**01 АВГУСТА 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ВЕДОМОСТИ; ДМИТРИЙ ГОРШЕНИН; МАРИЯ БУРАВЦЕВА; 2017.08.01; ПОДЗЕМНЫЙ КОНТРОЛЬ

**Министерство транспорта** примет меры, которые смогут обеспечить безопасность пассажиров, избежав тотального досмотра на входе, сообщил вчера **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**. «Проблема досмотра пассажиров в метро в Петербурге находится на моем личном контроле», – добавил он.

На прошлой неделе на четырех станциях петербургского метро («Электросила», «Крестовский остров», «Спасская» и «Звенигородская») действовал усиленный контроль. Всех пассажиров, на которых срабатывали рамки металлоискателей, отправляли на досмотр, а большие сумки и любую ручную кладь проверяли на рентгене. Из-за этого на входе на станции возникли очереди, ждать приходилось больше 20 минут. В метрополитене объясняли эти меры требованиями транспортной безопасности и исполнением постановления правительства.

«Мероприятия, которые были разработаны для проверки пассажиров, и настройка оборудования на минимальное содержание металла должны были облегчить досмотр пассажиров; с учетом обращения руководителя Петербургского метрополитена разберемся с этим вопросом и примем необходимые меры для того, чтобы эти мероприятия осуществлялись в достаточном режиме, но при этом обеспечивали основную задачу оказания услуг при пользовании пассажирами метрополитеном», – сообщил **Соколов**.

ГУП «Петербургский метрополитен» уведомило губернатора Петербурга и **Министерство транспорта** РФ о неудачном опыте тотального досмотра пассажиров на станциях и попросило пересмотреть нормативную базу для этих правил, цитирует «Интерфакс» пресс-службу метро. В письме, которое руководство ГУПа отправило губернатору Петербурга Георгию Полтавченко и министру **Соколов**у, приводятся примеры и статистика проверенных на станциях людей, сообщается количество случаев, когда приходилось в течение недели прерывать работу вестибюлей, ограничивать вход на станции или закрывать их. Весь город видел, насколько не продумана сейчас нормативная база, говорит представитель метрополитена.

В конце недели контроль упростился. Служба безопасности в часы пик с помощью рентгена досматривает только пассажиров с крупным багажом, небольшие сумки проверяют с помощью ручного металлодетектора.

Усиление мер безопасности – результат проверки, которую **Ространснадзор** провел в петербургском метро после теракта 3 апреля (тогда от взрыва вагона на перегоне между «Сенной площадью» и «Технологическим институтом» погибли 16 человек, пострадали более 100). Ведомство признало метро небезопасным и вынесло 16 постановлений о привлечении к ответственности по ст. 11.15.1 КоАП (нарушение требований в области транспортной безопасности). Среди основных претензий – низкая квалификация служб контроля на метрополитене и отсутствие отдельных стационарных камер с аудиозаписью, которые бы фиксировали их действия.

По постановлению правительства все станции метро должны работать в режиме тщательного досмотра, морально к этому надо быть готовым, сообщила на прошлой неделе представитель комитета по транспорту. Руководитель Петербургского метрополитена Владимир Гарюгин рассказывал «Фонтанке», что ГУП обращался с просьбой рассмотреть вопрос о снижении чувствительности рамок, но получил отказ.

Метрополитен оспаривает в суде все постановления **Ространснадзор**а. Три постановления Ленинский районный суд Петербурга уже отменил, сообщила вчера пресс-служба метрополитена. Суд признал, что **Ространснадзор** не уведомил метрополитен о проведении проверки и не согласовал ее с прокуратурой, нарушил КоАП при составлении акта проверки и протоколов. Суд также признал незаконными действия **Ространснадзор**а по привлечению метрополитена к ответственности за нарушения требований постановления правительства РФ от 5.04.2017 № 410 («Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов метрополитена»). Других доказательств вины метрополитена, кроме акта проверки, у надзорного органа не было, утверждает пресс-служба метро.

Получить комментарии в Ленинском районном суде и **Ространснадзор**е вчера не удалось.

### КОММЕРСАНТ; ЛИДИЯ ГОРБОРУКОВА; 2017.08.01; МИНИСТР ПРЕДЛОЖИЛ УВЕЛИЧИТЬ ПЕТЛЮ

Восточный скоростной диаметр «подвезет» трамвай и дотянется до Всеволожска

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** предложил на стадии предпроектных проработок Восточного скоростного диаметра (ВСД) предусмотреть возможность прокладки рельсов для надземного экспресса. Также министр считает, что можно продлить трассировку будущей магистрали в Ленинградской области, сделав более «длинную петлю, уводящую на Мурманское шоссе через южную границу Всеволожска». По его словам, это может увеличить стоимость проекта, но серьезно улучшит его качество.

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** на заседании координационного совета по развитию транспортной системы Петербурга и Ленинградской области предложил внести два стратегических изменения в проектные разработки ВСД. Первое из них касается возможности обустройства внутри скоростной магистрали рельсов. «Трасса ВСД идеологически совпадает с разработками создания надземного экспресса в этой же зоне. Хотя бы предпроектом можно заложить возможность укладки рельсов в теле Восточной широтной магистрали на всем протяжении или на каких-то отдельных участках. Нужно отдавать приоритет общественному транспорту, что и делается во всех крупнейших агломерациях мира»,– прокомментировал Максим **Соколов**.

Второе предложение министра касается изменения трассировки магистрали на территории Ленинградской области, где пройдет два из пяти участков скоростной трассы. По сегодняшнему предпроекту часть ВСД проходит недалеко от Кудрово. «Но мне кажется, что нужно посмотреть и на близлежащие территории, в частности на Всеволожск, где население растет как на дрожжах. И предусмотреть, может быть, длинную петлю, уводящую на Мурманское шоссе через южную границу Всеволожска где-то в районе Разметелево. Это сформирует дополнительную резервную артерию между Всеволожском и Петербургом»,– прокомментировал Максим **Соколов**. Он отметил, что эти изменения могут увеличить стоимость этого проекта, но серьезно улучшат его качество.

По предварительным подсчетам, стоимость ВСД составит свыше 150 млрд рублей. Ранее Смольный сообщал, что реализовывать проект будет консорциум из нескольких инвесторов. Первыми о своих намерениях вложить средства в проект официально заявили ПАО «Банк ВТБ» и Евразийский банк развития (ЕАБР). Именно с ними в рамках ПМЭФ-2017 Смольный подписал два соглашения о намерениях (см. «Ъ» от 02.07.2017). Если в первом банке официально сообщали, что готовы инвестировать не менее 110 млрд рублей, то второй банк никаких границ по объемам вложений не называл. При этом параллельно городские власти ведут переговоры с другими потенциальными компаниями-инвесторами, названия которых пока не разглашаются.

Генеральный директор АО «ЗСД» Игорь Лукьянов в рамках координационного совета сообщил, что основная часть ВСД пройдет в коридоре существующей железной дороги. По его мнению, в условиях тесной городской застройки такое расположение трассы оптимально с точки зрения стоимости, сроков подготовки территории и отвода земельных участков. Ранее прохождение широтной магистрали в створе улицы Ворошилова в близости от ЖК «Ладожский Парк» вызвало недовольство жителей района и общественности. Именно поэтому трасса перенесена в створ улицы Зольной с прохождением в стесненных условиях между Ладожским вокзалом и исправительной колонией N 7. Для этого требуется согласование с ФСИН и РЖД, которые пока не высказывались на этот счет.

Назначение ВСД – перераспределить потоки с наиболее загруженного участка КАД и Мурманского шоссе, а также сформировать новую связь правого и левого берегов Невы. Протяженность скоростной магистрали составит 22 км. Предполагаемый спрос на трассу оценивается в 100 тыс. автомобилей в сутки и более.

### ТАСС; 2017.07.31; МИНТРАНС РФ ПОДДЕРЖИВАЕТ ИДЕЮ СУБСИДИРОВАНИЯ ВНУТРЕННИХ ЧАРТЕРОВ

**Министерство транспорта** РФ в целом поддерживает идею введения субсидирования чартерных рейсов внутри России. Об этом ТАСС сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«При наличии бюджетного финансирования – почему бы и нет. Но в рамках бюджетных ограничений, конечно, приоритет будет отдаваться регулярным авиаперевозкам», – сказал **Соколов**, отвечая на вопрос, поддерживает ли **Минтранс** такую идею в целом.

Он добавил, что соответствующего законопроекта пока не видел.

Как ранее сообщала газета «Известия», в России может появиться программа субсидирования внутренних чартерных перелетов.

Соответствующие рекомендации комитет Совета Федерации по экономической политике направил в правительство.

### ТАСС; 2017.07.31; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ЗАПРОСЯТ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА 18,4 МЛРД РУБЛЕЙ НА ДОРОЖНЫЕ ОБЪЕКТЫ

Власти Санкт-Петербурга запросят из федерального бюджета более 18 млрд руб. на ремонт и строительство дорожных объектов в 2018-2020 годах, сообщил в понедельник первый зампредседателя комитета по развитию транспортной инфраструктуры Петербурга Вадим Власов.

«В итоге общая сумма заявок (Санкт-Петербурга на софинансирование из федерального бюджета) на объекты составляет 18,39 млрд руб., из них в 2018 году – 10,76 млрд руб., в 2019-м – 7,63 млрд руб.», – сказал Власов в рамках Координационного совета по развитию транспортной системы регионов под председательством **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а.

В пресс-службе администрации города добавили, что в Петербурге в 2018-2019 годы с учетом федеральных средств планируется построить объекты на набережной Макарова, завершить мост в районе острова Серный (объекты ЧМ-2018), реконструировать Оборонную улицу, возвести транспортный обход Красного села, реконструировать автодорогу М-10 «Россия». Также петербургские власти запросили софинансирование на реконструкцию Приморского шоссе, которое поможет подключить к дорожной сети деловой «Лахта-центр», куда уже начали переезд структуры «Газпрома».

**Соколов** отметил, что вернуться к вопросу по объектам ЧМ-2018 (набережная Макарова и мост через остров Серный) за год до соревнований вряд ли удастся. По его словам, финансирование надо было отстаивать раньше, в момент утверждения программы подготовки. По обходу Красного села министр предложил связать объект с федеральной трассой «Нарва» и подумать над реализацией ГЧП-проекта. Для дороги к «Лахта-центру» **Соколов** предложил искать помощи у инвестора.

При этом окончательного решения по софинансированию объектов пока нет.

Ленинградская область просит 10 млрд руб.

Как сообщили в пресс-службе правительства Ленинградской области, регион также запросит софинансирование на строительство транспортных объектов. В их числе – возведение транспортной развязки с КАД для подключения планируемого международного автовокзала в состав транспортно-пересадочного узла «Девяткино». Также в планах властей построить мосты в городах Кириши и Подпорожье и провести капитальные ремонты региональных дорог. Общая запрашиваемая сумма превышает 10 млрд руб.

«Правительство Ленинградской области по каждому из объектов уже подготовило все необходимые документы, у нас есть четкое понимание сроков и стоимости строительства. В Мурино уже обустраивается проезд под кольцевой автодорогой, однако все мы понимаем необходимость развязки. То же самое с мостами – общая стоимость новых переходов составит 10 млрд руб.», – цитирует пресс-служба губернатора региона Александра Дрозденко.

### REGNUM; 2017.07.31; СТРОИТЕЛЬСТВО «НОВОКРЕСТОВСКОЙ» В ПЕТЕРБУРГЕ ОСТАЕТСЯ В «КРАСНОЙ ЗОНЕ»

Строительство новой станции петербургского метро «Новокрестовская», необходимой для обслуживания Чемпионата мира по футболу-2018, а также продолжения тоннеля до станции «Беговая» – остается в «красной зоне» на каждом совещании в правительстве России. Об этом 31 июля заявил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** на заседании Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленобласти, передает корреспондент ИА REGNUM.

«К сожалению, из всех 42 пунктов программы подготовки к Чемпионату мира на всех совещаниях правительства этому вопросу (о строительстве метро – прим.ред.) уделяется наибольшее внимание, он по-прежнему находится в «красной зоне», – сказал **Соколов**.

И.о. главы комитета по развитию транспортной инфраструктуры Петербурга Вадим Власов сообщил, что на «Новокрестовской» есть отставание по сооружению тоннеля между новой станцией и действующей станцией «Приморская».

«Завершение работ планируется на 28 февраля 2018 года, ввод в эксплуатацию – 30 марта 2018 года», – сказал Власов.

Всего до конца июля в новом двухпутном тоннеле необходимо было соорудить 2 тыс. 884 кольца, но успели сделать только 94% от длины тоннеля. Это связано с нестабильным вывозом грунта, который оказался слишком жидким, пояснил чиновник. Оставшиеся 175 колец собираются наверстать до 28 августа. «Это не повлияет на итоговый срок завершения работ», – заявил Власов.

На строящейся станции «Улице Савушкина» тоже зафиксировано отставание в один месяц, и тоже из-за нестабильности грунта. Ликвидировать его собираются до 10 ноября 2017 года, увеличив количество рабочих на объекте.

Напомним, на участок метро от «Приморской» до «Улицы Савушкина» уже потратили более 20 млрд рублей, или 56% от всего объема финансирования почти в 37 млрд рублей. При этом 14 млрд рублей предоставил федеральный бюджет.

Предполагается, что ЧМ-2018 в Петербурге, где состоится 7 матчей, посетят около 3 млн гостей, нагрузка на транспортную систему существенно возрастет.

Максим **Соколов** попросил оценить риск того, что новые станции метро будут сданы слишком поздно, так как «мундиаль» стартует уже в июне следующего года. По словам Вадима Власова, изначально работы в Петербурге велись с опережением, и это позволяет говорить о минимальных рисках срыва сроков.

«То есть, переносить туда рабочий кабинет не придется? Хорошо, запишем это между строк», – сказал **Соколов**.

Напомним, 20 июля вице-губернатор Санкт-Петербурга Игорь Албин заявил, что готов ускорить строительство станции метро «Беговая» личным переездом на стройплощадку. При этом он намекнул, что у других чиновников могут возникнуть карьерные трудности, если дело дойдет до такого сценария.

Добавим, согласно отчету исполняющего обязанности главы КРТИ Вадима Власова, для обслуживания матчей Кубка конфедераций и ЧМ-2018 были закуплены 125 новых автобусов, 19 трамваев, заключен контракт на поставку 330 новых вагонов метро.

### ФОНТАНКА; 2017.07.31; ОТ СЕРТОЛОВО ДО CАНКТ-ПЕТЕРБУРГА МОГУТ ЗАПУСТИТЬ «ЛАСТОЧКИ»

Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области разработала проект железнодорожного сообщения на участке Сертолово – Левашово – Финляндский вокзал. На проект может уйти 4,5 млрд рублей и 2 года.

О проекте рассказали представители дирекции на заседании Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области под председательством **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а, губернаторов Петербурга и Ленобласти Георгия Полтавченко и Александра Дрозденко 31 июля. Для осуществления проекта необходимо модернизировать существующую транспортную сеть, закрыть переезд через Ленинградскую улицу и дооснастить переезд на Индустриальной. Предполагается запустить на участок поезда модели «Ласточка» со скоростью порядка 40 км в час. Это позволит, в том числе, повысить транспортную доступность НИИ онкологии им. Н. Н. Петрова в Песочном. Стоимость проекта – порядка 4,5 млрд, в том числе 600 млн – на путепровод вместо переезда на Ленинградской улице.

Представители РЖД в свою очередь отметили, что запускать скоростные поезда на столь коротком участке и со скоростью движения в 40 км/ч нецелесообразно. Для окупаемости проекта необходимо как минимум повысить темп движения. В этой части проект необходимо доработать.

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявил, что этот вопрос является одним из приоритетных, и попросил «не класть его на полку».

### REGNUM; 2017.07.31; ДОБИТЬ ПРИБАЛТИКУ: ГРУЗООБОРОТ ПОРТОВ РОССИИ ВОЗРАСТЁТ НА 60 МЛН ТОНН

В период до 2020 года прогнозируется прирост грузооборота морских портов России на Балтике в объеме порядка 60 млн тонн, из которых почти половина будет обеспечена за счет переориентации российских грузопотоков из портов Прибалтики на отечественные порты. Об этом сегодня, 31 июля, на заседании координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области сообщила заместитель главы **Росморречфлот**а Надежда Жихарева, передаёт корреспондент ИА REGNUM.

«К 2020 году прогнозируется дополнительный грузопоток в направлении портов Балтийского бассейна на уровне 60 млн тонн, из которых 40 млн тонн – это навалочные грузы. Этот прогноз учитывает запас мощностей, необходимых для переориентации российских внешнеторговых грузов, перевалка которых осуществляется в настоящее время в портах сопредельных государств», – сказала Жихарева.

По её словам, несмотря на значительное снижение российского грузопотока в сторону прибалтийских стран, общий объем перевалки российских грузов в портах Прибалтики в прошлом году составил 42,5 млн тонн. Большинство грузов (33,5 млн тонн) переваливается в портах Латвии. Причиной этого является в том числе отсутствие достаточных мощностей в портах России.

Как отметил на заседании координационного совета **министр транспорта** России Максим **Соколов**, уникальное географическое положение транспортного узла Санкт-Петербурга и Ленинградской области на побережье Балтийского моря позволяет активно развиваться портовой инфраструктуре и входным артериям к ней.

Так, сообщил министр, по итогам 2016 года шесть морских портов Петербурга и Ленобласти переработали порядка 225 млн тонн грузов. Прирост грузооборота в морских портах двух регионов составил 3,2% относительно уровня 2015 года.

«По итогам первого полугодия (2017 года, – прим.ред.) мы видим, что грузооборот также растет. И для переработки указанного грузопотока предусматриваются мероприятия по развитию портовой инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Прежде всего, проект в Усть-Луге, Высоцке, Большом порту Санкт-Петербург», – отметил глава **Минтранса**.

Ожидается, что объём перевозок железнодорожным транспортом через порты Северо-Запада к 2020 году составит 154,6 млн тонн по сравнению с 126,3 млн тонн в 2016 году. Прирост – 19,3 млн тонн. Объём перевозок нефти и нефтепродуктов возрастет с 46,4 млн тонн до 61 млн тонн.

В частности, реализуется проект строительства морского международного перегрузочного комплекса Бронка. Объем инвестиций составляет 58,2 млрд рублей, включая 15,7 млрд рублей из средств федерального бюджета.

В результате реализации проекта в морском порту Усть-Луга к 2020 году появится комплекс по перегрузке минеральных удобрений мощностью 7 млн тонн. Объем инвестиций в проект составляет 11,8 млрд рублей, в том числе в объекты федеральной собственности – 0,3 млрд рублей.

К 2020 году на берегу Лужской губы в Ленобласти планируется строительство завода по производству и отгрузке СПГ пр – опускной способностью 10 млн тонн. Объем инвестиций оценивается в 26 млрд рублей.

В 2018 году ожидается ввод в эксплуатацию терминала по производству и перегрузке СПГ мощностью 660 тыс. тонн в порту Высоцк в целях его дальнейшего экспорта в Финляндию.

Также предусмотрено строительство комплекса по производству, хранению и отгрузке СПГ в районе КС «Портовая» мощностью 1,5 млн тонн в целях осуществления автономной газификации Калининградской области к 2018 году. Объем инвестиций составляет 28,5 млрд рублей.

Строительство универсально-перегрузочного комплекса мощностью 35,6 млн тонн в морском порту Приморск потребует 76,9 млрд рублей инвестиций, включая 6,9 млрд – в федеральные объекты.

Параллельно с портовой инфраструктурой планируется расширение провозной способности железнодорожного транспорта на 20 млн тонн, прежде всего, за счет комплексной реконструкции участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород, усиления пропускной способности Волховстрой – Мурмански усиление пропускной способности направления Дмитров – Сонково – Мга.

«Мы с вами знаем, что сегодня наша агломерация переваливает морским путем 30% всех грузов Российской Федерации. Это значительная цифра. А самое главное, что несмотря на кризис, последние десять лет у нас устойчивый рост. Ежегодно наращиваем объем перевалки, что не может не радовать. Тем не менее есть проблемы», – заявил на заседании Координационного совета губернатор Ленобласти Александр Дрозденко.

### ТАСС; 2017.07.31; ИЗРАИЛЬ И РОССИЯ ДОГОВОРИЛИСЬ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ РЕЙСОВ ИЗ ЖУКОВСКОГО

Авиационные власти России и Израиля достигли договоренностей относительно выполнения регулярных и чартерных полетов из подмосковного аэропорта Жуковский в аэропорт Бен-Гурион, говорится в пресс-релизе **Росавиаци**и.

«В результате переписки авиационных властей Российской Федерации и государства Израиль достигнуты договоренности относительно выполнения регулярных и чартерных полетов из аэропорта Жуковский в аэропорт Бен-Гурион и в обратном направлении», – отмечается в сообщении.

Ранее Израиль отказывался согласовывать «Уральским авиалиниям» рейсы из аэропорта Жуковский в аэропорт Тель-Авива. Причина – превышение квоты межправительственного соглашения – 35 частот на Москву в неделю.

Причиной отказа стал спор о статусе аэропорта. По мнению израильской стороны, этот аэропорт принадлежит к московскому авиационному узлу (следовательно, рейсы из него попадают под квотирование, но согласно российскому законодательству аэропорт имеет статус подмосковного и не попадает под квотирование).

Чартерные рейсы Израиль согласовал лишь в конце февраля 2017 года. О том, что стороны договорились официально стало известно в конце марта.

Россия и Израиль договорились о полетах российских авиакомпаний из Жуковского в Тель-Авив, рейсы будут выполнять «Уральские авиалинии» и «Икар», полеты запланированы на летний сезон 2017 г., сообщал тогда **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**. Первый полет «Уральских авиалиний» в Изр состоялся в апреле.

### RNS; 2017.07.31; МВД СОГЛАСОВАЛО ДОСМОТР В МОСКОВСКИХ АЭРОПОРТАХ ПО ЭЛЕКТРОННОМУ БИЛЕТУ ЧЕРЕЗ СМАРТФОН

Министерство внутренних дел России согласовало проект приказа **Минтранса** России, упрощающего процедуру прохождения предполетного досмотра в московских аэропортах по электронному посадочному талону без обязательной распечатки бумажной копии, сообщили RNS в **Минтрансе**.

«Проект приказа согласован с МВД России и в настоящее время проходит процедуру оценки регулирующего воздействия в Минэкономразвития», – сообщили в **Минтрансе**.

В середине мая в аэропортах московского авиаузла (Шереметьево, Домодедово и Внуково) сообщили RNS, что уже готовы внедрить оборудование, позволяющее пассажирам проходить предполетный досмотр по электронному билету с помощью смартфона.

Соответствующие поправки в приказ **Минтранса**, упрощающие авиапассажирам процесс прохода в самолет, разрешив использовать электронный посадочный талон без обязательной распечатки бумажной копии, должны вступить в силу в августе этого года.

Как следует из обоснования к проекту, действующее законодательство предусматривает две взаимоисключающие нормы. По одной из них электронный посадочный талон имеет ту же юридическую силу, что и распечатанный на бумаге. А по другой норме от пассажиров требуется наличие штампа о прохождении досмотра на бумажном билете. Поэтому поправками предполагается ликвидировать эту коллизию.

**Министр транспорта** России Максим **Соколов** в начале июня рассказал RNS, что изменения в приказ должны быть согласованы в течение месяца со всеми межведомственными органами, а в августе уже должны быть утверждены.

«Как только будет согласован этот приказ всеми межведомственными органами – месячный срок согласования, потом подписание, потом месяц на регистрацию в Минюсте. К августу получится (принять изменения. – RNS)», – отмечал он.

Использовать электронные билеты за рубежом стали с 2007 года, тогда как в Москве в 2013–2014 годах только начали эксперимент по пропуску пассажиров через службы регистрации без посадочных талонов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.31; РОСАВИАЦИЯ ЗАФИКСИРОВАЛА НА ВЫХОДНЫХ ЗАДЕРЖКИ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ 7 АВИАКОМПАНИЙ

**Росавиаци**я в минувшие субботу и воскресенье зафиксировала задержки чартерных рейсов продолжительностью более двух часов семи авиакомпаний.

Как сообщается на сайте ведомства, по четыре рейса на выходных задержали AZUR air и Royal Flight, по три – «Россия» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)) и Nordwind, по два – «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) и «ВИМ-Авиа», один рейс задержала Red Wings. Среди причин задержек – позднее прибытие или неисправность воздушных судов, дополнительное техобслуживание.

Самые продолжительные задержки зафиксированы у Royal Flight (более 9 часов, рейс Томск – Анталья) и «России» (8,5 часов, рейсы Санкт-Петербург – Керкира, Санкт-Петербург – Ларнака).

**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.

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2017.08.01; СКОРОСТИ РАДИ

На участке трассы Москва–Петербург разрешили разгоняться до 130 км/ч

В России появилась еще одна автодорога, где автомобилисты имеют право разгоняться до 130 км/ч. Новый скоростной режим введен с 1 августа на платном обходе Вышнего Волочка, входящем в состав будущей трассы Москва–Петербург. Впоследствии, по данным “Ъ”, максимальная скорость может быть увеличена на платной дороге Москва–Солнечногорск, а также на некоторых бесплатных федеральных дорогах.

В ночь с 31 июля на 1 августа изменился скоростной режим на участке платного обхода Вышнего Волочка протяженностью 72 км. Об этом сообщили в госкомпании «Автодор». Отныне, выезжая на эту магистраль, автомобилисты могут разгоняться до 130 км/ч (ранее действовал лимит 110 км/ч). Ввести новый скоростной режим на обходе Вышнего Волочка удалось «после долгой и тщательной работы по обследованию данного участка и согласования с ГИБДД», пояснили в «Автодоре». Для этого, в частности, трассу оснастили «автоматизированной системой управления».

Напомним, что в 2013 году в ПДД были внесены изменения, разрешившие собственникам дорог повышать разрешенную скорость со стандартных (для автомагистралей) 110 км/ч до 130 км/ч. Автодорога должна соответствовать высшей технической категории, то есть не пересекаться с другими магистралями в одном уровне, иметь разделительные барьеры и т. д. До сих пор в России было всего два участка, где автомобилисты могли разгоняться до 130 км/ч, и оба на трассе М4 «Дон» (участки 76–103 км, 113–120 км).

Напомним, обход Вышнего Волочка – это один из двух функционирующих участков будущей трассы М11 Москва–Петербург (остальные еще строятся). На втором участке, от МКАД до Солнечногорска, скорость ограничена 110 км/ч. В Северо-Западной концессионной компании (эксплуатирует участок) “Ъ” заявили о планах по увеличению скорости до 130 км/ч, но конкретных сроков пока нет: идет согласование документации, необходимой для изменения режима движения.

У **Федерального дорожного агентства** (**Росавтодор**а) участков со скоростью 130 км/ч нет, но ведомство также занимается постепенным увеличением скоростного лимита. Как минимум на 13 участках федеральных автодорог за последние несколько лет скорость была увеличена с 90 км/ч до 110 км/ч (включая участки М5 «Урал», Р217 «Кавказ»). «Считаем возможным продолжить работу по увеличению скоростного режима до 110 км/ч на сети подведомственных дорог,– заявили “Ъ” в **Росавтодор**е.– В настоящее время определяются еще шесть участков трасс, где после проведения необходимых мероприятий вступят в силу изменения скоростного режима».

В отличие от «Автодора» и **Росавтодор**а, владеющих автомагистралями, власти Москвы и Московской области пытаются в целях безопасности снизить скорость движения на улицах и дорогах. Столичный Центр организации дорожного движения уже выступает за снижение разрешенной скорости в городе до 50 км/ч, но решение пока не оформлено. Подмосковный **минтранс** установил скоростной режим 50 км/ч с 15 июня 2017 года на участках Пятницкого, Егорьевского, Можайского и других шоссе в местах прохождения дорог через населенные пункты.

«Когда дорога позволяет ехать быстро, то это издевательство ограничивать скорость движения 90–110 км/ч,– говорит координатор движения “Синие ведерки” Петр Шкуматов.– Ведь водитель выбирает комфортный режим движения исходя из собственных ощущений, количества полос, ширины проезжей части. В этом плане меня удивляют некоторые участки Киевского и Ярославского шоссе, где даже после реконструкции почему-то стоят знаки “90”«. Глава общественного совета **Минтранса** России Михаил Блинкин напомнил, что в ряде стран на дорогах высшей категории вообще нет ограничений скорости (например, в большей части федеральных земель ФРГ) или оно условное (100 миль в час, или 160 км/ч). «В России, к сожалению, таких магистралей пока еще очень мало,– заметил он.– Но надо понимать, что каждое подобное изменение скоростного режима должно сопровождаться серьезным обследованием».

### ТАСС; 2017.07.31; МИНТРАНС ЗАПУСТИЛ ОНЛАЙН-КАРТУ ДОРОГ, ОТРЕМОНТИРОВАННЫХ НА СРЕДСТВА ОТ «ПЛАТОНА»

**Минтранс** РФ запустил интерактивную онлайн-карту дорог, отремонтированных на средства от системы «Платон». Это следует из сообщения, размещенного на официальном сайте ведомства.

«Более тысячи километров дорог и 30 мостов, отремонтированных и строящихся на средства от государственной системы «Платон», уже нанесены на онлайн-карту проекта dorogi.platon.ru. На сайте отображено распределение средств по каждому региону страны, а также количество выполненных работ за счет этих дополнительных поступлений в дорожные фонды», – говорится в сообщении.

По данным **Минтранса**, с момента запуска системы взимания платы за проезд большегрузных автомобилей по федеральным трассам «Платон» в 2015 году по 31 июля 2017 года система собрала в государственный бюджет почти 30 млрд руб. В системе зарегистрировано порядка 877 тысяч транспортных средств массой свыше 12 тонн.

Ранее **Минтранс** сообщал, что на 15 июня 2017 года поступления в дорожный фонд составляли более 27,1 млрд руб, зарегистрированных в системе транспортных средств насчитывалось более 854 тысячи.

«Платон» – государственная система взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Действует на территории России с 15 ноября 2015 года. С 15 апреля 2017 года тариф «Платона» составляет 1,9 руб.

### RNS; 2017.07.31; «АВТОДОР» НЕДОПОЛУЧИЛ В 2016 ГОДУ 2,6 МЛРД РУБ. ДОХОДОВ ОТ ПРОЕЗДА ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ

Госкомпания «Автодор» получила в 2016 году 72,5% от запланированных доходов за проезд на подведомственных автодорогах, недополучив 2,6 млрд руб., следует из документов компании.

Планировалось получить 9,6 млрд руб., но фактически было собрано 6,96 млрд руб., говорится в отчете об итогах деятельности госкомпании за 2016 год.

Сказалось «влияние макроэкономических факторов на общий уровень подвижности пользователей платных дорог, а также перенос сроков ввода платных участков», – отмечается в документе.

«При ухудшении экономической ситуации традиционно снижаются объемы грузоперевозок, уменьшается и пассажиропоток; у людей падают доходы, соответственно, они начинают экономить на поездках», – пояснил RNS представитель «Автодора». Сказался также перенос сроков по участкам трассы М-4 «Дон».

В 2015 году «Автодор» получил 77% от запланированного – 3,64 млрд руб. – из-за смещения сроков ввода по М-4 «Дон».

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ БАБКИН;2017.07.31; СОБЯНИН ОТКРЫЛ НОВУЮ ДОРОГУ ОТ БОРОВСКОГО ШОССЕ ДО ТРОИЦКА

В новой Москве открылась после реконструкции автострада, соединяющая Боровское и Киевское шоссе. Мэр Сергей Собянин дал старт движению по одному из главных участков трассы – эстакаде в поселении Первомайское.

Новая 700-метровая эстакада находится на месте строительства жилого комплекса «Ново-Никольское», рядом – садоводческое товарищество «Отдых». Здесь пересекаются огромные потоки машин, которые сворачивают с Киевского шоссе в сторону Первомайского и Троицка. До открытия эстакады автомобили разъезжались на нерегулируемом перекрестке, поэтому довольно часто возникали пробки. Теперь движение значительно ускорилось. Вдоль эстакады уже построены пешеходные и велосипедные дорожки. Оставлены места и под съезды к новым жилым домам.

«Это один из важнейших дорожных объектов в ТиНАО, – отметил Собянин. – Очень важно доработать проект современной магистрали, чтобы она дошла до Минского шоссе. Уверен, мы сможем проработать вопрос с коллегами из Московской области. Также необходимо обустроить обход Троицка, чтобы автострада протянулась и до Калужского шоссе».

Таким образом, в Новой Москве появится хорда от Минского шоссе до Калужки. А в общей сложности за последние 5 лет на присоединенных территориях было построено 60 км дорог, еще 70 км находятся в процессе строительства. Как подчеркнул заммэра по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин, на этом этапе важно сделать поперечные связки между новыми районами. К тому же в ТиНАО идет новая линия метро до Внуково – такое решение недавно принял глава города.

Также в Новой Москве продолжается реконструкция Калужского шоссе. Участок от Ватутинок до Центральной кольцевой автодороги планируют закончить в 2018 году. Ширина проезжей части увеличится с двух – трех до пяти – шести полос полос для движения в каждую сторону. На 2018й запланирован также ввод первого участка дороги Солнцево – Бутово – Видное от Киевского до Калужского шоссе.

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.31; ЗАВЕРШЕНА СБОРКА АВТОДОРОЖНОЙ АРКИ МОСТА В КРЫМ

Строители собрали автодорожную арку моста через Керченский пролив, который соединит Крымский полуостров с остальной частью России, и одновременно подготовили к установке на фарватерные опоры железнодорожную арку, сообщила пресс-служба ФКУ Упрдор «Тамань» (заказчик моста).

Арочные пролетные строения – самые габаритные элементы Крымского моста. Протяженность каждого – 227 метров, высота свода в высшей точке – 45 метров (или 80 метров от воды). После установки на фарватерные опоры они обеспечат беспрепятственный пропуск судов через свободное пространство шириной 185 метров и высотой 35 метров от воды.

Свод автодорожной арки замкнут на высоте 45 метров от основания конструкции.

«Автодорожная арка – это почти 200 крупных элементов. В ближайшее время планируется завершить оставшиеся работы: установить гибкие подвески, смонтировать эксплуатационные системы, покрыть антикоррозийной краской. Вес пролета в итоге составит почти 5 тысяч тонн», – говорится в пресс-релизе.

Расчетная скорость ветра на уровне проезжей части арочного пролета может достигать 40 м/с, поэтому будут применяться обтекатели – спецконструкции по фасаду автодорожного арочного пролета, которые позволят минимизировать воздействие шквалов на арку. «На железнодорожной арке такие обтекатели не применяются, так как ее конструктив жестче за счет сквозной главной фермы», – поясняет госзаказчик.

Арочный пролет ж/д моста уже готов к установке в проектное положение. В середине июня завершена укрупненная сборка арки, затем строители смонтировали эксплуатационные системы: смотровые ходы, элементы системы мониторинга инженерных конструкций, молниезащиты и заземления, аэронавигационной и судовой сигнализации. Металлоконструкции покрыты антикоррозийной защитой в три слоя. Общий вес конструкции сейчас превышает 6 тысяч тонн.

«После завершения всех работ арочные пролеты будут поочередно перевезены и смонтированы на фарватерные опоры – сначала по железнодорожной части, затем – по автодорожной», – отмечается в сообщении.

19-километровый мост станет самым длинным в России и соединит полуостров с материковой частью РФ автомобильной и железной дорогой. Движение машин по мосту откроется в декабре 2018 года, поездов – 1 декабря 2019 года. Стоимость объекта составляет 227,9 млрд рублей в ценах соответствующих лет. Генподрядчиком строительства является компания «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга.

### RNS; 2017.07.31; ЕАБР ПОДПИСАЛ ДОГОВОР О ВЫДЕЛЕНИИ 10 МЛРД РУБ. НА СТРОИТЕЛЬСТВО 3 УЧАСТКА ЦКАД

Евразийский банк развития (ЕАБР) выделит 10 млрд руб. на реализацию проекта по строительству третьего пускового комплекса ЦКАД, сообщил банк. Кредитные средства будут предоставлены на срок до 16 лет.

Документы по финансированию проекта подписаны с концессионером – «Автодорожной строительной корпорацией».

Ранее ЕАБР и «Автобан» подписали соглашения, предусматривающие вхождение банка в капитал «Автодорожной строительной корпорации» через 25% в уставном капитале компании.

О том, что ЕАБР в составе консорциума подал оферту на $400 млн, в ноябре 2016 года говорил RNS председатель правления Евразийского банка развития Дмитрий Панкин. В январе он рассказывал о вхождении ЕАБР в капитал компании, которая занимается реализацией проекта, и отметил, что уставный капитал этой SPV – 100 млн руб.

Третий участок – один из пяти пусковых комплексов Центральной кольцевой автомобильной дороги. Это участок трассы протяженностью 105,3 км, который пройдет параллельно Малому бетонному кольцу А-107 на северо-востоке Московской области. Строительство должно быть завершено до конца 2019 года.

Проект оценивается более чем в 80 млрд руб. Проект будет реализовываться с помощью заемных средств: в синдикате банков участвуют также Сбербанк и Газпромбанк.

Документы вступят в силу после подписания всеми сторонами сделки.

«Реализация такого крупного капиталоемкого проекта глобально решает сразу несколько задач: во-первых, это привлечение частного капитала в инфраструктурные проекты через механизм ГЧП в РФ, во-вторых, стимулирование экономического роста между регионами и отдельными странами, поскольку именно транспортная инфраструктура, которая является одним из приоритетных направлений деятельности банка, обеспечивает возможность движения товаров и услуг», – приводятся в сообщении слова управляющего директора, руководителя дирекции по транспорту и инфраструктуре ЕАБР Тимура Абдуллаханова.

### RNS; 2017.07.31; КОНТРАКТ С «АВТОБАНОМ» НА РЕКОНСТРУКЦИЮ МОСКОВСКОГО БОЛЬШОГО КОЛЬЦА ПРОДЛЕН НА ТРИ ГОДА

Срок исполнения контракта с ДСК «Автобан» на строительство и реконструкцию участка Московского большого кольца продлен на три года – до конца 2019 года, сообщили RNS в пресс-службе **Росавтодор**а.

Речь идет об участке протяженностью 25,5 км в обход Орехово-Зуево.

Госконтракт на 10,3 млрд руб. был заключен в конце 2011 года. Изначальный срок его исполнения – октябрь 2015 года, осенью 2015 года он был продлен до 25 ноября 2016 года.

На текущий момент готовность объекта – около 45%, на 31 июля освоено 47% средств – 4,86 млрд руб., сообщили RNS в **Росавтодор**е. «Основная причина задержки –сложности с освобождением территории под строительство, в том числе земель лесного фонда», – говорится в сообщении.

В мае 2017 года «Автобан» обратился в Арбитражный суд Московской области к ФКУ «Центравтомагистраль» (подведомственно **Росавтодор**у) с иском о продлении контракта, 26 июля суд решил продлить его до 25 декабря 2019 года.

Из-за сложностей с расселением «Автобан» не может завершить исполнение контракта с ФКУ «Центравтомагистраль» по реконструкции трассы М-8 «Холмогоры», сообщали RNS ранее. Компании не удалось добиться продления сроков контракта через суд, но контракт действующий – «до полного исполнения сторонами своих обязательств», объект готов на 95,5%, отметили в **Росавтодор**е.

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.31; МЕСЯЧНЫЙ РОСТ ПОГРУЗКИ НА СЕТИ РЖД В АВГУСТЕ МОЖЕТ ЗАМЕДЛИТЬСЯ ДО 0,3% – ИСТОЧНИК

План работы ОАО «Российские железные дороги» в августе 2017 года предполагает среднесуточную погрузку на уровне 3,425 млн тонн, сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с деятельностью компании.

Это соответствует 106,175 млн тонн в целом за месяц. В августе 2016 г. этот показатель находился на уровне 105,842 млн тонн. Таким образом, план августа 2017 г. сверстан с ростом погрузки на 0,3%.

В то же время, в предыдущие месяцы отправка грузов увеличивалась более высокими темпами. В мае, например, (по оперативным данным компании; итоговые она не публикует) рост составил 3,5% (в среднем грузилось 3,435 млн тонн в сутки), в июне – 2,6% (3,461 млн тонн в среднем с сутки), что по итогам I полугодия 2017 г. дало увеличение на 3,6% по сравнению с тем же периодом 2016 г.

План работы «Российских железных дорог» на июль предполагает рост погрузки на 2,1% (3,435 млн тонн в среднем в сутки), говорил ранее собеседник «Интерфакса». По итогам 30 дней месяца среднесуточный показатель составил 3,44 млн тонн (+2,2% по сравнению с тем же периодом 2016 г.), сказал источник агентства.

Собеседники «Интерфакса» в железнодорожной отрасли связывают прогнозируемый в августе спад в помесячной динамике погрузки с традиционными для этого времени ремонтными работами. Кроме того, продолжаются летние пассажирские перевозки, что усугубляет ситуацию, например, в направлении юга РФ.

В июне стало известно, что по итогам всего 2017 г. РЖД допускают рост погрузки на 2,6%, тогда как сейчас финансовый план перевозчика предполагает увеличение на 0,6%. Как сообщало корпоративное издание монополии, ее бюджетный комитет – «исходя из складывающейся экономической конъюнктуры» – рассмотрел и одобрил предложения по корректировке финансового плана. «Погрузка в целом по году оценивается в 1,254 млрд тонн», – приводила газета слова руководителя департамента экономики компании Ирины Костенец. В 2016 г. этот показатель находился на уровне 1,222 млрд тонн (рост составил 0,6%).

Изначально же при формировании финансового плана на 2017 г. «Российские железные дороги» прогнозировали нулевой рост погрузки. В среднесуточном выражении это соответствовало бы росту на 0,3% (с учетом дополнительного дня в прошедшем високосном году). В декабре, правда, компания скорректировала прогноз, ожидая падения показателя на 0,2%. При этом в январе президент РЖД Олег Белозеров выразил осторожную уверенность в том, что погрузка в 2017 г. может показать рост в районе 1%.

### ТАСС; 2017.07.31; СТИВИДОРЫ НАХОДКИ ОПЛАТЯТ ПОКУПКУ ДАТЧИКОВ КОНТРОЛЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОЗДУХА

Стивидорные компании, ведущие открытую перевалку угля в портах Находки, оплатят приобретение приборов мониторинга загрязнения воздуха. Приборы будут установлены в рамках государственно– частного партнерства, сообщает пресс-служба администрации Приморского края со ссылкой на заявление главы региона Владимира Миклушевского.

«В Находке установят еще восемь контрольных датчиков, а сертифицированная лаборатория круглосуточно будет следить за уровнем загрязнения воздуха. Уже определены и согласованы точки их размещения, оплатят покупку датчиков – стивидоры», – заявил губернатор края.

Первый датчик загрязнения воздуха угольной пылью установили в Находке в конце июня текущего года.

Стивидорные компании реализуют комплексный план по снижению негативных последствий открытой перевалки угля в Находке, который Владимир Миклушевский поручил разработать еще в феврале этого года.

Этот план включает создание единой санитарно-защитной зоны для терминалов, работающих в городской черте, модернизацию перегрузочных комплексов, а также жесткий контроль за соблюдением технологического процесса при перевалке пылящего груза.

Как ТАСС сообщал ранее, проблема загрязнения воздуха угольной пылью обострилась в текущем году, когда резко вырос экспорт угля в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) через порты Приморья. В результате открытой перевалки груза пыль стало разносить ветром по окрестностям, она начала покрывать улицы населенных пунктов. Это вызвало многочисленные жалобы населения.

Вопрос экологического состояния Находки также вошел в список поручений, данных по итогам «Прямой линии» с президентом России Владимиром Путиным. Глава государства поручил Генпрокуратуре и Минприроды до 1 августа 2017 года принять меры для приведения работы порта Находки в соответствие экологическим нормам и при необходимости представить предложения по внесению изменений в законодательство Российской Федерации.

Всего в Находке перевалку угля ведут 12 компаний, их грузооборот составляет около 20 млн тонн (на 15% больше, чем в прошлом году).

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.08.01; У АВИАКОМПАНИЙ ДВОИТСЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Новые требования в отрасли считают избыточными

Как выяснил “Ъ”, авиационную отрасль по-прежнему не устраивают новые требования к безопасности, обсуждаемые с 2014 года. Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) настаивает, что нормы безопасности и так описаны в Воздушном кодексе и подзаконных актах, синхронизированы с требованиями международных организаций, тогда как новые требования дублируют их или избыточны. Их введение приведет к дополнительным расходам авиакомпаний и росту стоимости перевозок, отмечает АЭВТ, с этим соглашается и экспертный совет при правительстве. Сходная ситуация – расхождение международных конвенций с законом о транспортной безопасности – сложилась и на водном транспорте.

Как стало известно “Ъ”, на сегодня намечено совещание под председательством вице-премьера Аркадия **Дворкович**а, на котором будет обсуждаться проект постановления правительства о требованиях к транспортной безопасности на воздушном транспорте. В **Минтрансе** (разработчик документа) запрос “Ъ” переадресовали в аппарат господина **Дворкович**а, где от комментариев отказались.

Регулирование безопасности на воздушном транспорте, система обеспечения которой существует с советских времен, сейчас претерпевает значительные изменения. В 2007 году был принят закон о транспортной безопасности с общими для всех видов транспорта нормами, а с 2014 года **Минтранс** разрабатывает требования к отдельным видам транспорта, в частности к авиации. Проект постановления неоднократно вносился в Белый дом, но возвращался на доработку из-за разногласий с участниками рынка и Минэкономики.

По данным “Ъ”, свои замечания в адрес господина **Дворкович**а и экспертного совета при правительстве направили департамент промышленности и инфраструктуры правительства и Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта. Обе структуры сообщают, что авиаотрасль «в силу своей специфики уже имеет детально урегулированную систему обеспечения безопасности и защиты от актов незаконного вмешательства» по стандартам Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Новые требования создают «“задвоенное”, избыточное регулирование», что приведет к росту стоимости авиаперевозок. Авторы требуют закрепить в законе о транспортной безопасности постулат о том, что безопасность для гражданской авиации обеспечивается в соответствии с Воздушным кодексом.

Как сообщается в письме АЭВТ, в проекте требований к безопасности на воздушном транспорте не предусмотрен перенос срока вступления в силу требований об установке в салонах самолетов видеонаблюдения и передачи данных в режиме реального времени наземным службам. Первые проверки авиакомпаний по выполнению новых требований **Ространснадзор** провел в начале 2016 года и выписал предписания, хотя видеокамеры нужно устанавливать после 1 января 2019 года. Затраты на приобретение и установку оборудования (включая согласование изменения конструкции с разработчиком и властями) авиакомпании оценили в $175–500 тыс. на самолет. Изменения придется согласовывать и с лизингодателями, которые вправе в некоторых случаях расторгнуть договор.

Документ также требует обеспечить круглосуточную работу кабины пилотов (даже в их отсутствие), установить КПП на входе в салон, кабину, а также стоянку воздушного судна. За транспортную безопасность должны отвечать командиры воздушных судов, они должны пройти обучение и получить аттестацию. Наличие требований досмотра создаст российским авиакомпаниям сложности в зарубежных аэропортах: перевозчикам придется на каждом рейсе предусматривать места для трех сотрудников транспортной безопасности «на договорной основе». Но у авиакомпаний может уйти полгода на процедуры для утверждения плана транспортной безопасности и столько же времени на реализацию плана, считают в АЭВТ.

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов говорит, что безопасность «должна стать счетным параметром», при этом необходимо говорить не об абсолютной безопасности, а ее приемлемых уровнях. Опрошенные “Ъ” авиакомпании не стали комментировать требования. В «Открытом правительстве» “Ъ” пояснили, что письмо АЭВТ получили, а экспертный совет заключил, что проект не может быть поддержан, так как «содержит дублирующие, избыточные и трудновыполнимые требования, которые приведут к финансовым издержкам».

Похожая ситуация возникла и в сфере водного транспорта. Источник “Ъ” в отрасли пояснил, что наряду с законом о транспортной безопасности безопасность судов и портов в данный момент регулируют Международная конвенция по охране человеческой жизни на море и Кодекс по охране судов и портовых средств. «Действительно, в некоторых случаях между этими документами и новым законом возникают вопросы дублирования требований, и мы хотим, чтобы в ходе обсуждения они были сняты»,– говорит он.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.08.01; ТУРИСТОВ ПЕРЕСАДЯТ НА РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ

**Министерство транспорта** России совместно с **Росавиаци**ей приступили к разработке пакета мер, направленного на системное решение проблемы срывов выполнения чартерных рейсов в высокий туристический сезон. Среди обсуждаемых инициатив – усиление контроля за формированием авиакомпаниями чартерных программ полетов и их фактическим выполнением, повышение эффективности санкций к авиакомпаниям, а также идея о переводе чартеров в статус регулярных рейсов. Новые меры должны вступить в силу в следующем году.

Как рассказал «Известиям» источник в авиационной отрасли, в **Министерстве транспорта** приступили к разработке пакета изменений в нормативно-правовые акты, направленных на оздоровление рынка авиаперевозок в туристском сегменте. В **Минтрансе** эту информацию подтвердили, но подробности раскрывать не стали.

– Меры прорабатываются, но говорить о них рано, – заявил представитель **Министерства транспорта**.

В **Росавиаци**и уточнили, что меры, направленные на минимизацию задержек рейсов чартерных авиакомпаний, прорабатываются во взаимодействии с другими федеральными органами исполнительной власти, а также заинтересованными общественными организациями.

– Эта работа требует тщательного анализа действующей нормативно-правовой базы. Мы сходимся в том, что для непунктуальных перевозчиков должны быть созданы эффективные заградительные барьеры. Над этим мы работаем, – заявил «Известиям» представитель **Росавиаци**и.

По данным источника «Известий», новые системные меры будут направлены на недопущение создания условий для задержек и отмен чартерных рейсов, выполняющихся по заказам туроператоров. Они также будут предполагать более жесткую реакцию авиационного регулятора и неотвратимость наказания авиаперевозчиков, допустивших сбой. Планируется доработать механизм аннулирования допусков авиакомпаний к выполнению международных чартерных рейсов.

Одна из инициатив, которая уже обсуждается, – это введение обязательного требования к авиакомпаниям предоставлять в **Росавиаци**ю сведения о планируемых объемах чартерных пассажирских перевозок. Это позволит регулятору делать и предоставлять туроператорам предварительную оценку реализуемости этих планов с учетом оборота воздушных судов, наличия резервных бортов, комплектации экипажей и других значимых факторов.

Ведется дискуссия о возможности отказа от практики перевозки туристов на массовых направлениях отдыха чартерными рейсами, фрахтователями которых выступают крупные туроператоры. Но пока однозначного мнения о целесообразности этого шага нет. Как нет и однозначного понимания механизма его реализации: возникнут вопросы с соблюдением межправительственных соглашений о воздушном сообщении, по которым количество назначенных регулярных перевозчиков между странами лимитировано.

Основными игроками рынка международных чартерных перевозок выступают 9–10 авиакомпаний, выполняющих свыше 100 вылетов в месяц из России.

В авиакомпании AZUR air (один из крупнейших российских чартерных перевозчиков) отметили, что чартерный рейс в силу своей специфики может быть перенесен или отменен по требованию его заказчика, иными словами, туроператора. При этом на соблюдение регулярности вылетов чартеров значительное влияние оказывает множество факторов, включая наличие слотов в аэропорту, возможность аэропорта по обслуживанию пассажиров, техническое состояние парка авиакомпании. Кроме того, в любой ситуации аэропорты отдают предпочтение регулярным рейсам перед чартерными, что также может привести к дополнительным задержкам.

По словам представителя Nordwind Airlines (дочерняя авиакомпания туроператора «Пегас-Туристик»), к специфике чартерных авиаперевозок также следует отнести ярко выраженный сезонный всплеск спроса. На эти короткие периоды авиаперевозчикам необходимо найти дополнительные воздушные суда и ввести их в эксплуатацию. После завершения летнего сезона воздушный флот становится избыточным и начинает приносить убытки перевозчикам. Поэтому Nordwind уже приняла стратегическое решение отказываться от чартерных рейсов и переводить свое расписание полетов в регулярные рейсы. Как рассказал «Известиям» представитель авиакомпании, на сегодня 75% ее рейсов уже являются регулярными.

– Чартерная авиаперевозка всегда является частью договора о реализации туристского продукта, поэтому в случае невылета туриста не по своей вине туроператор обязан вернуть туристу всю стоимость путевки, включая стоимость отеля. А за отмену регулярного рейса турист получит лишь возврат стоимости авиабилета от авиаперевозчика, – отметил генеральный директор «Аэропорт Инвестментс» Сергей Детенышев.

Пассажир чартерного рейса – это турист, права которого не должны пострадать при смене вида договора и применяемых законов. Сергей Детенышев считает, что договоры фрахтования на сезонных направлениях с пиковыми нагрузками значительно лучше защищают интересы туристов как по стоимости перелетов, так и по гарантиям исполнения туристических договоров.

### ЭХО МОСКВЫ; 2017.08.01; В МИНТРАНСЕ НЕ ПРЕДЛАГАЛИ ЛИШИТЬ ПАССАЖИРОВ БЕСПЛАТНОГО ПРОВОЗА РУЧНОЙ КЛАДИ,А ЛИШЬ УСТАНОВИЛИ НИЖНИЙ ПОРОГ ЕЕ ВЕСА

В **Минтрансе** не предлагали лишить пассажиров бесплатного провоза ручной клади, а лишь установили нижний порог веса для перевозки вещей, за который авиакомпании не могут требовать платы. Об этом в эфире «Эха» заявила директор министерского Департамента государственной политики в области гражданской авиации Светлана Петрова. Она подчеркнула, что портфель или дамскую сумочку в их проекте поправок будет разрешено провозить вместе с ручной кладью.

Ранее в списке вещей, которые пассажир может взять в салон помимо ручной клади было 13 пунктов, по предложению **Минтранса** остается 5. Из списка исчезли ноутбук, фотоаппарат, мобильный телефон, печатные издания и верхняя одежда. Часть этих вещей представитель министерства предложила класть в портфель или в ручную кладь.

Предложения **Минтранса** сейчас находятся в стадии обсуждения на Федеральном портале проектов нормативных актов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.31; МИНТРАНС ЯКУТИИ ПРОСИТ ФАС ПРОВЕРИТЬ НАЛИЧИЕ ЦЕНОВОГО СГОВОРА АВИАКОМПАНИЙ «АЭРОФЛОТ», S7 И «ЯКУТИЯ»

**Министерство транспорта** и дорожного хозяйства Якутии обратилось в Федеральную антимонопольную службу (ФАС) России с просьбой проверить ценообразование на рейсах российских авиакомпаний из регионов страны в Якутск, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе ведомства.

«Из-за сезонно высокой (в летнее время – ИФ) стоимости авиабилетов из Якутска в регионы России появляются заявления о том, что в республике действует некий сговор авиакомпаний «Якутия», «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) и S7, чтобы максимально взвинтить ценник. Насколько это суждение верно, установят представители ФАС. Мы (министерство – ИФ) уже направили к ним обращение проверить обоснованность заявлений», – сказал представитель **Минтранса** республики.

Он также отметил, что ведомство отмечает «агрессивную ценовую политику» у авиакомпании «ВИМ-Авиа», недавно появившейся на маршруте Якутск – Москва.

Летом прошлого года Восточно-Сибирская транспортная прокуратура и ФАС проверили шесть авиакомпаний, подозревавшихся в завышении тарифов на авиаперевозки в Иркутской области и Якутии. Проверки были проведены в, частности, в авиакомпаниях «ИрАэро», «Ангара», «Полярные авиалинии», «Якутия», однако нарушений антимонопольного законодательства выявлено не было.

### ТАСС; 2017.07.31; ПАССАЖИРОПОТОК РОССИЙСКИХ АЭРОПОРТОВ В I ПОЛУГОДИИ ВЫРОС НА 19%, ДО 82 МЛН ЧЕЛОВЕК

Совокупный пассажиропоток российских аэропортов в январе-июне 2017 г. увеличился на 19% по сравнению с показателем за аналогичный период прошлого года и достиг 82,01 млн человек. Соответствующие данные опубликованы на сайте **Федерального агентства воздушного транспорта** (**Росавиаци**и).

Объемы перевозок на международных направлениях за первые шесть месяцев 2017 г. составили 26,17 млн пассажиров, что на 35% больше, чем в январе – июне 2016 г. На внутренних воздушных линиях российские аэропорты обслужили 55,84 млн пассажиров, рост в годовом выражении составил 12,8%.

Московские аэропорты Шереметьево, Домодедово и Внуково в отчетном периоде вместе обслужили почти 39,7 млн человек, что на 18,5% превышает показатель января-июня 2016 года.

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.31; В ЕС ПРЕДЛАГАЮТ ПОЛУЧИТЬ У РУМЫНИИ РАЗЪЯСНЕНИЯ О ЗАПРЕТЕ САМОЛЕТУ С РОГОЗИНЫМ ПРОЛЕТЕТЬ НАД ЕЕ ТЕРРИТОРИЕЙ

Страны Европейского союза реализуют ограничительные меры в отношении лиц и организацией, назначаемые Советом ЕС, с учетом своего законодательства, заявил «Интерфаксу» официальный представитель Евросоюза, комментируя запрет Бухареста на пролет самолета с вице-премьером РФ Дмитрием Рогозиным через воздушное пространство Румынии.

«Государства-члены ЕС несут ответственность за осуществление запрета на поездки в Евросоюз (лиц, подпадающих под санкции ЕС, – ИФ) через свое национальное законодательство», – сказал собеседник агентства.

Он отвечал на просьбу прокомментировать запрет Румынии на пролет через ее воздушное пространство российского гражданского самолета с входящим в «черный список» ЕС Д.Рогозиным на борту, летевшим в Молдавию.

«Вопросы, касающиеся осуществления запрета на поездки в конкретных случаях, следует направлять в соответствующее государство-член», – заявил представитель ЕС.

В минувшую пятницу визит Д.Рогозина в Кишинев был сорван из-за отказа Румынии пустить самолет с российской делегацией на борту в свое воздушное пространство. Вице-премьер сообщил журналистам, что самолет также отказались принять на посадку в Будапеште, лайнер приземлился в Минске. Из Белоруссии Д.Рогозин вернулся в Москву.