих против системы «Платон», сообщает РБК со ссылкой на секретаря Объединения перевозчиков России (ОПР) Сергея Рудаметкина

 Полиция требует от дальнобойщиков покинуть парковку, ссылаясь на то, что это частная территория. Протестующие намерены провести переговоры с администрацией торгового центра

На МКАД в районе подмосковного города Реутова полиция заблокировала колонну дальнобойщиков, протестующих против системы «Платон», сообщает РБК со ссылкой на секретаря Объединения перевозчиков России (ОПР) Сергея Рудаметкина.

«У нас восемь грузовых машин и один микроавтобус располагаются на втором километре МКАД, около Реутова. Автобус оклеен символикой нашей организации. Вокруг наших машин находится семь машин полиции, пока проводятся беседы», – рассказал Рудаметкин.

«Медиазона» пишет, что дальнобойщики собрались на парковке торгового центра «Шоколад». По данным издания, которое ссылается на того же Рудаметкина, всего на стоянке находятся 29 фур и около 60 патрульных машин. Телеканалу «Дождь» Рудаметкин рассказал о восьми машинах протестующих и 16 полицейских машинах.

Полиция требует от дальнобойщиков покинуть парковку, ссылаясь на то, что это частная территория. Протестующие намерены провести переговоры с администрацией торгового центра.

Полиция сорвала протест на Теплом Стане возле ТЦ «Мега»

Как сообщает издание «Настоящее время» со ссылкой на организаторов, утром 17 апреля дальнобойщики хотели поставить машины возле Реутова на востоке от Москвы и на юге, возле торгового комплекса «Мега» на Теплом Стане. План с Теплым Станом не сработал, там были заблокированы две машины. Остальные поставили по плану «Б» на МКАД в Реутове. Однако и сюда быстро подтянулись силы полиции.

«Ночью нам пришлось передислоцироваться, но и тут нас окружили, начинают прессовать, приехало около пяти машин полиции, пытаются нас и отсюда вытеснить», – рассказал «Новой газете» координатор подмосковных протестов дальнобойщиков.

Акции протестов дальнобойщиков против сбора платы за проезд по федеральным трассам проходят по всей России с 27 марта. По данным Общества защиты прав потребителей (ОЗПП), с середины марта граждане из 34 регионов РФ заявили о фактах заметного снижения ассортимента продуктов питания в предприятиях розничной торговли, а также отметили существенный рост цен на отдельные позиции. В организации предупреждают о возможном дефиците мяса, овощей, фруктов, гигиенических и моющих средств, если кризис со снабжением не будет устранен в ближайшее время.

Бастующие водители требуют переговоров с премьер-министром России Дмитрием Медведевым и главой российского **Минтранса** Максимом **Соколов**ым, поскольку проблемы не решаются на уровне местных властей, но власти предпочитают бороться с протестами репрессивными и запретительными методами. 10 апреля Роскомнадзор заблокировал приложение Zello, работающее как рация и используемое дальнобойщиками для общения и координации.

В Дагестане, где акция приобрела самый массовый характер, автопробег дальнобойщиков заблокировала Нацгвардия. Протестующие жалуются на провокации, которые организуют лица, действующие в интересах властей, в том числе на стрельбу из травматического оружия, которая была затеяна, чтобы оправдать использование силы против протестующих.

5 апреля в Москве был задержан лидер дагестанских дальнобойщиков Рустам Малламагомедов на выходе с пресс-конференции, посвященной забастовке. В тот же день его отпустили из полиции без предъявления обвинений.

В Волгограде в акции вмешался местный бизнесмен с пистолетом, который заявил, что протестующие портят ему бизнес.

Система «Платон» действует с 15 ноября 2015 года. С окончанием льготного периода 15 апреля 2017 года тариф должен был вырасти вдвое – с 1,53 рубля до 3,06 рубля за километр пути. Однако правительство приняло решение фактически продлить льготный период и проиндексировать тариф лишь на 25% (до 1,91 руб.).

Плата, обязательная для всех большегрузов от 12 тонн, взимается как с российского, так и с иностранного транспорта и направляется в Федеральный дорожный фонд. В настоящее время штрафы за неоплату проезда по федеральной трассе составляют пять тысяч рублей и 10 тысяч рублей – за повторное нарушение в течение года.

### НСН; 2017.04.17; МИНТРАНС ОПРОВЕРГ БЛОКИРОВКУ ДАЛЬНОБОЙЩИКОВ НА МКАД

**Министерство транспорта** РФ утверждает, что ранее появившаяся в СМИ информация о блокировке колонны дальнобойщиков на МКАД не соответствует действительности. Об этом сообщили в пресс-службе ведомства.

Отмечается, что на парковке торгового центра возле МКАД в Реутове припаркованы 6 большегрузов, которые ожидают разрешенного времени выезда. Сообщается, что сотрудники полиции были вызваны для поддержания порядка на парковке.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ЮЛИЯ КВИТКО; 2017.04.17; НЕГДЕ ПРИЗЕМЛИТЬСЯ

Развитию авиационной инфраструктуры мешают правовые коллизии

Помимо традиционного спроса на повышение доступности и качества авиаперевозок для населения страны запрос на расширение сети аэропортов сегодня формируют потребности развития внутреннего туризма и обеспечение спортивных мероприятий ЧМ-2018. При этом очевидно, что дальнейшее развитие авиационной инфраструктуры потребует значительных финансовых средств и создания привлекательных условий для инвесторов.

Сложившиеся экономические вызовы, неблагоприятная конъюнктура на мировых рынках и непростая финансово-экономическая ситуация отдельных крупных авиаперевозчиков, приведшая к сокращению и даже прекращению их операционной деятельности, а так же закрытие крупнейших направлений пассажироперевозок стали предпосылками для неблагоприятных прогнозов развития аэропортовой сети РФ на ближайшие годы. Однако они не подтвердились. В 2016 году количество пассажиров, которые воспользовались услугами 232 действующих аэропортов, достигло 160 миллионов человек, почти на 3 миллиона превысив показатель 2015 года. Причем если на международных маршрутах отмечалось снижение объемов перевозок на 18 процентов, то на внутренних авиалиниях рост составил 7,2 процента. В условиях сокращения полетов за рубеж, которое было обусловлено отсутствием авиасообщения на трех ведущих направлениях – Украина, Египет и Турция, авиакомпании все более ориентируются на внутренний рынок, особенно с учетом господдержки внутреннего туризма. Только аэропорты Сочи и Симферополя в минувшем году обслужили 10,6 миллиона человек, что стало рекордным показателем за всю историю этих воздушных гаваней. Такая динамика роста пассажиропотока потребовала рассмотрения возможностей их дальнейшего развития. В этом году новый аэровокзал будет открыт в Анапе, в 2018-м – в Симферополе. Планируется начать проектирование и строительство нового терминала в Геленджике.

И все же основными приоритетами в сфере развития аэродромной инфраструктуры в преддверии проведения Чемпионата мира по футболу, Кубка конфедераций ФИФА и 19-го Всемирного фестиваля молодежи и студентов стали строительство нового аэропорта Платов в Ростове-на-Дону, реконструкция аэродромной инфраструктуры Москвы, Калининграда, Екатеринбурга, Саранска, Нижнего Новгорода, Самары и Волгограда. В трех из них терминалы уже построены. Помимо этого идет реконструкция в аэропортах Хабаровска, Норильска, Кызыла, Ульяновска, Нижнекамска, Улан-Удэ. Строится новый аэропорт вблизи Саратова. В рамках мероприятий, направленных на сохранение и развитие сети аэропортов региональных и местных воздушных линий, за счет средств федерального бюджета осуществлялись строительно-монтажные работы по реконструкции аэропортовых комплексов Никольское, Оссора, Зея.

В то же время модернизации сети региональных аэропортов зачастую мешает их неопределенный статус, что отражается на заинтересованности потенциальных инвесторов. Как рассказал депутат Заксобрания Иркутской области Олег Кузнецов, сегодня, например, аэропорты Киренска и Ербогачена, находящиеся в федеральной собственности, проходят процедуру банкротства. В то же время аэропорты Усть-Кута, Братска, Бодайбо принадлежат частным владельцам, а аэропорты Железногорска-Илимского, Нижнеудинска, Усть-Илимска состоят в муниципальной собственности. Таким образом нет ни одного аэропорта, который бы находился в областной собственности и непонятно, каким образом развитие малых аэропортов, которые не находятся в собственности области, будет завязываться с проектом модернизации аэропорта Иркутска, отметил депутат.

Но и те проекты, которые уже находятся на стадии реализации, не всегда исполняют запланированный уровень федерального бюджета. Так, по словам главы **Росавиаци**и Александра **Нерадько**, в прошлом году в ходе капстроительства и реконструкции кассовое освоение средств составило лишь около 60 процентов. «Такой низкий уровень был связан с внешними ограничениями, дефицитом инвестиционных ресурсов, современных технологий, профессиональных кадров, удорожанием внутренних заимствований, недостаточным развитием конкуренции, изъянами делового климата, неудовлетворительным выполнением некоторыми подрядными организациями договорных обязательств, приводящим к срыву сроков строительства объектов, – перечислил он целый ряд факторов. – По основным объектам капстроительства удалось сохранить средства путем их переноса на 2017 год и последующий период. По всем проблемным объектам ведется работа по ликвидации отставаний от контрактных сроков и претензионная работа». Таким образом, текущий год становится для отрасли годом наращивания сил для наверстывания упущенного.

При этом проблема заключается не только в качестве освоения бюджетных ресурсов, но и в эффективности их применения, например, в вопросах соответствия аэродромной инфраструктуры современным требованиям. Так, например, распространенные жалобы связаны с тем, что в аэропортах не регламентированы такие показатели, как количество и расположение информтабло, стоек регистрации и других объектов, задающих уровень базового комфорта. Не все аэропорты обеспечены в нужном количестве аэродромной техникой с соответствующими характеристиками. В **Росавиаци**и считают возможным вернуться к вопросу об обязательной сертификации аэропортов и введении гостребований по укомплектованию парка аэродромной спецтехники.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.17; АДМИНИСТРАЦИЯ ВОЛЖСКОГО БАССЕЙНА В МАЕ ПЛАНИРУЕТ ВЫБРАТЬ ГЕНПРОЕКТИРОВЩИКА НИЗКОНАПОРНОЙ ПЛОТИНЫ НА ВОЛГЕ

ФБУ «Администрация Волжского бассейна» в мае на открытом конкурсе планирует выбрать генерального проектировщика строительства Нижегородской низконапорной плотины для решения проблемы судоходства в районе Городецкого гидроузла, говорится в документации на сайте госзакупок РФ.

Государственным заказчиком выступает **Росморречфлот**. Победитель конкурса в 2017-2018 годах должен разработать проектную документацию (включая сметную документацию), а также представить результаты дополнительных инженерных изысканий. В частности, должны быть выполнены проектирование низконапорного гидроузла, объектов инженерной защиты территорий от подтопления вновь создаваемым водохранилищем, а также разработка других мероприятий по подготовке ложа и обустройству зоны создаваемого водохранилища. Кроме того, в работы по контракту включены проектирование высоковольтной линии электропередачи и подъездной автодороги для обеспечения строительства и последующей эксплуатации гидроузла и других объектов подготовки территории строительства.

Все работы по госконтракту должны быть завершены до 25 декабря 2018 года. Начальная (максимальная) цена контракта составляет 1,25 млрд рублей (включая НДС), источник финансирования – федеральный бюджет.

Заявки на участие в конкурсе принимаются до 14:00 мск 10 мая, рассмотрении и оценка заявок намечены на 12 мая.

Целью реализации инвестпроекта по созданию Нижегородского низконапорного гидроузла является сохранение сквозного судоходства по р. Волге, создание современной и эффективной транспортной инфраструктуры и снижение транспортных издержек. «Плотина позволит создать и поддерживать нормальные судоходные условия с гарантированными глубинами 4 м на проблемном участке р. Волги, а также на порогах камер шлюза N15-16 Городецкого гидроузла в течение всего навигационного периода с обеспечением судоходства в период прохождения паводка», – отмечается в документации.

В документации поясняется, что строительство Горьковского гидроузла и наполнение Чебоксарского водохранилища до отметки 63 м вместо проектной отметки 68 м, привело к необратимой деформации русла р. Волги в нижнем бьефе Городецкого гидроузла и уменьшению судоходных глубин. Создалась ситуация, при которой флот вынужден подолгу простаивать в ожидании шлюзований. Крупнотоннажные суда, в том числе смешанного плавания (класса «река-море»), используются с недогрузом, ограничено движение судов пассажирского флота. Кроме того, затрудняется оперативная переброска по кратчайшему маршруту средств технической поддержки Минобороны РФ.

Вновь создаваемое водохранилище будет занимать часть территории Балахнинского и Городецкого районов Нижегородской области, а также, в незначительной степени, затрагивать Сормовский район Нижнего Новгорода. Протяженность водохранилища по основному руслу реки составит около 41 км, протяженность реконструируемого участка реки по оси судового хода от шлюза N15-16 Городецкого гидроузла до створа проектируемого гидроузла – 38 км.

Ранее «Интерфаксу» в **Росморречфлот**е сообщали, что строительство низконапорной плотины в Нижегородской области запланировано на 2018-2020 годы. Первый этап проектных работ (инженерные изыскания) уже завершен, получено положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России». Окончание проектных работ было запланировано на 2018 год.

Зам**министра транспорта** – руководителя **Росморречфлот**а Виктор **Олерский** в прошлом году сообщал, что затраты на строительство Нижегородской низконапорной плотины оцениваются в 42-45 млрд рублей.

Сообщалось также, что предлагаемый Нижегородской областью проект строительства низконапорной плотины ниже проблемного Городецкого гидроузла является альтернативой подъему Чебоксарского водохранилища до отметки 68 метров. Правительство РФ сочло нецелесообразным подъем уровня Чебоксарского водохранилища.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.04.17; НЕ ОПОЗДАТЬ

**Минтранс** настаивает на принятии специального закона по транспортной медицине

Инспекторы **Ространснадзор**а сегодня могут проверить, есть ли аптечки в салоне самолета, в автомобиле, на других видах транспорта. Но это не решает проблему нехватки медикаментов при большом количестве пострадавших. Эту и другие проблемы медицинского обеспечения на транспорте обсуждали медики и транспортники на парламентских слушаниях.

Глава Комитета Госдумы по охране здоровья Дмитрий Морозов считает, что у всех должна быть профессиональная аптечка для врачей. Он сам столкнулся с тем, что у него не хватало лечебных средств для оказания помощи в вагоне поезда.

Нет и нормативов, по которым должны обучать азам оказания экстренной помощи машинистов, пилотов, проводников. А ведь именно первые часы после ЧП важны для спасения жизни пострадавших. Между тем сейчас в России даже нет открытой статистики о том, как часто оказывается первая помощь на транспорте.

Кроме того, нет нормы, которая давала бы право здравпунктам на объектах транспорта оказывать медпомощь в рамках ОМС или за счет самих транспортных организаций. И получается, что все ждут «скорую» из местной больницы, теряют драгоценное время.

Проблем оказывается много с проверками самих работников транспорта, в том числе и на наркотические вещества. На морском и речном транспорте тоже есть проблема с медосмотрами и допуском к выходу в рейс. Сейчас есть десять медицинских бассейновых центров, которые могут выпустить в море. Но они при этом часто смотрят заключения, которые приносят им моряки из других поликлиник и берут их на веру. Но не всегда эти справки правдивы. Все это заставляет экспертов выступать за введение уголовной ответственности для тех моряков и машинистов, которые пытаются подтасовать результаты обследования, в том числе проверки на употребление наркотиков.

Система отраслевого медосмотра сохранилась на железной дороге и авиации. Но и здесь нужно корректировать законодательство. Так, например, в законодательстве нет понятия врачебно-летной медицины. Хотя допуск пилотов идет по требованиям Международной организации гражданской авиации (ИКАО), которая требует обязательного медосмотра пилотов.

Отсутствие нормативов тянет за собой целый клубок проблем. Например, **Росавиаци**я и **Ространснадзор** не могут проверять деятельность врачебно-летных экспертных комиссий. Они не подчиняются **Росавиаци**и. Только Центральная клиническая больница находится в ведении **Росавиаци**и, отметил «РГ» замглавы **минтранса** Валерий **Окулов**. Кроме того, нет перечня препаратов, которые влияют на пилота и от которых может зависеть безопасность полета. Весь этот клубок проблем указывает на то, что необходим закон о транспортной медицине, отметил в своем выступлении директор Административного департамента **минтранса** Константин Пашков. И большая часть аудитории его поддержала, что в нем должна быть разбивка по всем видам транспорта с учетом их отраслевой специфики.

### ТАСС; 2017.04.17; АБЫЗОВ: ВВЕДЕНИЕ ПРЕИМУЩЕСТВ ДЛЯ МОТОЦИКЛИСТОВ ПОЗВОЛИТ СОКРАТИТЬ ПРОБКИ НА ДОРОГАХ

Министр РФ по вопросам открытого правительства Михаил Абызов поддерживает инициативу о введении дополнительных преимуществ для мотоциклистов на дорогах, поскольку, по его мнению, это будет способствовать сокращению пробок.

Ранее газета «Коммерсантъ» сообщила, что первый вице-премьер Игорь Шувалов поручил МВД, **Минтрансу** и Открытому правительству проработать возможность внесения изменений в ПДД, согласно которым мотоциклисты могут получить дополнительные преимущества на дорогах перед автомобилистами. Помимо разрешения на движение между рядами, для них могут также выделить отдельную стоп-линию на перекрестках.

«Важно, чтобы у мотоциклистов было право использовать пространство между рядами для преодоления пробок на небольшой скорости до 40 км/ч, не создавая угроз для остальных участников движения. Это поведение сегодня является типовым, я так сам регулярно езжу», – сказал ТАСС Абызов.

По его словам, право мотоциклов двигаться между рядами «сделает более удобным передвижение двухколесного транспорта в городе, а значит, поспособствует и сокращению пробок».

Абызов также заявил, что поддерживает эксперимент по введению на перекрестках отдельной стоп-линии для мотоциклов. Предполагается, что эта мера позволит избежать ситуации, когда машины и мотоциклы стартуют на светофоре вместе, что, по мнению экспертов, небезопасно.

«Так же считаю необходимым еще раз провести эксперимент по допуску мототранспорта на выделенные полосы. Несколько лет назад он уже проводился, но его результаты совершенно по-разному толкуются мотосообществом и ГИБДД. Надо выработать понятные критерии оценки результатов эксперимента и провести его заново», – подчеркнул Абызов.

### РИА НОВОСТИ; 2017.04.17; ДЕПУТАТ ВЫСТУПИЛ ЗА РАЗРЕШЕНИЕ МОТОЦИКЛИСТАМ ЕЗДИТЬ МЕЖДУ РЯДАМИ

Первый зампред комитета Госдумы по законодательству Вячеслав Лысаков считает, что мотоциклистам можно дать право ездить между рядами, этот вопрос нужно регламентировать, однако решение о соответствующем изменении правил дорожного движения еще не принято, и не исключено, что никаких изменений в ПДД внесено не будет.

Ранее газета «Коммерсант» сообщила, что российские мотоциклисты могут получить дополнительные преимущества на дорогах. По данным издания, первый вице-премьер Игорь Шувалов поручил МВД, **Минтрансу** и правительству Москвы проработать возможность соответствующих изменений в ПДД. В частности, речь идет о том, чтобы создать для мотоциклистов отдельную стоп-линию на перекрестках и разрешить им езду между рядами. В рамках данной инициативы, как сообщают журналисты, в качестве эксперимента на улицах появится дополнительная стоп-линия. Позже представитель **Минтранса** подтвердил РИА Новости, что ведомство прорабатывает соответствующее поручение.

«Пока разговор идет о проведении эксперимента, а не об изменении правил дорожного движения. Не будем путать наших автомобилистов и байкеров, говоря об этом, как о свершившемся факте. Еще не факт, что такие изменения будут внесены. Это некое предложение по проверке данного типа организации дорожного движения и не более того», – сказал Лысаков РИА Новости в понедельник, добавив, что еще неизвестно, как этот эксперимент завершится.

Эксперты прокомментировали возможные изменения ПДД в пользу мотоциклистов

Высказывая свое личное мнение, депутат отметил, что этот вопрос все-таки регламентировать нужно, и сам он не видит никаких проблем в том, чтобы уступить мотоциклисту дорогу.

«Я, как автомобилист практически каждый день находящийся за рулем, абсолютно терпимо отношусь к байкерам, всегда стараюсь дать им проехать между рядами, даже могу чуть взять в сторону, чтобы он спокойно проехал. Есть автомобилисты, которые очень резко реагируют, чинят препятствия, стараются не дать проехать. На самом деле, нет правовой определенности в ПДД. Нет ни прямых запретов, ни прямых разрешений езды в междурядье. Я думаю, что такую возможность им дать надо», – сказал Лысаков.

Он подчеркнул, что вопрос заключается не столько в правовом регулировании, сколько в общей культуре поведения, в том числе на дороге.

«Если люди терпимо относятся друг к другу – автомобилисты к байкерам, байкеры к велосипедистам – все относительно друг друга себя ведут корректно, то излишне и регулирование. Хотя этот вопрос лучше регламентировать», – заключил депутат.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.17; В «ЕДИНОЙ РОССИИ» СОМНЕВАЮТСЯ В ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ РАЗРЕШЕНИЯ МОТОЦИКЛИСТАМ ЕЗДИТЬ МЕЖДУ ПОЛОСАМИ

В «Единой России» готовы обсуждать вопросы усиления мер безопасности мотоциклистов при движении на дорогах, но сомневаются в целесообразности разрешения ездить им между полосами.

«В мае 2017 года в рамках партпроекта «Безопасные дороги» мы планируем провести «круглый стол» и обсудить на нем не только возможность нововведений в ПДД (правила дорожного движения – ИФ) для мотоциклистов, но и другие, связанные с безопасностью этой категории водителей», – цитирует пресс-служба партии в понедельник координатора партпроекта «Безопасные дороги», заместителя председателя комитета Госдумы по транспорту Сергея Бидонько.

«Что касается движения мотоциклистов между полос, поддерживаем требование о следовании всех транспортных средств строго по обозначенным полосам», – подчеркнул он.

По данным 2015 года, в России зарегистрировано 2 256 864 мотоциклов, для которых должны быть созданы безопасные условия на дорогах, уточнил он. «Мы выделили следующие темы для обсуждения с экспертами и представителями общественности: скольжение колес мотоцикла по разметке на дорогах, тросовые отбойники, которые создают опасность для жизни, движение мотоциклистов между полос, а также низкий уровень обучения водителей мотоциклов», – рассказал «единоросс».

По его словам, на большинстве отечественных дорог разметка выполнена из покрытия ещё советского образца. «Во время влажной погоды такое покрытие становится скользким, а наезд на него может вызвать аварийную ситуацию. Тяжелее всего обстоят дела на пешеходных переходах, там мотоциклист легко может попасть на скользкое покрытие одновременно двумя колёсами. Наше предложение состоит в том, чтобы внедрить современное, противоскользящее покрытие», – сообщил координатор партпроекта.

Он обратил внимание на то, что в случае ДТП у мотоциклистов практически не остаётся шансов остаться в живых при попадании в отбойник тросового типа. Необходимо в связи с этим ограничить использование тросовых отбойников, уверен парламентарий.

Кроме того, заметил С.Бидонько, эксперты часто отмечают очень низкий уровень обучения водителей мотоциклов, так как они сдают только теоретический и экзамен по первоначальным навыкам управления на площадке. «Мы выступаем за существенное изменение программы их обучения. Рекомендации, которые будут выработаны в результате наших заседаний, будут направлены в профильные министерства и ведомства», – сказал депутат.

Газета «Коммерсант» сообщила в понедельник, что первый вице-премьер Игорь Шувалов дал поручение проработать возможность внесения изменений в ПДД, согласно которым мотоциклисты могут получить дополнительные преимущества на дорогах перед автомобилистами; помимо разрешения на движение между рядами, для них могут также выделить отдельную стоп-линию на перекрестках.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИСЛАВ КУЛИКОВ; 2017.04.17; КРУТОЙ МАРШРУТ

Пассажирка получила компенсацию за падение в трамвае

Жительница Екатеринбурга получила через суд компенсацию с трамвайно-троллейбусного парка за падение в трамвае.

Как рассказывают в Екатеринбургском областном суде, 1 апреля прошлого года женщина ехала на переднем сиденье второго вагона трамвая N 22.

На повороте вагон резко склонило вправо – пассажирка упала и ударилась о сиденья. Боль была настолько сильной, что водителю и кондуктору пришлось вызвать для пострадавшей «скорую». Уже в больнице пациентке диагностировали перелом ребер.

Восстановившись после болезни, женщина обратилась с заявлением о выплате страхового возмещения в страховую компанию, где была застрахована ответственность перевозчика.

Однако там ей отказали, аргументируя тем, что трамвай с бортовым номером 169-170, в котором произошел несчастный случай, не значится в их перечне транспортных средств. Тогда женщина обратилась к руководству травмайно-троллейбусного предприятия с претензией о возмещении вреда здоровью пассажира. Но и там получила отказ. Никто не хотел ни за что отвечать.

Напомним, что с 2013 года все перевозчики обязаны иметь страховку на тот случай, если не уберегут пассажира. Общественный транспорт не должен быть зоной риска.

Если перевозчик не сможет доставить человека или его багаж в целости и сохранности до места назначения, то должен заплатить.

Однако у страховых компаний есть привычка: они любят собирать деньги, но не очень любят платить. Поэтому часто пытаются найти, к чему бы прицепиться, чтобы обнулить выплаты человеку.

А в трамвайном депо, видимо, посчитали, что ничего не должны пассажирке, так как у них есть страховой полис. В итоге женщине пришлось идти в суд. Она подала иск сразу и к страховой компании, и к трамвайно-троллейбусному парку.

Орджоникидзевский районный суд Екатеринбурга частично удовлетворил требования истицы и взыскал в ее пользу 61 тысячу рублей. Из них 53 тысячи рублей заплатила страховая компания. А 8 тысяч было взыскано с трамвайно-троллейбусного парка.

Причем трамвайно-троллейбусный парк в основном заплатил именно за моральный ущерб. Из 8 тысяч 5 составили компенсацию морального вреда, а 3 тысячи пошли на возмещение расходов на адвоката. Это значит, что, если бы трамвайно-троллейбусный парк выбрал более ответственную страховую компанию, ему бы не пришлось платить лишнего.

«Моральный долг» же страховой компании вышел относительно небольшим – всего 2 тысячи рублей. Остальная сумма (то есть 51 тысяча рублей) – это компенсация расходов женщины на лечение, на юристов, а также штраф, наложенный на страховую компанию.

Слово штраф не должно вводить в заблуждение: в данном случае деньги взысканы не в казну, а в пользу человека. Это правило закреплено в законе о защите прав потребителя.

По закону, когда потребителя обидели, суд, взыскав компенсацию, должен прибавить к ней штраф с обидчика – в 50-процентом размере от суммы компенсации.

При этом, как разъяснил в свое время пленум Верховного суда России, суды должны взыскивать такой штраф независимо от того, заявляли истцы такое требование или нет. Согласно закону, взыскание этого штрафа является не правом, а обязанностью суда.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; НАДЕЖДА ТОЛСТОУХОВА; 2017.04.17; ТРАМВАЙ ВСТАЛ НА ОБОЧИНЕ

Нововведения на Урале не «прокатили»

В Екатеринбурге под давлением общественности перенесли на 2019 год (читай – отменили) нашумевшую реформу общественного транспорта. Разработчики новой маршрутной сети отстранились от дел, а глава профильного комитета городской администрации подал в отставку.

Говорить о грядущей реформе начали еще в середине прошлого года. По словам чиновников, необходимость нововведения была продиктована федеральным законодательством, а также объективными причинами: общественный транспорт Екатеринбурга теряет 2-5 процента пассажиров в год.

Администрация объявила конкурс на разработку новой оптимизированной схемы движения общественного транспорта. Выиграл его фонд «Город.PRO», до этого разрабатывавший лишь схему велодорожек в одном из районов города. Пригласили американского эксперта-урбаниста Джареда Уокера и под его руководством разработали новую схему движения городского транспорта. Основной смысл реформы сводился к тому, чтобы пересадить людей с частных маршруток на муниципальные автобусы, трамваи, троллейбусы и метро. Для этого планировалось сократить количество маршрутов почти втрое, закрыть центр города для малых автобусов, чтобы использовать их только на окраинах для подвоза людей к местам пересадки. Кроме того, предлагалось ввести тарифы повременной оплаты.

Старт реформы был назначен на первое июля. Но как только саму идею вынесли на открытое общественное обсуждение, посыпался шквал негодующих отзывов. Особенно протестовали жители отдаленных районов: если бы новую схему движения транспорта все-таки ввели, добираться до центра города им пришлось бы с несколькими пересадками. А с учетом того, что городские пробки распоряжением администрации отменить нельзя, привычное время до работы могло увеличиться в несколько раз. Постепенно претензии к новой маршрутной сети стали высказывать и представители властных структур. Решающим горожане считают заявление начальника Управления ГИБДД по Свердловской области Юрия Демина, который сказал следующее: «Изменения нужны, но они должны быть тщательно выверены и вводиться постепенно. Иначе еще большее количество горожан пересядет на личный автотранспорт, и проблема пробок усугубится».

После такой аргументации чиновникам горадминистрации осталось признать недоработки. Сити-менеджер Александр Якоб заявил, что необходим еще ряд подготовительных мероприятий для успешного старта проекта, поэтому дату внедрения решили перенести. Городские власти пообещали проанализировать поступившие к ним предложения и самые удачные из них учесть в финальной версии новой маршрутной сети. «С учетом того, что в 2018 году Екатеринбург будет принимать матчи чемпионата мира по футболу, дата внедрения новой маршрутной схемы будет перенесена на 2019 год», – резюмировал Александр Якоб.

Мнение

Рудольф Ковалев, действительный член Российской открытой академии транспорта, доктор технических наук:

Я за то, чтобы сохранить существующую схему и планомерно ее дорабатывать. Не хирургическими методами, а терапевтическими. Например, в нее можно интегрировать магистральные маршруты, обозначить приоритет крупных автобусов в центре города, ввести повременный тариф. А вот множественные пересадки – зло, которое следует минимизировать. То, что сейчас сделано в Екатеринбурге, – это начальная стадия градостроительного проектирования. Далее схему надо реализовывать в соответствии с нормами и регламентами, проводить госэкспертизу.

В первую очередь следует навести порядок в движении всего транспорта – это позволит значительно сократить эксплуатационные расходы и повысить рентабельность перевозок, снизится время простоев в пробках, машины не будут преждевременно выходить из строя. Рентабельность можно поднять путем развития системы техсервиса, перевода автопарка на газ. Не стоит уповать на «силовое» устранение частников с рынка. Я сам беседовал с перевозчиками: никто от своего бизнеса не откажется, не выиграют торги – будут возить нелегально.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.04.18; CHINA RAILWAYS ПЛАНИРУЕТ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ МОСТА И АВТОДОРОГ В РАМКАХ МТК «ПРИМОРЬЕ-1»

Китайская China Railways International Group (CRIG) планирует принять участие в строительстве моста в рамках международного транспортного коридора (МТК) «Приморье-1» и отдельных участков дороги на маршруте поселок. Пограничный – порт «Восточный» в Приморском крае, заявил вице-президент компании Лицзе Ван на встрече с вице-губернатором Евгением Полянским.

В сообщении пресс-службы администрации Приморья говорится, что CRIG уже провела предварительное обследование дорог в регионе и сейчас занимается проработкой вопросов, связанных с определением оптимальной финансово-экономической модели, по которой могло бы осуществляться инвестирование

Также, по словам вице-президента CRIG, китайская сторона заинтересована в создании портов и модернизации участков железных дорог в Приморье.

«Строительство логистической, железнодорожной и портовой инфраструктуры на территории края создаст дополнительные условия для плодотворного сотрудничества между нашими странами», – сказал Лицзе Ван, слова которого приводятся в сообщении.

China Railway International Group уже имеет опыт работы в европейской части России. При участии китайской компании была построена высокоскоростная железная дорога «Казань – Москва» и ряд других объектов.

China Railway International Group является крупнейшей многофункциональной инженерно-строительной группой в Китае. Сфера деятельности компании охватывает несколько направлений – изыскание и проектирование, строительно-монтажные работы, промышленное производство, научные исследования и техническое консультирование, технический надзор, инвестиции и девелопмент, управление в сфере строительства, внешняя торговля.

Международный транспортный коридор «Приморье-1» связывает приграничный китайский город Суйфэньхэ, станцию Гродеково, Пограничный район Приморья и порты на востоке края. «Приморье-2» соединяет китайскую провинцию Цзилинь с портами Славянка, Зарубино и Посьет.

### RG.RU; ЭЛИНА ТРУХАНОВА; 2017.04.17; НА МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ В ТВЕРИ ВЫДЕЛЯТ 8,2 МЛРД РУБЛЕЙ

На строительство Западного моста через Волгу в Твери из федерального бюджета планируется выделить более 8,2 миллиарда рублей.

По информации правительства Тверской области, в письме на имя губернатора региона Игоря Рудени заместитель **министра транспорта** РФ Николай **Асаул** сообщил, что в ведомстве подтвердили представленную правительством Тверской области сметную стоимость строительства моста, которая составит свыше 10,2 миллиарда рублей. Из федерального бюджета на эти цели предусмотрено выделить: в 2018 году – 1,5 миллиарда рублей, в 2019-м – 3,5, в 2020-м – более 3,2 миллиарда.

В правительстве региона рассказали, что поручение об оказании содействия региону в возведении Западного моста президент России Владимир Путин дал по итогам встречи с Игорем Руденей 4 июля прошлого года. Шестиполосный Западный мост будет строиться от проспекта Калинина (район Комсомольской площади) до Петербургского шоссе параллельно железнодорожному мосту. Одновременно начнется реконструкция автодорожного путепровода через железнодорожные пути по Петербургскому шоссе (Горбатый мост) и железнодорожный путепровод через проспект Калинина.

Кроме того, региону в 2017 году будет выделено больше 596 миллионов рублей на строительство развязки на станции Чуприяновка в Калининском районе. Всего на объект требуется около 890 миллионов: 300 миллионов рублей регион получил в прошлом году.

### 19RUS.INFO; 2017.04.17; В АБАКАНЕ ОРГАНИЗОВАЛИ ОБЛАВУ НА НЕЛЕГАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

**Минтранс** Хакасии совместно с ОГИБДД УМВД России по Абакану проводит оперативно-профилактическую операцию по пресечению нелегальных перевозок пассажиров автомобильным транспортом.

В ходе операции с 10 по 16 апреля текущего года в столице республики из общего числа проверенных транспортных средств выявлено 23 нарушения правил дорожного движения водителями, осуществляющими перевозки пассажиров автомобильным транспортом.

«В девяти случаях выявлено наличие неисправностей, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена. Семь водителей нарушили правила пользования внешними световыми приборами, пять водителей пренебрегли правилами и не воспользовались ремнями безопасности, также один водитель управлял транспортным средством без технического средства контроля (тахографа) – данная статья предусматривает наложение административного штрафа в размере от 1000 до 3000 рублей. В следующем случае водитель во время движения транспортного средства пользовался телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук», – говорится в сообщении пресс-службы **Минтранса** республики.

Проверки по контролю за работой транспортных средств, осуществляющих пассажирские перевозки, выявление и принятие мер по выявленным нарушениям будут осуществляться на постоянной основе на всей территории республики, заверили в ведомстве.

### KP.RU КАЗАНЬ; 2017.04.17; НА ПОЛГОДА ЗАКРЫВАЕТСЯ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ДОРОГА «КАЗАНЬ-УЛЬЯНОВСК»-КАМСКОЕ УСТЬЕ

С 24 апреля по 30 октября в Верхнеуслонском районе закроется для движения автомобилистов дорога «Казань-Ульяновск»-Камское Устье. Об этом сообщает пресс-служба **Минтранса** Татарстана.

Отмечается, что это связано с запланированными ремонтными работами, которые должны будут проходить на участке от 15,2 км до 22,5 км. Для объезда водителям предлагают автомобильную дорогу регионального значения «Подъезд к селу Шеланга».

Добавим, что схема организации объездного движения с установкой соответствующих дорожных знаков уже согласована с УГИБДД по республике. Автомобилистов просят заранее планировать свой маршрут на этом участке дороги и быть внимательными.

### ТАСС; ТАТЬЯНА КУЗНЕЦОВА; 2017.04.17; В СТРОИТЕЛЬСТВЕ КЕРЧЕНСКОГО МОСТА ЭТИМ ЛЕТОМ ПРИМУТ УЧАСТИЕ 90 СТУДЕНТОВ РОССИЙСКИХ ВУЗОВ

Два российских вуза – Московский госуниверситет путей сообщения Императора Николая II (МИИТ) и Московский госуниверситет имени Ломоносова (МГУ) – этим летом направят на строительство Керченского моста в Крым 90 студентов. Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе заказчика проекта – ФКУ «Управление федеральных автомобильных дорог «Тамань» **Федерального дорожного агентства**» (ФКУ Упрдор «Тамань»).

«В 2017 году, по соглашениям, заключенным **Росавтодор**ом с МИИТ и МГУ, в строительстве объектов примут участие 90 стройотрядовцев (60 из МИИТ и 30 из МГУ)», – говорится в сообщении.

В прошлом году в строительстве моста и автомобильных подходов к нему со стороны Краснодарского края участвовали более 80 студентов профильных технических вузов. «Как и в 2016 году, практика студентов на объектах продлится два месяца – с 1 июля до 31 августа. Будущих специалистов ждет пятидневная рабочая неделя с восьмичасовым рабочим днем. Для них предусмотрено бесплатное проживание и трехразовое питание», – уточнили в пресс-службе.

Кроме практики, студентов в Крыму ждет и культурно-образовательная программа. На выходных они смогут встречаться с руководителями проекта строительства моста, а также посещать тренинги и экскурсии.

Керченский мост между Крымским полуостровом и материковой Россией возводится за счет средств федерального бюджета в рамках ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города Севастополь до 2020 года» без привлечения внебюджетного финансирования. Строительно-монтажные работы на объекте начались в феврале 2016 года. Общая стоимость проекта оценивается в 228 млрд рублей. Начало движения автомобилей по мосту запланировано на декабрь 2018 года, поездов – на декабрь 2019 года.

### КОММЕРСАНТ.RU; НИКОЛАЙ СЕРГЕЕВ; 2017.04.17; ТЕРАКТ В ПЕТЕРБУРГЕ РАСКРЫЛИ ПО ТЕЛЕФОНУ

В понедельник в Подмосковье сотрудниками ФСБ был задержан предполагаемый организатор теракта в санкт-петербургском метро гражданин России Аброр Азимов. По данным “Ъ”, его вычислили, отрабатывая телефонные контакты Акбаржона Джалилова, совершившего самоподрыв. Во вторник новому фигуранту суд изберет меру пресечения, а его ранее арестованным соратникам следствие планирует начать предъявлять официальные обвинения. Во всяком случае, их адвокатов телефонограммами вызвали в центральный офис СКР.

Аброра Азимова сотрудники ФСБ задержали у железнодорожного перехода в Одинцовском районе Подмосковья. Азимов с момента теракта в санкт-петербургском метрополитене 3 апреля фактически перешел на нелегальное положение – в снимаемой квартире не появлялся, а от своих телефонов избавился. Известно было лишь то, что он, как и двое других предполагаемых соучастников преступления, Садык Ортиков и Шохиста Каримова, которых арестовали по подозрению в терроризме (п. «б» ч. 3 ст. 205 УК), работали в кафе «Лесное» на Минском шоссе и жили где-то рядом с заведением.

В понедельник Азимов, розыск которого велся уже несколько дней, приобрел пару новых сотовых телефонов и сим-карты. Очевидно, активировав одну из карт, он и выдал свое местоположение.

При задержании за поясом у Азимова спецназовцы нашли и изъяли заряженный пистолет Макарова. На вопрос участников операции, догадывается ли он, за что его задержали, подозреваемый ответил утвердительно.

По данным ФСБ, Аброр Азимов является одним из организаторов теракта в санкт-петербургском метрополитене. В свою очередь, официальный представитель СКР Светлана Петренко сообщила, что задержанный – соучастник преступления, однако его роль еще устанавливается следствием. Азимова после задержания доставили на допрос в СКР, а уже во вторник следствие собирается ходатайствовать перед Басманным райсудом о его аресте.

По данным источников “Ъ”, Аброр Азимов был единственным из участников террористического подполья, с кем Акбаржон Джалилов связался по телефону перед самоподрывом, очевидно, сообщив о том, что он готов к проведению акции,– ее жертвами стали 14 человек. Чуть позже, видимо, Азимов передал информацию другим предполагаемым участникам террористического подполья, в том числе повару Садыку Ортикову, которого задержали.

Этнический узбек Азимов, так же как и Джалилов, родился и вырос в Ошской области Киргизии, а в 2013 году, отказавшись от гражданства этой страны, получил российское. Гражданином РФ являлся и Джалилов. Очевидно, что российские паспорта облегчали исполнителю и предполагаемому организатору теракта подготовку к преступлению, считают в спецслужбах.

Как сообщил “Ъ” адвокат одного из фигурантов громкого расследования, он получил телефонограмму, в которой говорилось о том, что ему необходимо во вторник прибыть в центральное здание СКР для проведения следственных действий. По его словам, это может быть очная ставка с задержанным Азимовым, а после этого – предъявление официального обвинения.

Распределение ролей в террористической группе Следственный комитет уже установил. Об этом участники расследования даже отчитались перед председателем СКР Александром Бастрыкиным, но тот, по данным “Ъ”, сказал, что преступление не будет считаться полностью раскрытым, пока под стражей не окажутся все его участники, включая организаторов.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ИРИНА ФУРСОВА; 2017.04.17; НЕ ТИХИЕ ГАВАНИ

Грузооборот в портах растет

Свыше 720 миллионов тонн составила перевалка грузов в морских портах России в прошлом году. До заветной отметки в миллиард тонн осталось всего ничего. Еще 20 лет назад, когда грузооборот отечественных гаваней недотягивал и до 150 миллионов тонн, нынешние итоги казались абсолютно нереальными.

Бурное оживление портовой работы началось в начале двухтысячных, одновременно с ростом объема частных инвестиций в портовую инфраструктуру. По словам зам**министра транспорта**, руководителя **Росморречфлот**а Виктора **Олерск**ого, сейчас соотношение бюджетных и внебюджетных инвестиций в этот сегмент составляет 3 к 1, и эту пропорцию необходимо сохранить и в дальнейшем.

Скачкообразный рост перевалки случился в 2012-2015 годах, когда было введено и модернизировано наибольшее количество портовых мощностей, однако и прошлый год здесь не стал исключением. В 2016-м морские порты «накачали мускулов» более чем на 32 миллиона тонн. В том числе 20 миллионов дала вторая очередь Бронки, 8,5 миллиона – «Ворота Арктики» на Ямале, РПК «Высоцк ЛУКОЙЛ-II» прибавил возможностей на 3 миллиона тонн, и еще 500 тысяч тонн в общую копилку принес порт Оля.

В этом году при завершении всех запланированных инвестпроектов в Мурманске, Азове, Тамани, Восточном и Певеке прирост производственных мощностей морских портов России превысит 27 миллионов тонн.

Отрадно и то, что одновременно грузоотправители снижают транспортировку своих товаров на экспорт через порты третьих стран. Так, в 2016 году перевалка через порты Прибалтики и Украины упала с 9,1 до 6,8 процента от общего объема и составила 47,1 миллиона тонн.

Прирост портовых мощностей логично привел к увеличению погрузки и выгрузки экспортных грузов у припортовых железных дорог, сообщил на «круглом столе» «Порт – железная дорога: оптимизация взаимодействия в условиях роста объемов перевозок» начальник отдела внешнеторговых и транзитных перевозок управления движением Центральной дирекции управления движением РЖД Артем Колобов. «Доля погрузки на экспорт в общей погрузке с 1990 года увеличена на 21 процент и составила 22,5 процента. За этот период на Октябрьской железной дороге перевозки выросли в 13 раз, на Северо-Кавказской – в 19, более чем в 6 раз – на Дальневосточной. Только в 2016 году объемы погрузки в адрес портов возросли более чем на 5 процентов и составили 275,6 миллиона тонн. В этом году динамика сохраняется – за январь – февраль прибавили почти 10 процентов», – сообщил Колобов.

Тем не менее во взаимоотношениях портовиков и железнодорожников пока не все гладко. Недостаточное количество современного оборудования для выгрузки угля (тепляки, вагоноопрокидыватели) вынуждают порты применять «варварский» грейферный метод, калечащий подвижной состав. В 2016 году в перевалочных комплексах было повреждено более 112 тысяч вагонов. Помимо прямых убытков повреждения привели к увеличению оборота вагонов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.17; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАЗРЕШИЛО ТРАНСПОРТИРОВКУ РАДИОАКТИВНЫХ ВЕЩЕСТВ ЧЕРЕЗ МОРПОРТЫ АСТРАХАНЬ И ОЛЯ

Правительство РФ внесло морские порты Астрахань и Оля (оба в Астраханской области) в перечень российских морских портов, в которые разрешается заход (выход) судов, транспортирующих ядерные материалы, радиоактивные вещества и изделия, их содержащие, в транспортных упаковочных комплектах.

Соответствующее распоряжение кабмина от 14 апреля N695-р опубликовано в понедельник на официальном интернет-портале правовой информации.

В данный список также входят следующие морские порты: Магадан, Архангельский, порт в городе Большой Камень, Владивостокский, Высоцкий (Высоцк), Диксон (поселок Диксон), Дудинка, Кавказ (Краснодарский край), Калининград, Кандалакшинский (Кандалакша), Мурманский, Певек, Провидения (Чукотка), Санкт-Петербург, Таганрог (Ростовская область), Усть-Луга (Ленинградская область), Восточный (Приморский край), Находка (Приморский край) и Холмск (Сахалинская область).

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ЮЛИЯ КВИТКО; 2017.04.17; СКИДКА ПРОТИВ ТЕЧЕНИЯ

Тарифная политика на железных дорогах может оставить реки без работы

Динамика снижения перевозок на внутренних водных путях наблюдается не первый год и имеет устойчивую тенденцию. Стимулировать рост речных перевозок способны новые, эффективные источники инвестиций в инфраструктуру отрасли, которые, по мнению экспертов, есть, но пока остаются нереализованными.

Для улучшения состояния инфраструктуры и улучшения качества судоходства сегодня ведется проектирование Багаевского гидроузла на реке Дон. Реконструированы судоходные гидротехнические сооружения Беломорско-Балтийского канала, гидроузлы Северо-Двинской шлюзованной системы. Однако предпринимаемые усилия со стороны государства не должны ограничиваться мерами сугубо инфраструктурного характера, а требуют проведения соответствующей тарифной политики, которая позволит конкурировать с другими видами транспорта и поддерживать отрасль на плаву в долгосрочной перспективе.

Так, по мнению экспертов Комиссии РСПП по транспорту и транспортной инфраструктуре, главной задачей становится предоставление равных условий перевозки доходных грузов. В начале года озабоченность участников рынка речных перевозок вызвало решение о предоставлении 25-процентной скидки с железнодорожных тарифов на перевозку мазута и дизтоплива. Причем действие скидки совпадает с периодом навигации. Вытеснение речников с рынка перевозок нефтепродуктов может стать причиной банкротств множества судоходных компаний, особенно тех, кто реализовал программы по обновлению нефтеналивного флота и имеет в связи с этим значительную долговую нагрузку. В этой связи, по словам члена бюро правления РСПП Романа Троценко, наиболее актуальной задачей на сегодня становится формирование долгосрочной тарифной политики с учетом интересов всех видов транспорта. По его оценкам, из-за скидки на перевозку налива речной транспорт может потерять до трети перевозимых грузов.

Пока же основным фактором роста транспортировки грузов по реке традиционно остаются обязательства речников в рамках северного завоза. Так, если в 2016 году в целом объем грузоперевозок по рекам снизился на 3 процента и составил 118 миллионов тонн, то в районы Крайнего Севера он вырос на 9 процентов, достигнув 18,5 миллиона тонн. Однако грузы, перевозимые по реке в рамках кампании по северному завозу, зачастую трудно назвать высокодоходными, хотя некоторое отношение к ТЭК они определенным образом имеют. Наглядный тому пример контракт на поставку дров в труднодоступные населенные пункты Ненецкого автономного округа. Доставка будет включать элементы интермодальности: пока уровень воды позволит судам пройти к поселениям, груз начнут доставлять по реке, а затем по морю.

Более устойчивой точкой роста внутренних инвестиций может стать традиционная добыча нерудных строительных материалов, которая производится из обводненных месторождений, расположенных в зонах деятельности судоходных компаний и речпортов. Причем объем перевозок НСМ составляет около 70 процентов от всех перевозимых грузов и отправляется в основном на строительство автодорог. По данным Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта (АПСРТ), добыча нерудных строительных материалов производится во всех речных бассейнах страны с обязательным соблюдением всех требований федеральных законов. При этом, как считает президент АПСРТ Михаил Зайцев, для повышения эффективности добычи общераспространенных полезных ископаемых необходимо упрощение требований к недропользователям и устранение избыточного государственного контроля. В частности, необходимо разрабатывать схемы развития горных работ на срок, не превышающий 5 лет, на весь период разработки местонахождения в соответствии с техническим проектом.

Сегодня принятию решений о новых инвестициях в развитие речного транспорта в значительной степени способствуют Стратегия развития внутренних водных путей и решения Госсовета, принятые в минувшем году. В развитии речной отрасли наметились фундаментальные изменения к лучшему. Подтверждены решения и выделены средства на содержание путей в соответствии с нормативами, идет проектирование новых гидроузлов, которые должны исключить повторение на узких местах ЕГС аномалий образца 2014 – 2015 годов, которые нанесли сильнейший удар по судоходству. Сохраняются и совершенствуются меры господдержки, которые доказали свою эффективность тем, что в 2010 – 2016 годах на ведущих предприятиях гражданского судостроения серийно строились грузовые суда класса «река» и «река-море». Все это работает на улучшение инвестиционного климата и ускорение обновления флота. Тем не менее судно – это весьма капиталоемкий актив с длительными сроками окупаемости, поэтому процесс обновления по определению не может быть быстрым. Важно, чтобы он был планомерным и устойчивым.

Комментарий

Андрей Горленко, директор по развитию управляющей компании UCL Holding:

Речной транспорт имеет естественное конкурентное преимущество – низкую себестоимость перевозки крупнотоннажных грузов на большие расстояния. За счет этого в период навигации он привлекает наливные и навалочные грузы на реку, что выгодно грузовладельцам и полезно для транспортной отрасли в целом: разгружается наземная авто– и железнодорожная инфраструктура.

Необходимо сформировать долгосрочную тарифную политику с учетом интересов всех видов транспорта

Для того чтобы эта традиционная схема работала правильно, достаточно не делать резких движений, искажающих экономические пропорции. Так, например, предоставленная РЖД в 2017 году 25-процентная скидка с тарифа за пользование инфраструктурой, предоставленная участникам железнодорожных перевозок из Центральной России в направлении южных портов, выглядит несколько нелогично. Во-первых, она предоставляется для привлечения на железную дорогу дополнительных объемов груза с реки на направлении и без того перегруженном пассажирскими поездами. Во-вторых, нововведение носит искусственный характер, ведь одновременно собственник инфраструктуры ищет возможность устанавливать надбавки к тарифам, например, для поддержания и обновления парка локомотивов. А главное, она опасна для отрасли: чтобы конкурировать, судоходные компании должны снижать тарифы до уровня, создающего проблемы как при обслуживании долга, привлеченного на обновление флота, так и при принятии решений о новых инвестициях в его обновление.

Иными словами, такая деформация конкурентной среды может свести на нет эффект от господдержки судоходства и судостроения, благодаря которой в последние годы удавалось сохранять и развивать судостроительные предприятия и обеспечивать замену ветхих судов новым флотом.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.04.18; ДАЛЬНЯЯ ОТ МОСКВЫ АВИАЦИЯ

Как стало известно «Ъ», Минпромторг и **Минтранс** ищут все новые способы увеличить продажи регионального российского самолета SSJ 100. Теперь чиновники предлагают создать на базе Red Wings несколько авиакомпаний для использования до 100 таких машин на внутренних межрегиональных маршрутах. У Red Wings уже был неудачный опыт эксплуатации SSJ 100 и участники рынка считают новый проект возможным только при условии субсидирования перевозчиков государством.

Минпромторг и **Минтранс** готовят предложения о мерах поддержки производства ближнемагистрального Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100) путем поставок авиакомпании Red Wings до 100 самолетов с 2018 по 2022 год. Об этом «Ъ» рассказали в Минпромторге. Параллельно разрабатываются планы субсидирования маршрутной сети и создания линейных станций сервисного обслуживания в семи-девяти регионах РФ. В министерстве уточнили: Red Wings (принадлежит лизинговой «Ильюшин Финанс Ко») предполагается использовать как базу для создания авиакомпаний для перевозок между городами с населением более 200 тыс. человек. По мнению Минпромторга, такой проект может «стать дополнительной мерой по продвижению самолета на внутренний рынок и способствовать подвижности населения».

Конкретные параметры проекта будут сформулированы с учетом производственных возможностей «Гражданских самолетов Сухого» (ГСС), а также после получения позиции **Минтранса**. В **Минтрансе** на запрос «Ъ» не ответили. В ГСС «Ъ» сообщили, что этот вопрос прорабатывается. Сейчас производственные мощности позволяют выпускать до 50 самолетов в год, план на 2017 год – не менее 30 самолетов. На данный момент произведено 122 самолета (из них 95 в коммерческой эксплуатации). В ИФК «Ъ» подтвердили, что компания «поддерживает эти предложения и находится в тесном контакте с Red Wings, а к концу апреля планирует представить разработки в правительство».

В Red Wings «Ъ» сообщили, что проект находится на ранней стадии и поэтому «пока преждевременно говорить о сроках его реализации и других деталях».

Red Wings уже имеет опыт эксплуатации пяти самолетов SSJ 100. Но год назад авиакомпании пришлось отказаться от них «из-за их нерентабельности», рассказывал гендиректор перевозчика Евгений Ключарев. По его словам, компания больше года выполняла полеты на SSJ 100 на разных направлениях из Москвы, но региональных маршрутов с подходящей для SSJ 100 заполняемостью «под сотню человек практически нет». По данным «Ъ», Red Wings до сих пор выплачивает долг за самолеты ГСС и лизингодателю ГТЛК. Однако господин Ключарев не исключил возврата к эксплуатации SSJ 100 при условии финансовой поддержки – например, субсидий со стороны регионов. Он отметил, что Red Wings сохранила «костяк инженеров и инструкторский состав» и намерена отправлять специалистов на тренажеры, чтобы у них не закончился пилотский доступ.

Это не первая подобная инициатива – осенью прошлого года **Минтранс** заявил о создании новой частной авиакомпании «Азимут» (на базе 12 SSJ 100), которая станет базовой для строящегося аэропорта в Ростове-на-Дону. Ее развивают совладелец Внуково Виталий Ванцев и бывший первый заместитель гендиректора авиакомпании «Якутия» Павел Удод, полеты планируется начать в сентябре. До этого подобную авиакомпанию с участием Red Wings на основе SSJ 100 предлагали создать в Крыму, но проект не нашел финансирования.

Источник «Ъ» на рынке отмечает: создание авиакомпаний с парком из SSJ 100 станет возможным, если ставка за лизинг судов будет снижена до минимума за счет госсубсидий. «Тогда можно говорить о коммерческом интересе для авиакомпаний»,– говорит он. По данным «Ъ», сейчас аренда SSJ 100 стоит около 8 млн руб. в месяц. Другой собеседник «Ъ» добавляет, что развитие межрегиональных полетов позволит забрать часть пассажиропотока крупнейших российских авиакомпаний, везущих пассажиров через Москву.

Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев считает, что надежда на реализацию SSJ 100 как проекта мирового уровня с кратно меньшими, чем у конкурентов, затратами изначально была обречена на необходимость дополнительного финансирования. Для обеспечения высокого спроса на рынке нужно обеспечить качественное послепродажное обслуживание, которое окупается при большом парке самолетов. «Создание складов запчастей, повышение качества послепродажного обслуживания и инвестиции в рекламу и маркетинг могут оказаться эффективней, чем запуск требующих новых дополнительных субсидий псевдорыночных перевозчиков»,– отметил эксперт.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.17; МИНТРАНС ИЗУЧАЕТ ВВЕДЕНИЕ «ПОСТОЯННОГО» МОНИТОРИНГА ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ АВИАКОМПАНИЙ

**Минтранс** РФ изучает введение постоянного мониторинга финансового состояния авиакомпаний в рамках поручения вице-премьера Аркадия **Дворкович**а, заявил журналистам замглавы ведомства Валерий **Окулов**.

«Не просто проверки (прорабатываются – ИФ). Эпизодические проверки – они мало что решат, то есть нужен все-таки, как вариант, постоянный мониторинг финансового состояния авиакомпаний. И, прежде всего, речь идет о том, что авиакомпании выполняют свои обязательства перед сотрудниками по выплате заработной платы», – сказал он, пояснив, что это один из вариантов, прорабатываемых **Минтрансом**.

«Просто сама по себе проверка, эпизодическая, если она проводится раз в год, раз в полгода, это ничего не даст. То есть только постоянный мониторинг может дать какой-то эффект», – добавил замминистра.

Ранее источник «Интерфакса» в финансово-экономическом блоке правительства сообщал, что до 7 сентября по поручению А.**Дворкович**а **Минтранс**, Минтруд, Минфин и Минэкономразвития должны разработать меры недопущения задолженности по зарплате работникам авиакомпаний, которые признаются банкротами. Среди возможных мер называлось введение в Воздушный кодекс нормы о повышении минимального размера уставного капитала крупных авиакомпаний, а также своевременное выявление перевозчиков, находящихся в предбанкротном состоянии.

В действующем авиационном законодательстве отсутствуют требования к размеру уставного капитала авиакомпаний, говорил «Интерфаксу» представитель **Росавиаци**и. При этом ведомство, по его словам, регулярно проводит мониторинг финансово-экономической деятельности перевозчиков, по результатам которого может ограничить, приостановить или даже аннулировать сертификат эксплуатанта.

### КОММЕРСАНТ.RU; 2017.04.17; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» УВОЛИТ СОТРУДНИКА ЗА ОТКАЗ В ПЕРЕВОЗКЕ РЕБЕНКА

Авиакомпания «Победа» уволит сотрудника, который отказал в регистрации на рейс мать с ребенком, страдающим детским церебральным параличом. Инцидент произошел 15 апреля при регистрации на рейс DP407 Москва-Екатеринбург.

Супервайзер группы по организации пассажирских перевозок отказал в регистрации на рейс пассажиру с ребенком, потому что организация посадки маломобильного пассажира привела бы к задержке рейса. Отмечается, что указанные клиенты авиакомпании прибыли за две минуты до завершения регистрации на рейс. Пассажирам было предложено полететь рейсом другой авиакомпании с вылетом из Шереметьево с предоставлением трансфера из Внуково. Как заявили «Ъ» в авиакомпании, «в данной ситуации сотрудник компании был обязан сделать все возможное, чтобы обеспечить пассажиру с ребенком вылет рейсом DP407 15 апреля». «В связи с этим руководство авиакомпании «Победа» приняло решение уволить руководителя группы по наземному обеспечению за некомпетентность в организации рабочего процесса в аэропорту Внуково»,– сообщила в авиакомпании.

Федеральным агентством воздушного транспорта (**Росавиаци**я) проводет проверку этого случая. «С привлечением контрольно-надзорных органов **Росавиаци**я осуществит проверку причин и обстоятельств этого безобразного случая»,– говорится на сайте ведомства.

Самолет должен был вылететь из московского аэропорта Внуково в аэропорт Екатеринбурга «Кольцово» 15 апреля 2017 года в 00:50 мск. Ведомство почеркнуло, что пассажир «заблаговременно проинформировала авиакомпанию «Победа» о перевозке страдающего серьезным недугом ребенка, а также своевременно приехала на регистрацию».

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ИННА ЗУБАРЕВА; 2017.04.17; ВЗЛЕТ РАЗРЕШАЕТСЯ

Бизнес– авиация пользуется спросом

Ситуация на российском рынке бизнес-перелетов начала выравниваться только в третьем квартале 2016 года, до этого, в течение двух с половиной лет, наблюдалось серьезное падение – до 70 процентов. Эксперты утверждают, что 2017 год станет точкой роста для российской частной авиации, причем основной спрос на бизнес-джеты сместится из частного сегмента в корпоративный.

Потенциал роста объемов полетов на частных самолетах в России велик. Инфраструктура для частных перевозчиков Москвы, Санкт-Петербурга и других крупных городов улучшается. Фиксированные базовые операции (FBOs – fixed base operations) для частной авиации в крупных городах соответствуют европейским стандартам.

«Частная авиация тесно связана с ростом экономики. Этим объясняется снижение темпов роста отрасли в последнее время. После введения экономических санкций в отношении РФ вылеты частных рейсов сократились на 40 процентов в 2014-2015 годах, но, согласно данным Евроконтроля, количество полетов между странами ЕС и Россией в IV квартале 2016 года выросло на 7,4 процента. Также по данным Евроконтроля, в IV квартале 2016 года на 11,5 процента выросло количество рейсов из московского аэропорта Внуково. 2017 год, скорее всего, станет годом роста для российской частной авиации», – говорит Свейнн Видар Гудмундссон, профессор стратегического менеджмента бизнес-школы Toulouse Business School (Франция), вице-президент Общества по исследованию воздушного транспорта.

Эксперт добавил, что частные полеты в России регулируются так же, как и коммерческие, тогда как в ЕС существует четкое разделение. Один из индикаторов, указывающих на необходимость перемен (сокращение числа бюрократических барьеров) – высокая доля нелегальных частных рейсов (44 процента в России, 14 процентов в ЕС). Несмотря на то, что уже произошли значительные изменения, законы, регулирующие импорт бизнес-джетов и таможенное оформление, все еще препятствуют развитию сектора частной авиации в России.

Сегодня в России меньше покупают джеты и больше арендуют. Средняя стоимость часа полета – 4-5 тысяч евро. Направления остались прежними: Ницца летом, Альпы в лыжный период, Швейцария и Лондон как деловые центры.

«Среди пассажиров стало меньше молодых бизнесменов. Раньше они активно пользовались услугами деловой авиации в силу и большей мобильности, и какой-то имиджевой составляющей. Сейчас они стремятся сократить расходы», – говорит Григорий Иоффе, управляющий партнер компании «Перемена-Авиа».

Отечественные пассажиры бизнес-авиации всегда дорожили комфортом, предпочитали широкофюзеляжные модели Embraer, Bombardier, Golfstream и Falcon, которые могут нужный уровень комфорта обеспечить.

Средняя стоимость перелета существенно «просела» за последние три года. «В 2012 году она была на уровне 32-35 тысяч долларов, в 2016 году, по нашим внутренним данным, стоимость составила чуть более 22 тысяч долларов», – рассказывает Артур Абаджян, генеральный директор JetHunter.

Россияне изменили привычкам и начали выбирать более экономичные самолеты, а также придирчиво изучать их перед полетом. Эпоха, когда на рейсе Москва – Санкт-Петербург выбирали большой джет, прошла. Теперь только разумные траты. Закономерно, что количество пассажиров резко уменьшилось, многие пересели в бизнес-класс регулярных рейсов.

«В целом портрет потребителя за последнее время не изменился, однако перемены все же есть – увеличилась доля перевозок на самолетах среднего класса при снижении доли полетов на самолетах более тяжелого и, соответственно, более дорогого класса», – говорит Владимир Лапинский, генеральный директор авиакомпании «Меридиан».

По данным экспертов, российский парк деловых самолетов, включая воздушные суда, не зарегистрированные в нашей стране, но аффилированные с российскими частными владельцами и компаниями, составляет около 500 самолетов.

«В основном это бизнес-джеты типа Heavy и дальнобойные самолеты (Challenger 605, Gulfstream 550/650 и Global 6000), потому что потребитель любит воздушные суда побольше и те, что летают подальше. На втором месте Super Midsize (воздушные суда типа Challenger 300), на третьем – Midsize (Cessna XLS). Есть еще легкие Light, но в нашей стране их мало, потому что обслуживание в аэропортах для маленьких самолетов слишком дорогое», – говорит генеральный директор IBC Corporate Travel Анатолий Курюмов.

Уровень инфраструктуры для бизнес-авиации в России сложно оценивать безотносительно других государств. Если брать в пример Европу и США, то Россия явно уступает.

«Приведу пример. Вокруг Лос-Анджелеса сосредоточено 11 аэропортов, только пять из них обслуживают регулярные рейсы. Остальные шесть предназначены именно для бизнес-авиации. И каждый из этих аэропортов, с точки зрения инфраструктуры, не уступает Внуково-3 или Шереметьево-А, а чаще всего даже превосходит их. Всего же в США пять тысяч аэропортов, которые готовы ежедневно принимать любые типы бизнес-джетов. Можно без труда представить, какой потенциал для развития отрасли создает совокупность этих факторов», – говорит Артур Абаджян.

Эксперты отмечают, что общее ослабление экономики сводит на нет развитие перелетов внутри страны. 80 процентов рейсов выполняются по маршруту Европа/СНГ/Ближний Восток – Москва/СПб. Перелеты внутри страны стали еще более редкими, чем раньше, что тормозит естественное развитие инфраструктуры аэропортов в регионах. Общая политическая ситуация и санкции сократили пассажиропоток. Сегодня российский рынок бизнес-авиации составляет не более 2 процентов от мирового.

### ИЗВЕСТИЯ; ДАРЬЯ ФИЛИППОВА; 2017.04.18; ТУРОПЕРАТОРЫ СТОЛКНУЛИСЬ С РЕЗКИМ СПАДОМ СПРОСА НА ТУРЦИЮ

После предупреждения **Росавиаци**и объемы бронирования и продаж путевок снизились за неделю на 15%

После предупреждения **Росавиаци**и о возможной приостановке чартеров в Турцию российские туроператоры отметили резкий спад спроса на отдых в этой стране. За неделю число бронирований сократилось примерно на 14%, покупок – на 15%. Однако аннулировали путевки на майские праздники единицы. Эксперты связывают это с отсутствием альтернатив с таким же привлекательным соотношением цены и качества.

**Росавиаци**я предупредила российские авиакомпании о возможной приостановке чартерных рейсов в Турцию в связи со сложной внутриполитической ситуацией в стране. Об этом было заявлено 10 апреля в письме ведомства за подписью замглавы **Росавиаци**и Олега Клима.

После этого заявления туроператоры отметили резкий спад спроса на отдых в Турции. По данным экспертов группы компаний «Слетать.ру», за неделю число поисковых запросов сократилось на 14% – с 42 до 28%.

Ранее Турция занимала первое место по спросу на майские туры (47% от общего числа запросов пользователей «Слетать.ру»). Также страна была самой популярной для отдыха летом-2017 (26% запросов).

Число покупок пакетных туров в Турцию также стало ощутимо меньше. Если в конце марта – начале апреля их количество составляло 33–37% от общего объема за неделю, то за период с 10 по 13 апреля – сократилось в 1,7 раза, до 22%.

Однако отмены бронирования туров эксперты «Слетать.ру» не зафиксировали. По их мнению, сообщения в СМИ заставили туристов «притормозить» с покупкой путевок, но не отказаться от запланированного отдыха.

– Полученное авиакомпаниями сообщение о возможной отмене чартерных рейсов в аэропорты Турции не является запретом полетов, – пояснил «Известиям» директор управляющей компании «Слетать.ру» Евгений Данилович. – Пока нет соответствующего постановления, рынку нечего опасаться. Туристам мы стараемся разъяснить, что запрета нет, авиакомпании продолжают совершать рейсы в Турцию, а туроператоры – продавать путевки.

По словам члена правления и председателя правовой комиссии Российского союза туриндустрии (РСТ) Георгия Мохова, информация о возможной отмене чартеров носила характер межведомственной переписки и дальнейшего развития ситуации пока не было.

Но многие туроператоры всё равно отметили шквал звонков от испуганных туристов. Хотя, как рассказала «Известиям» глава отдела чартерных перевозок Biletix Татьяна Шведова, пока возвраты – единичны.

– К счастью, до массовых отказов дело не дошло – оперативные комментарии АТОР и отсутствие комментариев **Росавиаци**и по этому вопросу позволили снизить накал страстей. Отказов от уже забронированных туров нет, так как альтернативу по соотношению «цена–качество» турецкому отдыху на лето найти сложно, – отметила директор по маркетингу сети турагентств «1001 Тур» Мария Лещева.

Приостановку потока бронирований и отсутствие аннулирования туров отметила и председатель совета директоров компании «Инна-тур» Инна Бельтюкова. По ее словам, на следующий же день после письма **Росавиаци**и бронирования прекратились.

– После приостановления авиасообщения с Египтом туроператоры предлагали путешественникам другие направления с доплатой. Если запретят чартеры в Турцию, можно пойти этим же путем или заменить рейс на регулярный. Разумеется, тоже с доплатой, –отметила эксперт.

По данным Марии Лещевой, сегодня наблюдается определенный спад продаж, но это связано не только с письмом **Росавиаци**и, но и с ростом курса доллара.

– При этом действительно туристы при бронировании чаще стали задавать вопрос, каким рейсом летят – регулярным или чартерным. Но в большинстве случаев это дежурный вопрос, не влияющий на решение о выборе тура, – пояснила Мария Лещева.

По данным туристического сервиса Aviasales, количество оплаченных бронирований в Турцию за неделю снизилось на 8%.

– До этого направление показывало исключительно высокие темпы роста. Спрос мотивировало не только потепление межправительственных соглашений, но и снижение среднего чека на перелет в Турцию на 13%, – рассказал «Известиям» PR-директор сервиса Aviasales Янис Дзенис.

Тем не менее сегодня российские поставщики турпродуктов не сократили количество доступных предложений на отдых в Турции.

По мнению Георгия Мохова, во время визита в Россию заместителя премьер-министра Турции Мехмета Шимшека будет обязательно поднят вопрос туризма.

– Пока нет официальных заявлений органов власти, а значит, у туроператоров и турагентов нет обязанности уведомлять туристов о поступившей информации, все условия договора сохраняются, расторжение осуществляется на общих основаниях. Если ограничат чартеры, туристов пересадят на регулярную перевозку. Но турфирмам необходимо строить свои бизнес-планы с учетом возможных рисков, а туристам следить за новостями и политической ситуацией, – сказал Георгий Мохов.

Впервые запрет на чартерные перевозки в Турцию был введен в ноябре 2015 года, когда турецкие ВВС сбили российский бомбардировщик Су-24М в районе сирийско-турецкой границы. Сразу после его отмены осенью 2016 года в Турции отдохнули более 180 тыс. россиян.

Ранее специалисты группы компаний «Слетать.ру» выявили, что Турция станет самым популярным местом отдыха на майские праздники. 32% поисковых запросов пришлись именно на эту страну. Эти данные подтвердили и эксперты туристического сервиса «Туту.ру». В апреле доля продаж пакетных туров в Турцию составила более 30% от всего объема. Для сравнения: спрос на отечественные курорты России на 10% меньше.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.17; АВИАВЛАСТИ РФ ПРЕДЛАГАЮТ ОПРЕДЕЛИТЬ ПОРЯДОК ОТСТРАНЕНИЯ ОТ ПОЛЕТА БОЛЬНЫХ ПАССАЖИРОВ

В **Росавиаци**и предлагают установить противопоказания для пользования воздушным транспортом для лиц, страдающих тяжелыми формами заболеваний.

Соответствующие рекомендации представлены Федеральным агентством воздушного транспорта для парламентских слушаний на тему «Совершенствование законодательства в области организации оказания медицинской помощи на объектах транспорта», проходящих в Думе в понедельник.

«Утвердить противопоказания для пользования воздушным транспортом (острые психозы, острые инфекционные заболевания, ранний период после перенесенных операций, инфаркта миокарда, острого нарушения мозгового кровообращения и др.)», говорится в рекомендациях.

В них также предлагается определить порядок отстранения от полета заболевших пассажиров, а также форму для перевозки воздушным транспортом больных, в том числе лежачих пассажиров, заполняемую лечащим врачом при подготовке больного к перевозке воздушным транспортом.

В **Росавиаци**и отметили, что в настоящее время отсутствуют противопоказания для пользования воздушным транспортом для лиц, страдающих тяжелыми формами заболеваний. «Из-за этого ежегодно регистрируются случаи смерти на борту: в 80% случаев – острые сердечно-сосудистые заболевания, 20 – онкозаболевания 4-й стадии», отмечается в документе.

На основании предложений **Росавиаци**и организатор парламентских слушаний – Комитет Госдумы по здоровью – рекомендовал разработать и представить на общественное обсуждение предложение о внесении изменений в федеральные авиационные правила в части определения возможности пользования воздушным транспортом в зависимости от состояния здоровья пассажира.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.17; СПЕЦИАЛИСТОВ ШЕРЕМЕТЬЕВО МОГУТ ПРИВЛЕЧЬ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ В АЭРОПОРТАХ ЕГИПТА – РОСАВИАЦИЯ

Сотрудники московского аэропорта «Шереметьево» могут быть привлечены для обеспечения безопасности в аэропортах Египта, сообщил заместитель руководителя **Росавиаци**и Олег Сторчевой журналистам в Москве.

«Я знаю, что шел разговор о сотрудниках МАШ (АО «Международный аэропорт «Шереметьево» – ИФ), что их туда (в Египет – ИФ) направят», – сказал он, отметив, что набор специалистов по обеспечению авиабезопасности в египетских аэропортах еще не завершен.

Ранее сообщалось, что правительство РФ одобрило проект протокола о сотрудничестве с Египтом в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации. Согласно документу, контролировать авиабезопасность в международных аэропортах Египта, из которых выполняются рейсы в/из РФ, будут «специалисты российского юридического лица», уполномоченные **Росавиаци**ей. Для этого ведомство объявило отбор среди сотрудников профильных организаций. При этом авиакомпании – как российские, так и египетские – смогут выполнять полеты между странами только при наличии соглашений с упомянутым юрлицом об оказании услуг по контролю авиабезопасности, следует из протокола.

Авиабезопасность в аэропорту «Шереметьево» обеспечивает АО «АэроМАШ – авиационная безопасность», совместное предприятие МАШ, базового перевозчика аэропорта – ПАО «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) и британской Gate Technologies Ltd.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.17; «ДОМОДЕДОВО» ПОЛУЧИЛО РАЗРЕШЕНИЕ РОСАВИАЦИИ НА СТРОИТЕЛЬСТВО 3-ГО СЕГМЕНТА ПАССАЖИРСКОГО ТЕРМИНАЛА

Аэропорт «Домодедово» получил от **Росавиаци**и разрешение на начало строительства третьего сегмента пассажирского терминала (Т3).

«Третий сегмент станет частью аэровокзального комплекса и будет построен в западной части пассажирского терминала. Проект реализуется в рамках действующей архитектурной концепции Under One Roof: единый терминал позволяет наиболее эффективно использовать трансферный потенциал аэропортового комплекса», – говорится в сообщении «Домодедово».

С учетом ввода в эксплуатацию двух очередей строительства, пропускная способность Т3 составит 20,5 млн пассажиров ежегодно, площадь объекта – 235 475 кв. м.

Реализация проекта будет производиться в рамках инвестиционной программы «Домодедово» по развитию аэропортового комплекса. Строительство Т3 начнется после завершения всех этапов во вводу второго сегмента аэровокзального комплекса (Т2). В настоящее время ведутся работы по возведению Т2 в восточной части пассажирского терминала. Первая очередь Т2 будет сдана к началу Чемпионата мира по футболу 2018 года. «После реализации всех проектов по развитию терминальных мощностей (сегменты пассажирского терминала Т1, Т2, Т3), «Домодедово» сможет обслуживать свыше 75 млн человек ежегодно», – говорится в сообщении аэропорта.

Как сообщалось, в 2016-2026 годах «Домодедово» планирует инвестировать в расширение инфраструктуры 76,2 млрд руб.

По итогам 2016 г. пассажиропоток московского аэропорта «Домодедово» упал на 6,6% по сравнению с показателем 2015 г., до 28,5 млн человек.

### ТАСС; НАТАЛЬЯ ХОРОШИХ; 2017.04.17; АВИАКОМПАНИЯ NORDWIND ОТКРОЕТ РЕЙС МЕЖДУ МОСКВОЙ И ЧУВАШИЕЙ С 19 АПРЕЛЯ

Дополнительный авиарейс Чебоксары-Москва откроется с 19 апреля в Международном аэропорте Чебоксар. Об этом сообщили корреспонденту ТАСС в пресс-службе администрации главы республики.

«В дополнение к уже имеющимся в расписании чебоксарского аэропорта ежедневным утренним и вечерним рейсам добавляется дневной. С 19 апреля открывается дополнительный авиарейс Москва-Чебоксары авиакомпании Nordwind»«, – сказал собеседник агентства.

Рейсы запланированы три раза в неделю – по средам, четвергам и субботам. Авиакомпания будет перевозить пассажиров на самолетах Boeing 738. Цена перелета составит от 1 800 рублей. Кроме стандартных, в кассах намерены реализовывать билеты по дополнительному тарифу «Эконом-комфорт».

На данный момент из Международного аэропорта Чебоксар рейсы до Москвы осуществляют авиакомпании «ЮТэйр» и «Победа».

Авиакомпания «Нордавиа – региональные авиалинии» выполняет регулярные и чартерные перевозки более чем в 30 российских и зарубежных аэропортов. «Нордавиа» занимает ведущие позиции на рынке пассажирских авиаперевозок на Северо-Западе РФ, является прямой наследницей традиций гражданской авиации Русского Севера. Аэропорты базирования расположены в Архангельске, Мурманске, Сыктывкаре, Нарьян-Маре, Москве, Санкт-Петербурге. В семи городах открыты представительства и офисы продаж авиабилетов.