**28 ИЮЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РИА НОВОСТИ; 2017.07.27; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ: ЧИСЛО ЖЕРТВ ДТП С АВТОБУСАМИ ВЫРОСЛО НА 21%

В Госавтоинспекции обеспокоены ростом числа погибших в ДТП с участием автобусов. По данным статистики, за полгода было зафиксировано более 2,5 тысяч таких аварий, что на 3,6% больше, чем за аналогичный период прошлого года, сообщили РИА Новости в Главном управлении по обеспечению безопасности дорожного движения (ГУОБДД) МВД России.

В этих происшествиях погибли 115 человек (рост на 21,1%) и свыше 3,8 тысяч получили ранения (рост на 7,1%).

Смертельные рейсы

За последние месяцы на российских дорогах произошел целый ряд крупных аварий с участием автобусов. Самым резонансным стало ДТП в Татарстане, в результате которого погибли 14 человек.

Главной причиной таких аварий, по данным Госавтоинспекции, является грубое пренебрежение правилами дорожного движения. Среди самых распространенных нарушений – превышение скорости, выезд на полосу встречного движения, неправильный выбор дистанции, а также несоблюдение водителями режима труда и отдыха.

Именно поэтому проблемы обеспечения безопасности пассажирских и грузоперевозок были в центре внимания участников совещания, которое прошло в начале июля в МВД России в режиме видеоконференции с руководителями подразделений органов внутренних дел по субъектам, главами региональных комиссий по безопасности дорожного движения и руководством **Ространснадзор**а.

Говоря о ДТП с автобусами, первый заместитель министра внутренних дел РФ Александр Горовой подчеркнул, что одной из главных причин таких аварий является пренебрежение компаниями-перевозчиков требований безопасности дорожного движения с целью получения максимальной прибыли.

Вопросы остаются и к техническому состоянию автобусного парка. В частности, первый замминистра обратил внимание на проблему со старыми автобусами, на которых часто перевозят рабочих. Он подчеркнул, что такие транспортные средства не должны эксплуатироваться в силу их плохого технического состояния, которое создает реальную угрозу другим участникам дорожного движения.

«Вопросы профилактики и сокращения аварийности с участием пассажирского транспорта поставлены на особый контроль в Госавтоинспекции. В ходе надзора за дорожным движением нами на постоянной основе проводятся специальные комплексные мероприятия, направленные на пресечение нарушений, связанных с перевозкой пассажиров автобусами. В ходе их проведения особое внимание уделяется проверке технического состояния транспортных средств, организации процедуры допуска водителей к выполнению рейса, соблюдения ими режима труда и отдыха», – отметил в беседе с РИА Новости первый заместитель начальника ГУОБДД МВД России Владимир Швецов..

По его словам, в настоящее время региональным подразделениям Госавтоинспекции даны дополнительные поручения об усилении контроля за соблюдением как автотранспортными предприятиями, так и непосредственно водителями законодательства в области пассажирских перевозок.

Нюансы закона

Обеспокоенность в связи с ростом числа ДТП с автобусами выразил президент РФ на недавнем совещании с членами правительства.

Отвечая на вопросы главы государства, **министр транспорта** Максим **Соколов** отметил, что его ведомством подготовлен ряд изменений в законодательство, которые помогут решить проблему. В частности, в правительство внесен проект федерального закона, который вернет лицензирование для перевозок пассажиров всему автотранспорту, оборудованному для перевозок более восьми человек. Кроме того, подготовлены изменения, устанавливающие единые требования по обеспечению безопасности перевозок, предъявляемые к коммерческим перевозчикам, и выравниваются требования для юридических лиц и для физических лиц в части установления тахографов на транспортные средства.

**Соколов** отметил, что сейчас тахографами уже оснащены более 550 тысяч автобусов и выданы более 23 тысяч карт контролера. Министр почеркнул, что если система будет доведена до логического завершения, то, по мнению экспертов, это позволит снизить количество ДТП с участием автобусов как минимум на 15%.

В свою очередь первый замглавы МВД Александр Горовой сообщил, что много ДТП происходит из-за того, что водители либо засыпают, либо отвлекаются за рулем. Он отметил, что министерством активизирована работа по выявлению нарушений режима труда водителями автобусов.

Еще одна законодательная коллизия остается с автобусами и грузовиками, которые находятся в собственности физлиц. Для водителей этой категории транспорта законом предусмотрена более мягкая ответственность за нарушение правил перевозки, чем для юридических лиц.

«Результатом становится халатное отношение к важным правилам обеспечения безопасности перевозок, они часто игнорируют предрейсовый технический контроль и медосмотр водителя. Ко всем, кто занимается грузопассажирскими перевозками, должны предъявляется одинаково жесткие требования», – сказала РИА Новости президент экспертного центра «Движение без опасности» Наталья Агре..

По ее словам, например, доля ДТП с участием грузовиков, находящихся в собственности физических лиц, составляет порядка 70% от общего числа всех аварий из-за нарушения правил водителями большегрузов. При этом количество транспорта, принадлежащего физлицам, постоянно растет, а в последнее время отмечается тенденция к перерегистрации автобусов и грузовиков на физлиц. И это делается, отметила Агре, в том числе для того, чтобы избежать соблюдения требований.

По данным Госавтоинспекции, число аварий с грузовиками за первое полугодие выросло на 4,5%, а количество погибших в таких ДТП увеличилось на 8,9%.

Почему важны тахографы?

Помочь в снижении количества аварий с участием автобусов и грузовиков может обязательное использование тахографов. Эта система контроля устанавливается для регистрации информации о режимах труда и отдыха водителей, а также скорости и маршруте движения. За отсутствие тахографа водителю грозит штраф – до 3 тысяч рублей, а владельцу транспортного средства – до 10 тысяч рублей. А вот что касается нарушения режима труда и отдыха, то тут ответственность несет только водитель, в то время как зачастую именно предприятие вынуждает его работать сверхурочно для выполнения показателей.

«Тахограф, в первую очередь, нужен для контроля соблюдения водителем режима труда и отдыха. Если водитель находится восемь часов в режиме движения, то просто по физиологическим параметрам его организм будет находиться в утомленном состоянии. Если же он придерживается определенного графика, например, едет четыре с половиной часа, потом 45 минут отдыхает, потом еще четыре часа едет и так далее, то у него сохраняется быстрота реакции, которая необходима на дороге», – отметил в беседе с РИА Новости эксперт ассоциации «РусТахоКонтроль» Геннадий Мирошин.

Эксперты в области безопасности дорожного движения сходятся во мнении, что бороться с аварийностью на грузовом и пассажирском транспорте, в первую очередь, необходимо путем как усиления законодательства, так и общественного контроля.

Материал подготовлен в рамках Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах».

### ИНТЕРФАКС-ЮГ; 2017.07.27; ИНГУШЕТИЯ РАССЧИТЫВАЕТ НА ПОМОЩЬ МИНТРАНСА В УСКОРЕНИИ НАЧАЛА РЕКОНСТРУКЦИИ ВТОРОГО УЧАСТКА ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ В РЕСПУБЛИКЕ

Глава Ингушетии Юнус-Бек Евкуров попросил **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а ускорить начало реализации второго заключительного этапа реконструкции участка федеральной дороги Р-217 «Кавказ», проходящего по территории республики, для снижения уровня ДТП.

«Обратился к министру с просьбой оказать максимально возможное содействие в ускорении начала работ по реконструкции участка дороги. Максим Юрьевич выразил готовность оказать необходимую поддержку республике в этом вопросе», – написал на своей странице в Инстаграм ингушский лидер после встречи с М.**Соколов**ым в Москве.

Ю.-Б.Евкуров отметил, что работа по строительству трех транспортных развязочных узлов и путепроводов, учтенных в проектной документации, должна быть завершена в 2018 году.

Мероприятия по реконструкции федеральной автомобильной дороги Р-217 «Кавказ» в республике планируется реализовать по федеральной адресной инвестиционной программе на 2017 год в целях снижения аварийности.

Как уточнили агентству «Интерфакс-Юг» в пресс-службе главы республики, реконструкция трассы на ингушском участке началась в 2013 году. Отвечающие международным стандартам первые 13 км автодороги «Кавказ» после масштабной реконструкции открыты в декабре 2015 года. Всего на строительство направлено более 1,1 млрд рублей. В рамках второго этапа работ предполагается расширить оставшиеся 25,9 км.

### ВОЛГА НЬЮС; ДМИТРИЙ БЫКОВ;2017.07.27; НИКОЛАЙ МЕРКУШКИН ОБСУДИЛ С РУКОВОДСТВОМ ФПК И КБШЖД ПОДГОТОВКУ К ЧМ-2018

В четверг, 27 июля, губернатор Николай Меркушкин провел рабочую встречу с генеральным директором АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) Петром **Иванов**ым и начальником Куйбышевской железной дороги Рашидом Сайбаталовым. Главной темой стало обсуждение подготовки железнодорожников к перевозке пассажиров во время чемпионата мира по футболу FIFA 2018.

Во встрече также приняли участие заместитель председателя правительства Самарской области – министр управления финансами Сергей Кандеев, **министр транспорта** и автомобильных дорог региона Иван Пивкин и начальник Куйбышевского филиала АО «ФПК» Владислав Губанов.

Как отметил Петр **Иванов**, в соответствии с концепцией транспортного обеспечения ЧМ-2018 в дни проведения матчей в Самаре планируется перевозить около 10 тыс. пассажиров в день. Чтобы удовлетворить возросший спрос уже сейчас ФПК прорабатывает график движения дополнительных поездов, в которых впервые в истории чемпионатов мира страна-организатор взяла на себя обязательства по бесплатной перевозке болельщиков.

Петр **Иванов** отметил, что участие ФПК в транспортном обслуживании Кубка Конфедераций-2017 позволяет компании более точно планировать графики движения поездов и схему транзитных остановок, чтобы как можно больше болельщиков имели возможность добираться до городов, где пройдут матчи ЧМ-2018.

«Опыт, который у нас есть, позволяет нам более точно планировать график движения поездов. Мы также понимаем, какие мероприятия необходимо осуществить, в том числе по промежуточным остановкам. И здесь для нас важно взаимодействие с правительством области с точки зрения правильной и корректной оценки спроса на эти перевозки», – сказал Петр **Иванов**.

Николай Меркушкин обратил внимание руководства ФПК и КбшЖД и попросил обязательно учесть при составлении расписания, что в Самаре решающий, третий матч группового этапа проведет сборная России. Интерес к этому матчу будет колоссальный, заверил глава региона.

«Болельщики на матч сборной России приедут из любого города страны, в том числе из ближайших к Самаре – Казани, Волгограда, Нижнего Новгорода, Саранска и других. Это надо учесть», – подчеркнул Николай Меркушкин.

Руководство ФПК заверило: все нюансы они учтут, а окончательный график движения поездов и транзитных остановок будет готов к концу декабря – началу января после проведения официальной жеребьевки группового этапа ЧМ-2018.

На встрече обсудили итоги деятельности Куйбышевского филиала, а также планы по расширению сети пассажирских перевозок. В настоящее время основной пассажиропоток приходится на московское (29%) и южное направление (11%) направление. ФПК намерена эти направления развивать – после годичного перерыва вновь запущено движение двухэтажных поездов по маршруту Самара-Москва. Кроме того, как отметил Петр **Иванов**, вскоре время в пути сократится за счет модернизации железнодорожного полотна.

Руководитель КбшЖД Рашид Сайбаталов добавил, что рассматривается возможность запуска прямого поезда Самара-Адлер (здесь также будут курсировать поезда с двухэтажными вагонами). «Я думаю, в ближайшее время такой поезд у нас появится», – сказал он.

ФПК намерено расширить и туристическое направление, в частности, компания готова развивать детский туризм. «Это пользуется спросом», – сказал Петр **Иванов**.

ФПК и КбшЖД планирую расширить маршрутную сеть дневных экспрессов. Помимо поездов Самара-Пенза и Уфа-Самара-Саратов, может появиться прямое сообщение с Оренбургом и Саранском. Есть заинтересованность развивать казанское и ульяновское направления.

«Потребность в этом у города и области очень велика. Люди хотят перемещаться, хотят путешествовать, и развитие сети пассажирских перевозок очень важно для Самары, области и для Куйбышевской железной дороги», – подчеркнул Рашид Сайбаталов.

**Министр транспорта** региона Иван Пивкин напомнил, что по поручению главы **Минтранса** РФ Максима **Соколов**а в Сызрани создан крупный пересадочный узел, кроме того, в регионе большинство междугородних автобусов и автобусов местного сообщения сейчас делают остановки около железнодорожных станций и вокзалов.

По словам Ивана Пивкина, если при составлении графика движения экспрессов железнодорожники будут учитывать расписание движения автобусов, это увеличит заполняемость дневных экспрессов.

Подводя итоги рабочей встречи, Николай Меркушкин отметил, что большинство самарцев предпочитают перемещаться по стране железнодорожным транспортом, поэтому правительство региона нацелено на тесное сотрудничество с ФПК и КбшЖД.

«Для нас эта тема очень важна. Любое ваше предложение, если оно просчитано, мы готовы рассматривать. И всем, что от нас зависит, будем поддерживать», – резюмировал Николай Меркушкин.

### ВН.РУ; 2017.07.27; НОВГОРОДЦЫ СЧИТАЮТ, ЧТО ВЕЛИКОМУ НОВГОРОДУ НУЖЕН АЭРОПОРТ

Новгородцы считают, что Великому Новгороду нужен аэропорт ИА «ВН.ру» подводит итоги опроса «Нужен ли в Великом Новгороде аэропорт?» Мы решили узнать мнение новгородцев «по вопросу» после визита в регион **министра транспорта** России Максима **Соколов**а. Приехав в Великий Новгород, чиновник сообщил, что есть планы по развитию местного аэропорта и аэродрома. Что с учетом перспектив развития региональной авиации, проект, вполне, может осуществиться. Мол, областные власти уже общаются с потенциальными инвесторами. Тогда же врио губернатора Андрей Никитин сообщил журналистам, что примерно к 2021 году область выйдет на восстановление авиационного движения. Это необходимо для развития туристического потенциала, да и самого Великого Новгорода, – отметил Никитин.

Правда, в конце июня, на встрече с другим высоким гостем, – полпредом в Северо-Западном федеральном округе Николаем Цукановым – врио губернатора Никитин уверял, что на возрождение Кречевицкого аэропорта денег нет.

«Вот чего я боюсь, что если сегодня мы с головой полезем в эту стройку, то мы попадем просто в такую «черную дыру», которая будет постоянно требовать затрат, а у нас в области немало других проблем, которые нужно решить», – сказал тогда Никитин.

В голосовании на сайте ИА «Великий Новгород.ру» приняли участие 357 человек. 128 из них (или 36%) уверены: аэропорт Великому Новгороду нужен – будем летать и в Питер, и в Москву, и по области. 79 респондентов (22%) считают «прожект» властей из серии про Нью-Васюки, а главное – народу это не нужно. 59 участников опроса вообще не понимают, о каком авиасообщении можно рассуждать, если люди не знают, как на подорожавшую с нового года почти в два раза электричку «Ласточка» наскрести?! 48 человек уверены, что в проекте возрождения аэропорта нет ничего, кроме, так называемого, «распила» бюджетных денег. При этом 43 респондента настроены оптимистично: они уверены, что аэропорт – шанс для Новгородчины «открыть двери» для новых туристов, которых станет в разы больше.

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.27; РОСАВИАЦИЯ ЗАФИКСИРОВАЛА В СРЕДУ ЗАДЕРЖКИ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ 7 АВИАКОМПАНИЙ

**Росавиаци**я в минувшую среду зафиксировала задержки чартерных рейсов продолжительностью более двух часов семи авиакомпаний.

Как сообщается на сайте ведомства, по три рейса задержали AZUR air и «Якутия», по два – «ВИМ-Авиа» и Red Wings, по одному – «Россия» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)), Pegas fly («Икар») и Royal Flight. Среди причин задержек – позднее прибытие (в том числе по метеоусловиям) или неисправность воздушных судов, отсутствие резервных бортов, «решение авиакомпании».

Самые продолжительные задержки зафиксированы у «Якутии»: более 17 часов, рейс Москва – Керкира и 14,5 часов, рейс Москва – Анталья.

**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.

### ТАСС; 2017.07.27; РОСАВИАЦИЯ ХОЧЕТ УВЕЛИЧИТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА ЯКУТСК ДО 4,8 МЛРД РУБ.

**Федеральное агентство воздушного транспорта** (**Росавиаци**я) внесло в Минфин РФ предложение об увеличении финансовой поддержки реконструкции взлетно-посадочной полосы (ВПП-2) аэропорта «Якутск» до 4,8 млрд рублей. Об этом в четверг сообщается на сайте **Росавиаци**и по итогам встречи главы Республики Саха (Якутия) Егора Борисова с руководителем авиаведомства Александром **Нерадько**.

«Со стороны **Росавиаци**и положительно решен вопрос о подготовке предложений по увеличению до 4,8 млрд рублей объемов финансирования реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорта «Якутск». Соответствующее предложение внесено в Минфин России. При этом **Нерадько** призвал Борисова поддержать **Росавиаци**ю в этом вопросе», – сказано в сообщении.

Как уточнил ТАСС руководитель Департамента воздушного транспорта **Минтранса** Якутии Алексей Борисов, в 2015 году средства на реконструкцию аэропорта Якутск были секвестрированы при корректировке федерального бюджета. «Изначально общая сумма реконструкции составляла 4,8 млрд рублей, и сейчас планируется восстановить секвестрированные лимиты. Полностью реконструкция завершится в 2019 году», – сказал он.

С 2013 по 2016 годы на реконструкцию аэропорта из федерального бюджета по ФЦП «Развитие транспортной системы России до 2020 года» было направлено 2,9 млрд рублей. На данный момент завершена реконструкция второй очереди взлетно-посадочной полосы аэропорта. Аэродром способен принимать все типы воздушных судов, ежегодно обновляется парк спецтехники и оборудования, завершена стоянка для пожарной техники. Также в прошлом году был введен в эксплуатацию новый грузовой терминал «Карго», который объединяет все зоны досмотра грузов.

В этом году будут реконструированы четыре северных аэропорта: Тикси, Саккырыр, Среднеколымск и Чокурдах, на эти цели предусмотрено 1,2 млрд рублей из федерального бюджета. В прошлом году была начата реконструкция взлетно– посадочной полосы Чокурдах по ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона до 2018 года». В июне 2016 года был заключен контракт на реконструкцию аэропорта на сумму 949,4 млн рублей. Полное завершение работ по реконструкции аэропорта Чокурдах запланировано на этот год.

### КОММЕРСАНТ.RU; 2017.07.27; КОНТРОЛЬНОЕ ВЗВЕШИВАНИЕ

Штраф за перегруз фур будут начислять автоматом

Поправки в закон «Об автомобильных дорогах» с пожеланиями участников рынка грузоперевозок уже проходят межведомственное согласование, заявил **Минтранс**. Проект закона с 14 июня по 14 июля подвергся общественному обсуждению в части требования к автоматизированной системе весогабаритного контроля (АСВГК). Она должна дополнить действующие стационарные пункты проверки автотранспорта, где сейчас применяются лишь весы. По статистике **Федерального дорожного агентства** (**Росавтодор**), которую озвучил руководитель ведомства **Роман Старовойт** в 2016 г, каждый третий грузовик на федеральных трассах едет с перегрузом, в среднем превышая норматив на 30%.

АСВГК должна ликвидировать человеческий фактор, обезличить штрафы и исключить возможность объехать весы. «Договориться» с системой будет невозможно. Приборы учета будут вмонтированы в дорожное полотно, избежать попадания на весы будет крайне сложно. При этом, по словам представителей **Росавтодор**а, АСВГК позволит осуществлять 100% контроль всего потока автотранспорта без снижения скорости, а затраты на строительство и содержание автоматизированной системы ниже, чем на поддержание действующей сейчас.

«В законопроект включены предложения, наиболее часто поступавшие от участников рынка, такие как внедрение системы оповещения водителей о выявленных нарушениях весогабаритных параметров по ходу движения, а также информирование о существующих местах (площадки отдыха, объекты дорожного сервиса), где водители смогут устранить нарушение и продолжить дальнейшее движение с соблюдением закона. Также предлагается установить порядок перемещения на специализированную стоянку и возврата автомобилей с учетом устранения выявленного нарушения», – сообщил **Минтранс**. Законопроектом предусмотрены единые требования для АСВГК к организации работы пунктов и размещению оборудования по всей России. Единым будет и перечень измерений с показателями точности.

По мнению директора управления по экспедиторской деятельности ГК «Деловые Линии» Михаила Петрова, необходимо сделать общедоступными и жестко зафиксировать основные параметры, которые используются в алгоритме взвешивания. Нужно, чтобы кто-то нес ответственность за «подстройку» весов, чтобы исключить корыстные действия на местах, констатирует Михаил Петров. А проверять автоматические пункты, по его мнению, должна комиссия, в состав которой будут входить представители грузоперевозчиков. Результаты поверок должны быть публичными и доступными на официальном сайте, чтобы с ними мог ознакомиться любой желающий.

Один из спорных моментов, которые волнуют участников рынка – вопрос ответственности за перегруз. Сегодня водитель не участвует в загрузке машины – на большинстве крупных складов его даже не пускают в зону погрузки. За развесовку и соответствие требованиям нагрузки на ось отвечает грузоотправитель. У водителя даже нет возможности оперативно устранить перевес, если он обнаружен.

С начала 2016 г на федеральных трассах уже работает 25 автоматических пунктов в 17 регионах (16 смешанного типа, у них есть стационарная часть, и 9 – полностью автоматически). Сейчас они фиксируют нарушения, но штрафы не выписывают. За время работы комплексов выявлено более 1 млн нарушений, при штрафе от 150 000 до 500 000 руб. казна недополучила за перегруз фур от 150 до 500 млрд. рублей.

В Вологодской области по полгода работы АСВГК, по данным **Росавтодор**а, удалось в 4 раза снизить количество нарушений. Доля нарушителей в общем потоке грузовиков сократилась до 2,5%. Исходя из опыта зарубежных стран, введение этой системы на федеральном уровне позволит сократить количество нарушителей до единиц процентов, прогнозирует **Росавтодор**. Повсеместное введение АСВГК планируется осуществить к 2020 году, когда действующих рамок контроля будет 387.

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2017.07.27; НА ФУТБОЛ – ПРОЕЗД БЕСПЛАТНЫЙ

Результаты работы бесплатного транспорта для болельщиков во время проведения Кубка конфедераций – 2017 были подведены в АНО «Транспортная дирекция – 2018» во время встречи журналистов с ее генеральным директором Терентием Мещеряковым.

В России впервые был принят ряд нормативных документов, главным из которых стал Федеральный закон от 7 июня 2013 г. № 108–ФЗ «О подготовке и проведении в Российской Федерации чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года, Кубка конфедераций FIFA 2017 года и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». В соответствии с положениями этого закона на период проведения спортивных соревнований зрителям, имеющим входной билет на матч или документ, который дает право на получение входного билета на матч, а также персонифицированную карту зрителя (FAN ID), предоставляется бесплатный проезд на железнодорожном транспорте в специальных дополнительных поездах, курсирующих между городами – организаторами первенства.

– Таким образом, в период с 15 июня по 4 июля 2017 года любители футбола оформили более 60 тыс. билетов на бесплатные поезда, из которых 5127 болельщиков – иностранцы, представители 100 стран мира, – рассказал Терентий Мещеряков. – В среднем каждый десятый болельщик, пришедший на стадион, воспользовался дополнительными бесплатными поездами. Причем для многих иностранцев путешествие в купейном вагоне стало приятным открытием, ведь в ряде стран железнодорожный транспорт – экзотика. Там в приоритете путешествие на автомобиле.

К примеру, болельщик из Мексики Висенте Очоа свое мнение о поездке выразил так:

– Мы ехали в Петербург в суперсовременных условиях: два этажа, вай–фай, душ. Я шлю фотки друзьям и говорю: вы никогда не ездили на таких…

В соответствии с реализацией правительственной гарантии по бесплатному проезду между городами – организаторами Кубка конфедераций – 2017 РЖД предоставили 262 дополнительных поезда, которые, как подчеркнул Терентий Мещеряков, были очень грамотно вписаны в общий график движения поездов без ущерба для него. Жалоб от обычных пассажиров не было ни одной.

– Для обеспечения сервиса был арендован 681 вагон для 30 одноэтажных и 12 двухэтажных составов, – сказал гендиректор АНО. – Популярность поездок по железной дороге была очень высокой: 23 поезда отправлены с загрузкой более 90% и 71 поезд – с загрузкой более 75%. Самыми популярными направлениями бесплатных поездов стали Москва – Санкт–Петербург и Москва – Казань. С 23 июня была организована и перевозка аккредитованных журналистов. Всего правом бесплатного проезда воспользовались 247 представителей СМИ из 103 редакций. Ими были совершены 355 поездок.

Очень важным является и то, что все дополнительные бесплатные поезда были оборудованы для транспортировки маломобильных болельщиков. Всего специально оборудованными купе воспользовались 20 таких пассажиров.

Сотрудники АНО «Транспортная дирекция – 2018», работая на всех вокзалах, принимавших гостей, помогали болельщикам как в приобретении билетов, так и в решении различных бытовых вопросов. На вокзалах во время проведения соревнований работали 200 сотрудников дирекции. Из них порядка 40% владели иностранными языками. В итоге за время проведения футбольных состязаний к сотрудникам АНО «Транспортная дирекция – 2018» на железнодорожных вокзалах за консультацией обратились почти 1,5 тыс. человек, а на «горячую линию» – более 10,5 тыс. болельщиков.

Что касается авиационного транспорта, то сказать, сколько болельщиков было перевезено по воздуху, Терентий Мещеряков затруднился. И это понятно, так как учет, подобный учету на РЖД, здесь не велся. Тем не менее в целом между четырьмя городами, принимавшими кубок, общий пассажиропоток по шести аэропортам составил более 5,6 млн пассажиров. Только по Московскому авиаузлу по сравнению с тем же периодом прошлого года он возрос почти на 18%. Надо полагать, что этот рост как раз был вызван проведением Кубка конфедераций – 2017.

– Есть еще один важный нюанс, связанный с передвижением болельщиков по воздуху: предстоящий Чемпионат мира – отличный импульс для строительства и реконструкции аэропортов в городах, которые в 2018 году примут участников и гостей мирового футбольного первенства, – отметил Терентий Мещеряков. – У нас 13 аэропортов. Все они готовятся к серьезной загрузке. Строятся новые взлетно–посадочные полосы, новые терминалы, стоянки и многое другое. Самара, Екатеринбург – эти аэропорты построены к ЧМ–2018. Это отличное наследие, которое останется у нас и в перспективе существенно повлияет на улучшение мобильности населения.

Отвечая на вопросы журналистов, Терентий Мещеряков, в частности, отметил, что, если, как правило, железнодорожные билеты появляются в продаже за 45 суток до отправления поезда, то билеты на бесплатные поезда болельщики смогут начинать бронировать уже в декабре 2017 года, то есть за полгода до первенства.

– К началу осени мы ждем расписание бесплатных поездов, численность которых по сравнению с периодом проведения Кубка конфедераций к Чемпионату мира значительно возрастет, – подытожил Терентий Мещеряков.

Напомним, что игры мирового футбольного первенства пройдут с 14 июня по 15 июля 2018 года на 12 стадионах в 11 городах России.

### YARREG.RU; 2017.07.27; ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ: «В 2018 ГОДУ ПРОГРАММА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ» БУДЕТ ПРОФИНАНСИРОВАНА В ОБЪЕМЕ 2017 ГОДА»

Сегодня в рамках рабочего визита в Ярославль первого заместителя **министра транспорта** РФ Евгения **Дитрих**а состоялся комиссионный осмотр объектов улично-дорожной сети города и участков автодорог регионального значения Ярославской области, на которых ведется реализация приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги».

– Основная задача проекта – за 2017 – 2018 годы привести в нормативное состояние 50% городских магистралей, а также на 50% снизить количество мест концентрации ДТП на попавших в программу дорогах. В рамках реализации программы в этом году будет отремонтировано порядка 76 километров автомобильных дорог, – отметил врио губернатора Ярославской области Дмитрий Миронов.

– Ярославская агломерация в целом движется в хорошем темпе, контракты заключены на 90% объемов запланированных работ. Мы видели сегодня объекты, выполненные качественно и в срок, например, улица Полушкина Роща. Однако на ряде других объектов подрядные организации явно не справляются со своими обязанностями, – рассказал первый заместитель министра.

Евгений **Дитрих** подчеркнул, что основные работы в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги» в агломерации должны быть завершены к 1 сентября. В это время основная часть жителей города возвращается из отпусков и летних каникул, поэтому важно обеспечить комфортное перемещение по городским улицам.

Особое внимание первый замминистра просил уделить мнению населения.

– В 2018 году планируется выделение федеральных средств на реализацию программы в объеме 2017 года. Сегодня необходимо начать работу по формированию программы 2018 года, все объекты которой должны пройти процедуру общественных слушаний и быть подтверждены проектной документацией, – отметил Евгений **Дитрих**.

Напомним, что проект «Безопасные и качественные дороги» – это приоритетный проект, реализация которого будет осуществляться в период с 2017 по 2025 год. В его рамках планируется привести в нормативное состояние автодороги в 38 агломерациях страны. В 2017 году в Ярославской области согласно проекту планируется отремонтировать 76 километров дорог. 49 из них будут делать в столице Золотого кольца, остальные в Ярославском районе.

Всего на реализацию проекта «Безопасные и качественные дороги» в Ярославской агломерации направлен 1 млрд. 306 млн. рублей, из них 625 млн. – деньги федерального центра, 552 млн. – областные, остальные – муниципальные. В состав агломерации кроме Ярославля, который является ее центром, вошли семь сельских поселений Ярославского района, Тутаев и поселок Константиновский.

### РБК; 2017.07.27; ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКИ УРАЛА НАДЕЮТСЯ ДОНЕСТИ СВОИ ПРОБЛЕМЫ ДО МИНТРАНСА РОССИИ

Актуальные проблемы автомобильных грузоперевозок обсудили в Екатеринбурге участники круглого стола, организованного ГК «Деловые Линии».

Требования к режиму труда и отдыха водителей, весогабаритный контроль и сложности с банковским финансированием – проблемы, которые больше всего волнуют рынок, обсудили более десятка профессиональных участников рынка грузоперевозок Урала на круглом столе ГК «Деловые линии» в Екатеринбурге.

Выполнить приказ №15 **Минтранса** России о режиме труда и отдыха водителей очень сложно, жаловались участники. **Минтранс** приказывает водителю работать не более 42 часов в неделю, а безостановочное ехать – не более четырех часов. ГИБДД непрерывно контролирует их, к проверкам присоединяются и прокуратура с трудовой инспекцией. «Вопрос режима труда и отдыха действительно волнует отрасль больше всего, – констатирует директор управления по экспедиторской деятельности «Деловых Линий» Михаил Петров. – Крупные транспортные компании уже пошли на пересмотр внутренних правил, снижать ежесуточные пробеги». Некоторые игроки рынка даже закрепляют ограничение пробега машин до 500 км в день в договорах с клиентами. При этом средний пробег водителя-дальнобойщика по стране порядка 700 км в сутки.

Но дело даже не только в стремлении доставить груз как можно быстрее – стоянок, подходящих для отдыха водителей на всех не хватает, на ряде маршрутов они просто отсутствуют, объясняют перевозчики. Нужно стимулировать развитие придорожных сервисов, предлагают они.

Заодно водители попросили повлиять на уже существующие придорожные сервисы. Очень неудобно, что они принимают к оплате только наличные – дальнобойщики вынуждены возить с собой крупные суммы. Было бы удобней, если бы сервисы обязали принимать карты.

Проблема дефицита заемных средств особенно актуальна для средних и малых предприятий рынка грузоперевозок. Банки из топ-10, несмотря на все программы поддержки МСП и льготного кредитования под 10-11%, отказывают в кредите, когда видят ОКВЭД 49, жаловались участники.

Сами водители также создают проблемы перевозчикам – бороться с пьянством предложили специальным рейтингом водителей. Нужна общедоступная система, которая бы присваивала и показывала любому желающему рейтинг водителя, предложил Михаил Петров. Тогда работодатель сможет посмотреть историю нарушений кандидата и уволенный из одной компании за пьянку уже не будет принят в другой. «Деловые Линии» разрабатывают и внедряют внутренний рейтинг, рассказал он. «Если водитель попал в аварию по своей вине, то это минус в его рейтинге. За пьянку – обнуление», – поделился опытом Петров.

Проблем у грузоперевозчиков прибавится, когда в полную силу заработает система автоматического весогабаритного контроля. Она запускается постепенно, **Минтранс** уже правит закон под нее, поэтому и участники круглого стола обсудили возможные «узкием места». «Сейчас методика взвешивания недоработанная, непрозрачная», – считает Михаил Петров.

При резком изменении скорости движения, а автомобиль проходя через рамку, как правило тормозит, весы могут показать погрешность до 10-15%, приводили слова экспертов участники круглого стола. Кем и когда поверенны приборы не известно – в свободном доступе данных нет, то есть можно перенастроить весы, и об этом никто не узнает, добавил Петров. Несправедливо также, что штрафы пока выписывают водителям, ведь чаще в перегрузе виноват отправитель – ответственность за перевес надо разделить, решили участники круглого стола.

Собранные на круглом столе вопросы и сформулированные проблемы будут вынесены на обсуждение межотраслевого экспертного совета при **Министерстве транспорта**, сообщил Михаил Петров.

### RNS; 2017.07.27; ПРИМОРЬЮ ПОЧТИ ВДВОЕ УВЕЛИЧАТ СУБСИДИИ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ ПОСТРАДАВШИХ ОТ ПАВОДКА ДОРОГ

Приморский край получит неиспользованные федеральным дорожным фондом 942 млн руб. на восстановление дорожной инфраструктуры, пострадавшей от паводка 2016 года. Соответствующий проект правительственного постановления опубликован **Минтрансом** на regulation.gov.ru.

Постановлением «предлагается бюджетные ассигнования федерального дорожного фонда в размере 942 496,2 тыс. рублей, не использованные в 2016 году, направить на увеличение в 2017 году бюджетных ассигнований из федерального бюджета бюджету Приморского края» на восстановление «автомобильных дорог и мостов, поврежденных в результате паводка, произошедшего в 2016 году на территориях Приморского края и Магаданской области».

В результате всего на восстановление ущерба от прошлогоднего паводка Приморский край получит 2,08 млрд руб., на 83% больше изначально предусмотренной суммы.

Данные свободные средства, не подтвержденные регионами для использования в 2017 году, образовались в результате экономии по итогам торгов, расторжения госконтрактов и иным причинам в рамках реализации программ развития сельских территорий, субсидий на подпрограмму автомобильных дорог и программу развития Калининградской области, уточняется в пояснительной записке.

### ИЗВЕСТИЯ; КСЕНИЯ АСКЕРОВА; 2017.07.27; УЧАСТОК ТРАССЫ Р-119 ОРЕЛ–ТАМБОВ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ДОСРОЧНО

Дорожники досрочно завершили ремонтные работы на 6-м км региональной трассы Р-119 Орел–Ливны–Елец–Липецк–Тамбов, который реконструировался с октября 2016 года. Ремонт осуществлял подведомственный **Росавтодор**у ФКУ УПРДОР Москва–Харьков.

Специалисты провели укрепление обочин трассы, восстановили существующее дорожное покрытие, а также установили металлическое барьерное ограждение, дорожные знаки, пешеходные дорожки и автобусную остановку. Помимо этого, дорожники отремонтировали водопропускные трубы и нанесли горизонтальную разметку.

Как сообщает InfoOrel.ru, до конца 2017 года в Орловской области планируется отремонтировать еще три участка трассы Р-119, общая протяженность которой составляет свыше 45 км. Протяженность отрезка дороги, пролегающего на территории Орловской области, составляет 158 км.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; АНДРЕЙ РАЙСКИЙ; 2017.07.27; ФАС И ОАО РЖД ПОСПОРИЛИ О ГАЗАХ

Монополия получила предписание за неправильную охрану

Московское УФАС вынесло предписание ОАО РЖД за злоупотребление доминирующим положением в перевозках энергетических газов – пропана и бутана. Служба считает, что монополия вынуждала грузоотправителей этих газов заключать договоры на охрану с ведомственной охраной, хотя нормативы требуют, чтобы этим занималось само ОАО РЖД. За такое нарушение компании грозит штраф до 15% от выручки на этом рынке. В ОАО РЖД не согласны с претензиями, отмечая, что по закону безопасность таких грузов должны обеспечить грузоотправители и грузополучатели, которые и должны заключать договоры с ведомственной охраной.

Московское УФАС признало ОАО РЖД нарушившим закон о конкуренции и выдало ему предписание, обвинив монополию в ущемлении интересов грузоотправителей пропана и бутана. По данным ведомства, ОАО РЖД запретило принимать к отправке энергетические газы без договора грузоотправителя на сопровождение и охрану таких грузов с ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта РФ». При этом по закону, отмечает УФАС, охрану грузов в пути следования и на станциях должен обеспечивать перевозчик на собственные средства или по договору с ведомственной охраной. Под исключение подпадают лишь те грузы, охрану которых по договору или Уставу железнодорожного транспорта РФ должен обеспечить сам отправитель или получатель.

Энергетические газы не входят в число грузов, которые, согласно утвержденным правилам, должны охраняться за счет отправителя, замечает московское УФАС – эта обязанность «лежит на перевозчике, то есть на ОАО РЖД». Таким образом, ОАО РЖД злоупотребило доминирующим положением, не исполнило законные обязанности, «что привело к ущемлению интересов грузоотправителей». В службе напоминают, что административный штраф может составлять до 15% от суммы выручки нарушителя от реализации услуги на том рынке, где совершено нарушение.

В ОАО РЖД “Ъ” сообщили, что компания не ограничивала перевозку данных грузов. Энергетические газы отнесены к спецгрузам, перевозимым железнодорожным транспортом общего пользования и подлежащим сопровождению ведомственной охраной **Росжелдор**а по распоряжению, подчеркивают в монополии. Там считают также, что действующие отраслевые нормативные документы относят обеспечение сохранности газов к ответственности грузоотправителя и грузополучателя. Свою точку зрения компания защищает в судебных инстанциях, заключили в ОАО РЖД.

Руководитель антимонопольной практики Sameta Андрей Астанин считает, что ОАО РЖД в любом случае ждет оборотный штраф, который, скорее всего, составит 7%. «Но надо понимать, что монополия и ФАС будут идти до конца и дело дойдет до Верховного суда». Исторически так сложилось, что дела, возбуждаемые службой в отношении ОАО РЖД, доходят до Верховного суда, формируя практику применения антимонопольного законодательства в отрасли, заключает юрист.

### RNS; 2017.07.28; ВЛАСТИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ПОТРАТЯТ 19,5 МЛН РУБЛЕЙ НА ПРОВЕРКУ СИСТЕМ БЕЗОПАСНОСТИ В МЕТРО

Руководство Санкт-Петербурга намерено потратить 19,5 млн рублей на проведение оценки уязвимости 147 категорированных объектов городского метрополитена. Об этом сообщается на сайте государственных закупок.

Согласно опубликованной информации, конкурс выиграла компания «Иста-системс». Конкурент этой компании предложил провести такую проверку за 31,5 млн рублей против стартовой цены в31,8 млн рублей.

Ранее проверка **Ространснадзор**а в петербургском метрополитене выявила 10 нарушений в ходе проверки метрополитенов в регионах после теракта в Петербурге 3 апреля 2017 года.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.07.28; РЕГИОНЫ ВЫСОКОГО ПОЛЕТА

Проблемы местных авиаперевозок дошли до президента

Государство делает новую попытку помочь развитию региональной авиации. Последний раз этот вопрос поднимался на уровне премьера Дмитрия Медведева в 2012 году, теперь же разработать до конца года документ, учитывающий потребности местных авиакомпаний, аэропортов и авиапрома, требует президент Владимир Путин. Особое внимание предлагается уделить перевозкам на Дальнем Востоке и господдержке обновления парка. При этом, как и пять лет назад, опять поднимается вопрос избыточных требований по безопасности для малых аэропортов.

Владимир Путин поручил правительству разработать стратегию развития региональных и местных авиаперевозок. Речь идет о развитии авиапрома, авиационной инфраструктуры и авиапредприятий, подготовке квалифицированных кадров.

Основное указание связано с местными авиаперевозками в Дальневосточном ФО. К середине ноября правительство должно «оценить текущую и прогнозную потребность авиакомпаний в воздушных судах для авиаперевозок в регионе, определить оптимальный типовой ряд самолетов». Предложения о консолидированных закупках должны, по мнению президента, «повысить эффективность использования бюджетных средств», идущих на обновление парка. К этому же сроку нужно определить механизмы закупок с участием лизинговых госкомпаний и источники финансирования. В программу «Развитие транспортной системы» в раздел опережающего развития должны быть внесены также реконструкция местных аэропортов на Дальнем Востоке, создание центров обслуживания воздушных судов и подготовки летного состава.

Сейчас для Дальнего Востока действуют две программы господдержки авиаперевозок: круглогодичная – по субсидированию перевозок детей во всероссийский детский центр «Океан» во Владивостоке и семимесячная – по перевозкам из европейской части РФ в ДФО. На это в 2017 году выделено около 3 млрд руб.

Последний раз масштабное обсуждение проблем региональной авиации прошло у премьера Дмитрия Медведева летом 2012 года. Но тогда речь шла об оптимизации стоимости услуг региональных аэропортов, укрупнении региональных аэродромов и авиаперевозчиков, дотациях для маршрутов и отмене ввозной пошлины на самолеты до 72 кресел. В новых поручениях значится вопрос, который **Минтранс** планировал решить еще пять лет назад: правительству предложено до середины января 2018 года уточнить и упростить требования авиационной и транспортной безопасности к аэропортам местных воздушных линий ДФО. В **Минтрансе** “Ъ” сообщили, что вопросы региональной авиации «уже прорабатываются в рамках других поручений», ведомство также «проработает поручение президента и в установленные сроки представит предложения».

Источник “Ъ” в одной из региональных авиакомпаний говорит, что сейчас требования к авиабезопасности «одинаково жесткие» во всех аэропортах. Они обязаны вести круглосуточное видеонаблюдение на всей территории, организовать входной и предполетный досмотры, устанавливать металлодетекторы. «В крупных аэропортах с пассажиропотоком от 300 человек в час это объяснимо, но для Крайнего Севера, где аэропорты обслуживают до 100 человек в неделю, это слишком затратные меры»,– считает собеседник “Ъ”. Другой источник “Ъ” в отрасли считает, что для развития региональной авиации нужно решать кадровый вопрос: «Местные аэропорты плохо подготовлены для приема и обслуживания самолетов, поскольку есть серьезный дефицит технических сотрудников». Также необходимо «пополнять парк самолетами соответствующих типов», добавил он.

Президент поручил к середине ноября рассмотреть вопрос о господдержке покупки российских вертолетов для региональных и местных линий и продумать компенсацию затрат на лизинговые платежи. В «Вертолетах России» (входят в «Ростех») “Ъ” сообщили, что компания уже вышла с предложениями включить вертолеты в постановления о субсидировании лизинговых платежей и авиаперевозок. Холдинг готов обеспечить регионы вертолетами Ми-8, Ми-171А2, Ми-38 и «Ансат». В Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) сообщили “Ъ”, что в конце 2016 года в рамках развития лизинга вертолетов компания была докапитализирована на 3,8 млрд руб. для аванса поставок 29 вертолетов региональным компаниям в 2017 году. В 2018 году программа распространится еще на 30 вертолетов, для этого ГТЛК будет докапитализирована еще на 4,3 млрд руб. Соотношение бюджетных и внебюджетных средств находится в равных долях.

Владелец авиакомпании «Руслайн» Николай Уланов считает, что наиболее эффективной поддержкой могло бы стать обнуление НДС на внутренних рейсах, но для небольших компаний с самолетами до 50 кресел. «Сейчас стоимость кресло-километра на таком самолете на 40% выше, чем у среднемагистрального судна емкостью от 120 мест»,– отметил он. Глава Infomost Борис Рыбак согласен, что решать проблемы региональной авиации следует не только госсубсидиями, но и за счет создания благоприятного экономического климата для авиапредприятий, наиболее важными мерами могли бы стать сдерживание тарифов монополий и обнуление НДС на внутренних линиях.

### ВЕДОМОСТИ; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ; 2017.07.28; ЛОУКОСТЕР «ПОБЕДА» ПЫТАЕТСЯ ВЫГНАТЬ КОНКУРЕНТА ИЗ БАТУМИ

Возможно, «дочка» «Аэрофлота» хочет летать туда сама

 «Победа» попросила **Росавиаци**ю отозвать допуск авиакомпании Red Wings по маршруту Москва – Батуми, говорится в материалах **Росавиаци**и. Red Wings не использовала эти частоты более двух лет, следует из документов. **Росавиаци**я переадресовала вопрос межведомственной комиссии при **Минтрансе** по допуску к международным перевозкам, которая рассмотрит его в предстоящий понедельник, рассказал «Ведомостям» федеральный чиновник.

Он указывает, что Red Wings не летала в Батуми с апреля 2016 г. и начала перевозку пассажиров только этим летом. Комиссия уже рассматривала возможность отозвать допуск, но оставила частоты за перевозчиком, добавил чиновник.

Представитель Red Wings подтвердил, что перевозку пассажиров компания начала в июне, до этого компания ждала, когда начнутся поставки дополнительных самолетов. «Сейчас в парке компании 12 самолетов, из которых семь самолетов Ту-204 и 214, еще два Airbus 321. «Три Airbus 320 уже доставили нам в этом году, скоро прибудет четвертый борт», – говорит он.

Сейчас по межправительственному соглашению с Грузией в Батуми летает три авиакомпании – S7, «Уральские авиалинии» и Red Wings, говорит чиновник. В материалах к межведомственной комиссии при **Минтрансе** говорится, что Red Wings может летать до семи раз в неделю по маршруту Москва – Батуми. Представитель Red Wings сказал, что авиакомпания летает в Батуми дважды в неделю. Средняя загрузка бортов в июне 2017 г. была 78%, в июле – около 85%. Глубина продаж на август – 45%, на сентябрь – 7%, сообщил он. В начале года «Победа» получила допуск **Росавиаци**и на рейсы из Санкт-Петербурга в Батуми – до трех раз в неделю, но летать по этому маршруту так и не начала.

Представители **Минтранса** и «Победы» не ответили на вопросы «Ведомостей». Видимо, лоукостер сам хочет получить доступ на этот маршрут, полагает аналитик «Атона» Михаил Ганелин.

Попытка отозвать частоты из-за невыполнения заявленных полетов – один из стандартных способов борьбы с конкурентами в отрасли, отмечает руководитель коммерческой практики Goltsblat BLP Алексей Горлатов. Авиавласти могут изменить допуск, если авиакомпания не выполняет хотя бы 80% от заявленных по маршруту полетов в течение двух сезонов подряд, либо и вовсе отозвать его, если перевозчик не выполняет рейсы, говорит он. Если комиссия найдет основания для отзыва, то у Red Wings есть два пути – смириться или опротестовать решение в суде, где привести доказательства в свою пользу и доказать, что рейсы выполняются.

В принципе, любая компания вправе подать заявление на частоты, для этого нужно написать технико-экономическое обоснование и представить его в **Росавиаци**ю, говорит партнер адвокатского бюро «Плешаков, Ушкалов и партнеры» Владимир Плешаков. «Победа» могла пообещать направить в Батуми больше рейсов, обеспечить загрузку направления, считает юрист. В случае если Red Wings снимут с направления, то уже проданные билеты можно будет вернуть, так что пассажиры не пострадают, полагает Плешаков.

Маршрут может приносить авиакомпании прибыль, если обеспечено не менее одного рейса туда-обратно семь раз в неделю, говорит гендиректор Infomost Борис Рыбак. Если авиакомпания летает в тот или иной город меньше чем пять дней в неделю, то отбить инвестиции в перелеты крайне трудно. Как правило, такие маршруты живут недолго, говорит Рыбак. Но другой вопрос, есть ли достаточно пассажиров на линии Москва – Батуми. Тот факт, что Red Wings летает дважды в неделю с не самой высокой загрузкой бортов, свидетельствует об обратном, рассуждает Рыбак.

Батуми – курортный город, популярное и привлекательное направление, особенно после девальвации рубля, говорит Ганелин. К тому же «Победа» не летает в Крым, поэтому авиакомпания ищет любую возможность увеличить курортный туристический поток, считает аналитик. «Победа» действует агрессивно, говорит гендиректор Рыбак. Вопрос лишь в том, удастся ли заманить пассажиров на рейсы в этом направлении в случае успеха, продолжает эксперт.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.07.28; РОСАВИАЦИЯ ПЕРЕСЧИТАЛА УЕХАВШИХ ПИЛОТОВ

С 2015 года из российских авиакомпаний уволилось порядка 200 летчиков

В гражданской авиации России в 2017 году резко обострилась проблема дефицита летного состава. Основной его причиной до сегодняшнего дня назывался массовый отток пилотов в азиатские авиакомпании. **Росавиаци**я провела опрос всех российских авиакомпаний и обнаружила, что за последнее время – с начала 2015 года – уволилось около 200 пилотов. Притом что в стране насчитывается свыше 12 тыс. летчиков. Исследование регулятора позволяет заключить, что сложившийся дефицит пилотов обусловлен в первую очередь бурным ростом авиаперевозок и приобретением большого количества новых воздушных судов.

Как рассказали «Известиям» в **Росавиаци**и, регулятор запросил российские авиакомпании о количестве уволившихся пилотов за последние несколько лет, а также имеющуюся информацию об их дальнейшем трудоустройстве. Полученные данные удивили. Как оказалось, с начала 2015 года уволилось всего около 200 пилотов. Согласно подтвержденным данным, около 100 человек из них перешли на работу в иностранные авиакомпании. Данных о дальнейшем трудоустройстве оставшихся 100 человек нет. Они могли перейти на работу в другие российские авиакомпании, могли переехать за рубеж.

Одной из основных причин дефицита летного состава считался возникший в последние годы якобы массовый отток пилотов в азиатские авиакомпании из-за образовавшегося разрыва в зарплатах на фоне колебания курса валют. Об этом, в частности, заявлял ранее глава «Аэрофлота» Виталий Савельев. По его словам, российская компания платит командирам воздушного судна 470 тыс. рублей в месяц, вторым пилотам – 320–350 тыс. рублей. А зарплата в авиакомпаниях Китая, в частности, в валютном эквиваленте сейчас в 1,5–2 раза больше.

Российская ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта запросила сведения о россиянах у Китайской ассоциации воздушного транспорта (CATA) и передала полученную информацию в **Росавиаци**ю. По этим данным, на конец 2016 года в китайских авиакомпаниях был трудоустроен всего лишь 81 российский пилот.

– Собранные нами сведения выявили незначительный отток пилотов за рубеж, который не является критичным для гражданской авиации. Мы не увидели проблему, которая требовала бы каких-то отдельных решений с нашей стороны, – отметил представитель **Росавиаци**и.

Впрочем, на условиях анонимности сотрудник одной из крупных российских авиакомпаний отметил, что в последнее время появилась еще одна новая тенденция. Пилоты стали оформлять отпуска по уходу за ребенком до трех лет с целью использовать это время для работы по найму в зарубежных авиакомпаниях. При этом они сохраняют свои рабочие места и получают регулярные выплаты от основного работодателя или через фонды социального страхования РФ. Но пока такие случаи носят единичный характер. На эту схему, в частности, уже обратили внимание в авиакомпании «Россия». Ее официальный представитель заявил «Известиям», что перевозчик планирует обратиться к регулятору с предложением ввести ограничения действия пилотских свидетельств на период декретного отпуска.

По мнению независимого эксперта Дмитрия Адамидова, основными причинами перехода пилотов в иностранные компании являются зарплата и режим работы.

– Сама по себе эта проблема не носит глобального характера, но в условиях оживления рынка и роста перевозок она приобрела высокую актуальность. Даже 3–4 пилота, ушедшие из компании в разгар сезона, могут создать серьезное напряжение, – отметил Дмитрий Адамидов.

Президент Шереметьевского профсоюза летного состава Игорь Дельдюжов считает, что уход летного состава можно предотвратить только в случае комплексного решения вопросов: улучшение режима труда и отдыха, климата внутри компании, введение гарантированной системы оплаты летного труда и увеличение ее размера.

Российские авиакомпании за первое полугодие 2017 года увеличили пассажирские перевозки на 21,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – до 46,2 млн человек.

### КОММЕРСАНТ.RU; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.07.27; АЭРОПОРТ КАИРА ОПЯТЬ ПРОВЕРИЛИ НА БЕЗОПАСНОСТЬ

Москва вновь подумает о возобновлении полетов в Египет

Российские эксперты по авиабезопасности провели очередную проверку аэропорта Каира. По неофициальным данным, специалисты одобрили принятые в нем усиленные меры безопасности. Но окончательное решение о возобновлении полетов между двумя странами, которого ждут уже почти два года, может быть принято только по возвращении российской делегации в Москву.

Группа российских экспертов по авиабезопасности в составе пяти человек приступила к проверке международного аэропорта Каира. В течение двух дней специалисты проверили багажные отсеки аэропорта, а также подготовку и доставку в самолеты контейнеров с питанием, сообщил ТАСС со ссылкой на египетское издание «Аль-Масрауи». По словам представителя аэропорта, которого цитирует газета, россияне проверяли работу видеокамер на летном поле, уделив «особое внимание» обеспечению безопасности у выхода, которым пользуются служащие аэропорта для прохода на взлетно-посадочную полосу. В программу визита входит диагностика работы новых биометрических систем, которые были введены в эксплуатацию в середине июля. Эксперты также проверят систему проверки багажа и личного досмотра пассажиров в залах прилета и вылета в новом терминале. Новостной портал Vetogate со ссылкой на «близкие к делегации» источники сообщил, что российская сторона «позитивно оценила меры обеспечения безопасности», которые в последнее время приняла администрация аэропорта Каира. По итогам визита будет подготовлен доклад для российской стороны.

Авиасообщение с Египтом, который некогда был одним из самых популярных направлений у российских туристов, было прервано по инициативе РФ в конце 2015 года после теракта на борту самолета «Когалымавиа», выполнявшего рейс Шарм-эш-Шейх–Петербург, когда погибли 224 человека.

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, но это не устроило Москву, межправсоглашение до сих пор не подписано и переговоры в последние месяцы по сути не продвигались. В конце февраля правительство РФ опубликовало список полномочий российских сотрудников авиабезопасности, которые должны вести контроль для обеспечения безопасности российских рейсов в международных аэропортах Египта. Это проверка операций по посадке пассажиров, загрузке багажа и обслуживанию самолетов (см. “Ъ” от 20 февраля). Но в мае египетская сторона заявила о том, что пока не готова одобрить присутствие в местных аэропортах российских специалистов, которые контролировали бы авиабезопасность, и прекратила диалог по этому вопросу.

По словам источника “Ъ”, близкого к ситуации, окончательное решение «может быть принято только в Москве», после возвращения делегации. В **Росавиаци**и отказались от комментариев.

### РБК; ВАСИЛИЙ МАРИНИН; ВАЛЕРИЯ КОМАРОВА; 2017.07.27; МИНТРАНС РЕШИЛ ПРОВЕРЯТЬ ПИЛОТОВ НА ВИЧ И НАРКОТИКИ

**Минтранс** предложил сделать обязательной проверку анализов пилотов, бортпроводников и авиадиспетчеров на ВИЧ-инфекцию и наркотики. Это может увеличить расходы на обследование кандидатов почти в два раза

Несмотря на продолжающийся отток пилотов, в России решили ужесточить требования к таким специалистам. В действующей редакции федеральных авиационных правил члены экипажа воздушного судна (пилоты и другие члены летного состава, а также бортпроводники) и авиадиспетчеры для прохождения медицинского освидетельствования в специальной летной комиссии должны предъявить военный билет и документы о состоянии здоровья – медицинскую книжку, амбулаторную карту или выписку из нее. Теперь **Минтранс** предложил, чтобы члены экипажа воздушного судна и диспетчеры при поступлении на работу также должны были предъявлять заключения психиатра и нарколога; результаты исследований крови на ВИЧ-инфекцию, маркеры вирусного гепатита В и С, сифилиса (RW), результаты химико-токсикологического исследования на наличие в организме наркотических средств, психоактивных веществ и их метаболитов. Об этом говорится на сайте правовой информации.

Обсуждения поправок **Минтранса** продлятся до 8 августа, предполагаемый срок их вступления в силу – сентябрь 2017 года, указано в описании проекта. Сейчас такие нормы действуют только для студентов профильных учебных заведений и обслуживающего персонала аэропортов.

Медицинское освидетельствование (терапевтическое, хирургическое и неврологическое) пилот должен проходить за собственный счет или за счет компании, гласят авиационные правила. Стоимость процедуры составляет 5–7 тыс. руб., согласно данным отраслевого информационного портала 1aviaclub.ru. А сдача дополнительных анализов, которые предлагает **Минтранс**, обойдется в сопоставимую сумму – 5 тыс. руб., следует из пояснений представителя сети клиник «Инвитро». Таким образом, расходы на анализы кандидатов увеличатся почти вдвое.

В марте заместитель **министра транспорта** Сергей **Аристов** заявлял, что обсуждается вопрос о проверке летного состава на наличие в крови наркотиков и алкоголя непосредственно перед и после полета. Но по этому вопросу министерство пока не представило предложений.

В действующих федеральных авиационных правилах есть приложение, согласно которому определяется годность пилота к летной работе. В п. 42.1 этого приложения говорится, что пилоты, бортпроводники, диспетчеры и курсанты профильных учебных заведений при наличии ВИЧ признаются негодными. Этот пункт соблюдался до 2011 года, когда пилот Александр Степушин, отстраненный от работы из-за обнаруженного у него вируса иммунодефицита, обжаловал это решение в суде. В итоге Верховный суд признал этот пункт недействительным, за исключением случаев невозможности осуществлять профессиональную деятельность по состоянию здоровья. После этого **Минтранс** внес поправки в авиационные правила, согласно которым оценку годности к летной работе ВИЧ-инфицированных специалистов проводит центральная врачебная летная экспертная комиссия.

Представители **Минтранса** и **Росавиаци**и пока не ответили на запросы РБК.

Представитель авиакомпании «Нордавиа» отметил, что поправки **Минтранса** могут удлинить процедуру приема на работу и сделают этот процесс более затратным для авиакомпаний. «Сейчас перед приемом на работу летного состава, включая бортпроводников, управление персоналом авиакомпании «Нордавиа» получает от отобранных кандидатов справки МВД об отсутствии у них судимости, а с начала этого года – еще и справки об отсутствии привлечения к ответственности за употребление психотропных веществ», – добавил он.

Представители «Аэрофлота» и S7 не смогли предоставить оперативные комментарии. Представитель «Уральских авиалиний» отказался комментировать предложение **Минтранса**.

Ужесточение требований проходит на фоне оттока специалистов в азиатские страны. За последние 2,5 года на работу в Азию уехали более 300 командиров воздушных судов и инструкторов (около 100 из них в Китай), еще 400 человек – в процессе трудоустройства, писал в июне «Коммерсантъ». «Пилоты гурьбой уходят в Азию и Китай, где заработные платы в 1,5–2 раза выше», – говорил в кулуарах Петербургского экономического форума гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев. Для того чтобы удержать пилотов, компания решила ввести дополнительную систему поощрения – ежеквартальные премии от 75 тыс. руб. до 240 тыс. руб. в зависимости от стажа работы.

Руководитель аналитического центра компании «Авиаперсонал» Маргарита Юскина считает, что ужесточение требований к медицинскому освидетельствованию может усугубить ситуацию с дефицитом специалистов. «Скорее всего, в проект будут еще внесены изменения. Сейчас такие ужесточения несколько несвоевременны», – уверена она.

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.27; «АЭРОФЛОТ» ПЛАНИРУЕТ АКТУАЛИЗИРОВАТЬ МАРШРУТНУЮ СЕТЬ НА 2018-2023ГГ

ПАО «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) разместило запрос предложений на консалтинговые услуги по актуализации развития маршрутной сети группы в 2018-2023 гг., следует из данных системы «СПАРК-Маркетинг».

Исполнитель работы должен разработать маршрутную сеть и частотный план для авиакомпаний «Аэрофлот», «Россия» и «Аврора» «с учетом сетевой модели построения маршрутной сети всех перевозчиков группы и планов развития маршрутной сети авиакомпании «Победа». Также требуется построить модель код-шеринговых соглашений и сделать калибровку расписания с учетом расписания конкурирующих перевозчиков.

При расчете должно учитываться, что основным пунктом базирования авиакомпании «Аэрофлот» в указанный период будет «Шереметьево», для «России» – «Пулково», для «Победы» – «Внуково», для «Авроры» – аэропорты Владивостока, Хабаровска и Южно-Сахалинска. Также должен быть проанализирован график ввода-вывода воздушных судов по текущим и будущим контрактам, динамика и тенденции рынка, «допущения по динамике доходных ставок и расходов на период до 2023 г. с учетом сезонности».

Работа должна быть выполнена до ноября этого года. Стоимость услуг «Аэрофлот» оценивает в $350 тыс.

Как сообщалось, в мае совет директоров «Аэрофлота» одобрил актуализацию стратегии развития группы на 2018-2022 гг., согласно которой пассажиропоток группы через пять лет достигнет 72,8 млн человек (в 2016 г. – 43,4 млн), флот – до 402 самолетов (сейчас – 298 единиц). Топ-менеджмент компании объяснял, что стратегия скорректирована с учетом роста транзитного пассажиропотока между Европой и Азией, в связи с чем планируется ввести дополнительный магистральный флот: еще 14 Airbus A350-900 (в добавок к законтрактованным 14) и шесть Boeing-777-300ER.

«Аэрофлот» – крупнейшая авиационная группа 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; 2017.07.27; АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО ЗАВЕРШИЛ СТРОИТЕЛЬСТВО ТЕРМИНАЛА «МОСКВА КАРГО»

Международный аэропорт Шереметьево завершил строительство современного автоматизированного грузового терминала «Москва Карго» площадью 43 тыс. кв м и мощностью 380 тыс. тонн грузов в год, сообщается на сайте аэропорта.

**Росавиаци**я выдала разрешение на ввод в эксплуатацию грузового комплекса.

В настоящее время на объекте ведутся работы по тестированию оборудования для обработки и хранения грузов, а также информационных систем.

Новый карго-комплекс оснащен автоматизированной семиярусной системой стеллажного хранения и перемещения грузов, рассчитанной на размещение 3198 house-паллет, четырехъярусной зоной контейнерного хранения, оборудованной автоматизированной системой обработки ULD, общей вместимостью 576 ячеек, в том числе 60 ячеек, предназначенных для хранения ULD с температурно-чувствительными грузами, 13 конвейерными линиями с выходом на аэродром, 29 пунктами приема/выдачи грузов.

Реализация проекта осуществлена в рамках программы развития и модернизации аэропорта Шереметьево к ЧМ по футболу-2018 и на дальнейшую перспективу. Строительные работы велись с марта 2016 г. по июль 2017 г.

Международный аэропорт Шереметьево – крупнейший российский аэропорт по объемам пассажирских и грузовых перевозок, взлетно-посадочных операций (ВПО) и площади аэровокзального комплекса. Маршрутная сеть Шереметьево составляет более 200 направлений. Пассажиропоток аэропорта по итогам 2016 г. составил 33,65 млн пассажиров (+7,6% к 2015 г.), объем перевозок грузов – 231,25 тыс. т (+29,8%), почты – 11,67 тыс. т (+14,6%).

### ТАСС; 2017.07.27; В АЭРОПОРТУ СОЧИ НА МЕСЯЦ РАНЬШЕ ВСТРЕТИЛИ ТРЕХМИЛЛИОННОГО ПАССАЖИРА

Трехмиллионный пассажир прибыл в аэропорт Сочи на месяц раньше, чем в прошлом году. С начала 2017 года пассажиропоток на курорт вырос на 9% за счет увеличения объемов внутренних перевозок и открытия новых международных маршрутов, сообщила в четверг пресс-служба управляющей компании «Базэл Аэро».

«Международный аэропорт Сочи в пятницу обслужил трехмиллионного пассажира с начала года, им стал Сергей Маршаков, зарегистрированный со своей семьей с помощью онлайн-сервисов на рейс авиакомпании S7 Airlines, вылетающий в Москву. В 2016 году юбилейный пассажир был обслужен в августе», – отмечается в сообщении «Базэл Аэро».

С начала 2017 года пассажиропоток аэропорта Сочи вырос на 9%, за аналогичный период прошлого года к концу июля он обслужил 2,7 млн пассажиров. «Интерес к отдыху в Сочи не снижается, что обусловлено как расширением маршрутной сети аэропорта – полеты из регионов напрямую в город-курорт, минуя Москву, открытием международных рейсов из Израиля, Грузии, Ирана, – так и активным развитием инфраструктуры самого курорта. Аэропорт сегодня – неотъемлемая часть индустрии гостеприимства, поэтому для поддержания высокого уровня сервиса ведется непрерывная работа по повышению качества и совершенствованию технологий обслуживания с персоналом, партнерами, арендаторами», – считает генеральный директор «Базэл Аэро» Леонид Сергеев.

Рост перевозок в Сочи на внутренних авиалиниях составил 8,9%, уже перевезено более 2,9 млн человек, на международных – около 100 тыс. с ростом в 54,8%.

Самыми популярными направлениями за этот период стали: Москва, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Новосибирск и Краснодар. Расширение региональных рейсов в Симферополь, Самару, Казань, Тюмень, Уфу, Пермь, Нижний Новгород также существенно повлияло на динамику авиаперевозок.

В пик сезона ежедневно аэропорт Сочи обслуживает до 30 тыс. пассажиров в сутки на прилет и на вылет. Во время зимней Олимпиады 2014 года в сутки аэропорт обслуживал до 24 тыс. человек.

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.27; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА «ПУЛКОВО» В I ПОЛУГОДИИ ВЫРОС НА 25%

Пассажиропоток аэропорта «Пулково» (Санкт-Петербург) в январе-июне 2017 года увеличился на 25,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – до 7,143 млн человек, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС, управляет аэропортом).

Пассажиропоток на внутренних воздушных линиях в январе-июне вырос на 21,2% и составил 4,621 млн человека, на международных – на 34%, до 2,522 млн человек.

В июне аэропорт обслужил 1,7 млн человек (рост к июню 2016 года на 23,8%). В частности, во внутреннем сообщении пассажиропоток составил 959,34 тыс. человек (рост на 17,3%), а на международных – 740,9 тыс. человек (рост на 33,3%).

Ранее сообщалось, что пассажиропоток «Пулково» по итогам 2017 года может превысить 16 млн человек.

В 2016 году пассажиропоток аэропорта снизился относительно 2015 года на 1,7% и составил 13,265 млн пассажиров.

Аэропорт «Пулково» в конце апреля 2010 года передан в управление ВВСС, которое выступает концессионером его реконструкции. Стоимость реализации первой очереди проекта – 1,2 млрд евро.