**24 ИЮЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2017.07.21; ДЕПУТАТ ПРЕДЛОЖИЛ ВВЕСТИ ВОЗРАСТНОЙ ЦЕНЗ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ АВТОБУСОВ

Практика показывает, что водители старше 60 лет чаще всего не справляются с управлением автобусами, поэтому необходимо всерьёз задуматься о введении возрастного ценза в сфере пассажирских перевозок, считает первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы по безопасности и противодействию коррупции Дмитрий Савельев (ЛДПР).

По словам депутата, такая мера поможет снизить количество ДТП с участием автобусов.

«Режим работы для водителей необходимо строго регламентировать, учитывая все особенности. Как показывает практика, чаще всего засыпают за рулём или по какой-то причине не справляются с управлением водители старше 60 лет. Систему нужно менять», – цитирует Савельева его пресс-служба.

Также парламентарий отметил, что можно обсудить ужесточение штрафов для организаторов пассажирских перевозок.

«Важно ещё раз серьёзно подумать над системой штрафов. Нужно поставить перевозчиков в такие экономические рамки, чтобы им выгоднее было установить работникам достойную зарплату, чем допускать или даже поощрять переработки. Чтобы они строго пресекали выходы на линию водителей с плохим самочувствием, и уж тем более – в нетрезвом состоянии», – пояснил законодатель.

Вместе с тем Савельев поддержал инициативу **Министерства транспорта** России, представители которого предложили вновь ввести обязательное лицензирование автоперевозок более восьми пассажиров. Ранее стало известно, что ведомство уже внесло в Правительство РФ соответствующий законопроект. Как сообщил на совещании Президента России с членами кабмина глава **Минтранса** Максим **Соколов**, после того, как было отменено лицензирование автобусных перевозок, количество ДТП на нерегулярных маршрутах увеличилось на 63 процента.

### ТАСС; 2017.07.21; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН О СТРАХОВАНИИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Госдума приняла в третьем, окончательном чтении закон, совершенствующий процедуру обязательного страхования ответственности перевозчиков.

Документ предусматривает возможность освобождения страховщика от выплаты, если страховой случай наступил в результате диверсии или теракта. «Перевозчик, как правило, не имеет возможности предотвратить диверсии и террористические акты», – говорится в пояснительной записке к документу. Предполагается, что выплаты по таким событиям осуществляет правительство, отмечали ранее в Национальном союзе страховщиков ответственности.

Кроме того, принятые ко второму чтению поправки предусматривают, что при происшествии на метрополитене процедура возмещения вреда пассажиру устанавливается федеральным органом исполнительной власти, который регулирует сферу транспорта (метрополитен в законе имеет особый статус – он не страхует свою ответственность, а сам выплачивает компенсации пострадавшим пассажирам).

Положения закона

Документ, внесенный правительством РФ, был принят в первом чтении в октябре 2016 года. Закон уточняет понятие «пассажир»: отдельно прописано, что пассажиром считается ребенок, перевозимый бесплатно или по льготному тарифу, в том числе без предоставления отдельного места.

Существующий порядок не гарантирует возмещения при наступлении страхового случая при перевозке детей, которые едут вместе с пассажиром, следовало из пояснительной записки к документу.

Также закон уточняет понятие «перевозчик» – под ним подразумеваются любые виды транспорта, в отношении которых действуют транспортные уставы и кодексы, а также монорельсовый транспорт. В документе отмечается, что положения закона не распространяются на перевозки легковыми такси (там действует закон об ОСАГО), а также монорельсовым транспортом. Ответственность перевозчика распространяется также на физлиц, ИП и юрлиц, фактически осуществляющих перевозки физлиц автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (кроме перевозок физлицом для личных, семейных, домашних нужд), при отсутствии договора обязательного страхования.

Кроме того, при наступлении страхового случая (происшествия на транспорте, в результате которого был причинен вред жизни, здоровью или имуществу пассажиров) перевозчик обязан в течение пяти дней сообщить выгодоприобретателям (чьи данные у него есть) об их правах на страховую выплату, а также о страховой компании, где они могут ее получить. Сейчас такой обязанности у перевозчиков нет.

Закон предусматривает при причинении тяжкого вреда здоровью потерпевшего обязанность страховщика осуществлять предварительную выплату в размере 100 тыс. рублей в течение трех дней с получения заявления (многие страховщики сейчас делают это добровольно). Обязанность по разработке ряда документов, необходимых для получения компенсации, будет возложена на **Минтранс**. Страховщики и метрополитен будут подвергаться финансовым санкциям за просрочку выплаты или за отсутствие мотивированного отказа в такой выплате. За каждый день просрочки уплачивает выгодоприобретателю неустойку – пеню в размере 1% от несовременно выплаченной суммы компенсации.

За нарушение сроков направления выгодоприобретателю мотивированного отказа в выплате компенсации за каждый день просрочки, как и страховщики, метрополитен будет уплачивать 0,05% размера страховой суммы по виду причиненного вреда. При этом общий размер неустойки, подлежащий выплате, не может превышать размера причитающейся компенсации.

Поправками ко второму чтению документа было определено, что выплаты производятся в размере реального ущерба, заявленного выгодоприобретателем, но не более чем 600 рублей за 1 кг веса багажа (если при перевозке он был зарегистрирован как багаж) и 11 тыс. рублей за иное имущество при причинении вреда имуществу потерпевшего.

Закон исключает случаи двойного страхования. Это актуально для воздушных перевозок – для соответствия деятельности авиакомпаний международным стандартам и требованиям международных организаций (Чикагской, Токийской, Монреальской, Варшавской конвенциям и др.) предусмотрен специальный режим страхования ответственности. В законе оговаривается, что если у перевозчика есть добровольная страховка, заключенная на условиях и с лимитами выплат, не уступающих требованиям российского закона, его обязанность по заключению договора обязательного страхования считается исполненной.

Закон об обязательном страховании ответственности перевозчиков действует в России с 1 января 2013 года. Согласно его положениям, при происшествии на транспорте за гибель пассажира полагается страховая выплата в размере 2,025 млн руб. Размер выплаты пострадавшим рассчитывается в зависимости от тяжести травм.

Отдельно в документе выделен метрополитен – он не обязан покупать страховку, как другие перевозчики, но при этом самостоятельно отвечает перед пассажирами в тех же объемах и на тех же условиях, что и страховщики в рамках закона.

### ИНТЕРФАКС; ПАВЕЛ БЕЛОВ; 2017.07.21; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВНЕСЛО В ГОСДУМУ ЗАКОНОПРОЕКТ О ПРИСОЕДИНЕНИИ Ж/Д УЧАСТКА ДО ПОРТА КАВКАЗ К КОНВЕНЦИИ КОТИФ

Правительство РФ внесло в Госдуму законопроект, направленный на упрощение оформления грузоперевозок железнодорожным транспортом в направлении Черноморского бассейна, сообщается на сайте правительства в пятницу.

Законопроектом предусматривается применение Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) на сухопутном участке от ж/д станции Кавказ до порта Кавказ.

За счет упрощения документооборота ожидается увеличение объемов грузоперевозок на данном направлении. Принятие законопроекта позволит использовать единый перевозочный документ как на железнодорожном, так и на морском участках пути.

Россия присоединилась к конвенции о международных ж/д перевозках в 2009 году. Принятие КОТИФ было направлено на правовое обеспечение организации железнодорожно-паромного сообщения между портами РФ и Германии.

В частности, присоединение к КОТИФ позволило упростить перевозку грузов в железнодорожно-паромном сообщении Россия – Европа по линии Балтийск-Засниц/Мукран (Германия) и Усть-Луга – Засниц/Мукран, а также с другими портами Европы, использовать единый перевозочный документ (накладную ЦИМ), как на железнодорожном участке пути, так и на морском. С применением такой накладной железнодорожные перевозки осуществляются по всей территории Европы, а по российской территории – по отдельным участкам железнодорожных путей, оговоренных РФ.

Конвенция о международных железнодорожных перевозках была подписана в Берне 9 мая 1980 года. Она призвана облегчить и ускорить международное железнодорожное сообщение, в том числе с участием морского транспорта, посредством установления единых правовых предписаний в сфере международных перевозок грузов и пассажиров. В настоящее время участниками конвенции являются страны ЕС, а также ряд стран Азии и Африки.

РЖД и подрядчик строительства железнодорожного моста Нижнеленинское – Тунцзян (КНР) урегулируют вопросы по предмостовой инфраструктуре

В их числе – ускорение строительства станции Ленинск-2.

РЖД и подрядчик строительства железнодорожного моста Нижнеленинское – Тунцзян (КНР) урегулируют вопросы по предмостовой инфраструктуре

Об этом сообщил губернатор Еврейской автономной области (ЕАО) Александр Левинталь «На следующей неделе замгендиректора УСК «Мост» (генподрядчик строительных работ – Ред.) будет в ЕАО, побывает на площадке строительства моста. Уже в Хабаровске он намерен встретиться с главным инженером Дальневосточной железной дороги – филиала ОАО «РЖД», чтобы окончательно урегулировать все вопросы», – сказал Александр Левинталь.

В числе вопросов – ускорение строительства объектов, связанных со станцией Ленинск-2, которая будет осуществлять прием и передачу вагонов на территорию Китая через трансграничный переход через реку Амур.

Отметим, что под развитие перевозок через будущий мост РЖД запланировало реконструкцию линии протяженностью 121 км Биробиджан – Ленинск. На участке будет реконструировано верхнее строение пути и 28 искусственных сооружений, в их числе самый большой мост через реку Биру. На станции Биробиджан-2 построят пункт смены локомотивной тяги, так как Транссиб электрифицирован, а линия Биробиджан – Ленинск – нет. Участок оснастят современными средствами сигнализации, централизации и блокировки и связи. Модернизация затронет станции Биробиджан-2, Бирофельд, Унгун. Большую работу предстоит выполнить и по реконструкции станции Ленинск. Сегодня она обеспечивает завоз необходимых материалов и оборудования для строительства моста через Амур. «Практически все, что идет сюда, от мостовых пролетных строений до материалов и оборудования, завозится по железной дороге», – отметил главный инженер ДВЖД Сергей Рябов.

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2017.07.24; ПЕРЕВОЗЧИКОВ ОПОВЕСТЯТ О НАРУШЕНИЯХ ВЕСА ГРУЗОВИКОВ СРАЗУ ВО ВРЕМЯ ПОЕЗДКИ

О подготовке такого законопроекта сообщил **Минтранс**. Сейчас проект проходит согласование с заинтересованными ведомствами, говорит представитель министерства. От других комментариев он отказался.

Автоматическая система весогабаритного контроля была запущена в октябре 2016 г., чтобы сохранить дороги в нормальном состоянии и снизить число аварий.

На трассах в пилотных регионах были установлены автоматические весы, которые измеряют нагрузку на ось грузового автомобиля, при превышении нормы собственник платит штраф. Всего на федеральных трассах работает 25 пунктов, контролирующих вес и габариты в автоматическом режиме в 17 регионах. Полностью система будет внедрена к 2020 г. (см. врез).

Проблема контроля за весогабаритом для компаний стоит острее, чем даже внедрение системы «Платон». Если максимальный штраф для перевозчиков в системе «Платон» составляет 20 000 руб, то за перегруз – от 150 000 до 500 000 руб. Ежемесячно система фиксирует 100 000–200 000 нарушений.

С момента внедрения системы у перевозчиков накопилось много претензий к ее работе. Текущая концепция решает вопрос выписывания штрафов, но, чтобы снизить нагрузку на дороги и увеличить срок их службы, механизм контроля нужно доработать, говорит директор управления по экспедиторской деятельности ГК «Деловые линии» Михаил Петров.

Свои предложения перевозчики представили **Минтрансу** на рабочей группе по весогабариту при министерстве («Ведомости» ознакомились с предложениями, их подлинность подтвердили два участника группы). Среди предложений – дать перевозчику право на контрольное взвешивание, чтобы водитель мог оспорить нарушение, принять единые правила весогабаритного контроля на всех пунктах (регионы иногда вносят корректировки в процедуру), привлекать к ответственности владельцев весов за недостоверную информацию о нарушении, если измерения будут признаны некорректными, и обязать их согласовывать нормативы, закладываемые в программу весов.

Сейчас, когда водитель проезжает рамку контроля, она фиксирует нарушение, но водитель никак не узнает, что у него сместился груз и нагрузка на ось превысила норматив, говорит директор ЗАО «Рустранс-спедишн» Кондратий Гайкевич, он едет через всю страну, собирает штрафы со всех рамок, которые он проехал, а оспорить их невозможно. Водителей и даже предприятия необходимо оповещать о фиксировании штрафа, призывает он. Нет и возможности оперативно устранить перевес, отмечает Петров, алгоритмы взвешивания нужно сделать общедоступными и жестко зафиксировать их, а также ввести ответственность за возможную «подстройку» весов, чтобы исключить корыстные действия на местах, сделать общедоступными и результаты поверок весов.

Предложения по внедрению системы оповещения водителей о выявленных нарушениях во время движения, а также информирование о существующих местах, где водители смогут устранить нарушение, в проект были включены, сообщило министерство.

У бизнеса есть и другие пожелания, о которых не сообщил **Минтранс**. Например, освободить от штрафа, если нагрузка на ось превышена не более чем на 10%, а нарушение по габаритам не превышает 5%, следует из предложений. Перевозчикам необходимо дать допустимую погрешность в 15–20%, как сейчас это происходит при замере скорости, говорит директор Infranews Алексей Безбородов. Кроме того, перевозчики предлагают ввести трехмесячный тестовый режим без штрафов.

Транспортные компании увеличивают число грузовиков, оснащенных датчиками нагрузки на ось, но у приборов есть допустимая погрешность, которая зависит не только от характеристик, но и от эксплуатации, для сбора статистики необходим тестовый период, поддерживает представитель FM Logistic. Кроме этого тестовый режим автоматических пунктов контроля поможет определить масштаб негативного влияния грузовиков на дороги, уточнить место установки пунктов, чтобы проверить наибольшее число загруженных транспортных средств, отмечает он.

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2017.07.21; 10 МЛРД РУБЛЕЙ НА ДОРОГУ ВОКРУГ МОСКВЫ ВЫДЕЛИТ ЕВРАЗИЙСКИЙ БАНК РАЗВИТИЯ

Евразийский банк развития (ЕАБР), который в июне подписал соглашение о приобретении 25%-ной доли в уставном капитале концессионера третьего участка ЦКАД – ООО «Автодорожная строительная корпорация» (АСК), выделит на реализацию ГЧП-проекта по строительству автомобильной дороги ЦКАД-3 10 млрд руб. Об этом сообщил «Ведомостям» его представитель. Кредит ЕАБР будет предоставлен на срок до 16 лет.

Для реализации проекта будет создан синдикат, подтверждали ранее «Ведомостям» Сбербанк, госкомпания «Автодор» и Газпромбанк. Договор синдиката кредиторов с АСК должен быть подписан в ближайшее время, говорят три участника сделки.

Размер синдицированного кредита составит 38,5 млрд руб., говорит человек, близкий к сделке. Представители Сбербанка и Газпромбанка отказались комментировать долю и размер участия в синдикате.

В кредитование строительства раньше был вовлечен лишь Газпромбанк, который намеревался выделить на эти цели 35,6 млрд руб. (еще 6 млрд руб. вкладывал «Автобан» и почти половину – государство). В июне стоимость ЦКАД выросла на 4% до 313 млрд руб.: изменения в паспорте инвестиционного проекта были утверждены распоряжением правительства.

Проект строительства третьего участка ЦКАД – один из крупнейших в отрасли. Дорога соединит новую скоростную автодорогу М11 (Москва – Санкт-Петербург) и автодорогу М7 «Волга». У проекта важное транспортное значение с точки зрения сокращения себестоимости грузовых перевозок, его реализация позволит сформировать ряд крупных международных транспортных коридоров евразийского маршрута Европа – Западный Китай, передал через представителя зампред ЕАБР Константин Лимитовский. Синдикат будет создан как наиболее эффективная и распространенная форма финансирования крупномасштабных проектов, комментировал представитель Газпромбанка.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2017.07.24; МАШИНА НАШЕГО ВРЕМЕНИ

Российские производители беспилотных транспортных средств получат в следующем году около 600 миллионов рублей бюджетных субсидий.

Премьер-министр Дмитрий Медведев в пятницу посетил Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт «НАМИ», занимающийся инновационным развитием отечественного автомобилестроения, в том числе проектом «Кортеж», в рамках которого создаются автомобили для перевозки первых лиц государства. В конструкторском отделе главе правительства рассказали, как ведутся компьютерное проектирование и виртуальный анализ, показали опытные образцы компонентов двигателя и электронных систем электрического и беспилотного транспорта. Убедиться в том, что идеи разработчиков постепенно становятся реальностью, премьер смог, прокатившись на беспилотном автобусе малого класса «Шаттл», и пообещал продолжить бюджетную поддержку конструкторов.

«Еще лет десять назад разговоры на эту тему выглядели практически фантастикой или, во всяком случае, чем-то очень далеким, – подчеркнул глава кабинета министров на совещании. – Теперь это быстро наступающая реальность, которая серьезно изменит и экономический, и социальный ландшафт, вообще изменит, может быть, некоторые философские представления». Внедрение таких передовых технологий открывает новые возможности для городского планирования, для улучшения экологической обстановки. И в России, сказал он, нужно по максимуму эти инновации использовать для экономического роста и развития социальной сферы.

Электромобили постепенно входят в нашу жизнь. В первые три месяца года мировой объем их продаж увеличился на 40 процентов по сравнению с тем же периодом 2016 года. Эксперты рассчитали, что к 2020 году доля электромобилей в общем объеме производства автомобилей составит не менее 17 процентов. В России электромобилей пока что не так много, но страна не отстает от общего тренда, и разработки активно ведутся. «Мы поддерживаем это направление развития. В 2017 году производителям городского наземного электротранспорта выделены субсидии на сумму 900 миллионов рублей, – напомнил Медведев. – Есть предложение дополнительно поддержать спрос, создать более благоприятные условия – это и налоговые льготы, и экспортные стимулы для производителей компонентов электромобилей, и вложиться, конечно, в инфраструктуру».

Следующим шагом в развитии автомобилестроения станут беспилотные средства передвижения. «Появление беспилотников должно привести к снижению числа дорожно-транспортных происшествий, к гармоничному распределению потоков, к удешевлению поездок, – полагает премьер-министр. – Беспилотными машинами смогут пользоваться и инвалиды, и несовершеннолетние.

Очевидно, что такой транспорт в потоке машин должен обладать абсолютно совершенной интеллектуальной системой, водить, безусловно, лучше, чем человек, принимать сложные решения, прогнозировать поведение других автомобилистов и пешеходов. И, конечно, потребуется время, чтобы люди научились просто доверять автоматизированным машинам». Появление беспилотного транспорта потребует внесения существенных изменений в законодательство, Правила дорожного движения, в страховые правила.

Разработка беспилотников ведется в рамках «дорожной карты» «Автонет» Национальной технологической инициативы. «Эту работу мы и дальше будем поддерживать, в том числе бюджетным финансированием, – пообещал Дмитрий Медведев. – В этом году правительство предоставляет 600 с небольшим миллионов рублей субсидий российским производителям транспортных средств с дистанционным и автономным управлением». В следующем году, заверил министр промышленности и торговли Денис Мантуров, сумма поддержки будет не меньше.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2017.07.24; ДО ДОМА НА ДРОНЕ

В Москве могут запустить аэротакси

В ближайшие годы в Москве могут запустить летающее такси – квадрокоптер, способный сам доставить человека в заданную точку. Одна из инновационных компаний в Сколкове готова запустить серийное производство, заявил глава департамента науки, промышленной политики и предпринимательства Алексей Фурсин.

То, что аэротакси для мегаполиса – не фантастика, а реальная необходимость, доказали инженеры в Арабских Эмиратах, где началась разработка транспортных дронов. Но и Москва не отстала: в одном из производственных центров «Сколково» не только спроектировали грузовые квадрокоптеры, но и запустили их в реальный полет с «пассажиром».

«Наши дроны пока испытываются на закрытой территории, – рассказал «РГ» глава инновационной компании Александр Атаманов. – Тесты показали – летательный аппарат способен перевозить людей, нет практически никаких препятствий для запуска серийного производства».

Компания из Сколкова начала принимать заказы на любые виды дронов: для перевозки грузов, аэросъемки, геологической разведки. Такие летательные аппараты способны поднять оборудование весом до 2,5 т. Опытный образец такси уже летает по иннограду с тест-пилотом в седле. Каркас такого дрона сверхлегкий, выполнен из алюминия. Размеры его идеальны, чтобы он смог приземлиться на автомобильную парковку и занять только одно место. Изобретение назвали «летающим мотоциклом». Аэротакси может работать примерно по той же схеме, что и автомобильное. Скачиваешь приложение и задаешь маршрут. Техбаза под проект имеется, его реально запустить в 2018 году. Правда, нужно дождаться, чтобы федеральное законодательство разрешило использовать беспилотники в качестве такси.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.07.21; БЕЗ ТРАНСПОНДЕРОВ ПРОЕЗД ПО М-4 «ДОН» ПОДОРОЖАЕТ

Автомобилисты, которые ездят по платным участкам М-4 «Дон» и обходу Вышнего Волочка (трасса М-11 «Москва-Санкт-Петербург) в Тверской области могут рассчитывать на скидку в 50 процентов. Для тех же, кто платит наличными за проезд, стоимость будет индексирована, сообщает госкомпания «Автодор».

Так на обходе Вышнего Волочка с 24 июля по 31 декабря 2017 года плата наличными за проезд для пользователей 1-й и 2-й тарифных групп будет проиндексирована на 10 процентов и 4,5 процента соответственно. То есть проезд для легковой машины обойдется в 220 рублей без транспондера и в 110 рублей с транспондером. Подробнее о тарифах в таблице.

На трассе М-4 «Дон» до 1 октября 2017 года включительно, вводится индексация тарифов при оплате проезда наличными средствами. Размер индексации зависит от протяженности участка.

Для владельцев транспондеров уровень тарифов останется прежним. Например, в Московской области проезд с 21 по 93 километр проезд без транспондера обойдется в 120 рублей днем, а с 21 по 62 километр – 60 рублей днем. А ночью 60 рублей и 35 рублей соответственно. Проезд для владельцев транпондеров по участку с 21 по 93 километр днем встанет в 50 рублей днем и в 42 рубля ночью.

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.23; ГЛАВА СКР ПОРУЧИЛ ПРОВЕРИТЬ ВИДЕО ИНЦИДЕНТА В НОРИЛЬСКЕ, ГДЕ АВТОБУС ПРОТАЩИЛ ПО ЗЕМЛЕ ДЕВОЧКУ

Председатель Следственного комитета РФ Александр Бастрыкин поручил провести проверку в связи с инцидентом в Норильске, где автобус протащил по земле девочку, сообщила в воскресенье официальный представитель ведомства Светлана Петренко.

«В ряде средств массовой информации был показан сюжет об инциденте в городе Норильске Красноярского края. На опубликованной в СМИ видеозаписи видно, как девочка с женщиной пытаются войти в автобус, в этот момент его двери захлопываются, транспортное средство начинает движение и тащит ребенка по асфальту за собой. Лишь после того, как очевидцы побежали за автобусом, водитель остановил транспортное средство», – говорится в сообщении, опубликованном на сайте СКР.

По данным ведомства, ребенку впоследствии была оказана медицинская помощь.

### ТАСС; 2017.07.21; МИНТРАНС: ПРОЕКТ ВСМ ПЕКИН – МОСКВА – ЕВРОПА БУДЕТ РЕАЛИЗОВАН К 2035 Г.

Проект высокоскоростной магистрали (ВСМ) Пекин – Москва – Европа, которая объединит китайскую сеть China Railway Corp. и создаваемую в Европе сеть Euro Carex, будет реализован к 2035 г. Об этом говорится в сообщении **Минтранса** РФ по итогам прошедшего в пятницу заседания подкомиссии по сотрудничеству в области транспорта Комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств России и Китая.

«Скорость движения по этому коридору составит до 300 км/ ч. Протяженность дороги достигнет 10 тыс. км. Срок реализации – 2035 год», – сказано в сообщении.

В настоящий момент РЖД совместно с «Китайскими железными дорогами» заняты подготовкой технико-экономического обоснования (ТЭО) данного проекта.

Сейчас Россия реализует проект высокоскоростной магистрали Москва – Казань. В будущем этот участок может стать частью ВСМ Москва – Пекин, стоимость строительства которой оценивается в 7 трлн руб., и проекта «Шелковый путь», который свяжет Китай с рынками Европы и Ближнего Востока. По словам президента РЖД Олега Белозерова, она может быть запущена в эксплуатацию до 2022-2023 гг.

### ТАСС; 2017.07.21; ИНВЕСТИЦИИ РЖД В РАЗВИТИЕ СВЕРДЛОВСКОЙ МАГИСТРАЛИ В I ПОЛУГОДИИ СОСТАВИЛИ 10,9 МЛРД РУБ.

ОАО «РЖД» по итогам первого полугодия текущего года направило на развитие Свердловской железной дороги (СвЖД) 10,9 млрд руб., говорится в сообщении компании.

Всего в 2017 году инвестиционный бюджет СвЖД составляет 30,7 млрд руб., что на 21% или 5,3 млрд руб. превышает объем вложений в 2016 году.

Как отмечается в сообщении, главная инвестиционная задача в этом году – завершение строительства вторых путей и разъездов на участке Тобольск – Сургут – Коротчаево. Планируется ввести в эксплуатацию 51 км путей на пяти перегонах, включить в технологию перевозок четыре новых разъезда, завершить второй этап реконструкции станции Тобольск, сдать под заселение 7,8 тыс. кв. м технологического жилья в Тобольске и Демьянке. На эти цели направлено 5,9 млрд руб.

На завершение строительства электрифицированного третьего пути на участке Косулино – Баженово на главном ходу Транссиба инвестпрограммой предусмотрено 1,2 млрд рублей. Основные работы будут завершены до конца года.

На развитие пассажирских и пригородных вокзалов планируется направить 860 млн руб., в том числе 572 млн руб.– на модернизацию вокзального комплекса и двух платформ в Екатеринбурге. Мероприятия по подготовке к Чемпионату мира 2018 года также предусматривают ввод в эксплуатацию трех досмотровых павильонов.

На мероприятия, связанные со снижением непроизводственного травматизма, направлено 133 млн рублей. Часть этих средств пойдет на завершение строительства пешеходных мостов на станциях Билимбай и Перебор.

До 8 млрд рублей выросли инвестиции в развитие путевого комплекса. В том числе в течение года на реконструкцию пути будет направлено 4,25 млрд рублей (планируется обновить 192,6 км), на приобретение (модернизацию) путевой техники – более 3,1 млрд рублей.

Для повышения пропускных способностей Екатеринбургского железнодорожного узла на станции Екатеринбург-Сортировочный продолжается масштабная реконструкция четной сортировочной системы. Инвестиции составят 1,4 млрд рублей. Также планируется завершение первого этапа реконструкции станции Седельниково (предусмотрено 252 млн рублей).

На обновление и модернизацию парка тягового подвижного состава направлено 6,6 млрд рублей. На СвЖД в 2017 году поступит 43 локомотива, в том числе 30 магистральных электровозов новых серий 2ЭС6 «Синара» и 2ЭС10 «Гранит», 12 маневровых тепловозов и один газотурбовоз.

Инвестиции в проекты, связанные с технологической устойчивостью производственного процесса, перевозочной деятельностью и безопасностью движения поездов, составят 7,9 млрд рублей.

СвЖД обслуживает Пермский край, Свердловскую и Тюменскую область, а также Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа.

### ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; 2017.07.24; ФАС НЕ ВЕЗЕТ В СУДЕ

Суд признал недействительным штраф ФАС к НМТП на 10 млрд руб. по делу о тарифах. В июне служба проиграла суд Приморскому торговому порту

В пятницу Арбитражный суд Москвы удовлетворил иск Новороссийского морского торгового порта (НМТП) к Федеральной антимонопольной службе (ФАС) по делу о тарифах в порту Новороссийск, сообщил «Интерфакс». Суд признал недействительным решение ведомства о взыскании с НМТП 9,74 млрд руб., полученных из-за злоупотребления доминирующим положением на рынке, и о переводе тарифов стивидора в рубли. Представитель НМТП заявил, что регулятор ненадлежащим образом провел анализ конкурентного рынка и неправильно определил его границы. Представитель ФАС опроверг доводы порта, его поддержали представители третьих лиц – компаний «Русснефть» и «Роснефть». ФАС готова обжаловать решение суда.

Это стало уже вторым делом, которое ведомство проиграло по жалобе портовиков. В июне Арбитражный суд Москвы уже признал незаконным и отменил аналогичное решение ФАС об установлении монопольно высокой цены на услуги по перевалке нефти в Приморском торговом порту, входящем в группу НМТП. Сейчас в суде находятся и другие иски по делу – в отношении терминалов Global Ports на общую сумму более 7 млрд руб. Также ФАС завела дела против терминалов UCL Holding Владимира Лисина. Регулирование цен стивидоров было отменено в 2013 г., а в 2015-м президентская комиссия по ТЭКу потребовала прекратить использовать валюту во внутренних расчетах в портах. Тогда ФАС проверила стивидоров и заключила, что цены на их услуги выросли, что и послужило поводом для возбуждения этих дел.

Дела, связанные с крупными транспортными компаниями, стивидорами, как правило, неоднозначны, говорит председатель коллегии адвокатов «Вашъ юридический поверенный» Константин Трапаидзе. Чтобы доказать сговор и, например, необходимость прямого снижения тарифов, как в делах со стивидорами, нужна серьезная доказательная база, которой ФАС не всегда обладает, уверен юрист. «Формально доказать сговор просто – необходимо заключение стороннего эксперта, но, как правило, их привлекают сами компании», – говорит он.

Между тем подозреваемые в сговоре компании на компромисс идут редко – им не выгодно снижать тарифы, если есть спрос, говорит юрист. А поскольку Верховный суд, а за ним и Высший арбитражный уже выработали практику отмены решений ФАС, компании ею пользуются.

В широком смысле ФАС не проигрывает – она заостряет внимание рынка на его проблемах, считает член комитета по транспорту и экспедированию Торгово-промышленной палаты Олег Дунаев. По его словам, необходимо выработать правильный механизм анализа рынка – мониторинг должна проводить независимая структура, тогда не будет и вопросов к ФАС по поводу жесткого регулирования тарифов.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; ВИКТОР ХАМРАЕВ; 2017.07.24; УГОЛЬНАЯ ПЫЛЬ ОСЕДАЕТ В ГОСДУМЕ

«Единая Россия» готова отказаться от запрета открытой перевалки

По данным “Ъ”, депутаты от «Единой России» после волны критики отказались от идеи полностью запретить открытую перевалку угля в морских портах. В доработанном законопроекте речь пойдет об обязательной модернизации оборудования для сокращения выбросов, конкретные требования будет устанавливать правительство. Тем временем в борьбу с угольной пылью включились депутаты из ЛДПР, которые хотят обязать стивидоров создавать закрытые зоны перевалки пылящих навалочных грузов.

Как стало известно “Ъ”, депутаты от «Единой России» снова доработали законопроект, исходно предполагавший запрет на открытую перевалку угля в портах (см. “Ъ” от 6 и 13 июля). Новый вариант обязывает владельцев морских терминалов, занимающихся перевалкой и обработкой угля в границах населенных пунктов, снизить выбросы вредных веществ с применением наилучших доступных технологий. Устанавливать требования к оборудованию должно правительство. Вступить в силу закон должен в январе 2018 года, стивидорам дается время до 1 июля 2019 года для доработки складов и оборудования. Документ обсуждался на рабочем совещании 20 июля, координационный совет фракции планировал рассмотреть его в пятницу, но заседание перенесли на сентябрь.

Пока единороссы дорабатывали текст документа, сходную инициативу внесли в Госдуму в среду их коллеги от ЛДПР Андрей Андрейченко, Владимир Сысоев и Игорь Торощин. В их законопроекте предлагается обязать стивидоров оборудовать морские терминалы, переваливающие «пылящие навалочные грузы», закрытыми зонами пересыпки, а также конвейерным и перегрузочным оборудованием закрытого типа. Документ предусматривает год переходного периода.

Заместитель главы комитета Госдумы по экологии и охране окружающей среды Владимир Панов сообщил “Ъ”, что незнаком с инициативой коллег из ЛДПР. Владимир Сысоев рассказал “Ъ”, что проблемы открытой перевалки угля выносились на пленарное заседание Госдумы, но это привело лишь к «формальным решениям – якобы отремонтировали датчики, губернатор посетил край, а там все хорошо, при этом жалобы местных жителей не прекращаются».

Жители Ванино, Находки и Советской Гавани с начала года не раз протестовали против загрязнения атмосферы угольной пылью. Особое внимание к проблеме привлек школьник из Находки Андрей Боль в ходе прямой линии с Владимиром Путиным в июне. Президент пообещал разобраться, начались проверки и вскоре депутаты от «Единой России» предложили правительству законодательно запретить открытую перевалку угля. Против таких формулировок выступили участники рынка, **Минтранс** и Минэнерго.

Источник “Ъ” на рынке отмечает, что инициатива депутатов от ЛДПР не содержит слова «запрет», в отличие от первого варианта законопроекта «Единой России». Сама инициатива исходно «выглядела популистской», при этом «если единороссы предлагают обязать правительство разработать нормы перевалки, то либерал-демократы пытаются на уровне закона описать технологический процесс работы порта и набор необходимого оборудования», что едва ли соответствует законотворческой практике. Конвейеры и «закрытую пересыпку» (вероятно, депутаты так называют выгрузку вагонов с помощью вагоноопрокидов) сегодня используют лишь четыре терминала – в Усть-Луге, Восточном, «Дальтрансуголь» и Посьет, подчеркивает собеседник “Ъ”, а 90% стивидоров работают в универсальных портах и используют манипуляторы и портальные краны, то есть могут подпасть под запрет. Поэтому, считает источник “Ъ”, появление такой инициативы, видимо, является частью конкурентной борьбы между стивидорами.

Такого же мнения придерживается другой собеседник “Ъ”, по данным которого появление первой версии законопроекта «Единой России» не было согласовано с Кремлем. Более того, по его словам, председатель Госдумы Вячеслав Володин поручил вице-спикеру Сергею Неверову проверить, не идет ли речь о «коммерческом заказе». Господин Неверов не стал комментировать “Ъ” эту информацию. При этом он заявил, что технически запретить открытую перевалку угля в портах «невозможно, об этом говорят все эксперты и специалисты» и речь может идти только о технологиях, которые позволяют уменьшить выбросы.

### РИА НОВОСТИ; 2017.07.21; РОССИЯ И ЕГИПЕТ АКТИВИЗИРОВАЛИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ И КОНТАКТЫ ПО АВИАСООБЩЕНИЮ

Россия и Египет в последнее время активизировали контакты и взаимодействие по вопросу возобновления авиасообщения между странами, сообщил журналистам зам**министра транспорта** РФ Валерий **Окулов**.

«В последнее время взаимодействие и контакты с египетской стороной активизировались, видимо, это связано с приближением туристического сезона в Египте», – сказал он.

При этом замглавы **Минтранса** отметил, что проект межправительственного соглашения по авиабезопасности между Москвой и Каиром не подвергся пересмотру. Ранее сообщалось, что египетская сторона еще изучает российские требования в рамках предложенного к подписанию меморандума, однако официального ответа Каира по этому вопросу еще не было. «Мы не пересматривали тот проект соглашения, который у нас прошел все процедуры согласования. Пока он остается в прежней редакции», – сказал **Окулов**.

По его словам, у российской стороны остаются претензии к обеспечению безопасности в аэропортах Египта, но они «носят сугубо технический характер». «У нас есть основания полагать, что эти замечания будут устранены», – подчеркнул замминистра.

По мнению **Окулов**а, говорить о сроках возобновления авиасообщения преждевременно: «Устанавливать какие-то сроки будет неправильно, все равно должна будет пройти проверка на выездной комиссии, и после этого уже будет приниматься решение по ее результатам».

В ноябре 2015 года авиасообщение между Россией и Египтом было прервано. Такое решение приняла РФ после крушения над Синаем самолета российской авиакомпании «Когалымавиа», летевшего из Шарм-эш-Шейха в Санкт-Петербург. На его борту находились 217 российских туристов и семь членов экипажа, все они погибли. ФСБ впоследствии квалифицировала случившееся как теракт. Расследование причин крушения продолжается до сих пор.

Для возобновления авиасообщения российская сторона предложила Египту значительно усилить меры безопасности в аэропортах, а также подписать межправительственное соглашение по безопасности авиасообщения. Египет в начале 2017 года отчитался о завершении масштабной работы по повышению мер безопасности, однако межправсоглашение до сих пор не подписано.

### РИА НОВОСТИ; 2017.07.21; ПОСОЛЬСТВО ЕГИПТА ОПРОВЕРГЛО СООБЩЕНИЯ ОБ ОПАСНОСТИ ДЛЯ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ

Посольство Египта в Москве опровергло информацию о том, что российская сторона по-прежнему считает АРЕ небезопасным направлением для своих граждан, говорится письменном комментарии дипмиссии арабской страны, поступившем в распоряжение РИА Новости.

Россия и Египет активизировали взаимодействие и контакты по авиасообщению

В среду источник, близкий к российско-египетским переговорам по возобновлению авиасообщения, сообщил РИА Новости, что Москва все так же считает Египет небезопасной страной для российских туристов. При этом он указал на то, что российская сторона выразила обеспокоенность отсутствием подвижек в расследовании авиакатастрофы A321 над Синаем. В свою очередь египетская сторона, по словам собеседника, не желает увязывать расследование обстоятельств крушения самолета с возобновлением полетов.

«Комментируя то, что было опубликовано в некоторых СМИ РФ вчера, 19 июля 2017 года, относительно авиасообщения между Россией и Египтом, посол Египта в РФ доктор Мохамед Эльбадри заявил, что этот так называемый источник, кажется, не близок ни к чему», – заявили в посольстве.

В ноябре 2015 года авиасообщение между Россией и Египтом было прервано. Такое решение приняла РФ после крушения над Синаем самолета Airbus A321 российской авиакомпании «Когалымавиа», летевшего из Шарм-эш-Шейха в Санкт-Петербург. На его борту находились 217 российских туристов и семь членов экипажа, все они погибли. ФСБ впоследствии квалифицировало случившееся как теракт. Работа по определению причин крушения продолжается до сих пор.

Как сообщалось ранее, российская сторона предложила Египту повысить меры безопасности в аэропортах страны, а также подписать совместный протокол по авиабезопасности, который предусматривает постоянное присутствие российских специалистов по безопасности в тех аэропортах, в которые осуществляются рейсы из России.

В мае зам**министра транспорта** РФ Валерий **Окулов** сообщил, что переговорный процесс по возобновлению авиасообщения между Россией и Египтом находится в подвешенном состоянии. В Каире в ответ на это заявили, что Египет выполнил все российские требования по обеспечению безопасности своих аэропортов.

### РБК; 2017.07.21; ДОХОДЫ ПИЛОТОВ ПОДНИМУТ НА НОВУЮ ВЫСОТУ

Правлением «Аэрофлота» принято решение с 1 октября 2017 года ввести дополнительную систему поощрения пилотов – ежеквартальные премии «за добросовестную, продолжительную и безупречную работу», следует из сообщения перевозчика.

При стаже от одного года до двух лет авиакомпания будет выплачивать 75 тыс. руб., при стаже от двух до трех лет – 150 тыс. руб., при стаже более трех лет – 240 тыс. руб.

Как следует из сообщения перевозчика, это очередной шаг по обеспечению достойного уровня доходов и социальной защищенности пилотов. «Аэрофлот» надеется, что такие меры поддержки помогут удержать высококвалифицированных пилотов.

В июне «Коммерсантъ» сообщал о массовом переходе на работу в Азию. По данным газеты, за последние два с половиной года туда уехали на работу более 300 командиров воздушных судов и инструкторов (около 100 из них – в Китай), еще 400 человек находятся в процессе трудоустройства. Массовые уходы персонала коснулись также авиакомпаний S7, «Уральские авиалинии», «Волга-Днепр» и «ВИМ-Авиа».​

Спрос на пилотов в Китае продолжит оставаться высоким в течение нескольких лет, несмотря на большой приток иностранных летчиков, сообщил РБК представитель европейского подразделения рекрутингового агентства Union Aviation. По его словам, это обусловлено активным строительством новых аэропортов и увеличением трафика китайских авиакомпаний.

По итогам 2016 года, согласно данным Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), объем пассажирских авиаперевозок Китая вырос на 11,8%, до 487,8 млн человек.

Генеральный директор «Аэрофлота» Виталий Савельев в кулуарах ПМЭФ-2017 сообщал, что в компании есть дефицит российских КВС (командир воздушного судна. – РБК), и подтвердил, что «пилоты гурьбой уходят в Азию и Китай, где заработная плата в полтора-два раза выше». Как сообщал представитель перевозчика со ссылкой на слова Савельева, авиакомпания уже пять раз увеличивала зарплату, но «больше не видит возможностей для ее роста», поскольку второй пилот получает 320–350 тыс. руб. в месяц, КВС – 470 тыс. руб., а инструктор – более 500 тыс. руб.

Для привлечения летного состава 13 июня «Аэрофлот» ввел единовременную выплату при трудоустройстве летного состава: для командира воздушного судна – 650 тыс. руб., для второго пилота – 350 тыс. руб. При этом платить будут только тем пилотам, которые впервые трудоустраиваются в авиакомпанию или которые вернулись спустя больше трех лет после увольнения.

«Это не решение проблемы с оттоком пилотов за границу. Необходимо комплексно повышать зарплаты летному составу», – отметил президент Шереметьевского профсоюза летного состава (ШПЛС) Игорь Дельдюжов. По его словам, в этом случае выплаты будут зависеть «от доброй воли начальника» и могут привести к разобщению коллектива.

Редактор портала Avia.ru Роман Гусаров отмечает, что такая практика распространена в авиакомпаниях. «Расходы «Аэрофлота», несомненно, увеличатся, но для перевозчика выплаты премий обойдутся дешевле, чем значительная индексация зарплат», – добавляет он.

На конец первого квартала 2017 года в «Аэрофлоте» работало около 2,2 тыс. пилотов и КВС. По расчетам старшего партнера консалтинговой группы «НЭО Центр» Александра Шкребело, при средней зарплате около 400 тыс. руб. удовлетворение требований профсоюза (индексация зарплаты на 38%) обошлось бы авиакомпании в дополнительные 5 млрд руб. в год, тогда как ежеквартальные премии до 240 тыс. руб. потребуют не более 3 млрд ежегодных расходов. По оценкам аналитика «ВТБ Капитала» Ольги Болтрукевич, расходы «Аэрофлота» на персонал вырастут на 2,2 млрд руб. в 2017 году и на 4 млрд руб. в 2018 году.

Согласно годовому отчету «Аэрофлота», расходы на оплату труда в 2016 году увеличились на 16,3%, до 64,7 млрд руб., что составило 13% от общей выручки компании. ​Ежеквартальные премии вместе с единовременными выплатами при трудоустройстве нового летного состава приведут к дополнительному росту расходов «Аэрофлота» на персонал на 3% в 2017 году и на 5% в 2018-м, считает Болтрукевич. При этом показатель EBITDA снизится на 3–4%, добавляет она.

Представитель авиакомпании «Россия» отказался комментировать возможность введения дополнительных поощрений для пилотов. В пресс-службе «Победы» не ответили на запрос РБК.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.07.21; НА РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАЛИНИЯХ 246 ТЫСЯЧ РОССИЯН ВОСПОЛЬЗОВАЛИСЬ СУБСИДИЯМИ

За первую половину 2017 года 246 тысяч россиян перевезли авиакомпании по программе субсидирования региональных воздушных перевозок. В прошлом году за это же время по данной программе субсидирования было перевезено на 18,2 процента меньше пассажиров.

Всего на этот год из федерального бюджета на региональные перевозки выделено 3,45 миллиарда рублей, из которых по результатам шести месяцев освоено 1,3 миллиарда рублей (41,4 процента), подсчитали в **Росавиаци**и.

Эта программа субсидируемых полетов в 7 федеральных округах (ДФО, СФО, ПФО, СЗФО, УФО, ЦФО и ЮФО) выполняется 20 авиакомпаниями по 112 маршрутам, из которых по 76 направлениям субсидирование осуществляется на принципах паритетного софинансирования с субъектами РФ.

С 14 июля 2017 года маршрутная сеть субсидируемых региональных перевозок расширилась на 10 новых направлений и составила 122 маршрута, из них 97 – софинансируемые. Полеты пользуются спросом. В январе-июне наиболее востребованными были рейсы между Уфой и Ноябрьском, Хабаровском и Охой, Южно-Сахалинском и Благовещенском, Пермью и Казанью, а также Хабаровском и Нерюнгри.

Что касается международных маршрутов, то **Росавиаци**я выдала перевозчику «Саратовские авиалинии» допуск на полеты из Москвы в Вильнюс и Таллин. А также разрешение на полеты из Санкт-Петербурга в Минск. «Уральские авиалинии» теперь могут летать из Минеральных вод в Тель-Авив. Кроме того, **Росавиаци**я по инициативе авиаперевозчика «Уральские авиалинии» отозвала 18 допусков (разрешений) на международные рейсы.

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.21; ЧЕЛЯБИНСКОЕ ЛЕТНОЕ УЧИЛИЩЕ ЗАПРОСИЛО У РОСАВИАЦИИ СЕРТИФИКАТ НА ОБУЧЕНИЕ ТОЛЬКО ЧАСТНЫХ ПИЛОТОВ

Челябинское летное училище гражданской авиации (ЧЛУГА) подало в **Росавиаци**ю заявку на получение сертификата авиационного учебного центра (АУЦ), сообщил журналистам начальник управления летной эксплуатации ведомства Максим Костылев.

«Заявка подана в июле. Программа подготовки коммерческих пилотов в ней не заявлена, на сегодняшний день они (ЧЛУГА – ИФ) хотят готовить пилотов исключительно для частной авиации», – уточнил он.

Сертификат АУЦ ЧЛУГА, осуществлявшего подготовку пилотов как коммерческой, так и частной авиации, закончился в августе прошлого года. Училище подало в **Росавиаци**ю заявку о выдаче лицензии, но в ходе проверки регулятор выявил ряд замечаний. В частности, по словам М.Костылева, у некоторых пилотов-инструкторов отсутствовали медицинские заключения, количество воздушных судов не соответствовало объему учебной программы, часть парка не была оборудована техникой для ночных полетов. Но главная претензия – сокращенный срок обучения коммерческих пилотов: в ЧЛУГА он составлял всего 10 месяцев, тогда как в государственных учебных заведениях обучение по этой специальности длится не менее двух лет и 10 месяцев. **Росавиаци**я не стала выдавать сертификат, предписав ЧЛУГА устранить замечания.

По словам М.Костылева, с начала 2014 г. ЧЛУГА выпустило около 40 человек. Их пилотские свидетельства **Росавиаци**я была вынуждена аннулировать, поскольку в них была сфальсифицирована информация о налете, подделаны медицинские справки. Однако на сегодня 12 выпускников училища подали документы в государственные учебные заведения, отметил представитель ведомства.

ЧЛУГА было создано в 2008 году. Место нахождения – аэродром «Калачево» (Челябинск), а также московский филиал на аэродроме «Мячково».

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.21; КАЛИНИНГРАДСКИЙ АЭРОПОРТ «ХРАБРОВО» ОТКРЫВАЕТ НОВОЕ КРЫЛО ПАССАЖИРСКОГО ТЕРМИНАЛА

АО «Аэропорт «Храброво» в Калининграде запускает в эксплуатацию новое крыло пассажирского терминала, первых пассажиров встретят в субботу, сообщила пресс-служба компании.

Аэропорт «Храброво» получил 20 июля заключение Ростехнадзора о соответствии здания нового пассажирского терминала требованиям технических регламентов и проектной документации.

Первых пассажиров новая часть пассажирского терминала начнет принимать в субботу, 22 июля. Пассажирский терминал заработает на обслуживание прилетающих пассажиров внутренних воздушных линий. Первыми планируется встретить пассажиров рейса авиакомпании «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) из Москвы.

С этого момента все прибывающие внутренние рейсы будут постепенно переводиться в новую часть терминала. А после того, как будет организована работа таможенной и пограничной служб, заработает и зона международных рейсов.

При этом обслуживание вылетающих пассажиров, регистрация на рейсы, прохождение предполетных процедур, выдача багажа прилетающим пассажирам международных рейсов пока временно будут осуществляться в старом терминале.

Как сообщалось, в настоящее время в аэропорту «Храброво» реализуется инвестиционный проект коренной реконструкции аэровокзального комплекса, а также государственный проект по реконструкции взлетно-посадочной полосы в рамках Федеральной целевой программы развития области.

**Росавиаци**я держит на контроле эти проекты, так как они отстают от ранее утвержденных планов подготовки «Храброво» к Чемпионату мира по футболу 2018 года.

Общая площадь новой части аэровокзала составляет 27 тыс. кв. метров. Здание состоит из трёх этажей и цоколя, в котором размещается багажное отделение с лентами подачи багажа на багажные карусели. На первом этаже размещены три багажные карусели, магазины и кафе. На втором этаже находится большая зона вылета. На третьем – оборудована зона прилета и служебные помещения.

Компания «Новапорт» (владеет 60% АО «Аэропорт «Храброво») неоднократно заявляла, что полностью завершит реконструкцию аэропорта в первом квартале 2018 года. Реконструкция всего аэровокзального комплекса аэропорта «Храброво» оценивается в 3,5 млрд рублей,

Планировалось, что первая очередь реконструкции должны была завершиться к майским праздникам этого года.

Калининградский аэропорт был создан в 1945 году, с 1989 года является международным. В конце 2009 года образовано ЗАО «Аэропорт «Храброво». В настоящее время владельцами АО являются компания «Новапорт» – 60% и холдинг «Синдика» – 40%.

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.24; ЗАДЕРЖАННЫЙ В ТУРЕЦКОМ БОДРУМЕ С ПЯТНИЦЫ САМОЛЕТ С ПАССАЖИРАМИ ПРИБЫЛ ВО ВНУКОВО

Самолет авиакомпании «Ай Флай», который должен был вылететь из турецкого Бодрума еще в пятницу, в ночь на понедельник приземлился в аэропорту Внуково, сообщает телеканал «Россия 24» (ВГТРК).

По информации телеканала, самолет с 300 пассажирами прибыл в столичный аэропорт около полуночи.

В воскресенье Московская межрегиональная транспортная прокуратура сообщила о начале проверки в связи с задержками авиарейсов компанией «Ай Флай».

По данным надзорного ведомства, авиарейс сообщением Москва – Бодрум от 22 июля был задержан на 16 часов, и отправлен 23 июля в 14:07. Авиарейс Москва – Анталия от 23 июля 2017 года задержан на 6 часов, и вылет запланирован на 22:00 23 июля.

«Сложившаяся ситуация находится на контроле прокуратуры, особое внимание уделяется соблюдению прав пассажиров», – отмечается в сообщении.

В ведомстве добавили, что инициирована проверка, представители юридического лица вызваны для рассмотрения вопроса о возбуждении административного дела по статье 14.1.2 КоАП РФ (нарушение лицензионного законодательства в связи с задержкой рейса).

### ИНТЕРФАКС-УРАЛ; 2017.07.23; САМОЛЕТ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В ТУРЦИЮ, ЗАДЕРЖАВШИЙСЯ ПОЧТИ НА 17 ЧАСОВ, ВЫЛЕТЕЛ

Рейс авиакомпании Onur Air Екатеринбург-Анталья (Турция) из аэропорта «Кольцово» вылетел почти с 17-часовой задержкой.

По данным онлайн-табло аэропорта, самолет вылетел в 21:03 (19:03 мск).

Ранее сообщалось, что самолет должен был вылететь из аэропорта в Екатеринбурге в 04:20 (02:20 мск), однако по решению авиакомпании рейс был отложен