**28 ИЮНЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.06.28; АЭРОПОРТЫ ОБЯЖУТ ПЛАТИТЬ КОМПЕНСАЦИИ ВЛАДЕЛЬЦАМ ПРИАЭРОДРОМНОЙ НЕДВИЖИМОСТИ

Госдума приняла поправки в Воздушный кодекс, против которых выступал **Минтранс** и аэропорты

Госдума на прошлой неделе приняла во втором и третьем чтениях поправки в Воздушный кодекс, которые обязывают аэропорты платить владельцам приаэродромной недвижимости. 28 июня законопроект рассмотрит Совет Федерации.

Поправки упорядочивают использование приаэродромных территорий – земель в радиусе 30 км от аэропортов, строить на которых можно только после согласования с **Росавиаци**ей. В частности, они вводят семь подзон с разным уровнем ограничений по использованию. В течение года после вступления закона в силу операторы аэродромов (т. е. аэропорты) должны подготовить проект приаэродромной территории и утвердить его в **Росавиаци**и. Проект должны согласовать муниципальные власти, они же рассчитают размер ущерба, который аэропорт должен выплатить владельцам земель и строений за то, что на эту недвижимость накладываются ограничения по использованию.

Владельцы недвижимости на большой территории смогут обратиться к аэропортам за компенсациями за то, что на землях нельзя строить совсем или можно строить с ограничениями, жители же домов, где превышен допустимый уровень шума, могут потребовать переселения за счет аэропортов, рассказывали топ-менеджеры четырех аэропортов.

Против поправок до последнего возражал **Минтранс**. Положение [о компенсациях] несет существенные риски, требует финансово-экономического анализа <...> изучения его экономического влияния на удорожание авиационных перевозок в целом, поскольку дополнительные затраты аэропортов приведут к росту услуг для авиакомпаний, писал в середине июня **министр транспорта** Максим **Соколов** вице-премьеру Дмитрию Козаку. Подлинность письма, с копией которого ознакомились «Ведомости», подтвердил федеральный чиновник.

Сейчас собственники часто не знают о существующих ограничениях на их земли – законопроект устранит этот пробел, он также даст аэропортам стимул оптимизировать приаэродромные территории по образцу Европы, говорит представитель Козака. Пресс-служба правительства не ответила на запрос «Ведомостей».

Исключительная зона

В принятой Госдумой редакции поправок снимаются ограничения на строительство в седьмой подзоне, если права на землю девелопер получил до вступления поправок в силу. Это самая большая из зон, в ней ограничения будут возможны, если авиационные шумы превышают допустимые нормы.

Козак в апреле отклонил предложение **Минтранса** не распространять действие поправок на уже существующие аэропорты. Правительство поручило **Минтрансу** за 10 месяцев оценить потенциальные расходы от вступления в силу законопроекта, отметил во вторник представитель **Минтранса**.

«Ограничения по использованию приаэродромных территорий есть и сейчас, и все девелоперы о них знают. Но семь подзон будут введены только этими поправками, т. е. юридически будут новыми, поэтому все владельцы получат права на компенсацию», – говорит топ-менеджер крупного аэропорта. Об этом же предупреждает Козака в письме **Соколов**. Законопроект действительно предполагает обратную силу, согласны председатель третейского суда Москвы и Московской области Олег Сухов и член адвокатской коллегии Москвы Елена Лузанова. Ретроактивные нормы – большая редкость, а в данном случае даже не установлены сроки возведения жилья, которое может претендовать на компенсации, нет никакой формулы расчета – остается догадываться, как в таком виде законопроект дошел до Совета Федерации, добавляет Лузанова.

«Проблема в том, что жилье строится на не предназначенных для этого территориях, и складывается впечатление, что застройщики чувствуют себя безнаказанными именно потому, что есть способствование их деятельности чиновниками», – говорит Сухов.

«Домодедово» против поправок в этой редакции, говорит представитель. «Шереметьево» и «Внуково» на запросы «Ведомостей» не ответили.

### ТАСС; 2017.06.27; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛОЖИЛ ЭКСПЕРТАМ IATA ПОСЕТИТЬ СИМФЕРОПОЛЬ

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** на встрече с генеральным директором Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) Александром де Жюньяком заявил, что было бы полезным организовать посещение делегацией IATA районного диспетчерского центра Симферополя для оценки ситуации с организацией воздушного движения. Это следует из сообщения **Минтранса**, опубликованного на сайте.

«Было бы полезным организовать посещение районного диспетчерского центра Симферополь представителями IATA и на месте убедиться в том, что деятельность этого органа обслуживания воздушного движения осуществляется в полном соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ICAO. При этом гарантируется безопасность и эффективность полетов международной гражданской авиации, а также своевременность проведения поисково-спасательных работ в этом регионе», – сказал **Соколов**.

Стороны также обсудили проблему урегулирования полетов международной гражданской авиации над Черным морем. «Министр предложил рассмотреть вопрос о возврате к двустороннему формату российско-украинского диалога при посредничестве ICAO и поддержке IATA о нормализации полетов в воздушном пространстве в границах РПИ (района полетной информации – прим. ред.) Симферополь, не исключая деятельности рабочей группы по Черному морю (под председательством ICAO – прим. ред.)», – говорится в сообщении **Минтранса** России.

В марте 2016 года тогдашний гендиректор IATA Тони Тайлер выступил в поддержку возобновления полетов над Крымом. На данный момент воздушное пространство над Крымом и открытыми водами Черного моря контролируется Россией. Большинство иностранных авиакомпаний отказались от использования данного воздушного пространства.

### РИА НОВОСТИ; 2017.06.27; АВИАОТРАСЛЬ МОЖЕТ ВЗЯТЬ ЗА ОБРАЗЕЦ МЕХАНИЗМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ В СФЕРЕ ТУРИЗМА

Авиационная отрасль может использовать для регулирования ситуации на рынке авиаперевозок механизмы, аналогичные тем, которые разработаны и применяются в туроператорском сообществе, заявил во вторник руководитель Федерального агентства по туризму Олег Сафонов.

Собеседник агентства отметил, что большинство проблем, которые пока не удается решить, в частности многочисленные задержки и отмена авиационных рейсов, находятся на стыке авиационной отрасли и туроператорской деятельности. «Поэтому для их решения требуется серьезное обсуждение существующих сложностей и выработка соответствующих решений», – считает Сафонов.

«Туроператорская деятельность является частным бизнесом, над которым у Ростуризма нет контрольно-надзорных функций. Примерно такая же ситуация и в авиационной отрасли, где большую роль играет частный бизнес. К сожалению, очевидно, что зачастую частный бизнес, который действует в своих интересах, часто не учитывает интересы огромного количества туристов – граждан нашей страны», – прокомментировал ситуацию он.

Глава ведомства напомнил, что в рамках туроператорского сообщества уже созданы механизмы саморегулирования, есть специальные фонды, действуют жесткие требования к туроператорам и многое другое.

«За период с 2014 года по настоящее время по вине туроператоров не происходило негативных событий массового характера, которые бы отрицательно сказывались на десятках тысяч наших граждан. Мы исправили ситуацию на туроператорском рынке, у нас созданы необходимые механизмы, они успешно работают, мы их постоянно совершенствуем. Но нас беспокоит отсутствие таких механизмов с нашими коллегами авиаторами», – сказал Сафонов.

Ранее **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** сообщал РИА Новости, что **Минтранс** будет повышать уровень компенсаций пассажирам за задержки рейсов в ситуациях, подобных у авиакомпании «ВИМ-Авиа», чтобы повысить ответственность авиакомпаний.

«Я приветствую такое решение **министра транспорта** РФ, мне оно представляется абсолютно правильным и своевременным. Совершенно очевидно, что нужно создавать такие условия, при которых авиаторам было бы экономически невыгодно возникновение такого рода ситуаций», – заявил руководитель Ростуризма.

### ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ИВАНОВА; 2017.06.28; РОСАВИАЦИЯ ВПУСТИЛА ИНОСТРАНЦЕВ

Болгарская авиакомпания Bulgaria Air и турецкая Onur Air получили допуски **Росавиаци**и на дополнительные регулярные полеты взамен рейсов «ВИМ-авиа». Об этом «Ведомостям» рассказал федеральный чиновник. Представители Bulgaria Air и Onur Air на запросы не ответили.

Решение по Bulgaria Air подтвердил Димитр Цонев, гендиректор туроператора «Солвекс», выступающего единственным консолидатором рейсов на этом направлении: авиакомпания будет летать в Бургас дополнительно два раза в неделю.

Onur Air допущена на рейсы в Анталью, уточнил чиновник. Для какого туроператора она будет выполнять рейсы, выяснить не удалось. Это может быть Coral Travel, считают три человека, работающих на туристическом рынке. Представитель туроператора не ответил на звонки «Ведомостей». Coral Travel практически не затронули изменения в расписании «ВИМ-авиа», знает еще один собеседник «Ведомостей», зато блок кресел есть у Pegas Touristik. Представитель последней эту информацию не подтвердил: для нее рейсы из Москвы в Турцию выполняет Turkish Airlines, сказал он.

Откуда проблемы

1 июня «ВИМ-авиа» объявила о сокращении 13% чартерных перевозок для стабилизации расписания после веерных задержек и отмен рейсов в конце мая. После этого корректировки программ продолжились. Сейчас, по словам авиакомпании, расписание стабилизировано. Представительница «ВИМ-авиа» объясняла задержки и отмены перелетов поздним возвратом с планового техобслуживания трех самолетов, а также высоким пассажиропотоком в начале сезона отпусков. Источники, знакомые с ситуацией в авиакомпании, говорили, что причина – в отсутствии летного состава. Руководитель **Росавиаци**и Александр **Нерадько** связывал проблемы с тем, что авиакомпания не рассчитала возможностей, более чем втрое нарастив пассажиропоток за пять месяцев 2017 г.

Bulgaria Air и Onur Air уже имеют назначения на регулярные рейсы в России, объясняет чиновник: между странами подписаны соответствующие межправительственные соглашения. Из-за массовых задержек рейсов «ВИМ-авиа» туроператоры вынуждены пересаживать туристов на самолеты иностранных перевозчиков, поэтому им потребовались дополнительные слоты, поясняет он: такие разрешения даются только в случае острой нужды.

Так, Bulgaria Air, по словам Цонева, подала заявку в **Росавиаци**ю 16 июня, чтобы получить доступ к маршруту взамен аннулированных до конца летнего сезона рейсов авиакомпании «ВИМ-авиа». Представительница последней подтвердила: «ВИМ-авиа» отменила рейсы в Бургас еще в мае. Российские перевозчики отказались исполнять рейсы для «Солвекса», продолжает Цонев, поэтому туроператору пришлось обратиться к Bulgaria Air. По его словам, компании экстренно подписали договор для исполнения полетов с 27 июня по 12 сентября.

Onur Air, как сообщает Ассоциация туроператоров России, позволит расширить перевозку на турецком направлении. В какие именно города – выяснить не удалось.

Ранее зам**министра транспорта** России Валерий **Окулов** рассказывал, что решение о допуске иностранных перевозчиков к выполнению на регулярных рейсах чартерной программы «ВИМ-авиа» принято. Корректировка зарубежных рейсов «ВИМ-авиа» и привлечение иностранных перевозчиков необходимы, чтобы авиакомпания могла совершать внутрироссийские рейсы в Крым и Сочи, куда турпоток очень вырос в 2017 г., а иностранные авиакомпании летать не могут, объяснял ранее топ-менеджер крупного туроператора.

На прошлой неделе турецкая авиакомпания Atlasglobal уже летала из аэропорта Екатеринбурга «Кольцово» в Анталью и ждет решения по рейсам из Москвы и Санкт-Петербурга. Заказчик рейсов – национальная туристическая компания «Интурист», полеты выполняются четыре раза в неделю, сообщал ранее аэропорт «Кольцово».

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.27; РОСАВИАЦИЯ В ПОНЕДЕЛЬНИК ЗАФИКСИРОВАЛА ЗАДЕРЖКИ РЕЙСОВ ВОСЬМИ АВИАКОМПАНИЙ

**Росавиаци**я в понедельник зафиксировала задержки рейсов продолжительностью более двух часов восьми авиакомпаний.

Так, пять рейсов задержала авиакомпания IFly (максимальное время задержки – 23 часа), три рейса – «ВИМ-Авиа» (максимум почти на 12 часов), два рейса – Pegas Fly (максимум на 2,5 часа). По одной задержке вылетов допустили AZUR Air (на два с лишним часа), Nordwind (почти на 14 часов), Red Wings (на 7,5 часов), Royal Flight (на более чем 3 часа) и «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) (на 2,5 часа). Причиной задержек рейсов стали неисправность судов или их позднее прибытие, говорится на сайте **Росавиаци**и.

Ведомство начало ежедневный мониторинг задержек вылетов более чем на два часа с 20 июня. Причиной послужили массовые задержки и отмены рейсов авиакомпании «ВИМ-Авиа», которые наблюдались с конца мая. Как заявлял глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько**, «эта репутационная ремарка должна сыграть свою роль при выборе пассажиром перевозчика». Следующий шаг, на который может пойти ведомство – провести проверки исполнения компаниями сертификационных и лицензионных требований. Крайней мерой А.**Нерадько** назвал точечное ограничение программ чартерных перевозок.

### РИА НОВОСТИ; 2017.06.27; ВНУТРЕННИЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ РОССИИ ДОЛЖНЫ ИМЕТЬ ПРИОРИТЕТ ПЕРЕД МЕЖДУНАРОДНЫМИ

Абсолютный приоритет среди чартерных авиаперевозок перед зарубежными направлениями должен принадлежать внутренним рейсам, которые обязаны выполняться в первую очередь и в полном объеме, заявил во вторник РИА Новости руководитель Федерального агентства по туризму Олег Сафонов.

Ранее авиакомпания «ВИМ-Авиа» была вынуждена сократить чартерную программу, чтобы решить проблему с массовыми задержками своих рейсов в мае и начале июня. Глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** объяснял проблемы авиакомпании тем, что она не рассчитала своих возможностей, более чем втрое нарастив пассажиропоток за первые пять месяцев 2017 года. Сам перевозчик объяснял задержки рейсов поздним прибытием самолетов с техобслуживания.

Собеседник агентства напомнил, что сейчас авиакомпания «ВИМ-Авиа» не может осуществлять чартерную авиаперевозку внутри страны – в Симферополь и в Сочи, и отметил, что при этом зарубежные рейсы данной авиакомпанией продолжают выполняться.

«Федеральное агентство по туризму считает такую ситуацию абсолютно неправильной, так как абсолютный приоритет должен быть отдан внутренней авиационной перевозке, которая должна быть первична. Мы должны сначала в полном объеме обеспечить внутренние авиаперевозки, а потом выполнять зарубежные рейсы», – сказал Сафонов.

«В настоящий момент вся региональная авиаперевозка в Сочи и Симферополь прекращена полностью, но при этом полеты за рубеж осуществляются. Эта ситуация в корне неправильная», – считает глава ведомства.

### РИА НОВОСТИ; 2017.06.27; ЗАДЕРЖКИ РЕЙСОВ НЕ ПРИВЕЛИ К СНИЖЕНИЮ СПРОСА НА ЧАРТЕРНЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ

Резонансная ситуация с «ВИМ-Авиа», а также другие задержки рейсов, которые происходили в последнее время, не привели к снижению спроса на чартерные перевозки, сообщает Ассоциация туроператоров России (АТОР) со ссылкой на крупных туроператоров PegasTouristik и «НТК Интурист».

«ВИМ-Авиа» была вынуждена сократить чартерную программу, чтобы решить проблему с массовыми задержками своих рейсов в мае – начале июня. Глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** объяснял проблемы авиакомпании тем, что она не рассчитала своих возможностей, более чем втрое нарастив пассажиропоток за первые пять месяцев 2017 года. Сам перевозчик объяснял задержки рейсов поздним прибытием самолетов с техобслуживания. Авиакомпания 20 июня заявила, что полностью стабилизировала график полетов и выполняет рейсы вовремя, массовых задержек больше нет.

**Нерадько** в начале июня на фоне ситуации с «ВИМ-Авиа» поручил чартерным авиакомпаниям скорректировать программу перевозок, чтобы не допускать задержек рейсов. **Росавиаци**я предупредила, что в противном случае будет проводить внеплановые проверки авиакомпаний и, возможно, точечно ограничивать их чартерные программы. Ведомство с 21 июня начало в ежедневном режиме публиковать список задержек чартерных рейсов.

«По оценкам крупнейших туроператорских компаний, туры с чартерной перевозкой по-прежнему так же востребованы, как и те, которые содержат в своем составе регулярную перевозку. Во многом это обусловлено ценой чартерных рейсов. Такие туры могут стоить до 20% меньше, чем туры с перелетом на регулярном рейсе, поясняют эксперты», – говорится в сообщении АТОР.

В интернет-сервисе для путешественников Biletix АТОР подтвердили эту тенденцию. Как отметила глава чартерного отдела Biletix Татьяна Шведова, продажи компании в сегменте чартерных авиабилетов в мае 2017 года выросли почти в 6 раз в годовом выражении.

### ЗАРУЛЕМ.РФ; 2017.06.27; ДАЛЬНОБОЙЩИКИ НАЧАЛИ РАЗРУШАТЬ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ДОРОГИ. ВСЕ ИЗ-ЗА СИСТЕМЫ «ПЛАТОН»

В Зауралье региональные трассы не выдерживают наплыва большегрузов, которые объезжают по ним федеральные дороги. Но если на федеральные дороги деньги выделяются исправно, то региональные ремонтировать не на что.

Введение системы «Платон» плачевно сказалось на региональных дорогах Зауралья, сообщает информационное агентство ura.ru: многие водители большегрузов стараются бесплатно объехать по ним федеральные дороги. Денег на ремонт у региона крайне мало, и чиновники вступают в конфликт с дальнобойщиками, стремясь препятствовать их проезду.

На ремонт дорог Зауралья, по самым скромным подсчетам, может не хватить около миллиарда рублей (всего запланировано 3,5 млрд рублей). Связано это с тем, что федеральный бюджет забрал себе часть акцизов на топливо: если раньше от них в области оставалось 88%, то сейчас – лишь 61%. Область может недополучить около 600 млн рублей, а еще около 400 млн составят выпадающие доходы от налогов на транспорт. Причем местные грузовики ездят по дорогам Москвы или других регионов, платят там по системе «Платон», а в родном регионе получают вычет транспортного налога на эту сумму. А раньше эти 400 млн пошли бы на ремонт дорог.

Минфин уже рассматривает вопрос несправедливого распределения денег, и есть надежда, что нормы все же будут пересмотрены.

А пока в Зауралье местные власти начинают перекрывать региональные дороги для проезда фур, чтобы предотвратить их разрушение. Так, весной было введено ограничение для движения грузовых автомобилей с нагрузкой на ось более пяти тонн по дорогам: Шадринск – Ялуторовск, Екатеринбург – Шадринск – Курган – Падерино – граница Свердловской области, Макушино – Частоозерье – Бердюжье. Даже установлены пункты взвешивания, чтобы штрафовать водителей, которые допускают перегруз. Однако ограничительные меры не вполне законны и вызывают гнев двльнобойщиков, но и местные власти понять можно, дороги построены из расчета не более шести тонн на ось, а по ним пытаются ехать фуры массой до 10 тонн. Однако общественность настояла, и ограничения были отменены.

Сейчас местные власти пытаются передать дублеры федеральных трасс на баланс **Минтрансу** РФ. Этот вопрос обещал решить руководитель **Росавтодор**а **Роман Старовойт**.

Выдвигались предложения распространить опыт «Платона» на региональные дороги, но Аркадий **Дворкович** посчитал это преждевременным, хотя категорически не отверг. Сейчас гораздо важнее наладить эффективный грузогабаритный контроль, отметил вице-премьер.

В правительстве также разрабатывают систему скидок в «Платоне» в зависимости от пробега. Об этом стало известно от замглавы **Минтранса** Евгения **Дитрих**а.

### ТАСС; 2017.06.27; ПРИВАТИЗАЦИЯ «СОВКОМФЛОТА» ЗАПЛАНИРОВАНА НА НАЧАЛО ИЮЛЯ

Приватизация «Совкомфлота» запланирована на начало июля 2017 г., сообщил ТАСС зам**министра транспорта** РФ Виктор **Олерский**.

«Пока все идет по плану. Как там дальше будет? Пока начало июля. Терпеть осталось очень немного», – сказал он.

По словам замминистра, формально процесс стартовал в середине июня и должен завершиться в конце июля.

Ранее ТАСС со ссылкой на источники сообщал, что приватизация пакета «Совкомфлота» назначена на первую половину июля, но сейчас ведутся обсуждения о ее переносе на неопределенный срок из-за возможного расширения санкций США.

Сейчас «Совкомфлот» на 100% принадлежит государству через Росимущество. На этот год пакет акций «Совкомфлота» (25% минус одна акция) является единственным крупным активом на приватизацию. Минфин рассчитывает выручить от приватизации этого актива 30 млрд рублей.

Влияние санкций США

В середине июня Сенат США (верхняя палата американского Конгресса) одобрила расширение санкций в отношении России. Один из пунктов нового акта о санкциях, который опубликован на сайте Конгресса касается российских госкомпаний, работающих в железнодорожном и судоходном секторе. Этот документ должна рассмотреть Палата представителей США (нижняя палата) в течение 30 дней, после чего он попадет на подпись к президенту Дональду Трампу. Но прохождение документа через Конгресс пока приостановлено – республиканцы отправили акт на экспертизу в комитет по иностранным делам, сообщали американские СМИ.

Одновременно санкции США в отношении России все же были расширены в рамках старого акта, подписанного предыдущим президентом Бараком Обамой. Туда попали 38 физических лиц, около 20 дочерних компаний «Транснефти», несколько работающих в Крыму российских банков и крупный финансовый холдинг ИФД «Капиталъ» Леонида Федуна и Вагита Алекперова. Один из источников ТАСС поясняет, что ограничительные меры в рамках старого акта к приватизации «Совкомфлота» отношения не имеют.

Решения об условиях и параметрах приватизации, а также ее сроках являются прерогативой акционера компании, сообщили ТАСС в пресс-службе «Совкомфлота». Представитель Минэкономразвития в ответ на запрос ТАСС напомнил слова министра Максима Орешкина о том, что «к приватизации нужно подходить очень аккуратно».

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.06.28; ГУБЕРНАТОР САХАЛИНА ВЫСКАЗАЛСЯ ЗА ПРЯМОЕ ПАРОМНОЕ И АВИАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ЯПОНИЕЙ И ЮЖНЫМИ КУРИЛАМИ

Сотрудничество Сахалинской области с Японией на Курилах сдерживает отсутствие прямого транспортного сообщения, сообщает пресс-служба правительства Сахалинской области.

К такому заключению пришли на совещании во вторник в Южно-Курильске участники прибывшей туда японской бизнес-миссии и руководства Сахалинской области, курильских районных властей.

«Представители стран сошлись во мнении, что сотрудничество сегодня ограничивает отсутствие прямого транспортного сообщения между Курилами и Японией. В этом месяце, к примеру, из-за неблагоприятных погодных условий не состоялся первый чартерный авиарейс», – говорится в сообщении.

Сейчас согласовываются новые сроки чартера, который доставит на Курилы японскую безвизовую делегацию, сообщил специальный советник премьер-министра Японии Эйити Хасэгава, возглавивший бизнес-миссию.

Ранее первый чартерный рейс из Японии на Южные Курилы, который должен был 18 июня доставить делегацию из 70 человек (в основном пожилых людей, которые ранее жили на этих островах с целью посещения ими могил своих близких), не состоялся из-за сильного тумана в районе Курил.

«Думаю, надо планировать такой визит на июль, август или сентябрь, когда погодные условия на Курилах более благоприятны. А в дальнейшем можно предусмотреть и другой вариант – организовать прямое паромное сообщение между Немуро и Южными Курильскими островами», – предложил гостям сахалинский губернатор Олег Кожемяко.

Он напомнил, что аналогичная паромная линия сегодня действует между японским островом Хоккайдо и Сахалином – Вакканай – Корсаков.

«Паромное сообщение не будет столь сильно зависеть от капризов погоды. Полагаю, что целесообразно будет наладить на регулярной основе и авиационное сообщение между Курильскими островами с Японией», – добавил О.Кожемяко.

Японская бизнес-миссия из 69 человек во вторник прибыла в Южно-Курильск. В ее составе представители 32 частных компаний, государственных и муниципальных структур. В течение пяти дней делегация посетит острова Кунашир, Итуруп и Шикотан.

### PNP.RU; 2017.06.27; АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПОДЧИНЯТ ЕДИНЫМ ТРЕБОВАНИЯМ

На любые виды пассажирских перевозок в скором времени будут введены лицензии. Соответствующий законопроект уже находится на рассмотрении в Госдуме. Насколько эффективным станет ужесточение требований к состоянию транспортных средств и соблюдению сотрудниками автопредприятий режима труда и отдыха? Этот вопрос эксперты обсудили в пресс-центре «Парламентской газеты».

В июне этого года менее чем за сутки в трёх российских регионах произошли три дорожные аварии, жертвами которых стали более 14 человек. В связи с этим **Минтранс** предложил вернуть обязательное лицензирование автобусных перевозок. Напомним, сейчас лицензированию подлежат только регулярные, городские и пригородные виды сообщения. Между тем около 75 процентов рынка межрегиональных автобусных перевозок выполняют так называемые одноразовые рейсы.

«Такие перевозчики зачастую нерегулярно проводят технические осмотры транспортных средств и подвергают пассажиров опасности», – отметила глава Комиссии по развитию общественной дипломатии, гуманитарному сотрудничеству и сохранению традиционных ценностей Общественной палаты (ОП) РФ Елена Сутормина.

Кроме того, действия частников наносят ущерб и государству: названные участники рынка перевозок ведут серую деятельность и избегают уплаты налогов. Законопроект **Минтранса** установит для всех пассажирских перевозчиков равные обязанности.

«Когда пошла борьба за цены, участники рынка перестали соблюдать необходимые требования, связанные с состоянием автобусов», – объясняет руководитель **Агентства автомобильного транспорта** **Минтранса** РФ Алексей Двойных.

По его мнению, обязательное лицензирование не повлечёт дополнительной нагрузки на перевозчиков, если, конечно, не считать таковой наличие тахографа, относительно новой машины с качественной резиной. А водитель, прежде чем заступить в рейс, должен пройти медосмотр. Но эти требования в **Минтрансе** считают необходимой нормой для обеспечения безопасности пассажиров. «Если в отрасль вернётся необходимость получать лицензию, у государства появится информация о состоянии транспорта и его владельцах», – подчёркивает Алексей Двойных.

Союз пассажиров выступает за открытость данных об аварийности

«Лицензирование – не панацея, эта мера не даёт возможности улучшить или ухудшить качество пассажирских перевозок, речь идёт скорее о создании унифицированных требований», – согласен с представителем **Минтранса** председатель наблюдательного совета Ассоциации «Межрегионавтотранс» Сергей Храпач.

Председатель Союза пассажиров России Кирилл Янков также поддерживает идею лицензирования пассажирских перевозок. Но, по мнению общественника, чрезмерное ужесточение правил перевозок может привести к исчезновению некоторых региональных маршрутов. Например, из Петропавловска-Камчатского, привёл он пример, до ближайшего населённого пункта водитель едет часов 6-7, утром снова выходит в рейс.

«Если в населённом пункте нет фельдшера, который сможет провести медосмотр, значит, маршрут надо закрывать», – говорит Янков. Требование о том, что в ночное время пассажирские автобусы должны находиться на охраняемых стоянках, с точки зрения председателя Союза пассажиров России, тоже невыполнимое. Вместо этого эксперт предлагает нестандартные решения, своего рода репутационные штрихи к работе организаторов пассажирских перевозок.

«Необходимо открыть данные ГИБДД об аварийности водителя или перевозчика, который собирается заниматься пассажирскими автоперевозками. Такая статистика у ГИБДД уже есть, но она не публичная. Если данные будут открыты, заказчик перевозки сможет посмотреть всю необходимую информацию о транспортной компании», – пояснил Янков.

Член Комитета Совета Федерации по социальной политике Игорь Фомин согласен с тем, что в сфере пассажирских перевозок необходимо наводить порядок, и вместе с тем сенатор выступает против некоторых ограничений, касающихся технического состояния автобуса.

Не так давно палата регионов отправила протокольное поручение Правительству, в котором сенаторы просили отменить норму, согласно которой с 1 июля 2017 года запрещено перевозить детей на пассажирских автобусах старше 10 лет. «Техническое состояние автобуса и самолёта зависит не от возраста, а от условий эксплуатации», – высказал мнение сенаторов Игорь Фомин. В настоящее время вопрос о том, можно ли перевозить детей на автобусах, находившихся в эксплуатации больше 10 лет, так и не решён, что ставит под угрозу экскурсионные и туристические поездки пяти миллионов юных россиян.

Многие технические вопросы, связанные с введением обязательного лицензирования, тоже находятся в стадии разработки. Так, законопроект предполагает использование новейших технологий и возможностей телемедицины для удалённого медицинского осмотра водителей. «Эта мера позволит существенно сэкономить бюджетные средства», – рассказал “Парламентской газете” Двойных. – Но вместе с тем она требует межведомственного взаимодействия». Многие транспортные предприятия, привёл пример представитель **Минтранса**, уже ввели в своих автопарках удалённый медосмотр.

Следующее обсуждение инициативы **Минтранса** пройдёт уже на площадке Общественной палаты. Как рассчитывают разработчики, нулевые чтения документа продлятся вплоть до осенней сессии в Госдуме.

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2017.06.27; МИНТРАНС РОССИИ ПЛАНИРУЕТ ВНЕСТИ В ПДД РАЗМЕТКУ «ВАФЕЛЬНИЦА»

**Минтранс** России планирует внести в Правила дорожного движения (ПДД) разметку «вафельница», сообщается в документах, имеющихся в распоряжении Агентства городских новостей «Москва».

В документах говорится, что данная разметка будет обозначать участок перекрестка, на который запрещается выезжать, если впереди по пути следования образовался затор, который вынудит водителя остановиться, создав препятствие для движения транспортных средств в поперечном направлении, за исключением поворота направо или налево в случаях, установленных ПДД. При этом, разметка представляет собой изображение квадрата с нанесенными по диагонали линиями желтого цвета и может применяться самостоятельно либо совместно с дорожным знаком 1.35 («участок перекрестка» – обозначает приближение к перекрестку, участок которого обозначен разметкой 1.26 («Обозначение искусственной неровности») и на который запрещается выезжать, если впереди по пути следования образовался затор, который вынудит водителя остановиться, создав препятствие для движения транспортных средств в поперечном направлении, за исключением поворота направо или налево в случаях, установленных ПДД – прим. Агентства «Москва»).

С 1 августа 2015 г. комплексы фото-видео фиксации регистрируют нарушения на трех пилотных перекрестках с разметкой «вафельница», штраф за выезд на разметку на красный свет светофора составляет 1 тыс. руб. Новая разметка нанесена на пересечении ул. Велозаводская с ул. Ленинская слобода, ул. Велозаводская с ул. Автозаводская, и на пересечении ул. Башиловская с ул. 2-я Квесисская.

В декабре 2015 г. в пресс-службе ГКУ «Центр организации дорожного движения» Агентству «Москва» сообщили, что разметка «вафельница» может быть нанесена в зоне некоторых трамвайных остановок в Москве.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ЮГА РОССИИ; НИКОЛАЙ ГРИЩЕНКО; 2017.06.27; ПРИПЛАТИМ ЗА ДОРОЖКУ

Участок федеральной трассы «Дон» в Ростовской области станет коммерческим

Взимать деньги за проезд по федеральной трассе «Дон» на участке от 1091-го до 1119-го километра (от Батайска до границы Краснодарского края) дорожники планируют уже в сентябре. Тарифы пока не называли, но эксперты полагают, что они не будут отличаться от расценок на проезд по платным участкам М-4 в других регионах.

– Сейчас ведется строительство пунктов оплаты. В сентябре начнется их тестовая эксплуатация, а с октября – полноценная работа, – заявил генеральный директор АО «Донаэродорстрой» Сергей Зубанов.

Напомним, в эксплуатацию этот участок федеральной трассы был сдан 19 мая. Его реконструкция длилась около трех лет. За это время строители отремонтировали почти 28 километров дорожного полотна, построили две транспортные развязки и четыре моста.

Завершение работ совпало с началом отпускного сезона, когда интенсивность движения автомобильного потока в сторону Кубани возрастает. Теперь дорога на этом отрезке соответствует технической категории 1Б, что означает разделенные встречные потоки движения, повышенный скоростной режим. Сейчас расчетная скорость движения на четырех полосах дороги – 120 километров в час. Даже ночью ехать по этому участку можно с комфортом, так как здесь установлено освещение. Однако за комфорт и безопасность придется платить.

Кстати, всего на М-4 «Дон» уже девять платных участков – это самое большое количество из всех федеральных дорог. В целом их протяженность – более 600 километров, и общая стоимость проезда по ним днем на легковом автомобиле составит 840 рублей. Для грузовиков и автобусов, в зависимости от размеров и грузоподъемности, это от 1 220 до 3 010 рублей. Ночью проезд гораздо дешевле.

В среднем получается, что на трассе «Дон» (в зависимости от участка) проезд на легковом автомобиле стоит от 1,2 до 1,7 рубля за километр. Таким образом, плата за 28 километров комфорта, скорости и безопасности в Ростовской области может составить от 33,6 до 47,6 рубля.

Впрочем, у тех, кто не захочет платить, есть альтернатива – это трасса Р256 Батайск-Старощербиновская-Краснодар, которая ведет в город Ейск.

Тем временем

На Дону началась подготовка к строительству автодороги в обход города Аксая. В четвертом квартале 2017 года будет объявлен конкурс для подрядчиков. В перечне работ – снос и демонтаж существующих строений, компенсационные затраты, археологические работы. Следующим этапом станет непосредственно строительство дороги. Ориентировочная стоимость проекта – 77,4 миллиарда рублей.

Восточный обход Аксая пройдет по территории пяти муниципалитетов: Октябрьского, Аксайского и Азовского районов, а также городов Новочеркасск и Батайск. Протяженность участка – 65,5 километра. При строительстве обхода будут построены мосты через реки Дон и Аксай, девять путепроводов, три транспортные развязки. Первый этап проекта выполнят в 2017-2018 годах, второй планируется закончить в 2020-м.

### REGNUM; 2017.06.27; КАЧЕСТВО ТВЕРСКИХ ДОРОГ ВОЗЬМУТ ПОД ЖЕСТКИЙ КОНТРОЛЬ – ИГОРЬ РУДЕНЯ

В Тверской области приняты общие требования к качеству ремонта и содержания дорог. Отраслевой документ, разработанный по инициативе губернатора Игоря Рудени, одобрен на заседании правительства региона 27 июня, сообщили ИА REGNUM в пресс-службе правительства региона. В заседании также приняли участие вице-спикер Государственной думы РФ, руководитель фракции «Единая Россия» Владимир Васильев и депутат Государственной думы РФ Светлана Максимова.

«Мы последовательно увеличиваем объёмы финансирования ремонта и реконструкции дорог в регионе. В прошлом году в порядок было приведено 224 километра дорожного полотна, план на 2017-й – 365 километров. Качество работ должно быть таким, чтобы повторный ремонт не требовался на протяжении всего гарантийного срока», – отметил Игорь Руденя.

Общие требования, принятые на заседании регионального правительства, разработаны на основе федеральных стандартов и технических норм. Также учтено существующее состояние региональных автодорог, особенности их эксплуатации и ремонта, опыт в этой сфере Москвы, Санкт-Петербурга, Московской и Ленинградской областей. Проект получил положительное заключение специалистов госкомпании «Автодор».

Документ содержит конкретные показатели качества и охватывает все виды работ на региональных и межмуниципальных дорогах: от ремонта до полной замены асфальтобетонного покрытия. Правила также рекомендованы к применению и в муниципалитетах.

«Наша задача – добиться высокого качества дорожной сети на территории всей Тверской области», – подчеркнул Игорь Руденя.

В документе обозначены семь типовых решений по видам дорожных работ, что позволит существенно сократить сроки подготовки проектной документации, не допустить завышения сметной стоимости, исключить коррупционные факторы.

Установлены требования к качеству материалов: это должен быть высокопрочный гранитный щебень, используемый на федеральных магистралях, песок и асфальтобетонная смесь.

Требования к качеству ремонта дорог Тверской области предусматривают применение новых технологий. В частности, холодную регенерацию, использование которой положительно зарекомендовало себя на федеральных трассах в соседних областях – Московской, Новгородской, Смоленской. Этот вид ремонта дороже традиционного, но зато позволяет достичь более длительного срока эксплуатации дорог, увеличить межремонтные сроки почти вдвое.

Все этапы работ будут контролироваться – для этого в регионе создадут единую комплексную систему контроля качества. К работе привлекут специалистов регионального министерства по обеспечению контрольных функций и **Минтранса**, ГИБДД, дорожного фонда Тверской области, местных администраций, а также общественников.

Одним из основных положений требований является специализированная диагностика технического состояния и дефектов дорожного покрытия. В настоящее время подразделение ГК «Автодор» – ООО «Автодор-Инжиниринг» – уже провело диагностику 860 километров автодорог Тверской области.

### ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; 2017.06.28; РЖД НЕ УСПЕВАЕТ ПОКУПАТЬ ЛОКОМОТИВЫ

В 2017 г. РЖД должна закупить за счет собственных средств 515 локомотивов на общую сумму 75,8 млрд руб., говорится в сообщении Счетной палаты со ссылкой на результаты проверки использования средств фонда национального благосостояния (ФНБ), которые пошли на финансирование инфраструктурного проекта «Приобретение тягового подвижного состава». Закупки локомотивов монополией регулируются двумя документами – инвестпрограммой РЖД до 2019 г. и паспортом инвестпроекта, который учитывает заемные средства. По данным аудитора, инвестпрограмма РЖД предусматривает в 2017 г. закупку локомотивов на 63,1 млрд руб., что на 12,7 млрд руб. меньше необходимого. А детальный план проекта учитывает приобретение только 450 локомотивов на 57,2 млрд руб. Таким образом, в план не включено приобретение 65 локомотивов на 18,6 млрд руб.

Сейчас в парке более 20 000 локомотивов. Основные поставщики техники – «Трансмашхолдинг» и «Уральские локомотивы». По данным аудитора Счетной палаты Валерия Богомолова, всего в 2015–2017 гг. должно быть приобретено 1508 единиц, а расходы РЖД должны составить 143,4 млрд руб. Но в 2015–2016 гг. на средства ФНБ было приобретено 502 локомотива за 60,2 млрд руб., еще 491 шт. РЖД купила за 67,6 млрд руб., указал аудитор.

В декабре 2016 г. РЖД предложила **Минтрансу** и Минфину внести изменения в проект: сократить число приобретаемых локомотивов с 1508 до 1445, а финансирование за счет собственных средств – с 143,4 млрд до 125,3 млрд руб., напоминал Богомолов. Представители министерств от комментариев отказались.

Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 г. предусматривает, что в 2008–2015 гг. РЖД обновит 11 675 локомотивов, в том числе купит 7504 единицы техники, указывает Счетная палата. Но на 1 января 2017 г. компания обновила только 11 261,5 и купила только 4630 локомотивов. По словам Богомолова, отклонение составило 2874 локомотива. Обновление парка нужно, чтобы повысить перевозки и грузооборот. Однако по итогам 2016 г. этих целей компания не достигла. В частности, пассажирские перевозки составили 1 млрд человек при плане 1,2 млрд человек. Погрузка – 1,2 млрд т при установленном значении 1,8 млрд т.

Стратегия-2030 формировалась в 2007 г., но экономическая ситуация в России и мире потребовала от РЖД «взвешенного подхода» к модернизации локомотивного парка, объясняет представитель РЖД. Компания продолжала обновлять парк локомотивов, делая акцент на инновационных технологиях. «В 2016 г. РЖД разработала программу, которая позволяет повысить эффективность локомотивного парка на 20% к 2020 г. Ее реализация позволит снизить общие потребность в тяговом парке и повысить эффективность инвестиций», – добавил представитель РЖД. Он также напомнил, что сейчас монополия разрабатывает долгосрочную Стратегию-2050, которую планируется утвердить до конца 2017 г.

Причина несоответствия показателей в нехватке финансирования, считает аналитик «ВТБ капитала» Елена Сахнова. «Парк локомотивов РЖД устарел, но новая инвестпрограмма монополии позволит повысить их оборачиваемость. Поэтому РЖД уже не нужно такое количество тяги», – говорит эксперт. На прошлой неделе бюджетный комитет РЖД одобрил предложения по корректировке финансового плана и инвестиционной программы компании на 2017 г., которая увеличится с 495 млрд до 510 млрд руб. Руководитель департамента экономики РЖД Ирина Костенец говорила, что доходы от увеличения перевозок компания направит на капремонт локомотивов и инфраструктуры. По ее словам, эта инвестиция позволит в том числе обеспечить содержание необходимого парка локомотивов. Дополнительные доходы она оценила в 43 млрд руб. Недостаток инвестиций в локомотивный парк стал одним из главных аргументов в пользу либерализации тяги, которая позволила бы привлечь в этот сегмент инвесторов и решить вопрос финансирования, напоминает Сахнова.

Юрист фирмы «Клифф» Вадим Федулаев отмечает, что, если Счетная палата выявит бюджетные нарушения, она вправе направить в Федеральное казначейство уведомление о необходимости взыскания выделенных сумм ассигнований. К примеру, указывает Федулаев, аудитор обнаружил, что прибыльность проекта достигалась за счет процентов за пользование средствами ФНБ, которые РЖД размещала на депозитах в банке ВТБ.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.27; «АЭРОЭКСПРЕСС» ВНОВЬ МОЖЕТ ПЕРЕНЕСТИ ЗАПУСК ДВУХЭТАЖНЫХ ЭЛЕКТРИЧЕК

ООО «Аэроэкспресс» вновь может перенести запуск двухэтажных электричек на своих маршрутах.

«Они проходят сертификацию. Как только закончится сертификация, (составы – ИФ) выйдут», – заявил журналистам совладелец «Аэроэкспресса» Андрей Бокарев журналистам во вторник. «Я думаю, до конца года выйдут точно», – добавил он.

В марте исполнительный директор «Аэроэкспресса» Валерий Федоров заявлял, что перевозчик ожидает запуска двухэтажных электричек в середине 2017 г. «Несмотря на то, что поезда новые, спроектированы швейцарской компанией (Stadler – ИФ), поскольку они уникальные для эксплуатации на путях РФ, мы хотим, чтобы, максимально были выполнены все критерии и характеристики безопасности, необходимые для эксплуатации. В ответственность производителя входит сертификация этих поездов, которая немного затянулась именно в связи со сложностью учета наших особенностей», – говорил он.

Топ-менеджер уточнял, что 5 поездов из 11 уже произведены и находятся в России, проходят приемочные испытания «с особым пристрастием». «Старт эксплуатации двухуровневого состава у нас назначен на июль», – говорил он при этом.

Как сообщалось ранее, в рамках заключенного в 2016 г. контракта Stadler поставит «Аэроэкспрессу» 9 шестивагонных и 2 четырехвагонных двухэтажных поезда. «Изначально договор предусматривал (закупку – ИФ) 24 поездов: девять из них – шестивагонные, остальные – четырехвагонные. В новом договоре прописано 11 поездов – девять шестивагонных и плюс два четырехвагонных», – отмечал владелец и глава швейцарского концерна Петер Шпулер (Peter Spuhler). Исходя из этого, объем заказа сократился примерно вдвое от ранее декларировавшегося – со 114 до 62 вагонов.

Стоимость сделки – 183,9 млн евро. К маю «Аэроэкспресс» уже выплатил 67,2 млн евро собственных средств. Остальная часть стоимости контракта будет погашена за счет заемных денег. Суммарный объем кредита, предоставленного Газпромбанком, составил 11,1 млрд руб. Контракт перевозчика с машиностроительным концерном выражен в евро, но средства на поставки привлечены в рублях.

Генеральный директор российской компании Алексей Криворучко при этом уточнял, что поставки начнутся в ноябре-декабре 2016 г. и закончатся в феврале-марте 2017 г. Составы планировалось запустить на маршрутах в «Домодедово» и «Внуково», а на шереметьевском направлении оставить поезда ЭД4МК-Аэро: в отличие от других электричек, они находятся в собственности «Аэроэкспресса» и могут использоваться еще несколько лет. Вместимость поездов Stadler на 40% выше традиционных.

В конце года стало известно, что запуск «двухэтажек» в 2016 г. не состоится и будет перенесен на 2017 г. «В настоящий момент продолжается сертификация. Так как это подвижной состав, никогда прежде не эксплуатировавшийся на территории РФ, процедура сертификации заняла больше времени, чем планировалось изначально», – говорил «Интерфаксу» представитель компании, добавив, что задержка сертификации не отразится на исполнении контракта со стороны Stadler.

«Аэроэкспресс» занимается доставкой пассажиров по железной дороге в аэропорты Москвы. Основной владелец компании с долей в 45,84% – ООО «Дельта-Транс-Инвест» (структура «ТрансГрупп АС»), 17,5% – у бизнесмена Искандера Махмудова, 7,5% – у А.Бокарева (оба также являются совладельцами «ТрансГрупп»), 25% – у ОАО «Российские железные дороги», 4,16% – у генерального директора компании Алексея Криворучко.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.06.28; НМТП ПОДДЕРЖИВАЕТ ВВЕДЕНИЕ ЕДИНЫХ ПРАВИЛ ДЛЯ СТИВИДОРОВ ПРИ ПЕРЕВАЛКЕ УГЛЯ В ПОРТАХ

Экологию в морских портах и прилегающих городах могло бы улучшить принятие единых правил для стивидоров в сфере перевалки угля.

«Появление таких правил точно бы установило единый порядок для всех стивидоров и упорядочило бы действия портовиков и контролирующих органов. Всем стало бы понятно, сколько и какой техники необходимо иметь стивидору в порту на некий объем перевалки, чтобы их работа соответствовала всем экологическим нормам», – сообщил агентству «Интерфакс – Дальний Восток» генеральный директор АО «Находкинский морской торговый порт» (НМТП) Вячеслав Сараев.

По его мнению, конкретные нормативы избавили бы рынок от мелких стивидорных компаний, настроенных «на конъюнктурный спрос».

«Да, такие компании, скорее всего, уйдут. И слава Богу. Их главная цель – получение максимальной прибыли, вопросы экологии – на втором плане. Сейчас выгодно заниматься перевалкой угля. Поэтому они это делают. Его цена позволяет стивидорам неплохо зарабатывать. Крупные игроки всегда за цивилизованные способы перевалки», – отметил В.Сараев.

Он напомнил, что в НМТП разработана и действует инвестиционная программа развития порта. До 2020 года компания вкладывает в модернизацию оборудования, техники и экологические проекты около 3,5 млрд руб.

Проблема угольной пыли в Находке обсуждается и в Госдуме с участием двух думских комитетов – по экологии и охране окружающей среды и по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока, экспертов и представителей профильных министерств.

По мнению депутата от Приморья Виктора Пинского, для решения проблемы с угольной пылью в «городских» портах нужны срочные и комплексные меры, в том числе – отдельные правила для тех, кто собирается заниматься открытой перевалкой угля.

«Добросовестные стивидоры сами просят о том, чтобы были введены общие для всех правила, Ассоциация морских портов – только «за». Проблему нужно решать быстро и комплексно с участием ученых экспертов, общественников, должен быть координатор. О том, что решение есть, нам говорит опыт Японии, которая разгружает этот же наш уголь у себя. Решив проблему для Находки, мы решим ее для Ванино, Мурманска и других населенных пунктов», – сказал В.Пинский.

Вопрос установления таких правил находится в ведении **Минтранса** РФ.

В настоящее время в Находке открытой перевалкой угля в порту, который находится в городской черте, занимаются более десятка стивидорных компаний. Жители жалуются на угольную пыль. 15 июня школьник из Находки во время «Прямой линии» попросил у президента РФ Владимира Путина помощи в решение экологических проблем.

### RNS; 2017.06.27; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ЗАПРЕТИТЬ КАТЕРА, ПАРУСНИКИ И ГИДРОЦИКЛЫ В АКВАТОРИИ КЕРЧЕНСКОГО МОСТА

**Минтранс** предложил запретить катера, парусники и гидроциклы в акватории Керченского мостаФото: Алексей Павлишак/ТАСС

**Минтранс** России предлагает запретить плавание маломерных судов, за исключением ведомственных, строительных и портового флота, в акватории Керченского подходного канала, а также ограничить заход судов длиной более 160 метров на участок Керченского торгового порта акватории морского порта светлым временем суток. Соответствующие изменения содержатся в проекте приказа **Минтранса** «О внесении изменений в Обязательные постановления в морском порту Керчь, утвержденные приказом **Министерства транспорта** Российской Федерации от 21 октября 2015 года».

«Плавание маломерных судов в акваториях Керченского подходного канала (далее – КПК), подходного канала рыбного порта (далее – ПКРП), подходного канала порта Камыш-Бурун, на участках Керченского торгового порта, рыбного порта и порта Камыш-Бурун акватории морского порта запрещается, за исключением ведомственных судов, маломерных судов, выполняющих строительные, гидрографические, подводно-технические работы на указанных акваториях, а также судов портового флота», – говорится в документе.

Также документом запрещается «плавание маломерных судов в акватории Керчь-Еникальского канала (далее – КЕК), за исключением участка КЕК от пары буев № 19 и № 20 до пары буев № 23 и № 24». «До начала движения в указанном участке КЕК маломерное судно должно установить связь с СУДС «Керчь» и получить разрешение на начало движения, после чего маломерное судно обязано следовать с особой осторожностью и не должно создавать помех судам, следующим по КЕК», – говорится в документе.

Маломерным судном, согласно законодательству РФ, считается судно, длина которого не должна превышать 20 метров и общее количество людей на котором не должно превышать двенадцати. К маломерным судам относятся гидроциклы, моторные лодки, катера, гребные лодки, байдарки, надувные лодки и катамараны, парусные суда, хаусботы (плавучие дома и дачи).

В пояснительной записке к проекту приказа говорится, что «в связи со строительством транспортного перехода через Керченский пролив изменились правила плавания в районе транспортного перехода и регулирование движения судов на подходах к морскому порту Керчь».

«Разработанный проект направлен на закрепление в нормативном порядке изменений в особенностях морского порта Керчь и повышение его конкурентоспособности», – говорится в пояснительной записке.

Данные постановления должны исполняться судами независимо от их национальной и ведомственной принадлежности, а также физическими и юридическими лицами независимо от организационно-правовой формы и формы собственности, осуществляющими деятельность в морском порту, говорится в документе.

Россия начала строить мост через Керченский пролив в его судоходной части. Замминистра инфраструктуры Украины Юрий Лавренюк ранее заявил, что **Минтранс** России подготовил приказ о закрытии Керченского пролива в акватории его судоходной части Керчь-Еникальский канал на 23 суток в августе-сентябре 2017 года – в период установки опор Керченского моста. После установки мостовых арок под ними могут пройти суда, длина которых не превышает 160 метров, ширина – 31 метр, надводный габарит – 33 метра. Осадка судна должна быть не больше 8 метров. Украинская сторона высказала недовольство строительством моста в связи с тем, что Россия не согласовывала с Киевом запрет и ограничения для судов, которые заходят в акваторию Азовского моря в украинские порты через Керченский пролив. По словам Лавренюка, дальнейшее строительство и ввод в эксплуатацию моста через Керченский пролив приведет к значительному уменьшению судозаходов в морские порты Мариуполь и Бердянск.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.27; МИНТРАНС РФ УСТАНОВИТ ПРАВИЛА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК НА РЕЧНОМ ТРАНСПОРТЕ

**Министерство транспорта** РФ подготовило проект приказа, устанавливающего правила перевозок грузов на внутреннем водном транспорте. Соответствующий документ опубликован во вторник на портале для размещения информации о разрабатываемых нормативных актах и их общественного обсуждения regulation.gov.ru.

Предполагаемая дата вступления документа в силу – 2018 год. До настоящего момента правила перевозок грузов на внутреннем водном транспорте не были изданы.

В соответствии с проектом, правила устанавливают порядок осуществления перевозок грузов на внутреннем водном транспорте, формы и порядок заполнения транспортных документов, требования к маркировке груза, сроки прекращения обязательного приема грузов для перевозок, порядок исчисления сроков загрузки и разгрузки судна, технические нормы загрузки судов, сроки доставки грузов и правила исчисления таких сроков, а также порядок опломбирования судов и контейнеров.

Планируется, что новый регламент снизит количество договоров в судоходных компаниях и упростит решение спорных вопросов между перевозчиком, отправителем и получателем, возникающих в процессе предоставления услуг по перевозке грузов на внутреннем водном транспорте.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.27; IATA ПРОГНОЗИРУЕТ РОСТ НИЗКОБЮДЖЕТНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК В РФ

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) прогнозирует рост низкобюджетных авиаперевозок в РФ.

«Я считаю, что российский рынок готов к лоукостерам, думаю, этот сегмент будет расти, как и везде в мире», – заявил генеральный директор IATA Александр де Жюньяк на пресс-конференции в Москве.

«Но если бы налоги были чуть ниже, чем сегодня, было бы лучше», – добавил он, отвечая на вопрос журналистов.

Согласно статистике IATA, в 2016 г. низкобюджетный сегмент составил 4,5% от всего рынка авиаперевозок, в дальнейшем прогнозируется его рост, заявил де Жюньяк.

Сейчас на российском рынке работает одна авиакомпания-лоукостер – «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)), которая была создана в 2014 г. вместо подпавшего под санкции ЕС и остановившего деятельность «Добролета». Первым лоукост-проектом в России считается Sky Express, основанный в 2006 г. гендиректором «Красноярских Авиалиний» Борисом Абрамовичем – в 2011-м компания перестала летать, в 2012-м была признана банкротом.

В 2009-2011 г. в РФ также работала низкобюджетная «Авианова», созданная российской инвесткомпанией «А1 Групп» и американским фондом Indigo Partners. Перевозчик быстро наращивал маршрутную сеть, выполняя рейсы по популярным направлениям в европейской части России и Симферополь. Тем не менее, через два года «Авианова» прекратила деятельность из-за убытков.

### ГАЗЕТА.RU; 2017.06.27; РЕГУЛЯТОР IATA ЗАМЕТИЛ ЗНАЧИТЕЛЬНОЕ УЛУЧШЕНИЕ АВИАБЕЗОПАСНОСТИ В РОССИИ

Гендиректор Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) Александр де Жюньяк заявил, что авиационная безопасность в России значительно улучшается, при этом отметив, что по статистике авиаинцидентов страна пока выглядит хуже среднемирового уровня, передает корреспондент «Газеты.Ru».

«Да, да, значительно улучшается. Мы надеемся, что ситуация продолжит улучшаться в последующие два-три года, потому что все больше авиакомпаний становятся членами IATA, а членство в IATA подразумевает прохождение через определенные процедуры по безопасности – IOSA, и компании, имеющие такую сертификацию, имеют лучшие показатели по безопасности по сравнению с теми, у кого ее нет», – объяснил он.

Вместе с тем де Жюньяк добавил, что в России пока происходит много авиационных инцидентов, и их частота выше среднего мирового показателя. Но, по его словам, необходимости в разработке новых мер безопасности сейчас нет – важно четко следовать уже имеющимся нормам.

\*\*\*

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.27; IATA ПРИЗЫВАЕТ РФ ПРИСОЕДИНИТЬСЯ К МИРОВЫМ СТАНДАРТАМ НАКАЗАНИЯ АВИАДЕБОШИРОВ

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) призывает Россию ратифицировать Монреальский протокол 14 – глобальное соглашение, дающее странам больше полномочий для судебного преследования авиадебоширов.

«Важный документ, к которому мы бы рекомендовали присоединиться РФ – это Монреальский протокол 14. Он регламентирует, как поступать с пассажирами, допускающими хулиганские действия на борту воздушного судна», – заявил генеральный директор IATA Александр де Жюньяк на пресс-конференции в Москве.

Он отметил, что авиадебоширы – серьезная проблема для отрасли, поэтому усилия авиакомпаний важно гармонизировать, причем как в разрезе гражданского, так и уголовного кодекса стран.

«По нашей информации, президент РФ Владимир Путин ужесточил меры в отношении таких пассажиров. Вместе с тем мы приветствовали бы подписание Россией Монреальского протокола в качестве дополнительной правовой меры, которая была бы особенно полезной за пределами России, скажем, при перевозке пассажиров из РФ в Европу», – добавил де Жюньяк.

Как сообщалось, ранее В.Путин поддержал предложение гендиректора крупнейшей российской авиакомпании «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) Виталия Савельева ввести «черные списки» авиапассажиров и предусмотреть уголовную ответственность за их агрессивные действия в отношении экипажа. В начале июня Госдума РФ приняла во втором чтении законопроект, позволяющий авиакомпаниям составлять «черные списки» авиадебоширов и впоследствии отказывать им в перевозке.

### КОММЕРСАНТ; ХАЛИЛЬ АМИНОВ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2017.06.28; ПАССАЖИРЫ СТАНОВЯТСЯ ТУРИСТАМИ

Снижение стоимости авиабилетов в среднем на 20% позволяет россиянам не только проводить отпуск на внутренних курортах, но и чаще ездить за границу. Больше всего туристы предпочитают летать в Кишинев, Ереван, Прагу, Тиват и Ларнаку, подсчитали Tutu.ru и OneTwoTrip. Самыми провальными направлениями оказались Киев, Пхукет и Бангкок.

Россияне стали больше летать из Москвы в Кишинев: в первом полугодии 2017 года доля авиабилетов, купленных через сервис Tutu.ru, составила 18% от всех билетов в страны СНГ. За январь–июнь 2016 года этот показатель составлял 19,4%. Увеличение в первом полугодии нынешнего года на 56% объемов продаж авиабилетов из Москвы в Кишинев зафиксировали и в OneTwoTrip. «Благоприятные факторы (для Кишинева.– “Ъ”) пока сохраняются: это невысокая стоимость билетов, удобная локация – близко к Европе и России»,– говорится в отчете Tutu.ru. Там же указывается, что по сравнению с прошлым годом перелет в Кишинев стал еще доступнее: средние цены снизились на 20%, до 10,1 тыс. руб. за один билет в обе стороны. В OneTwoTrip говорят, что в первом полугодии 2017 года средняя стоимость перелета в Кишинев из Москвы составляла 11 тыс. руб., что на 13% дешевле, чем в первой половине 2016-го.

По версии Tutu.ru, вторым популярным направлением среди городов СНГ стал Ереван, который еще год назад занимал в рейтинге сервиса по продаже билетов третье место (столица Армении обогнала Минск). В январе–июне этого года средняя цена на перелет из Москвы в Ереван и обратно, по данным Tutu.ru, составляет чуть более 11 тыс. руб., что на 26,6% меньше, чем в первой половине прошлого года. OneTwoTrip называет свою сумму 13 тыс. руб., что на 11% меньше, чем в январе–июне 2016-го. На направлениях ближнего зарубежья заметнее всего вырос интерес (в два раза) к перелетам в Тбилиси, перелет туда-обратно год к году подешевел на 21%, до 15,7 тыс. руб., говорит директор по развитию OneTwoTrip Аркадий Гинес. «Сейчас для путешественников сложились очень благоприятные условия,– отмечает он.– Цены на перелет в первом полугодии 2017 года снизились по сравнению с первым полугодием 2016 года, как на отечественных, так и на зарубежных направлениях». По России стоимость перелета упала в среднем на 10–12%, за рубеж – на 20–23%, подсчитал эксперт. Он прогнозирует, что похожая тенденция сохранится этим летом. Между тем у Tutu.ru за первое полугодие этого года провальными оказались продажи авиабилетов в Киев. «Доля билетов, оформленных из Москвы в Киев, сократилась в полтора раза, хотя цена перелета снизилась в среднем на 23%: до 13 тыс. руб. за билет в обе стороны»,– указывается в отчете компании. В OneTwoTrip, напротив, зафиксировали рост покупок авиабилетов в Киев на 12%.

Россияне стали чаще покупать авиабилеты в Европу, а именно в Прагу, Тиват и Ларнаку (см. подробнее таблицу), отмечают в Tutu.ru. Похожие данные и у OneTwoTrip, аналитики которого зафиксировали в первом полугодии текущего года следующую тенденцию.

Но в компании также назвали направления для авиаперелетов, куда сокращается продажи билетов: в Пхукет (средняя стоимость перелета из Москвы и обратно составила в январе–июне этого года 38 тыс. руб.) упали на 47%, в Бангкок – на 33% при средней цене в 31,8 тыс. руб. Интерес россиян к поездкам в Таиланд сокращается с начала этого года: на фоне возвращения спроса россиян на традиционные европейские направления спрос на страну сократился более чем на четверть, подсчитывали ранее в Ассоциации туроператоров России (см. “Ъ” от 14 февраля).

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2017.06.27; ЛЕТИМ СКВОЗЬ ПЕПЕЛ

Ученые предупредили о грядущем взрыве супервулкана

Вулканы все активнее показывают свой буйный нрав. Во вторник самый северный действующий вулкан Камчатки – Шивелуч, выбросил столб пепла в высоту на 7 км. Шлейф растянулся на пять километров в сторону залива Озерного, минуя, к счастью, населенные пункты. Еще раньше два камчатских исполина – Карымский и Ключевской выбросили столбы на 6 км каждый. Всем присвоен «оранжевый» код авиационной опасности – один из наиболее угрожающих.

Те частицы вулканического пепла, что представляют опасность для самолетов, плывут на критической для авиации высоте 8-12 километров. Фото: EPAТе частицы вулканического пепла, что представляют опасность для самолетов, плывут на критической для авиации высоте 8-12 километров. Фото: EPA Те частицы вулканического пепла, что представляют опасность для самолетов, плывут на критической для авиации высоте 8-12 километров. Фото: EPA

Ученые бьют тревогу: повышенную активность сейчас проявляют около 40 вулканов в разных частях света. Вот сводка за июнь: 25.06 – в очередной раз «отстрелялись» Ключевская сопка и вулкан Карымский. 21.06 – перешел в активную фазу извержения подводный вулкан Нисиносима на Японских островах, 18.06 – дали о себе знать сразу два вулкана на Камчатке – Шивелуч и Безымянный, 14.06 – тот же Шивелуч выбросил пепел на высоту до 12 км, 12.06 – вулканическая обсерватория Аляски зафиксировала два мощных извержения вулкана Богослов, 6.06 – началось мощное извержение японского стратовулкана Сакурадзима...

А чуть раньше только за сутки было зарегистрировано 47 взрывов на мексиканском вулкане Попокатепетль. Наблюдается повышенная активность на вулкане Синабунг в северной части острова Суматра... По статистике в прошлом веке среднее количество извержений вулканов составляло 35 в год. Но недавно такая цифра была зафиксирована только за одну неделю!

Вместе с вулканологами, экологами, спасателями за повышением вулканической активности внимательно следят авиационные эксперты. Почему? Аэрозольные и пепловые шлейфы могут представлять серьезнейшую опасность для полетов по международным и местным авиалиниям.

Комментарий

Валерий Шелковников, член правления Всемирного фонда безопасности полетов, президент Консультативно-аналитического агентства «Безопасность Полетов»:

– Те частицы вулканического пепла, что представляют опасность для самолетов, плывут на критической для авиации высоте 8-12 километров. Попадая в двигатели, они могут быстро выводить их из строя. Известный случай: в 1982 году у «Боинга-747» British Airways, который попал в облако пепла от извержения вулкана в Индонезии, отказали все четыре двигателя. Лишь чудом удалось избежать трагедии. А несколько лет назад из-за пепла в аэропорту Буэнос-Айреса не смог приземлиться даже самолет Генерального секретаря ООН Пан Ги Муна.

Есть статистика: более 80 коммерческих воздушных судов в разное время столкнулись с пеплом в полете. И уже после трех случаев попадания пассажирских самолетов в облака вулканического пепла в мировом авиасообществе пришло осознание того, что информация об извержениях вулканов должна передаваться авиационным службам.

В государствах, на территории которых имеются вулканы, были организованы службы слежения за вулканической деятельностью. Некоторые авиакомпании начали устанавливать на своих самолетах специальные детекторы. И первой это сделала исландская EasyJet. Система, называемая AVOID (Airborne Volcanic Object Identifier and Detector), была разработана в Норвежском институте исследований атмосферы.По сути, это тот же метеолокатор. На борту самолета размещается инфракрасное оборудование, с которого изображения поступают на дисплеи пилотов и на дисплеи диспетчерской службы. Эти изображения позволяют пилотам видеть облака вулканического пепла за 100 километров вперед и на высотах от 5000 до 50 000 футов. То есть экипажи могут вовремя скорректировать план полета и обойти облако.

В свою очередь у диспетчеров появляется возможность построить точную модель распространения вулканического пепла в режиме реального времени. А значит, держать открытыми большие участки воздушного пространства, вместо их тотального закрытия. Перебои в воздушном движении сводятся к минимуму.

80 самолетов в разное время столкнулись с пеплом в полете

Помните мощное извержение вулкана Эйяфьятлайокудль в Исландии? Тогда власти были вынуждены закрыть почти 80 процентов европейского воздушного пространства. Простой авиакомпаний вылился в сотни млн долларов. Европейское объединенное управление гражданской авиации в срочном порядке вынуждено было утвердить новые правила полетов в условиях облака вулканического пепла.

Острая дискуссия разгорелась по поводу того, какая концентрация пепла в воздухе безопасна для двигателей самолетов. Оказалось, 0,002 грамма на кубометр воздуха. Это достаточно низкая цифра. Для сравнения приводились фактические данные содержания пепла в воздухе над британскими островами, которые накрыло сильнее всего: около 0,0001 грамма. То есть в 20 раз ниже предельно-допустимой концентрации.

Однако эксперты ИКАО считают, что полеты небезопасны при любой концентрации пепла. Даже самой низкой.

Кстати, ученые исследовали частицы вулканической пыли, выброшенной тем же Эйяфьятлайокудль. На нанометровом уровне они изучили состав солей, покрывавших частицы, а массу адсорбированных веществ определили с точностью до пикограмма. Выяснилось: у частиц пепла чрезвычайно острые края. Но они были опасны и для людей – из-за содержания агрессивных солей.

В настоящее время ситуацию с облаками вулканического пепла непрерывно отслеживают метеоспутники. Им помогают метеостанции, запускаемые на аэростатах, и наземные станции, оборудованные лидарами. А проще – лазерными локаторами. Все данные оперативно обрабатываются и поставляются в аэронавигационные службы по всему миру.

Есть документ ИКАО – «Вулканический пепел. План действий при непредвиденных обстоятельствах». Разработаны руководства для экипажей и авиадиспетчеров. Особенно это важно при выполнении дальних рейсов. Летчикам приходится или выбирать маршрут в обход очага, или «подныривать» под облако, или, наоборот, перелетать с набором высоты. Соответствующие инструкции передаются на борт.

Однако по-прежнему остро стоит вопрос координации действий всех задействованных сторон: регулирующих органов, авиакомпаний, органов управления воздушным движением, метеоагентств, научных центров и т. д.

В свое время у нас в **минтрансе** было проведено большое межведомственное совещание, на котором, в частности, рассматривался вопрос о разработке технологий обеспечения безопасности полетов воздушных судов в условиях вулканического пепла. Были приняты решения. Однако на практике конкретно мало что появилось. И прежде всего мы по-прежнему отстаем в технологиях. Так, у нас нет своей версии бортовой системы по обнаружению вулканического пепла в атмосфере. А она должна быть и конкурентоспособна, и надежна. Сегодня безопасность российских самолетов и вертолетов не должна зависеть ни от каких разработок иностранных производителей.

### РИА НОВОСТИ; 2017.06.27; РОСАВИАЦИЯ: ЛОКАТОРЫ НЕ МОГЛИ «НЕ ЗАМЕТИТЬ» ПРИБЛИЖАЮЩУЮСЯ К MH17 РАКЕТУ

Локаторы российских радаров не могли «не заметить» ракету, приближающуюся к малазийскому самолету Boeing рейса MH-17, сбитому в Донецкой области в июле 2014 года, заявил РИА Новости замглавы **Росавиаци**и Олег Сторчевой.

Ранее на портале правительства Нидерландов были размещены ответы министра безопасности и юстиции Стефа Блок на вопросы членов постоянной комиссии по иностранным делам второй палаты парламента по расследованию катастрофы МН17. Они, в частности, поинтересовались, почему на снимках с российских радаров не видно ракеты, которая предположительно сбила самолет. Блок ответил, что радары работают по принципу маяка, сканируя воздушное пространство на 360 градусов, однако такие объекты, как ракеты, якобы могут остаться незамеченными. Поэтому отсутствие ракеты на радарах «не означает, что ее там не было».

«Говорить о том, что локатор в данном случае мог не заметить ракету, неправомерно», – сообщил Сторчевой.

Он напомнил, что в соответствии с данными расшифровки «черных ящиков» Boeing катастрофа произошла в 13.20.03 UTC. Перед этим радиолокационный контакт локатора «Утес-Т» с MH-17 произошел в 13.20.01,87, то есть менее чем за полторы секунды до трагедии.

Сторчевой отметил, что цикл обзора комплекса составляет около 10 секунд. «Поэтому, если бы средство поражения двигалось по траектории в соответствии с версией «пуск на встречном курсе», как утверждает голландская сторона, то время его полета составляло порядка 35 секунд. Соответственно, локатор зафиксировал бы не менее 2-3 устойчивых отметок, так называемых «эхо-сигналов» от объекта, двигающегося навстречу самолёту», – пояснил замглавы **Росавиаци**и.

По его словам, РЛК «Утес-Т» способен обнаруживать и гораздо менее заметные и крупные объекты, чем ракета «Бук».

«Однако никаких отметок в районе траектории MH-17 ни за полторы секунды до катастрофы, ни ранее – в течение 3-4 обзоров – не отмечено. Об этом свидетельствуют данные регистрации радиолокационной информации, и именно это позволяет утверждать, что перед катастрофой с восточного направления к самолету ничего не приближалось, как это хочет упорно представить официальное следствие», – заключил Сторчевой.

### РИА НОВОСТИ; 2017.06.27; В РОСТУРИЗМЕ СЧИТАЮТ, ЧТО АВИАПЕРЕВОЗКИ НАДО УПОРЯДОЧИТЬ

Глава Федерального агентства по туризму Олег Сафонов считает, что введение мер регулятивного характера с целью упорядочения авиационной перевозки в РФ нормализует ситуацию с задержками чартерных авиарейсов и обеспечит десяткам тысяч туристов гарантии выполнения их права на отдых.

Сафонов рассказал РИА Новости, что в понедельник состоялось заседание штаба по нормализации ситуации с задержкой рейсов авиакомпании «ВИМ-Авиа», на котором он призвал принять меры регулятивного характера для недопущения сбоев в авиаперевозках туристов, отправляющихся на отдых.

«Существует серьезная проблема, когда туроператоры заключают договоры с авиационными компаниями, а потом возникает ситуация, когда у этих авиакомпаний не остается никаких резервов, и малейший сбой или поломка самолетов приводит к тому, что происходит сбой авиационной цепи, от чего массово страдают потребители», – пояснил собеседник агентства.

«Мы сталкиваемся с тем, что право на отдых нарушают в отношении тысяч, десятков тысяч людей. Это продолжается уже не первый год, и мы считаем это очень опасной тенденцией. Поэтому на заседании штаба я высказал свое мнение о том, что необходимо принятие каких-то мер по упорядочению авиационной перевозки, чтобы она стала абсолютно гарантированной. У авиакомпаний должны быть резервные возможности, чтобы избежать сбоев», – доложил глава ведомства.

Он также рассказал, что на заседании штаба, помимо «ВИМ-Авиа», обсуждалась ситуация с еще одной авиакомпанией – «Ай Флай», когда поломка самолета привела к тому, что в течение суток люди находились в аэропорту. «Да, пассажиры были размещены в гостинице, их накормили, но такая ситуация совершенно недопустима. Перевозку невозможно было осуществить, так как не было резервных самолетов, но так не должно быть», – прокомментировал ситуацию чиновник.

«Мы все понимаем, что самолет может быть неисправен, может случиться какая-то непредвиденная ситуация, но в таких случаях должны быть резервные борта. Иначе малейший сбой приводит к цепочке сдвигов в авиационной перевозке», – уверен Сафонов.

### ТАСС; 2017.06.27; СУД В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ПРИЗНАЛ НЕЗАКОННЫМ ТАРИФ S7 БЕЗ БЕСПЛАТНОГО ПРОВОЗА БАГАЖА

Суд города Обь в Новосибирской области признал незаконным пункт тарифа авиакомпании «Сибирь» (S7), запрещающий бесплатный провоз багажа. С соответствующим иском обратились сотрудники транспортной прокуратуры, сообщила в среду пресс-служба Западно-Сбирской транспортной прокуратуры.

«Решением Обского городского суда требования прокурора были удовлетворены в полном объеме, решение в законную силу не вступило», – говорится в сообщении.

Сотрудники Новосибирской транспортной прокуратуры выявили нарушения воздушного законодательства в ходе анализа локальных нормативно-правовых актов ПАО «Авиакомпания Сибирь», размещенных на официальном сайте компании.

В ведомстве отметили, что при формировании тарифов на воздушные перевозки авиакомпании по закону обязаны руководствоваться тем, что пассажир имеет право бесплатного провоза своего багажа в пределах установленной нормы. Эти нормы устанавливаются в зависимости от типа воздушного судна и не могут быть менее чем 10 кг на одного пассажира.

Однако ПАО «Авиакомпания «Сибирь» разработан и применяется тариф «Эконом базовый», который не предусматривает бесплатный провоз багажа. По этому тарифу возможен лишь провоз ручной клади в салоне самолета, причем с ограничением по количеству мест.

В марте 2016 года Ространсандзор выдал авиакомпании «Сибирь» инспекторское предписание устранить нарушения правил провоза багажа в тарифе «Эконом базовый». Компания сочла это требование незаконным и в августе 2016 года обратилась с иском в Арбитражный суд Москвы, но суд согласился с доводами **Ространснадзор**а. Решение было обжаловано, в марте 2017 года кассационная инстанция также признала предписание законным.

### ТАСС; 2017.06.27; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТОВ МОСКВЫ ЗА 5 МЕСЯЦЕВ ВЫРОС НА 18,6%, ДО 31,23 МЛН ЧЕЛОВЕК

Пассажиропоток московских аэропортов в январе-мае 2017 г. увеличился на 18,6% по сравнению с показателем аналогичного периода прошедшего года – до 31,23 млн человек. Соответствующие данные опубликованы на сайте **Федерального агентства воздушного транспорта** РФ (**Росавиаци**и).

Объемы перевозок на международных направлениях за первые пять месяцев 2017 г. составили 14,22 млн человек, что на 24,7% больше, чем в январе-мае 2016 г. На внутренних воздушных линиях аэропорты Москвы обслужили 17 млн пассажиров, рост в годовом выражении составил 14%.

В мае 2017 г. пассажиропоток аэропортов московского авиационного узла составил 7,37 млн пассажиров, что на 21,3% больше, чем в мае 2016 года. На международных направлениях обслужено 3,54 млн пассажиров (рост на 31,7%), на внутренних – 3,83 млн пассажиров (рост на 13,1%).

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.27; САМОЛЕТ «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ» ПРИБЫЛ ИЗ МОСКВЫ В БАТУМИ ПОСЛЕ ВЫНУЖДЕННОЙ ПОСАДКИ В МИНВОДАХ

Самолет A320 авиакомпании «Уральские авиалинии», выполнявшей во вторник рейс из Москвы в Батуми, с опозданием почти на 12 часов совершил посадку в аэропорту этого грузинского города-курорта на Черном море.

Как сообщил «Интерфаксу» представитель «Уральских авиалиний» в Грузии Мамука Абесадзе, причиной задержки стала техническая неисправность лайнера, в результате чего экипажу пришлось сделать вынужденную посадку в Минводах, поскольку в Батумском аэропорту не удалось бы устранить эту неисправность.

«Все пассажиры рейса в 23:30 часов (по местному времени) благополучно доставлены в Батуми, но уже на другом самолете авиакомпании А320», – сказал М.Абесадзе.

С начала весенне-летней навигации «Уральские авиалинии» выполняют полеты между Москвой и Батуми по четыре раза в неделю, частоту которых авиакомпания в течение лета планирует увеличить до 10.