**26 ИЮЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2017.07.25; СОКОЛОВ: ОТМЕНА БЕСПЛАТНОГО ПРОВОЗА БАГАЖА МОЖЕТ СНИЗИТЬ ЦЕНУ РЯДА БИЛЕТОВ НА 10-20%

Закон, предусматривающий право авиакомпаний отказываться от бесплатного провоза багажа при невозвратных тарифах, направлен исключительно на удешевление стоимости авиаперевозок для пассажиров и может снизить стоимость билетов по невозвратным тарифам авиакомпаний на 10-20%, сообщил в интервью ТАСС **министр транспорта** России Максим **Соколов**.

« может снизить базовые цены на билеты на 20% при отмене бесплатного провоза багажа

Законопроект, направленный на исключение из тарифа на воздушную перевозку расходов на перевозку багажа при его отсутствии, был принят Советом Федерации во вторник. Его принятие вызвало множество споров в обеих палатах парламента, комитет Совета Федерации по законодательству даже выступил против одобрения этого документа. Некоторые депутаты усмотрели за этим лоббизм авиакомпаний, которые таким образом якобы пытаются повысить свои доходы за счет дополнительных сборов за провоз багажа.

«Законопроект принят по поручению президента и направлен на то, чтобы люди, которые пользуются невозвратными тарифами, летали еще дешевле. Многие пассажиры не берут с собой багаж, и их не так мало», – сказал **Соколов**.

«Если говорить про весовую нагрузку в тарифе, то можно говорить о 10-20% [удешевления стоимости билетов при отсутствии багажа]», – сообщил министр, отвечая на вопрос о влиянии нового закона на стоимость билетов.

Правила провоза ручной клади

Что касается обновления федеральных авиационных правил, разработанных в рамках вышеуказанного законопроекта, то, по словам **Соколов**а, **Минтранс** намерен завершить работу над этим в течение двух месяцев.

Он подчеркнул, что новые правила не предполагают ухудшения условий для пассажиров. Пассажиры, как и раньше, смогут свободно брать с собой на борт (не в ручной клади) без взвешивания целый ряд предметов: детское питание и люльки для младенцев, костюм в портпледе, костыли, компактную кресло-каталку, дамскую сумочку или портфель.

«Чтобы при реализации новой нормы законодательства (о праве авиакомпании отказаться от бесплатного провоза багажа при невозвратных тарифах) гарантировать права пассажиров в части провоза ручной клади, в федеральных авиационных правилах будут содержаться требования к перевозчику», – сказал **Соколов**.

В частности, отметил министр, регулятор определяет минимальный вес ручной клади – 5 кг. «Ниже этого уровня перевозчик установить его не может. Однако авиакомпании могут его увеличить, и норма бесплатной ручной клади может стать дополнительным фактором конкурентной борьбы за пассажира со стороны перевозчиков», – считает глава **Минтранса**.

Во вторник министерство опубликовало законопроект, согласно которому из списка вещей, которые пассажир может бесплатно взять с собой на борт, помимо ручной клади, исключены верхняя одежда, зонт, трость, ноутбук, мобильный телефон, фотоаппарат и видеокамера. Без дополнительной платы можно брать с собой дамскую сумочку или портфель, детское питание для ребенка во время полета, костюм в портпледе, детскую люльку при перевозке ребенка, костыли и складное кресло-коляску. Документ устанавливает и минимальный вес ручной клади – 5 кг.

Документ вызвал критику в адрес министерства со стороны Совета Федерации, который усмотрел в предлагаемых нормах возможное ущемление прав пассажиров.

Однако, по словам **Соколов**а, новые правила перевозки подготовлены в развитие нового закона и никак не ущемят права пассажиров. «И пусть пассажиры не волнуются – за провоз мобильного телефона в кармане или электронной книжки с них дополнительных денег никто требовать не будет», – отметил министр.

Кроме того, новые правила будут приняты после обсуждения и проведения всех необходимых этапов межведомственного согласования, во время которого предполагается снять все спорные вопросы.

### ТАСС; 2017.07.26; МЕДВЕДЕВ НА ЗАСЕДАНИИ ПРЕЗИДИУМА СОВЕТА ПО ПРИОРИТЕТНЫМ ПРОЕКТАМ ОБСУДИТ ЗДРАВООХРАНЕНИЕ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев проведет в среду заседание президиума Совета при президенте РФ по стратегическому развитию и приоритетным проектам, сообщила пресс-служба кабмина.

«Участники заседания обсудят паспорта приоритетных проектов по направлению «Здравоохранение» и подготовку изменений в государственную программу РФ «Развитие здравоохранения», а также вопросы финансового обеспечения приоритетных проектов и программ», – говорится в сообщении.

В мероприятии в Горках примут участие вице-премьер Дмитрий Козак, глава Минздрава Вероника Скворцова, министр образования и науки Ольга Васильева, министр природных ресурсов и экологии Сергей Донской, глава Минстроя Михаил Мень, министр финансов Антон Силуанов, **министр транспорта** Максим **Соколов**, министр по делам Открытого правительства Михаил Абызов и мэр Москвы Сергей Собянин.

Приоритетные проекты

Паспорта приоритетных проектов в сфере здравоохранения были утверждены правительством осенью прошлого года. Медведев тогда потребовал обеспечить максимально жесткий контроль за реализацией этих и других приоритетных проектов, отметив, что у каждого есть свои контрольные точки, «за прохождением которых нужно внимательно следить». В частности, речь идет о программах развития сети перинатальных центров, о совершенствовании процессов организации медицинской помощи на основе внедрения информационных технологий («Электронное здравоохранение»), о развитии санитарной авиации и о внедрении автоматизированной системы мониторинга движения лекарственных препаратов от производителя до конечного потребителя (проект «Лекарства. Качество и безопасность»).

Ранее в текущем месяце в рамках реализации проекта «Электронное здравоохранение» правительство выпустило постановление, согласно которому граждане могут вызывать врача на дом, записываться на профилактические медосмотры и диспансеризацию, а также получать сведения о прикреплении к медицинской организации с помощью личного кабинета «Мое здоровье» на едином портале госуслуг.

Профильная госпрограмма

Государственная программа «Развитие здравоохранения» была утверждена правительством в апреле 2014 года, ее реализация рассчитана на период до 2020 года. Целью программы является обеспечение доступности медицинской помощи и повышение эффективности медицинских услуг, «объемы, виды и качество которых должны соответствовать уровню заболеваемости и потребностям населения, передовым достижениям медицинской науки». Среди планируемых к 2020 году результатов госпрограммы – снижение смертности от всех причин, снижение потребления населением алкоголя и табака, а также увеличение ожидаемой продолжительности жизни до 74,3 года.

Президентский Совет по стратегическому развитию и приоритетным проектам был образован в 2016 году для обеспечения взаимодействия федеральных, региональных и местных органов власти, общественных объединений, научных и других организаций при рассмотрении вопросов, связанных со стратегическим развитием страны реализацией приоритетных проектов. Для решения текущих вопросов деятельности Совета был сформирован президиум, председателем которого является глава правительства. Медведев регулярно проводит заседания президиума, на предыдущем таком совещании в конце июня обсуждалось выполнение проекта «Ипотека и арендное жилье», а также разработка программы «Повышение производительности труда и поддержки занятости».

### 72.RU; 2017.07.25; ТЮМЕНСКАЯ СТУДЕНТКА ПРИДУМАЛА, КАК ИЗБАВИТЬ ГОРОД ОТ ПРОБОК

Тюменская студентка Ольга Буракова придумала, как избавить город от автомобильных заторов и уменьшить количество аварий. Свой проект по организации дорожного движения она уже презентовала министру транспорта РФ Максиму **Соколов**у на конкурсе «Моя страна – моя Россия» и даже получила одобрение на его реализацию. Девушка предложила автоматизировать систему регулирования перекрестков с помощью специального транспортного детектора, который позволит основному потоку машин двигаться без остановки. По словам студентки, тестировать её систему могут начать в Тюмени уже в ближайшие два года.

– Работа системы, которую я придумала, подобна пешеходному вызывному устройству. Есть жесткий режим светофорного регулирования, когда светофор работает постоянно в заданном цикле, а наш режим позволяет двигаться основному транспортному потоку без задержек. Когда со второстепенного направления подъедет автомобиль и попадет в зону контроля детектора, для него включится зеленый сигнал. Свою систему я назвала «ВАУ» (вызывное автоматизированное устройство), – рассказала 72.ru автор проекта Ольга Буракова. – Подобные системы уже существуют, но особенность нашей заключается в возможности регистрации ТС, остановившихся в зоне контроля детектора.

Если в Тюмени все-таки внедрят эту систему, то время движения машин может серьезно сократиться. Правда, только в том случае, если спрос со второстепенной дороги будет невелик. Также тюменка уверена, что после появления такого детектора в городе может уменьшиться число ДТП.

Для наглядного примера Ольга смоделировала ситуацию, в которой систему применили на улице 50 лет Октября, где осуществляется выезд с предприятия ЖБИ. Согласно исследованию, неэффективность работы разрешающего сигнала светофора на этом участке составляет в среднем 84 процента. А система, предложенная студенткой Института транспорта, позволит повысить эффективность работы светофора на 67 процентов. Это значит, что автомобили будут меньше стоять в пробках.

Корреспондент 72.ru обратился за экспертным мнением в МКУ «Тюменьгортранс», чтобы выяснить, насколько данная система применима в нашем городе. Оказалось, что, несмотря на хорошую идею, внедрить такой алгоритм движения будет проблематично.

– По маршруту автоматизированной системы дорожного движения отсутствуют пересечения, на которых работа такого алгоритма была бы эффективной. Для его реализации нужен перекресток хотя бы с одним незагруженным направлением, который работает в отдельной фазе светофорного режима, с установленным на нем транспортным детектором.

Чтобы внедрить подобное управление на светофорных объектах, необходимо дооснастить регулируемое пересечение дорогостоящим оборудованием – детекторами транспорта со всех подходов, дорожными контроллерами, а также установить бесперебойную связь контроллера с сервером «Тюменьгортранса». Это необходимо для мониторинга режима работы светофора в реальном времени и работоспособности детекторов транспорта, – прокомментировал директор «Тюменьгортранса» Алексей Санник.

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.25; РОСАВИАЦИЯ ЗАФИКСИРОВАЛА В ПОНЕДЕЛЬНИК ЗАДЕРЖКИ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ 9 АВИАКОМПАНИЙ

**Росавиаци**я в минувший понедельник зафиксировала задержки чартерных рейсов продолжительностью более двух часов девяти авиакомпаний.

Как сообщается на сайте ведомства, четыре рейса задержали авиакомпания Россия» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)) и Royal Flight , по три AZUR air и «ВИМ-Авиа». Два рейса задержала IFly. По одному – Nordwind, Red Wings, Pegas fly («Икар») и «Нордавиа – региональные авиалинии».

Среди причин задержек – позднее прибытие или неисправность воздушных судов, ошибка регистрации, «решение авиакомпании». Рейс Ifly по маршруту Санкт-Петербург – Ухань был задержан почти на три часа из-за снятия пассажиров, отказавшихся от полета.

Самая продолжительная задержка зафиксирована у Ifly (почти 44 часа, рейс Москва – Анталья), по причине позднего прибытия самолета.

**Росавиаци**я начала проводить 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** называл точечное ограничение программ чартерных перевозок.

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.25; РОСТРАНСНАДЗОР ПЛАНИРУЕТ В ТЕЧЕНИЕ 2-3 ЛЕТ СОЗДАТЬ ЕДИНУЮ ИНФОРМСИСТЕМУ КОНТРОЛЯ НА ТРАНСПОРТЕ

**Ространснадзор** планирует в течение 2-3 лет завершить создание единой информационной системы контроля на транспорте, заявил глава ведомства Виктор Басаргин на пресс-конференции во вторник.

«Такая единая информационная система сегодня строится в **Ространснадзор**е. По некоторым параметрам – весогабаритного контроля автотранспортных средств, контроля нагрузки на ось – готовность системы составляет примерно 60-70%. Но, думаю, что если ряд информационных блоков более объемно развернуть, то вся система будет готова в течение 2-3 лет», – сказал В.Басаргин.

«Все, что касается технического обслуживания системы, думаю, в течение 2 лет мы реализуем, а работа по личному кабинету инспектора – в этом году уже по многим субъектам начнем такую работу», – добавил чиновник.

Он также привел пример, что сейчас ведомство «активно работает с ОАО «РЖД» по внедрению информационных технологий на железнодорожном транспорте. Речь идет о контроле качества и характеристик подвижного состава, режиме труда и отдыха персонала.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ИВОЙЛОВА; 2017.07.25; АГРОНОМЫ ПОТЯЖЕЛЕЮТ

Отраслевым вузам увеличат финансирование

Вузам минкультуры в 2018 году увеличат финансирование на 130 миллионов рублей, минздрава – на 1,087 миллиарда, **Росавиаци**и – на 960 миллионов рублей, заявила на заседании в Госдуме первый заместитель главы Минобрнауки России Валентина Переверзева. А наибольшую прибавку должны получить вузы минсельхоза – 1,41 миллиарда рублей. Добавят денег и другим ведомственным вузам, в том числе Росрыболовства и минспорта.

Ректоры и представители других министерств считают, что новый принцип финансирования, когда деньги следуют за студентом, во многих вузах себя не оправдывает. Единые для всех базовые нормативы не всегда учитывают отраслевую специфику, поправляющие коэффициенты очень спорные, а субсидий, которые получают вузы, на содержание зданий, капитальный ремонт не хватает. К примеру, поправляющий коэффициент зависит, в числе прочего, от баллов ЕГЭ абитуриентов. Но ясно же, что в любом экономическом вузе этот балл будет выше, чем в аграрном. Значит, коэффициент и финансирование уменьшаются. Но кто сегодня нужнее – бухгалтер или зоотехник – большой вопрос.

- Аграрным вузам в этом году было выделено 13 миллиардов рублей, а надо на 4 миллиарда больше. Дефицит вузов минздрава – 5,2 миллиарда, минспорта – почти миллиард, – подчеркнул председатель Комитета Госдумы по образованию и науке Вячеслав Никонов.

По данным **минтранса**, чтобы все студенты вузов **Росавиаци**и могли полноценно пройти летную практику, а зарплата инструкторов и инженеров была достойной, вузам необходим почти миллиард рублей дополнительно к нынешнему финансированию. Такая ситуация у многих ведомств. «У нашего университета 226 зданий и сооружений. На содержание этого имущества выделяется всего 20 миллионов. Что на эти деньги можно сделать? Практически ничего», – уверен ректор Первого Московского государственного медицинского университета им. И.М. Сеченова Петр Глыбочко.

Аграрным вузам нужны земли, коровники, свинарники, ремонтные мастерские и сельхозтехника, топливо. Вузы минкультуры должны содержать концертные залы, учебные театры, реставрировать учебные здания, многие из них – памятники архитектуры и особо ценные объекты.

Руководитель департамента финансов минобрнауки Андрей Зарубин сообщил, что министерство пересмотрело на следующий год размеры базовых нормативов для разных специальностей. Они выросли от 21 до 38 процентов. Дороже всего, как раньше, «стоят», к примеру, направления «культура и искусство», «ядерная энергетика и технологии». Норматив повысился со 120 тысяч рублей в год до 153 тысяч. Эти деньги вуз может тратить на зарплату и уплату налогов.

Минздрав предложил перевести медицинские специальности в более высокую стоимостную группу или увеличить поправочный коэффициент. Сейчас на подготовку врача отпускается 102 тысячи рублей, а могло бы минимум 153 тысячи. Виталий Волощенко, директор департамента минсельхоза, предлагает учитывать аграрную специфику при распределении средств. Из-за законодательного сбоя привилегии пока есть только у медиков и транспортников. Еще один способ поддержки – готовить целевиков не только по заданию государственных организаций, так как в агропромышленном комплексе таких почти нет. Все предложения ведомств сейчас обсуждаются в Госдуме.

### НОМЕР ОДИН; 2017.07.26; ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ ПРИЗВАЛ ПЕРЕСЕСТЬ НА АВТОБУСЫ

В столице Бурятии прошло совещание с участием большой делегации федерального **Министерства транспорта** – заместитель министра Евгений **Дитрих** пожурил подрядчиков насчет темпов строительства и призвал жителей Улан-Удэнской агломерации пересаживаться на общественный транспорт, в том числе на электромобили Вопрос о решении автомобильных пробок в крупных городах России прозвучал во время встречи федеральных чиновников с журналистами.

– Мы должны понимать, каким видом транспорта будут передвигаться жители агломерации в ближайшем будущем. Мы должны поэтапно замещать личный транспорт на общественный. Вы представьте, если в автомобиле едет на работу утром один человек, а если человек пользуется автобусом, куда входит много народу? Отсюда и меньшая нагрузка на дороги, – сказал заместитель **министра транспорта** РФ Евгений **Дитрих**.

Ранее зампред российского правительства Аркадий **Дворкович** поставил задачу перед **Минтрансом** с 2018 года получить схемы обслуживания населения общественным транспортом. В Бурятии специалисты должны составить подобную схему по агломерации уже к августу этого года.

– Мы будем стимулировать регионы с точки зрения экологической помощи в городах, чтобы использовать электротранспорт. Посмотрим на эту тему, – сказал **Дитрих**.

Напомним, в Улан-Удэ **Дворкович** вместе с **Дитрих**ом побывали на реконструкции улицы Орловская, которая ведет в сотые квартала.

– Бурятия вошла в последний момент. Это было дополнительное решение правительства России. Мы видим, что все идет по графику. Торги проведены, работы идут полным ходом. Мы хотим, чтобы дороги были качественные, но для этого нужно немного потерпеть. В 2018 году тоже будут масштабные проекты, но на этом мы не будем останавливаться. Чуть более трети дорог в Бурятии находится в нормативном состоянии, мы хотим довести этот уровень за семь лет до 85 %. Такого республика, наверное, не видела никогда, – отметил зампред. Также **Дворкович** сообщил, что на этой неделе решится вопрос с финансированием федерального проекта «Безопасные и качественные дороги» на 2019–2025 годы.

### ТАСС; 2017.07.25; ДВОРКОВИЧ: РЕМОНТ ДОРОГ В УЛАН-УДЭНСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ ИДЕТ ПО ГРАФИКУ

Ремонт автодорог в Улан-Удэнской агломерации по федеральной программе «Безопасные и качественные дороги» идет по графику. Об этом сообщил во вторник журналистам вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** после совещания в столице Бурятии.

В марте этого года **Минтранс** Бурятии сообщал, что более половины автомобильных дорог в пределах Улан-Удэнской агломерации (Улан-Удэ и прилегающие районы) требует ремонта.

«Все торги проведены, работы идут полным ходом, все идет по графику. Несмотря на то, что начали позже, чем другие», – отметил он, пояснив, что Бурятия вошла в приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги» в последний момент. «Это было дополнительным решением, принятым правительством РФ по инициативе республики. Мы его поддержали, было выделено дополнительно более 600 млн рублей на ремонт, модернизацию дорог в Улан-Удэнской агломерации, в которой проживают более полумиллиона человек», – сказал он.

**Дворкович** подчеркнул, что на этом работа останавливаться не будет. «В 2017 году те объекты, которые запланированы, будут завершены, в следующем году – второй этап: будут также осуществлены достаточно масштабные проекты. Здесь (в Улан-Удэнской агломерации) лишь чуть более трети дорог находятся в нормативном состоянии. Мы хотим довести этот уровень за ближайшие два года – примерно до 50%, а за семь лет – до 85%», – отметил вице-премьер.

«Такого, я думаю, республика не видела просто никогда. Мы когда-то должны были начать это делать. Делаем», – добавил **Дворкович**.

В феврале 2017 года столица Бурятии – Улан-Удэ – вместе с четырьмя прилегающими районами попала в число российских городов-агломераций, где по приоритетному федеральному проекту «Безопасные и качественные дороги» к 2025 году будет кардинально улучшена дорожная сеть и транспортная инфраструктура. В текущем году дороги республики по этому по проекту отремонтируют на 1,2 млрд рублей.

### RG.RU; ЯНА ШАМАЕВА; 2017.07.25; ОТКРЫТИЕ НОВОГО МОСТА ЧЕРЕЗ КАМУ В УДМУРТИИ ПЕРЕНЕСЛИ

Камский мост в Удмуртии официально сдадут в начале сентября 2017 года. Сейчас на объекте проводят итоговые проверки Ростехнадзор и Госстройнадзор, сказали корреспонденту «РГ» в пресс-службе главы и правительства республики.

«В ближайшее время по результатам данных проверок будет получено заключение о соответствии построенного объекта и выдано разрешение на ввод в эксплуатацию», – уточнили в пресс-службе.

Проезд по Камскому мосту для легковых автомобилей будет равен стоимости переправы на пароме и обойдется в 250 рублей (через Каму) и 80 рублей (через Буй). Также стало известно, что концессионер начал разработку программы лояльности по стоимости проезда для тех, кто регулярно пользуется мостовыми переходами через Каму и Буй.

Плату за проезд начнут взимать с середины августа 2017 года, после проведения тестовых испытаний системы.

Напомним, в конце 2015 года бывший **министр транспорта** и дорожного хозяйства Удмуртии Виктор Вахромеев сообщил, что Камский мост введут в эксплуатацию 16 сентября 2016 года, однако этого так и не произошло. Позже власти Удмуртии еще несколько раз переносили дату открытия объекта. Последний раз называлось 25 июля 2017 года.

В апреле текущего года за получение взятки в 140 миллионов рублей при строительстве Камского моста арестовали экс-главу региона Александра Соловьева.

### YSIA.RU; 2017.07.26; АРКАДИЙ ВАСИЛЬЕВ В ЯКУТИИ ЗАРЕГИСТРИРОВАНО БОЛЕЕ 4 ТЫСЯЧ БОЛЬШЕГРУЗОВ В СИСТЕМЕ «ПЛАТОН»

В республике грузоперевозчики зарегистрировали в системе «Платон» свыше 4300 автомобилей. В настоящее время их владельцы фактически освобождены от уплаты транспортного налога и пользуются правом на налоговый вычет.

 «Владельцы вносят покилометровую плату (1,9 рубля за километр) за использование федеральных трасс. В Якутии за прошлый год поступило несколько десятков миллионов рублей на совершенствование дорожной сети, включая строительство и ремонт особо значимых мостов и путепроводов», – сообщили ЯСИА в региональном центре обслуживания государственной системы «Платон».

Всего в России в системе зарегистрированы свыше 870 тысяч большегрузов. С момента ее запуска в Дорожный фонд страны поступило 29 миллиардов рублей. На эти деньги реконструированы более тысячи километров дорог в 40 городах и регионах, построены семь и отремонтированы 24 моста.

Дальнейшее распределение средств, собранных системой «Платон», будет осуществляться с учетом мнения грузоперевозчиков. В формировании первого адресного перечня на сайте проекта Общероссийского народного фронта «Карта убитых дорог» (www.dorogi-onf.ru/truckers/) уже приняли участие более двух тысяч владельцев большегрузов. Они отметили двести километров проблемных трасс, среди которых названы участки федеральной дороги Р504 «Колыма».

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.07.26; ЭЛЕКТРИЧКИ ПРОСЛЕДУЮТ ПО ПРЕДПИСАНИЮ

**Ространснадзор** нашел опасными московские пригородные перевозки

Как выяснил “Ъ”, проезд на московских электричках, перевозящих около 540 млн пассажиров в год, может быть опасным: проверка **Ространснадзор**а выявила многочисленные нарушения работы электропоездов, в частности, тормозных и противопожарных систем. Обнаружились и проблемы с «формальными» ремонтами электричек в моторвагонных депо ОАО РЖД. В монополии заверяют, что получили предписание и разработали план мероприятий. Результаты проверки также переданы в транспортную прокуратуру. Эксперты отмечают, что нужно в ближайшее время начинать исправлять ситуацию, чтобы избежать заметных проблем с пригородными перевозками в столичном регионе.

Как стало известно “Ъ”, апрельская авария в московском районе Кунцево, во время которой столкнулись электричка и пассажирский поезд (за медицинской помощью обратились 30 человек, восемь были госпитализированы, см. “Ъ” от 10 апреля), стала поводом для масштабной проверки **Ространснадзор**а. Ведомство проанализировало работу пригородных поездов на московских вокзалах, а потом, обнаружив многочисленные нарушения, перешло к проверке моторвагонных депо Перерва, Домодедово, Апрелевка, Нахабино и Лобня, рассказал “Ъ” источник, знакомый с материалами проверки. По его словам, выявлены многочисленные технические и технологические нарушения работы электропоездов, в том числе тормозных и противопожарных систем.

В **Ространснадзор**е “Ъ” подтвердили факт проверки и соответствующие результаты. Другой источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, рассказал, что поезда ремонтировались формально: акты подписывались, но ремонт выполнялся некачественно. По его словам, по итогам проверки весь подвижной состав, прошедший ремонт, потенциально может быть отставлен, могут быть закрыты пути моторвагонных депо и запрещены ремонты. Сама служба по итогам проверки выдала предписание, в котором говорится о закрытии ремонта только в моторвагонном депо ТЧ-3 Перерва.

Перевозками пассажиров на Московской железной дороге занимается Центральная пригородная пассажирская компания (ЦППК, 50% минус две акции у Московской пассажирской компании, связанной с Искандером Махмудовым и Андреем Бокаревым, у ОАО РЖД и Московской области – по 25% плюс одной акции). В 2016 году ЦППК перевезла более 540 млн пассажиров, в январе–мае этого года 230,3 млн. По СПАРК, выручка ЦППК по РСБУ в 2016 году – 38,7 млрд руб., чистая прибыль – 81,3 млн руб.

У ЦППК есть как свои поезда, так и арендованные у ОАО РЖД. Как поясняют в монополии, свой подвижной состав компания ремонтирует сама, арендованный – ОАО РЖД. Другой собеседник “Ъ” уточняет, что самый сложный текущий ремонт моторвагонных вагонов ТР-3, при котором восстанавливается их ресурс, ведется формально в депо ОАО РЖД, ЦППК это оплачивает, но получается, что ремонт проводится ненадлежащим образом. В самой ЦППК перенаправили запрос “Ъ” в ОАО РЖД.

В монополии подтвердили получение предписания **Ространснадзор**а и заявили, что «ведется работа по устранению нарушений, разработан план мероприятий». В компании говорят, что уделяют «первоочередное внимание вопросам обеспечения безопасности движения поездов», а за январь–май количество отказов технических средств снижено на 6%. К перевозкам допускается строго только технически исправный и пригодный для безопасной эксплуатации подвижной состав, не прошедшая предрейсовую проверку техника отстраняется от эксплуатации, уверяют в монополии. В 2016 году ОАО РЖД инвестировало 16 млрд руб. в обновление парка пригородных поездов, было закуплено 232 вагона, также был выполнен капремонт 877 вагонов на 2,6 млрд руб.

В монополии подчеркнули, что она постоянно взаимодействует с контролирующими органами, в том числе с **Ространснадзор**ом, проводит собственные проверки и подвижного состава, и условий труда.

В прокуратуре по транспорту, куда также переданы результаты проверки **Ространснадзор**а, на запрос “Ъ” не ответили. В **Минтрансе** “Ъ” сообщили, что не получали официальных уведомлений о ситуации. В департаменте транспорта Москвы запрос “Ъ” переадресовали в ОАО РЖД.

Юрист правового департамента Heads Consulting Игорь Валуев говорит, что на основании проверки **Ространснадзор** может составить протокол об административном нарушении и выдать предписание его устранить. Если нарушения создают риски для безопасной эксплуатации транспортной инфраструктуры, имуществу, жизни и здоровью граждан, то не исключается и запрет на эксплуатацию подвижного состава, отмечает он. Прокуратура может возбудить уголовные дела в отношении должностных лиц, ответственных за техническое состояние поездов, говорит господин Валуев. При крупном ущербе – свыше 1 млн руб.– штраф может достигать 300 тыс. руб. или дохода должностных лиц за один-два года, также может применяться ограничение свободы до четырех лет или лишение свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности на срок до трех лет.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что ситуация с «номинальными» ремонтами – это вопрос «либо коррупции, либо служебного несоответствия, либо речь идет о круговой поруке в ремонтном комплексе ОАО РЖД и ЦППК». Заказчик не мог не знать, что ремонты не проводятся, полагает эксперт. По его словам, ситуация требует жестких решений: «Можно ожидать, что в ближайшее время полетят головы». Придется направлять на переосвидетельствование весь тяговый и подвижной состав, который проходил ремонты за последние два года, а это перерасход бюджета, административные, возможно, и уголовные дела, отмечает господин Бурмистров. Он полагает, что процесс нужно запускать как можно быстрее, это потребует серьезного напряжения всех ресурсов, но если начать проводить его сейчас, то еще можно избежать заметных проблем в организации перевозок.

### ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; 2017.07.26; «ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЯКУТИИ» МОГУТ ЛИШИТЬСЯ НЕЗАВИСИМОСТИ

Независимости «Железных дорог Якутии» может прийти конец. С 1995 г. дороги были выведены в отдельное акционерное общество, чтобы завершить строительство дороги Беркакит – Томмот – Якутск. Сейчас протяженность железных дорог Якутии – около 800 км. Но тарифы для якутских железных дорог устанавливала Федеральная служба по тарифам (ФСТ) по специальной методике. Они устанавливались по фактическим затратам из-за суровых климатических условий, рассказывает гендиректор «Железных дорог Якутии» Василий Шимохин.

Теперь ФАС предлагает установить для РЖД и «Железных дорог Якутии» единый инфраструктурный тариф – «Ведомости» ознакомились с копией проекта постановления, подготовленного службой. Это приведет к выпадающим доходам компании в размере до 70% от выручки (более 700 млн руб.), подсчитал Шимохин. Хотя в пояснительной записке к проекту постановления говорится, что Минэкономразвития и **Минтранс** предлагали сохранить особый порядок расчета тарифов. Представитель ФАС на вопросы не ответил.

Примерный средний инфраструктурный тариф РЖД – около 0,6 руб. за перевозку тонны на километр. Грузоотправители Якутии сейчас платят почти двойной тариф, отмечает источник в одной из компаний-грузоотправителей. Выравнивание тарифов принесет пользу потребителям, рад собеседник «Ведомостей».

По данным «Железных дорог Якутии», за пять месяцев по линии Беркакит – Томмот было перевезено около 1,8 млн т грузов, что на 11,9% больше показателей аналогичного периода 2016 г. (см. врез). Основные пользователи услуг «Железных дорог Якутии»: группа «Колмар» (объединяет угледобывающие, логистические и трейдинговые предприятия) и «Сахатранс» (в обеих компаниях есть доля Volga Group Геннадия Тимченко), а также «Мечел». В 2016 г. скидки на перевозки по «Железным дорогам Якутии» добивался Evraz (для развития железорудного месторождения Тимир). Представитель Evraz от комментариев отказался. Представители «Мечела», «Сахатранса» и группы «Колмар» на запрос «Ведомостей» не ответили.

Перевозка в Якутии дороже, так как затраты формируются в условиях Севера, объясняет Шимохин. Условия компенсации подобных работ в Якутии суровее – повышенная заработная плата сотрудников железных дорог, компенсация увеличенного отпуска (65 дней), а также проезда до места курорта. Повышенные тарифы установлены, например, в Мурманске, но за счет низких ставок в Воронеже и Краснодаре общая нагрузка в среднем по системе РЖД сглаживается. Выравнивание тарифов обернется для «Железных дорог Якутии» убытками, говорит Шимохин: «При выручке более 1 млрд руб. выпадающие доходы составят 70%. В таких условиях даже уголь, погрузка которого показывает прирост, станет для нас убыточным».

 «Железные дороги Якутии» попросили РЖД и ФАС выработать механизм компенсации затрат компании перед выравниванием тарифов на инфраструктуру, рассказал Шимохин. Только продуманная схема субсидирования может стать обоснованием установления единых тарифов, считает он. Представитель РЖД от комментариев отказался.

Хотя себестоимость перевозок в Якутии выше, чем среднесетевой тариф по стране, это не единственный такой регион, говорит партнер A.T. Kearney Евгений Богданов. По его мнению, можно либо полностью интегрировать «Железные дороги Якутии» в РЖД, либо сохранить их в качестве самостоятельной железнодорожной компании, тогда действительно нужен бюджетный механизм покрытия выпадающих доходов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.25; РОСТРАНСНАДЗОР ГОТОВИТ ИЗМЕНЕНИЯ В ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ РАБОТЫ МЕТРОПОЛИТЕНОВ

**Ространснадзор** готовит изменения в требования безопасности работы метрополитенов, заявил глава ведомства Виктор Басаргин на пресс-конференции во вторник.

«Сразу после трагедии (в петербургском метро в апреле 2017 г. – ИФ) правительством подписано постановление, которое утвердило новое положение о безопасности метрополитена. И когда мы осуществляли проверку (российских метрополитенов – ИФ), мы ее проводили уже по новым требованиям. При этом уже в рамках новых требований, отрабатывая их на профилактических мероприятиях, мы видим некоторые недостатки, и наши предложения уже частично сформулированы для **Минтранса** для внесения изменений, в том числе по актам несанкционированных проникновений», – сказал В.Басаргин.

Он добавил, что в ходе проверок российских метрополитенов, которые проводились ведомством после трагедии в Петербурге, в каждом выявлены десятки нарушений системы безопасности.

«По петербургскому метрополитену проверка завершена в апреле, выписано предписание. В соответствии с предписанием была разработана «дорожная карта» по устранению замечаний, они реализуются. Там, где были мероприятия Кубка конфедераций или подготовка к Чемпионату мира (по футболу – ИФ), мы завершили проверку в первую очередь. Нарушения у всех аналогичные: где-то лучше, где-то – хуже», – добавил В.Басаргин.

### ТАСС; 2017.07.25; ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ МЕЖДУ БАМОМ И ТРАНССИБОМ ПОСТРОЯТ ПОСЛЕ ОЦЕНКИ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ

Проект по строительству железной дороги Могзон – Новый Уоян, которая соединит Транссибирскую магистраль (Транссиб)и Байкало-Амурскую магистраль (БАМ), будет реализован после оценки грузовой базы. Об этом сообщил во вторник журналистам врио главы Бурятии Алексей Цыденов после совещания с участием вице-премьера РФ Аркадия **Дворкович**а в Улан-Удэ.

Договоренность о возобновлении работы над проектом между руководителем республики и президентом РЖД Олегом Белозеровым была достигнута в середине июля в Иркутске, на XIII Ассамблее начальников железных дорог России.

«После оценки технико-экономического обоснования, формирования новой грузовой базы и распределения потоков между западным БАМом и Транссибом будет принято решение о сроках и условиях, которые позволят начать строить эту новую железную дорогу», – сказал Цыденов, напомнив, что проект строительства ветки Могзон – Новый Уоян предусмотрен как в стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года, так и в транспортной стратегии развития до 2030 года.

По словам Цыденова, с инициативой реализации проекта вышла компания РЖД. «В РЖД инициировали необходимость актуализировать этот проект по срокам и условиям, – отметил он. – Сейчас есть перераспределение грузовых потоков на Восток, есть вопрос оценки грузовой базы, которая генерируется вдоль вновь предполагаемой линии».

«Если говорить в целом о БАМе, Транссибе, у нас сроки 2019-2020 гг. по разным участкам, этим занимаемся ежегодно. Есть средства, выделенные из Фонда национального благосостояния. Что касается федерального бюджета, то часть средств действительно передвинут на 2020 год, но мы намерены реализовать этот проект», – добавил **Дворкович**.

Могзон и Новый Уоян разделяют почти 700 км. В 1980-х годах началось строительство ветки от Могзона до промежуточного пункта – месторождения полиметаллов «Озерное»: было проложено около 20 км линии, однако проект был заморожен из-за недостатка финансирования. Ранее Цыденов сообщил ТАСС, что связь Трассиба и БАМа через Бурятию откроет новые возможности для освоения месторождений полезных ископаемых, обеспечит транспортную доступность для добывающей отрасли региона.

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.25; СПРОС НА РЕЧНЫЕ КРУИЗЫ В МОСКОВСКОМ БАССЕЙНЕ В ИЮНЕ ВЫРОС НА 9%

Несмотря на холодную и переменчивую погоду в столичном регионе этим летом, в июне пассажиропоток по водным путям Московского бассейна увеличился на 9%, сообщили порталу «Интерфакс-Туризм» в пресс-службе ФГБУ «Канал имени Москвы».

«В июне, несмотря на плохую погоду, поток туристов в Московском бассейне составил 89,3 тыс. человек и вырос по сравнению с аналогичным месяцем 2016 года на 9%. Тогда круизные теплоходы перевезли 81,9 тыс. туристов», – рассказали в пресс-службе.

В сезон навигации-2017 перевозчики констатируют высокий спрос на туристические поездки. По данным компаний, входящих в «Речной альянс» (это около 60% рынка речных перевозок), продажи речных туров выросли по сравнению с 2016 годом на 20-25%, а загруженность теплоходов достигает 100%.

Всего, по данным ФГБУ «Канал имени Москвы», с апреля по июнь пассажирские суда совершили в Московском бассейне около 6 тыс. рейсов.

«Если в навигацию 2016 года на наших водных путях работало 88 круизных теплоходов, то в 2017 году их число планируется увеличить на 8% – до 95 судов. Таким образом, может значительно вырасти общий объем пассажирских перевозок в Московском бассейне. В прошлом году он составил 1,8 млн человек», – рассказал руководитель ФГБУ «Канал имени Москвы» Герман Елянюшкин.

«Канал имени Москвы» выполняет функции органа государственного управления на внутренних водных путях в 12 субъектах РФ. Объекты предприятия включают более 240 гидротехнических сооружений и 3842 км водных путей.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.07.26; РОССИЙСКИХ ПАССАЖИРОВ ОСТАВИЛИ БЕЗ БАГАЖА

Как и предполагал “Ъ”, Совет федерации, несмотря на возражения двух своих комитетов, одобрил поправки об отмене бесплатного провоза багажа для невозвратных авиабилетов. Но дискуссия вокруг новых норм продолжается – на этот раз ее вызвали подзаконные акты **Минтранса**. Чиновники хотят установить минимальное ограничение по весу ручной клади на уровне 5 кг, включив в нее книги, мобильные телефоны, ноутбуки, фото- и видеокамеры, верхнюю одежду и другие предметы. До сих пор все это провозилось бесплатно сверх любых нормативов. Идея уже вызвала широкий резонанс в соцсетях, возмутила она и сенаторов. **Минтранс** должен переработать документы к осени.

Совет федерации (СФ) 25 июля одобрил изменения в Воздушный кодекс, которые отменяют норму бесплатного провоза багажа для невозвратных авиабилетов. За проголосовали 110 сенаторов, 18 – против, 24 – воздержались (всего в СФ 170 сенаторов). Речь идет о том, что авиакомпании имеют право сами определять количество мест и вес багажа, включенных в невозвратный тариф. У пассажира с возвратным билетом сохраняется право гарантированно сдать в багаж не менее 10 кг без дополнительной платы, но конкретные параметры также зависят от перевозчика и тарифа.

Еще накануне два комитета СФ дали отрицательную оценку законопроекту и требовали разъяснений от **Минтранса** (см. “Ъ” от 25 июля). В результате вечером 24 июля **Минтранс** опубликовал проект изменений в отдельные пункты Федеральных авиационных правил (ФАП), определяющие регламент перевозки пассажиров, багажа и грузов. До 4 августа документ будет доступен для публичных обсуждений. В нем предлагается установить минимальный вес ручной клади, за которую пассажир не платит, на уровне 5 кг (перевозчик может увеличить значение). При этом не учитываются дамская сумочка или портфель, детское питание на время полета, костюм в портпледе, детская люлька при перевозке ребенка, костыли, складное кресло-коляска.

Сейчас список гораздо шире: в нем верхняя одежда, печатные издания, фотоаппарат, видеокамера, портативный компьютер, телефон, папка для бумаг, зонтик, трость, букет цветов. В пресс-службе **Минтранса** “Ъ” пояснили, что «перечень был оптимизирован на основе исследований, выявивших наименее востребованные предметы, которые пассажиры обычно берут с собой на борт самолета помимо ручной клади». Перечисленные вещи, «по сути, всегда находятся в ручной клади пассажира», поэтому сейчас они «могут быть включены в минимальную норму ручной клади в размере 5 кг».

Но председатель СФ Валентина Матвиенко назвала идеи **Минтранса**, вызвавшие во вторник обширную дискуссию в соцсетях, «коллективной безответственностью» и «глупостью», потребовав, чтобы на первом заседании СФ в конце сентября представитель министерства рассказал сенаторам «о подготовке нормативных актов, касающихся исполнения закона о провозке багажа». В пресс-службе **Минтранса** “Ъ” заверили, что проект изменений в ФАП «будет доработан с учетом предложений экспертов и общественности».

Партнер Bain & Company Андрей Панов отмечает, что безбагажные тарифы уже знакомы российским пассажирам, поскольку используются иностранными перевозчиками, в том числе летающими из Москвы в Европу. Но для отечественных авиакомпаний до сих пор условия самых дешевых тарифов, которые начали массово внедряться перевозчиками в конце 2015 года, противоречили закону в части провоза багажа. Авиакомпании, использующие эти тарифы, сталкивались с претензиями пассажиров и регуляторов, поддерживаемых судами. В частности, очень много вопросов вызывали тарифы лоукостера «Победа» (входит в группу «Аэрофлот»).

Ряд участников рынка и экспертов полагают, что изменение нормы приведет только к дополнительной неразберихе и скрытому росту цен на билеты. Но в самой «Победе» заверили, что в случае принятия поправок она готова снизить базовые тарифы на 20%. В компании утверждают, что около 40% ее пассажиров путешествуют налегке. В S7 также поддерживают поправки СФ, но обещают пока не менять систему тарифов. Коммерческий директор UTair Павел Пермяков подчеркнул, что компания не будет устанавливать норму провоза багажа ниже 10 кг даже в самом дешевом тарифном классе.

### ТАСС; 2017.07.25; МАТВИЕНКО: ЗАКОН ОБ ОТМЕНЕ ПРОВОЗА БЕСПЛАТНОГО БАГАЖА РАЗРАБОТАН В ИНТЕРЕСАХ ПАССАЖИРОВ

Закон об отмене провоза бесплатного багажа разработан в интересах пассажиров, а бурная дискуссия вокруг него связана с претензиями к работе авиационной отрасли.

Такое мнение высказала во вторник спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко во время обсуждения закона, который исключает из тарифа на воздушную перевозку расходы, связанные с перевозкой багажа, при его отсутствии.

«Вы правильно поднимаете проблемы. Очень много их накопилось в авиационной отрасли, но этот закон как раз в интересах пассажиров, потому что он позволяет пассажирам, которые летят без багажа, получить льготный билет, а все остальные проблемы… Мы создали рабочую группу, которая разбирается, почему такие дорогие билеты. Комитет по экономической политике до конца года предложит нам все эти меры, о которых вы говорите», – сказала Матвиенко, обращаясь к сенаторам.

Она также отметила, что у сенаторов есть время, чтобы вместе с **Минтрансом** «работать над содержанием нормативных актов в развитие этого закона». «Формально **Минтранс** представил уже эти акты на своем сайте, но их содержание не устраивает членов Совфеда, поэтому у нас есть возможность работать над этим нормативным актом», – указала Матвиенко.

Парламентарий выразила мнение, что сенаторы высказывают «правильное возмущение» ситуацией в авиационной отрасли, однако подчеркнула, что не стоит «вместе с водой выплеснуть ребенка и зарубить хорошее направление – удешевление билетов для категории граждан, которые летают без багажа».

«У нас нет юридических, правовых оснований для отклонения с согласительной комиссией. Претензий к закону ни у правового, ни у юридического управления нет. У нас нет юридических оснований [не одобрять закон]. Наши эмоции и недовольство тем, что происходит в авиационной отрасли... [не повод] оттоптаться на этом законе», – сказала Матвиенко.

«К закону нет претензий. К пуговицам нет претензий? Нет. К карманам нет претензий? Нет. А костюм плохо сидит! Это не та ситуация», – заявила спикер СФ. «К закону претензий нет. Другое дело, что его нормативное обеспечение должно быть корректным, мы это с вами проконтролируем», – подчеркнула Матвиенко.

### ТАСС; 2017.07.25; СФ ПРОКОНТРОЛИРУЕТ ПОДГОТОВКУ АКТОВ МИНТРАНСА К ЗАКОНУ О ПРОВОЗЕ БАГАЖА В САМОЛЕТАХ

Члены Совета Федерации проконтролируют подготовку **Минтрансом** РФ нормативно-правовых актов к одобренному во вторник закону, который дает право авиакомпаниям отменять бесплатный провоз багажа для авиапассажиров с невозвратными билетами. Об этом в ходе пленарного заседания заявил первый вице-спикер палаты Николай Федоров. Закон на заседании верхней палаты вызвал серьезную дискуссию из-за появившегося в понедельник проекта нормативно-правового акта к нему. Ряд сенаторов выступили против принятия закона из-за получившего широкий резонанс проекта приказа ведомства.

Ранее на портале правовой информации появился проект приказа **Минтранса**, предлагающий установить минимальный вес ручной клади в 5 кг. Из списка вещей, которые пассажир может бесплатно взять с собой на борт помимо ручной клади, предлагалось исключить верхнюю одежду, зонты, трости, ноутбуки, мобильные телефоны, фотоаппараты и видеокамеры. Без дополнительной платы, согласно проекту, можно было бы брать с собой дамскую сумочку или портфель, детское питание для ребенка во время полета, костюм в портпледе, детскую люльку при перевозке ребенка, костыли и складное кресло-коляску. При этом пассажиры, купившие возвратные билеты, смогли бы бесплатно провезти не менее 10 кг багажа.

Во вторник в **Минтрансе** уточнили, что пассажиры смогут бесплатно провозить в самолете папку для бумаг, зонт, трость, букет цветов, верхнюю одежду, печатные издания сотовый телефон, фотоаппарат и видеокамеру. Перечисленные вещи, пояснили в министерстве, могут быть включены в минимальную норму ручной клади в размере 5 кг. Эта норма может быть изменена перевозчиком в сторону увеличения.

«Угрозы, о которых мы говорим, возникли из-за не очень удачного проекта приказа **Минтранса**. Он должен пройти оценку регулирующего воздействия и оценку в Минюсте на предмет нарушения прав человека. Проект приказа неудачный, поэтому, скорее всего, он будет отозван», – сказал Федоров.

Он сообщил, что **Минтранс** обещал создать совместную с Советом Федерации рабочую группу по данному закону и проекту приказа к нему. «На первом заседании [осенней сессии] 27 сентября представители министерства отчитаются об учете предложений членов СФ для снятия претензий и озабоченностей сенаторов», – добавил он. Федоров также подчеркнул, что «только в таком ключе, под жестким контролем СФ сенаторы готовы поддержать данный закон».

В свою очередь, глава комитета палаты по конституционному законодательству и госстроительству Андрей Клишас заявил, что проект правового акта появился неожиданно накануне вечером. «Та версия [нормативного акта], которая была нам представлена, непосредственно ведет к нарушению прав наших граждан», – подчеркнул сенатор, добавив, что советует министерству убрать с портала правовой информации данный документ. Клишас также подчеркнул, что после принятия закона «по нему потребуется серьезная работа **Минтранса** и правительства».

### РИА НОВОСТИ; 2017.07.25; S7 НЕ ПЛАНИРУЕТ МЕНЯТЬ ТАРИФНУЮ ПОЛИТИКУ ПОСЛЕ ПРИНЯТИЯ ЗАКОНА О БАГАЖЕ

S7 Airlines приветствует принятие закона, разрешающего авиакомпаниям продавать невозвратные билеты без обязательного багажа, но не намерена менять свою систему тарифов, сообщили РИА Новости в пресс-службе перевозчика.

Ранее Совет федерации одобрил правительственный закон, предусматривающий право авиакомпаний исключать норму о бесплатном провозе багажа, если пассажиру продан невозвратный авиабилет.

«Нас положения законопроекта устраивают, но менять свою систему тарифов мы не планируем», – сообщили в S7.

По данным **Росавиаци**и, S7 в первом полугодии 2017 года нарастила перевозки пассажиров в годовом выражении на 2,4%, до 4,4 миллиона человек.

### РИА НОВОСТИ; 2017.07.25; «АЭРОФЛОТ» НЕ ПЛАНИРУЕТ ВВОДИТЬ БЕЗБАГАЖНЫЕ ТАРИФЫ

«Аэрофлот» после принятия закона, разрешающего авиакомпаниям продавать невозвратные билеты без обязательного багажа, не намерен вводить безбагажные тарифы, сообщили РИА Новости в пресс-службе перевозчика.

Ранее Совет федерации одобрил правительственный закон, предусматривающий право авиакомпаний исключать норму о бесплатном провозе багажа, если пассажиру продан невозвратный авиабилет.

«В настоящее время «Аэрофлот» не планирует вводить безбагажные тарифы. Цены на авиабилеты в эконом-классе в связи с принятием нового закона не изменятся», – сообщили в пресс-службе.

Кроме того, авиакомпания планирует оставить без изменений норму провоза ручной клади в салоне самолета.

По мнению «Аэрофлота», закон прежде всего отвечает интересам пассажиров. Он даст возможность пассажирам, осуществляющим перелет без багажа, покупать авиабилеты за меньшую цену. «Важно отметить, что билеты по безбагажному тарифу будут альтернативой, а не заменой обычным билетам», – добавила авиакомпания.

Ранее **Минтранс** России опубликовал список изменений по нормам бесплатной перевозки багажа. В частности, предлагаемые изменения сохраняют минимальную норму бесплатного багажа в 10 килограммов, но для возвратных билетов, а также устанавливают, что перевозчик может установить для пассажиров норму бесплатного провоза ручной клади не менее пяти килограммов. При этом был скорректирован список вещей, которые можно провозить бесплатно сверх нормы багажа.

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.25; ИДЕЯ СОЗДАНИЯ ВТОРОГО ЛОУКОСТЕРА ОБСУЖДАЕТСЯ НА КОММЕРЧЕСКОМ УРОВНЕ, БЕЗ УЧАСТИЯ ВЛАСТЕЙ – ДВОРКОВИЧ

Идея создания в России второй авиакомпании – лоукостера пока обсуждается на уровне бизнеса, без участия правительства, сообщил журналистам вице-премьер Аркадий **Дворкович**.

«На уровне правительства (переговоры – ИФ) не идут, коллеги пока обсуждают эту тему на коммерческом уровне», – сказал он.

«Ко мне обращались с предложением, но я пока не могу называть никого (из потенциальных инвесторов – ИФ)», – добавил вице-премьер.

В начале июня газета «Коммерсантъ» со ссылкой на несколько источников на рынке сообщала, что российские финансовые инвесторы рассматривают возможность создания в РФ новой авиакомпании-лоукостера с иностранным участием. Консультации шли с несколькими крупными иностранными низкобюджетными перевозчиками, в том числе с малайзийской Air Asia, венгерской Wizz Air, турецкой Pegasus и другими – в частности, обсуждалось создание СП, отмечало издание. Стартовые переговоры состоялись также с Российским фондом прямых инвестиций.

**Минтранс** не знаком с бизнес-моделью новой авиакомпании-лоукостера, говорил в июне первый замглавы министерства Евгений **Дитрих**.

«Мы считаем, что наш рынок авиаперевозок достаточно стабилен, количество участников на рынке достаточно. Существует большое количество региональных авиакомпаний, существует наш уважаемый «Аэрофлот» (MOEX: AFLT), поэтому инициативы по созданию авиакомпаний всегда нами приветствуются, но нужно подробно рассчитывать долю на рынке и их экономическую модель. Пока мы такой экономической модели еще не видели», – сказал он.

На российском авиарынке уже была в 2009 году попытка создать лоукостер с зарубежным участием – «Авианова». Инвестгруппа А1 (входит в «Альфа-групп») контролировала 51% лоукостера, американский фонд Indigo Partners – 49% (фонд также инвестировал в бюджетные Spirit Airlines, Tiger Airways и Wizz Air). Компания предлагала самые низкие на рынке цены (от 250 руб. за билет без сборов), но в октябре 2011 года прекратила деятельность из-за долгов. «Аэрофлот» создал единственный на данный момент полноценный лоукостер – «Победу» – в 2014 году.

### ТАСС; 2017.07.25; ЛОУКОСТЕР «ПОБЕДА» ПОЛУЧИТ ПОДДЕРЖКУ МИНТРАНСА РФ ДЛЯ РЕГУЛЯРНЫХ ПОЛЕТОВ В УЛАН-УДЭ

**Министерство транспорта** России поддержит авиакомпанию «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») в осуществлении регулярного сообщения Улан-Удэ с Москвой. Об этом сообщил во вторник журналистам первый заместитель **министра транспорта** РФ Евгений **Дитрих** после совещания с участием вице-премьера РФ Аркадия **Дворкович**а в столице Бурятии.

Лоукостер начнет полеты по рейсу Москва – Улан-Удэ 30 сентября, и пока, по словам временно исполняющего обязанности (врио) главы Бурятии Алексея Цыденова, расписание составлено только до марта 2018 года включительно.

«**Минтранс** России поддерживает республику в том, чтобы авиакомпания «Победа» заходила сюда, чтобы дать возможность жителям республики летать дешевле. Будем по этому поводу стимулировать ее («Победу») к тому, чтобы она продолжала полеты и в дальнейшем», – сказал **Дитрих**.

Аркадий **Дворкович**, в свою очередь, отметил, что «Победа» постепенно расширяет свою сеть, город за городом открываются новые маршруты.

«Тарифы конкурентоспособные, от 5 тыс. рублей – ниже просто невозможно, с учетом расстояний нашей страны. Мы эту компанию («Аэрофлот») поддерживаем, существенную часть прибыли она направляет на развитие этой авиакомпании («Победы»), чтобы обеспечить мобильность граждан, живущих в отдаленных уголках нашей страны, включая жителей Бурятии», – сказал он. Приход авиакомпании-лоукостера стал возможным благодаря договоренностям Алексея Цыденова с руководством «Аэрофлота».

На прошлой неделе стартовала продажа авиабилетов «Победы» по цене от 4999 рублей в одну сторону. Часть билетов была распродана по промо-тарифу – 999 рублей. Полеты будут осуществляться три раза в неделю – в понедельник, среду и пятницу. Пока по маршруту Москва – Улан-Удэ летают две авиакомпании, цена билета на осенний период начинается от 15-16 тыс. рублей в одну сторону.

### ТАСС; 2017.07.25; СУБСИДИРОВАННЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК И ОБРАТНО ВО II КВАРТАЛЕ ВЫРОСЛИ НА 8,5%

Российские авиакомпании в апреле-июне увеличили перевозки пассажиров из европейской части России на Дальний Восток и обратно по субсидированной программе на 8,5% к аналогичному периоду прошлого года, до 172 тыс. пассажиров. Общая сумма использованных субсидий составила 1 млрд руб., говорится в сообщении **Федерального агентства воздушного транспорта** РФ (**Росавиаци**и).

Программа льготных авиаперевозок действует с 1 апреля по 31 октября 2017 года. На весь этот период уже продано билетов на сумму в 2,4 млрд рублей, отмечает **Росавиаци**я. Прошлогодняя аналогичная программа действовала в тех же числах.

Всего в федеральном бюджете на 2017 год на реализацию субсидируемых перевозок предусмотрено 2,95 млрд рублей.

Льготные полеты осуществляются по 57 маршрутам 10 авиакомпаниями. Среди них – «Аэрофлот», АК «Алроса», «Якутия», «Икар», «НордСтар», «Сибирь», UTair, «Уральские авиалинии», «ВИМ-АВИА» и «Северный ветер».

### КОММЕРСАНТ ЧЕЛЯБИНСК; ЮЛИЯ ГАРИПОВА; 2017.07.26; ПИЛОТАМ ПОДРЕЗАЮТ КРЫЛЬЯ

Транспортная прокуратура требует признать незаконным их обучение в Челябинском летном училище

Челябинская транспортная прокуратура направила исковое заявление в суд с требованием признать незаконной деятельность Челябинского летного училища гражданской авиации (ЧЛУГА) по обучению специалистов-пилотов из-за отсутствия сертификата авиационного учебного центра, выданного **Росавиаци**ей. По словам руководства училища, они не занимаются подготовкой авиационных специалистов с августа 2016 года и готовят пилотов по программам, не требующим сертификата. В **Росавиаци**и сообщают, что работа по выдаче документа ЧЛУГА ведется. На данный момент аннулированы свидетельства семи пилотов, прошедших обучение в училище, а более 30 человек, закончивших обучение в этом году, не могут их получить. Руководство ЧЛУГА расценивает происходящее как прессинг с целью вытеснить учебное заведение с рынка.

Челябинская транспортная прокуратура направила в Копейский городской суд заявление с требованием признать незаконной деятельность частного профессионального образовательного учреждения «Челябинское летное училище гражданской авиации» по обучению специалистов с присвоением квалификации «пилот». Основанием для запрета, по мнению прокуратуры, является отсутствие сертификата авиационного учебного центра (АУЦ), выдаваемого федеральным агентством воздушного транспорта (**Росавиаци**я). В августе 2016 года истек срок действия сертификата, полученного ЧЛУГА в 2014 году.

«Согласно п. 5 Федеральных авиационных правил № 289 (ФАП) запрещается осуществлять обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечню специалистов авиационного персонала АУЦ, не имеющим выданного в соответствии с настоящими правилами сертификата АУЦ. Вопреки требованиям законодательства ЧЛУГА реализует образовательные программы в отсутствие сертификата. Указанное обстоятельство влечет нарушение прав выпускников училища по причине отказа **Росавиаци**и в выдаче свидетельств пилота», говорится в исковом заявлении транспортной прокуратуры. По данным надзорного ведомства, на момент подачи иска Уральское управление **Росавиаци**и отказало трем выпускникам челябинского училища в выдаче свидетельств. В Уральской транспортной прокуратуре воздержалась от дальнейших комментариев, «чтобы не повлиять на объективное рассмотрение заявления в суде».

Руководство ЧЛУГА не признает исковые требования. Представитель училища пояснил „Ъ-Южный Урал”, что обучение людей, не имеющих летной подготовки, в рамках среднего профессионального и дополнительного профессионального образования проводится на основании лицензии, выданной министерством образования и науки Челябинской области, и регулируется законом об образовании, а подготовка авиационного персонала регулируются ФАП № 289, по которым и необходим сертификат АУЦ.

«С тех пор как истек срок действия сертификата в августе 2016 года, учебное заведение не занимается переподготовкой специалистов, но **Росавиаци**я пытается добиться того, чтобы училище полностью прекратило обучение пилотов: с осени 2016 года был направлен целый ряд обращений в Уральскую транспортную прокуратуру, **Ространснадзор**, Рособрнадзор, ректору ЮУрГУ (ЧЛУГА партнер вуза) с вопросом о продолжении работы училища, поскольку у него нет сертификата. До последнего времени все надзорные ведомства отвечали **Росавиаци**и, что ЧЛУГА не требуется сертификат АУЦ для осуществления образовательной деятельности»,– пояснили в училище. 12 июля приказом **Росавиаци**и за предоставление «недостоверных сведений» были аннулированы свидетельства семи пилотов, прошедших переподготовку в челябинском училище в 2014 году.

«Обучение было легитимным, программа подготовки коммерческих пилотов была утверждена **Росавиаци**ей в феврале 2014 года. Подготовка по этим программам и выданные дипломы устраивали **Росавиаци**ю. Затем в **Росавиаци**и почему-то решили, что обучение нелегитимно, поскольку не была заявлена программа. Дело в том, что по ФАП, действовавшим до июля 2016 года, программы вообще не надо было заявлять, только направления подготовки по утвержденным **Росавиаци**ей программам. Сейчас все это делается специально, чтобы убрать нас с рынка. Мы единственное частное летное училище в стране. Такой жесткий прессинг по отношению к нам со стороны государства потому, что у нас дешевле и качественнее»,– прокомментировало руководство училища ситуацию, отметив, что 32 выпускника ЮУрГУ, завершивших обучение в текущем году, не могут получить свидетельства пилотов.

Советник руководителя **Росавиаци**и Сергей Извольский сообщил „Ъ-Южный Урал”, что в настоящее время ведется работа по сертификации челябинского летного училища.

«В июле была направлена новая заявка на получение сертификата, она касается частных пилотов, коммерческие не заявлены. Сейчас ведется работа, направленная на то, чтобы сертификат был выдан, и он будет выдан»,– прокомментировал господин Извольский. По его словам, будет «еще парочка приказов» об аннулировании свидетельств пилотов, обучавшихся в ЧЛУГА. Сергей Извольский уточнил, что 12 человек, обученных в ЧЛУГА, подали документы в государственные летные училища.

Напомним, в мае пилоты и работники авиаотрасли России обратились с петицией в ICAO (Международная организация гражданской авиации), требуя «прекратить произвол со стороны **Росавиаци**и в отношении авиационных специалистов и учебных центров». В документе говорится, что ведомство, «зачастую не объясняя причин или по-разному трактуя законы», уже аннулировало свидетельства сотен авиационных специалистов, полученные в соответствии с законодательством. Еще тысяча пилотских свидетельств якобы могут быть аннулированы.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НИНА ЕГОРШЕВА; 2017.07.25; УЛЕТИМ?

Август готовит туристам кошмар чартерных рейсов

С начала лета почти еженедельно появляется информация о задержках чартерных рейсов. В эту «воздушную яму» попали уже несколько тысяч россиян. И, как предупреждают эксперты «РГ», ситуация далека от завершения. Число задержек может пойти по нарастающей, ведь пик отпусков еще не пройден.

В чем же дело? Оказывается, если верить аналитикам рынка авиаперевозок, во всем виноват растущий в этом году по сравнению с прошлым сезоном спрос на турпоездки. Ни авиакомпании, ни туроператоры оказались к такому не готовы. Рост подразумевался, но не столь значительный, поскольку экономических предпосылок для бума нет.

И уж тем более никто не ожидал, что на рост выездного турпотока сработает не только возвращение на российский рынок Турции (по данным Skyscanner, ее популярность этим летом выросла на рекордные 40 процентов), но и холодная погода в центре России.

**Росавиаци**я приводит такие цифры: в целом российские авиакомпании увеличили перевозку в годовом выражении на 20 процентов, до 10,4 миллиона человек. При этом международные перевозки выросли сразу на 43 процента – до 4,4 миллиона человек.

Но это плюс для рынка. А то, что мы видим, это, скорее, обратная сторона медали. Ранее вице-премьер РФ Виталий Мутко образно сравнил действия перевозчиков с обманутыми дольщиками. Авиакомпании, как и застройщики, набирают пассажиров, получают с них деньги, однако не могут перевезти, поскольку имеют, условно, не 12 самолетов, а в два раза меньше.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев объясняет, что проблема уходит корнями в кризис. Два-три года назад, когда количество желающих отправиться куда-либо на отдых катастрофически снижалось, перевозчики тоже вынуждены были сокращать свой авиапарк, чтобы не разориться. Многие, особенно небольшие авиакомпании по-прежнему не могут позволить себе иметь резервные самолеты. В отличие от тех, кто выполняет регулярные рейсы. Ведь в случае возникновения какой-то технической сложности с самолетом, даже если резервный борт находится не в точке вылета, он может достаточно быстро забрать людей, и таким образом проблема решается в короткие сроки. С другой стороны, наращивать парк судов сейчас тоже было бы тактически неверно. Зимой, в отсутствие Египта, эти самолеты будут простаивать.

Совфед одобрил новые правила провоза багажа в самолетах

Бизнесу, конечно, можно посочувствовать. Но и пассажиры страдать не должны. Еще на пике ситуации с «ВИМ-Авиа» Виталий Мутко говорил, что правительство намерено рассмотреть более жесткие меры реагирования при защите прав туристов в подобных ситуациях. В свою очередь **Росавиаци**я обещала бороться с массовыми «невылетами», в том числе путем публикации ежедневного списка задержанных рейсов, чтобы россияне могли выбирать, какими авиакомпаниями лететь.

По мнению руководителя правовой комиссии Российского союза туриндустрии (РСТ) Георгия Мохова, поскольку разваливается сама «чартерная пирамида», нужны меры регулирования подобной перевозки как таковой. Говорить просто о защите прав туристов здесь бессмысленно – без самолетов прока не будет. «На мой взгляд, нужно направлять усилия в сторону недопущения таких ситуаций», – считает Мохов.

По мнению экспертов, вероятность повторения массовых задержек чартерных рейсов все еще велика. Тем более что впереди август, на который традиционно приходится пик вылетов. Советник главы Ростуризма Дмитрий Горин предлагает авиакомпаниям, которые располагают 3-5 самолетами, объединяться для совместной работы. Ведь из-за задержек имиджевые потери несут не не только перевозчики, но и турфирмы.

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.25; РОСТРАНСНАДЗОР ПРИСТУПИЛ К ВНЕПЛАНОВОЙ ПРОВЕРКЕ АВИАКОМПАНИИ «РОССИЯ» ИЗ-ЗА «ВОПРОСОВ АВИАБЕЗОПАСНОСТИ»

**Ространснадзор** в настоящее время проводит внеплановую проверку авиакомпании «Россия» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) ) , заявил глава ведомства Виктор Басаргин на пресс-конференции во вторник.

По его словам, проверка началась неделю назад и она не связана с допущенными авиакомпанией задержками рейсов, поскольку это предмет мониторинга **Росавиаци**и.

«Она (проверка – ИФ) связана с предыдущими вопросами, с авиабезопасностью. По согласованию с прокуратурой такая внеочередная проверка нами сегодня проводится», – сказал В.Басаргин.

Официальный представитель «России» подтвердил, что **Ространснадзор** проводит внеплановую проверку компании с 24 июля. «Такие проверки проходят на регулярной основе. Данная проверка проводится в рамках осуществления функций контроля в сфере гражданской авиации, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства, а так же соответствия нормативных документов компании законодательству РФ», – сказал представитель перевозчика «Интерфаксу».

По его словам, авиакомпания «строго соблюдает законодательство и выполняет все его требования, а также оказывает всяческое содействие в проведении данной проверки».

Кроме «России», **Ространснадзор** сейчас проводит внеплановую проверку еще четырех авиакомпаний: «ЮТэйр – Вертолетные услуги», «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL), «Ангара» и «Якутия».

Как пояснил замглавы **Ространснадзор**а Владимир Черток, внеплановые проверки проводятся ведомством только в случае, если есть вероятность угрозы жизни и здоровью граждан.

### RNS; 2017.07.25; ПОСОЛЬСТВО РОССИИ В США ПРОВЕРИТ ИНФОРМАЦИЮ О ПАССАЖИРЕ, СНЯТОМ С РЕЙСА ИЗ-ЗА ГРАЖДАНСТВА РФ

Посольство России в США проверит информацию о снятии гражданина России Андрея Еремина с рейса авиакомпании Delta из-за отказа другого пассажира лететь рядом с гражданином России. Об этом сообщается на официальной странице посольства в Facebook. На ней посольство запросило комментарий у Delta.

«Выгнали с самолета авиакомпании Delta Сиэтл – Атланта, несмотря на наличие платинового членства альянса Sky Team. Без шуток. Пассажир рядом со мной отказался лететь рядом из-за того, что я, по его словам, являюсь оккупантом Крыма, как и все граждане России. Авиакомпания Delta поддержала это. В результате полетел другим рейсом гораздо позже», – написал на своей странице в Facebook сам Андрей Еремин на английском языке.

«Разбираемся», – заявило посольство России, процитировавшее пост Еремина и запросившее комментарий авиакомпании.

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.25; АВИАКОМПАНИЯ «АЭРОФЛОТ» УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ В ИЮНЕ НА 14,8%, ДО 2,9 МЛН ЧЕЛОВЕК

Группа «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) в июне 2017 г. увеличила перевозки на 19,4% к аналогичному периоду прошлого года, до 4,7 млн человек, сообщила компания.

На внутренних авиалиниях количество перевезенных пассажиров выросло на 10,7%, до 2,59 млн человек, на международных – на 32%, до 2,1 млн человек. Пассажирооборот группы «Аэрофлот» в прошлом месяце вырос на 20,6%, до 10 млрд пассажиро-километров, рост предельного пассажирооборота составил 18,2%. Процент занятости пассажирских кресел повысился на 1,7 процентного пункта, до 83,9%. Коммерческая загрузка поднялась на 3,7 п.п., до 70,7%.

Головная авиакомпания «Аэрофлот» перевезла в прошлом месяце 2,9 млн человек, что превышает прошлогодний результат на 14,8%. Внутренние перевозки авиакомпании выросли на 12%, до 1,42 млн человек, международные – на 17,6%, до 1,49 млн человек. Пассажирооборот увеличился на 10,8%, до 7,98 млрд пассажиро-километров, рост предельного пассажирооборота составил 9,6%. Процент занятости пассажирских кресел повысился на 0,9 п.п., до 85,1%. Коммерческая загрузка поднялась на 4,6 п.п., до 70,7%.

«Динамика показателей в международном сегменте обусловлена устойчивым спросом на фоне укрепления рубля. Положительное влияние на международные перевозки также оказали увеличение частотности и открытие новых рейсов по полученным допускам на выполнение международных маршрутов, развитие авиакомпанией «Россия» сотрудничества с туристическими операторами, развитие международной сети авиакомпанией «Победа», – говорится в сообщении компании.

За шесть месяцев 2017 года группа «Аэрофлот» перевезла 23 млн пассажиров, что на 16,6% превышает результат аналогичного периода прошлого года, головная компания увеличила перевозки на 13,5%, до 15,2 млн пассажиров.

На конец отчетного периода парк группы насчитывал 298 воздушных судов (без учета одного самолета Ан-24, переданного в аренду, и пяти самолетов Ан-148, переданных в субаренду), из них 199 самолетов – в парке головной компании.

«Аэрофлот» – крупнейшая группа авиакомпаний в РФ, объединяет одноименного перевозчика, работающего в премиальном сегменте, а также дочерние компании «Россия» (средний сегмент), «Победа» (низкобюджетный сегмент) и работающую на Дальнем Востоке «Аврору».

Основной акционер «Аэрофлота» – Росимущество (51,2%), еще 4,5% – у дочерней компании «Аэрофлот-Финанс», 3,3% владеет госкорпорация «Ростех», 34,8% – у институциональных инвесторов, 6,1% принадлежат физлицам, 0,1% – менеджменту «Аэрофлота».

### ТАСС; 2017.07.25; В АЭРОПОРТУ НОРИЛЬСКА ЗАВЕРШИЛИ УКЛАДКУ БЕТОНА ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ

Специалисты завершили укладку взлетно-посадочной полосы (ВПП) в аэропорту Норильска (Красноярский край), сообщили ТАСС в мэрии.

«Завершены работы по укладке бетона на 1020 м взлетно-посадочной полосы. Все бетонные работы на полосе выполнены в полном объеме. До середины сентября будет обустроена водоотводная система, межсезонный пандус для соединения полос, проведена установка светосигнального оборудования», – сообщили городские власти.

По данным мэрии, 15 сентября аэродром должен получить сертификат соответствия и разрешение на ввод объекта в эксплуатацию, с 18 сентября полеты из аэропорта смогут совершать большие самолеты типа Boeing.

Реконструкция норильского аэропорта Алыкель началась в 2016 году, на время работ самолетам была доступна полоса в 2,5 км, что позволило не ограничивать перевозки пассажиров и грузов. Однако в этом году работы ведутся на участке взлетно-посадочной полосы длиной более 1 км, воздушные суда типа Boeing в этих условиях приземляться не могут, поэтому их заменили самолетами малой авиации. Календарный период реконструкции полосы – с 1 июня по 15 сентября.

Работы будут вестись в течение трех летних сезонов, их планируется завершить в сентябре 2018 года. Финансирование ведется в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», 9,6 млрд рублей на ее реализацию направил федеральный бюджет, 3 млрд рублей – компания «Норильский никель».

Норильск расположен за Северным полярным кругом, транспортное сообщение города с внешним миром осуществляется через авиаперевозки. Является самым северным городом в мире среди городов с населением более 100 тыс. человек (в Норильске живут около 180 тыс. жителей).

### RG.RU; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2017.07.25; РЕЙСЫ АВИАКОМПАНИИ IFLY С 26 ИЮЛЯ БУДУТ ВЫПОЛНЯТЬСЯ ПО РАСПИСАНИЮ

Авиакомпания iFly, рейс которой из турецкого Бодрума недавно был задержан на трое суток, начнет работать в соответствии с расписанием с 26 июля. Об этом сообщает пресс-служба Ростуризма.

Глава ведомства Олег Сафонов провел оперативное совещание с участниками туристического рынка и представителей авиаперевозчика. Авиакомпания сообщила, что с 26 июля рейсы будут выполняться в соответствии с расписанием.

Для устранения задержек будут привлекаться дополнительные борты. Сейчас туроператоры, которые имеют договоры с авиаперевозчиком, решают за счет собственных средств все вопросы, связанные с дополнительным размещением вовремя не улетевших домой туристов. Вопросы о компенсации между туроператорами и авиаперевозчиком будут решаться уже после нормализации ситуации.

«Такие события наносят серьезный ущерб имиджу отрасли и всем ее участникам, – отмечает Олег Сафонов. – Необходимо совместно предпринять все меры для того, чтобы стабилизировать положение в ближайшее время и исключить возможности возникновения подобных ситуаций в будущем».