**02 АВГУСТА 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.08.01; МОСТ ПРИНЯЛ

Керченская переправа приняла три миллиона пассажиров

Начались работы по подготовке к установке арок моста через Керченский пролив. Во вторник после осмотра строительных работ со стороны Тамани и Керчи **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заверил «РГ», что морские работы не отразятся на расписании движения паромной переправы, так как она находится на достаточном удалении от места возведении моста.

Более того, с начала года по первое августа уже было перевезено три миллиона пассажиров, говорит **Соколов**. Сейчас там работают 11 паромов. Выросли и перевозки автомобилей за счет увеличения грузопотока для строительства трассы «Таврида» к мостовому переходу. На начало августа было переправлено более 600 тысяч машин.

Что касается прохода судов по Керчь-Еникальскому каналу, над которым возведут арки, то с 1 августа введено ограничение по мореплаванию. Во время монтажа, который будет проходить в ближайшие два месяца, разрешения на проход судов по каналу будет давать капитан порта «Керчь». В период установки арки ограничения по времени не превысят 72 часа, пояснил **Соколов**.

Автомобильную арку уже собрали. Ее свод замкнут на высоте 45 метров от основания конструкции. В ней почти 200 крупных элементов: блоки ортотропных плит, арочных сводов и так далее. «Чтобы собрать их воедино, мы выполнили около 4,5 километра стыковых швов первой категории, закрутили 175 тысяч штук (или почти 110 тонн) высокопрочных болтов», – подчеркнул министр. Одновременно строители подготовили к установке на фарватерные опоры железнодорожную арку. Ее доставят в ближайшие две недели.

Кроме арочных работ идет активное строительство других частей моста, например, сооружены временные проезды для строителей вплоть до морской части перехода. Так, можно проехать от полуострова Тамань до косы Тузла, затем по ней – до Керчь-Еникальского канала. Вдоль технической дороги видны не только опоры, но и основной каркас автомобильной части моста. Железнодорожный мост строится рядом. Работы идут даже немного с опережением графика, отметил министр.

Рабочее движение по автомобильному мосту планируют пустить в конце 2018 года. К этому времени будут построены и автоподходы к ним.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.08.02; КРУПНЕЙШИЕ АВИАКОМПАНИИ ПОКА НЕ СОБИРАЮТСЯ ОТМЕНЯТЬ БЕСПЛАТНЫЙ ПРОВОЗ БАГАЖА ПО НЕВОЗВРАТНЫМ БИЛЕТАМ

Отдельно плату за багаж планирует брать только лоукостер «Победа»

Поправки в Воздушный кодекс президент Владимир Путин подписал 31 июля, в силу они вступят через 60 дней. Согласно им авиакомпании не обязаны бесплатно возить багаж по невозвратным билетам; перевозчики смогут сами устанавливать правила и взимать за перевозку багажа отдельную плату. Сейчас по любому билету авиакомпания обязана бесплатно перевезти минимум 10 кг багажа.

Крупнейшие игроки – «Аэрофлот», S7 и UTair – менять систему тарифов в связи с поправками не планируют, сообщили их представители. «Наша система тарифов удобна, пассажиры к ней привыкли», – объясняет представитель S7. «Норму тарифа «Лайт» – до 10 кг в салоне самолета – снижать не планируем», – пояснил коммерческий директор UTair Павел Пермяков. Эти поправки важны для развития лоукост-перевозок, говорят представитель «Аэрофлота» и топ-менеджер «Уральских авиалиний». «Мы анализируем рынок и предложение конкурентов, если увидим потребность в тарифах без обязательной нормы багажа, можем их ввести», – добавляет последний. «Аэрофлот» (вместе с его крупнейшей «дочкой» «Россией»), S7, UTair и «Уральские авиалинии» в первом полугодии перевезли 71,9% всех пассажиров российских авиакомпаний. «Победа» скоро представит новые правила и тарифы – в целом будет значительное снижение тарифов как на перелет, так и на провоз багажа», – говорит представитель лоукостера (его доля в России – 4,5%).

Невозвратные билеты как самые дешевые наиболее популярны в России, сказано в исследовании сервиса «Туту.ру»: уже в июле – декабре 2014 г. (когда невозвратные билеты были разрешены) доля купленных на «Туту.ру» невозвратных билетов составила 65,2%, в 2015–2016 гг. их доля была в среднем 73,6%, в январе – июне 2017 г. – 72,1% (учитывались только полеты по России). В 2014 г. невозвратные билеты были на 12,6% дешевле возвратных, в 2015 г. – на 19,7%, в 2016 г. – на 22,8%, в этом году – на 24,4%, подсчитал сервис. Доля невозвратных билетов на рейсы российских авиакомпаний, купленных у партнеров aviasales.ru, составляет около 50%, говорит PR-директор агрегатора Янис Дзенис.

Для тех, кто путешествует без багажа, стоимость билетов благодаря поправкам может снизиться на 10–20%, заявил в конце июня **министр транспорта** Максим **Соколов** (цитата по «Интерфаксу»). Авиакомпании платят аэропортам за обслуживание пассажиров по «неразделенному тарифу» независимо, есть у них багаж или нет, отмена обязательных к перевозке 10 кг багажа позволила бы снизить базовый тариф «Победы» на 20%, сообщал лоукостер. «Пассажиры до сих пор с трудом привыкают к условиям лоукостеров или правилам безбагажных тарифов. Изменения еще более усугубят ситуацию, и количество негативных отзывов может увеличиться», – говорит представитель «Туту.ру» Наталья Анисимова. «Половина путешественников вообще не знает, что включено в их тариф, а 30% доплачивали за багаж, узнав о новых нормах в аэропорту», – добавляет Дзенис. Средняя стоимость 20 кг багажа при оплате онлайн составляет 1450 руб., в аэропорту – на 60% больше, уточнил он.

### ВЕДОМОСТИ; 2017.08.01; УКРАИНА ГОТОВИТ ИСК К РОССИИ ИЗ-ЗА ОГРАНИЧЕНИЙ СУДОХОДСТВА В КЕРЧЕНСКОМ ПРОЛИВЕ

Киев готовит иск в отношении введенных Россией ограничений судоходства в Керченском проливе из-за строительства моста. Об этом рассказал замминистра инфраструктуры Украины Юрий Лавренюк.

Россия начала работы по строительству керченского моста в феврале 2016 г. На вторую половину августа запланирована установка арочных пролетных строений – самых габаритных элементов моста, – которая предусматривает ограничение судоходства. Ранее **министр транспорта** России Максим **Соколов** отмечал, что ограничения будут минимальными.

«Министерство юстиции в рамках имеющихся судебных исков против России выделяет проблему перекрытия Керченского канала и введения ограничений по судовому ходу. Сейчас готовится иск и подсчитываются убытки недополученных средств Мариупольским и Бердянским торговыми портами», – уточнил Лавренюк.

По его словам, это «политический вопрос», его решением занимаются несколько ведомств.

### UGPRESSA.RU; 2017.08.02; ДОРОГУ К АЭРОПОРТУ «ПЛАТОВ» ОТКРОЮТ В ОКТЯБРЕ

Такие сроки были озвучены главой региона на заседании коллегии **Минтранса** России прошедшего в Керчи, 1 августа.

Подготовка дорожно-транспортной системы в Ростовской области к Чемпионату по футболу в 2018 году идёт согласно плану. Сейчас завершается строительство международного аэропорта «Платов». Также к аэропорту ведётся строительство двух подъездных дорог. Готовность подъезда от трассы М-4 «Дон» к «Платову» завершена на 90%, а второго подъезда уже 62%. Ввод обеих дорог намечен на октябрь 2017 года.

Кроме того, в этом году предусмотрено создание центра управления пассажирскими перевозками, а в период с 2017 по 2018 г. будут установлены знаки маршрутного ориентирования с дублированием на английском языке.

### ТАСС; 2017.08.01; АЛИХАНОВ ПОПРОСИЛ ФАС ПРОВЕРИТЬ ЦЕНЫ НА АВИАБИЛЕТЫ НА МЕСТНЫЕ РЕЙСЫ

Временно исполняющий обязанности губернатора Калининградской области Антон Алиханов обратился к руководству Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России с просьбой проверить обоснованность роста цен на авиабилеты российских перевозчиков между Москвой и Калининградом и Москвой и Санкт-Петербургом.

«Высокая цена на авиабилеты и недостаточное количество билетов по спецтарифам не позволяют гражданам России со средним уровнем дохода воспользоваться воздушными перевозками в Калининградскую область», – сказал во вторник Алиханов, слова которого приводит пресс-служба регионального правительства. Глава региона в письме в ФАС особо подчеркнул, что «воздушный транспорт в текущей ситуации является гарантом обеспечения транспортной независимости региона».

Алиханов также направил письмо в **Министерство транспорта** РФ, в котором попросил выделить дополнительные средства на субсидирование авиаперевозок в 2017 году в связи с высоким спросом на них.

«До окончания срока реализации программы [субсидирования] осталось более двух месяцев, что позволяет прогнозировать возникновение дефицита бюджетных ассигнований на субсидирование воздушных перевозок в августе-октябре. Я подписал обращение к главе **Минтранса** РФ Максиму **Соколов**у о необходимости выделения в текущем году дополнительного финансирования и увеличения в достаточной степени средств, выделяемых в 2018-2019 годах», – отметил Алиханов.

По данным областного правительства, на 1 июля 2017 года, по истечении полутора месяцев с начала реализации программы субсидирования авиаперевозок из Калининграда в европейскую часть страны, уже реализовано более 116 тыс. авиабилетов по специальным тарифам, то есть освоено 73% средств, предусмотренных федеральным бюджетом.

В 2016 году на субсидирование авиаперелетов из Калининграда в Москву и Санкт-Петербург планировали выделить из федерального бюджета 462,5 млн рублей, фактически было израсходовано 364,4 млн рублей, а перевезено по спецтарифу 162,6 тыс. человек.

В 2017 году запланировано – 341,5 млн рублей, по состоянию на 1 июля израсходовано 248,4 млн рублей. Стоимость льготных билетов в один конец составляет 3,8 тыс. рублей и 3,5 тыс. рублей в Москву и Петербург соответственно. Программа субсидированных перевозок действует с 15 мая по 15 октября.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.01; РОСАВИАЦИЯ ЗАФИКСИРОВАЛА В ПОНЕДЕЛЬНИК ЗАДЕРЖКИ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ 5 АВИАКОМПАНИЙ

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

Как сообщается на сайте ведомства, пять рейсов задержала «Россия» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)), по два – AZUR air и Royal Flight, по одному – IFly и Red Wings. Среди причин задержек – позднее прибытие или неисправность воздушных судов, «решение авиакомпании».

Самые продолжительные задержки зафиксированы у «России» (почти 13 часов, рейс Москва – Пунта-Кана) и Red Wings (11,5 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.

### ВЕДОМОСТИ – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ДМИТРИЙ ГОРШЕНИН; 2017.08.02; СНАЧАЛА МОСТ, ПОТОМ ГРАНТ

Фонд президентских грантов отказал ассоциации «Открытое пространство» в заявке на 1,9 млрд руб., потраченных на строительство Яхтенного моста. Ассоциация подавала заявку в направлении «Развитие институтов гражданского общества», но в поддержке ей отказали, следует из информации на сайте фонда.

Победители первого конкурса на предоставление грантов на развитие гражданского общества были объявлены 31 июля.

Яхтенный мост связывает Приморский район с Крестовским островом, где находится построенный к Кубку конфедераций и чемпионату мира стадион. Длина пешеходного моста – 941 м, стоимость – 1,9 млрд руб. Администрация Петербурга долго искала финансирование для этого проекта. Рассматривались варианты государственно-частного партнерства, платного проезда по мосту, а также строительства на нем торговых объектов. Поиски инвестора оказались безуспешными, а объект надо было построить к июню этого года, поскольку он обеспечивал доступность стадиона, на котором проходили матчи Кубка конфедераций.

Зимой прошлого года администрация предложила участие в проекте крупным строительным компаниям, которые специализируются на дорожной инфраструктуре. Пять подрядчиков, объединившихся в ассоциацию «Открытое пространство», вложили в Яхтенный мост собственные средства. Их доли были рассчитаны пропорционально объему госзаказа, которые они получили в Петербурге в 2015 г., рассказывал представитель комитета по развитию транспортной инфраструктуры.

ОАО «Метрострой», летом прошлого года получившее подряд на достройку стадиона на Крестовском острове, потратило 1,1 млрд руб., ЗАО «Пилон», с которым был заключен контракт на строительство моста, – 426 млн руб., ЗАО «АБЗ-дорстрой» – 170 млн руб., ЗАО «ВАД» – 109 млн руб., ЗАО «ПО «Возрождение» – 55 млн руб. Строительство началось в феврале 2016 г., открыли мост в мае 2017 г.

Участники неоднократно заявляли, что мост – это их подарок городу и никто не ждет возврата ни потраченных денег, ни преференций при распределении будущих госзаказов.

«Есть некое разочарование, что мы не выиграли грант: мы могли компенсировать затраты, а могли бы использовать эти средства на строительство инфраструктуры к чемпионату мира, – сообщил директор ассоциации «Открытое пространство» Сергей Румянцев. – По условиям конкурса гранты выдаются на будущие проекты, а мы подали заявку, когда объект был построен на 30–40%, поэтому понимали, что отказ возможен».

Подрядчики не ждут возврата денег, утверждает Румянцев. «Мы бы не возвращали взносы, а решили бы, на какие инфраструктурные объекты потратить в будущем. Инициатором подачи заявления был комитет по развитию транспортной инфраструктуры», – добавил он.

«Метрострой» не знал, что ассоциация претендует на какие-то гранты, и не подписывал никаких документов, сообщила представитель компании. Ассоциация – пять организаций и, чтобы действовать от ее лица, нужно как минимум сообщить остальным об этом, а лучше заручиться их согласием, рассуждает она. По ее словам, «Метрострой» не ждет возврата инвестиций в Яхтенный мост, это был подарок.

Вице-губернатор Игорь Албин также утверждает, что не слышал об инициативе подрядчиков. «Молодцы, что заявились на получение грантов. Нарабатывают новый опыт. Могу пожелать удачи и настойчивости», – ответил он на запрос «Ведомостей». Получить комментарии других участников ассоциации вчера не удалось.

Гранты от президента России в этом году уже получили 970 некоммерческих организаций из 79 регионов (см. врез), их сумма – 2,25 млрд руб.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА КРЫМА; АНДРЕЙ СТАНКЕВИЧ; 2017.08.01; «РОГАТЫЕ» НА ДОТАЦИИ

ГУП «Крымтроллейбус», работающее в Симферополе, Ялте и Алуште, ежегодно перевозит десятки миллионов человек. Однако, несмотря на существенную загрузку этого вида транспорта во всех трех городах, за три года в составе РФ контактную сеть так и не обновили, а валидаторы до сих пор используют «в тестовом режиме»

Главный аргумент в пользу экономии на «Крымтроллейбусе» у местных властей после перехода Крыма в РФ не изменился: предприятие неприбыльное и дотационное.

Хотя компания сегодня – одно из самых «свежих» электротранспортных предприятий РФ: около 90 процентов подвижного состава – новые низкопольные машины.

В минувшем апреле закончилась поставка 97 новых троллейбусов «Тролза». В модификации для работы на маршруте Симферополь – Ялта впервые установили удобные для дальней поездки кресла. 27 городских машин оснастили батареями для работы на автономном ходу, в Симферополе удалось открыть три новых маршрута в отдаленные районы без контактной сети. Правда, не обошлось без ложки дегтя: новые машины на «Тролзе» собирали, вероятно, в спешке, потому качество сборки салона оставляет желать лучшего. По информации «РГ», водителям, например, приходится самостоятельно его герметизировать.

Более полугода на одном маршруте используют терминалы-валидаторы. В **минтрансе** РК, в подчинении которого находится «Крымтроллейбус», «РГ» не разъяснили, что именно подразумевает «тестовый режим» и какие проблемы мешают полноценно запустить систему, позволяющую контролировать выручку. О необходимости ввести контроль еще около года назад говорил только пришедший на должность **министра транспорта** Анатолий Волков, так же, как и предыдущий директор предприятия Александр Швейкус. Тем не менее валидаторы в ялтинских, алуштинских и симферопольских троллейбусах до сих пор отсутствуют.

Еще одна актуальная проблема предприятия – ремонт контактной сети. Так или иначе, на прохудившихся участках даже новые троллейбусы ограничены в скорости.

– Для реконструкции «Крымтроллейбусу» нужны немалые средства из бюджета региона, – рассказал «РГ» зам**министра транспорта** РК Александр Рыбак. – Поскольку бюджет республики дотационный, принято решение о переносе этих мероприятий на 2018 – 2020 годы.

Последняя масштабная реконструкция проводилась несколько лет назад, тогда заменили сеть на нескольких участках на 18-километровом отрезке между Симферополем и Перевальным.

Выручка предприятия по-прежнему собирается «на честном слове», но даже в этой ситуации годовые показатели имеют шансы вырасти.

Руководство предприятия рассказало, что среднемесячная заработная плата в 2017 году составила 34 465 рублей (42 705 – у водителей, 14 881 – у кондукторов, 26 395 – у специалистов, и ремонтников – 27 292 рубля). Учитывая размер средней зарплаты в РК, можно смело утверждать, что средний доход водителей находится на должном уровне. Однако руководство компании неоднократно устанавливало план и премию для водителей за реализацию билетов. Последние жаловались, что план невыполним.

Более того, таким образом водителей вынуждают брать на себя дополнительные обязанности, экономя на кондукторах и по неизвестным причинам затягивая установку валидаторов.

Предоставить подробные финансовые итоги работы предприятия в **минтрансе** РК отказались, сославшись на то, что это конфиденциальная информация.

### RNS; 2017.08.01; ФАС ПРОВЕРИТ УСЛОВИЯ КОНКУРЕНЦИИ НА РЫНКЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России проведет анализ конкуренции на рынке строительства дорог в 2015–2016 годах. Соответствующие запросы уже направлены в **Минтранс**, **Росавтодор**, «Автодор» и регионы, сообщили в антимонопольном ведомстве.

Итоги анализа будут подведены в IV квартале этого года.

В этом году, как отмечают в ФАС, анализ впервые коснется рынка строительства дорог как федерального значения, так и регионального и межмуниципального уровня. Центральный аппарат ФАС разработал и направил в территориальные управления антимонопольной службы специальные методические рекомендации. В настоящий момент обрабатываются первые поступившие данные, отметили в ФАС.

В 2015 году ФАС уже проводила подобный анализ рынка строительства (реконструкции) дорог федерального значения за 2013–2014 годы. Тогда он показал тенденцию к увеличению доли крупнейших игроков на этом рынке – тройка крупнейших подрядчиков («Мостотрест», ЗАО «ВАД» и ООО «Трансстроймеханизация») заняла по итогам 2014 года 47% рынка, тогда как аналогичный показатель 2013 года составил 34%.

Также было установлено, что при проведении конкурсов с ограниченным участием на строительство (реконструкцию) дорог в 21,7% случаев до участия в них допускалась только одна заявка. При этом одной из наиболее частых причин отказа в допуске другим участникам становилось несоответствие их оборудования требованиям заказчика.

«Устанавливая избыточные требования к материальным ресурсам и оборудованию, которые могут быть и не связаны со строительством или несущественными для него, заказчик создает себе возможность отклонить заявки и оставить исключительно «нужного» участника закупки. Это свидетельствует о непрозрачности торгов на строительство дорог, неслучайно их победителями становятся одни и те же компании», – прокомментировал ситуацию заместитель руководителя ФАС России Рачик Петросян.

### ТАСС; 2017.08.01; СТОИМОСТЬ ЧЕТВЕРТОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ В НОВОСИБИРСКЕ ОЦЕНИЛИ В 35 МЛРД РУБЛЕЙ

Разработчики проекта строительства четвертого моста через Обь в Новосибирске оценили его актуальную стоимость по состоянию на середину 2017 года в 35 млрд рублей. Ранее мост оценивался в 32 млрд рублей, сообщил во вторник журналистам генеральный директор компании «Центральный мост», учрежденной новосибирскими властями для реализации проекта, Евгений Кожевников.

«То, что посчитали разработчики, и то, что пошло на экспертизу – там проверяется все, в Главгосэкспертизе, – это порядка 35 млрд рублей. Из 35 млрд рублей, если они 5-10% снимут, мы укладываемся в цены, которые были заложены в проекте», – сказал Кожевников.

Он пояснил, что разработчики ожидают, что экспертиза утвердит стоимость проекта на уровне 32-33 млрд рублей. Ранее, в 2015 году, сумма, необходимая для реализации проекта, оценивалась разработчиками в 32,1 млрд рублей.

Кожевников также пояснил, что срок строительства составит пять лет, и сам мостовой переход по цене сопоставим с введенным в Новосибирске в 2014 году Бугринским мостом (около 19 млрд рублей), однако стоимость проекта существенно возрастает за счет двух крупных транспортных развязок на правом и левом берегах Оби.

Их нужно строить одновременно с мостом, иначе его эффективность будет низкой, добавил он.

Проект четвертого моста

Четвертый мост через Обь должен соединить центральную часть Новосибирска с одним из самых оживленных районов левого берега, он позволит значительно разгрузить существующие переправы.

Проект предполагает строительство транспортных развязок на двух берегах реки для его подключения к дорожной сети города, а также строительство тоннелей под железнодорожными путями. Мост обеспечит выходы на федеральные трассы «Байкал», Чуйский тракт и «Сибирь».

Он будет строиться на условиях концессии за счет федерального бюджета, средств частного инвестора и областного бюджета. Стоимость концессионного соглашения оценена в 40,6 млрд рублей с учетом НДС и дохода концессионера.

Федеральный бюджет должен выделить на строительные работы 26 млрд рублей, остальное обеспечат средства концессионера. Стоимость подготовительных работ – 3,8 млрд рублей – будет оплачена из бюджета региона. Под снос в месте строительства попадает 360 объектов, 81 из них – жилые здания.

Чтобы обеспечить доход концессионера, проезд по мосту будет платным.

Ранее региональные власти провели предварительный конкурс для инвесторов. Документы на него подали новосибирское ООО «Сибирская концессионная компания», московские ООО «Новосибирская концессионная компания» и ООО «Северо-восточная магистраль». Конкурсная комиссия одобрила все три заявки.

Второй этап конкурса региональные власти планируют провести в августе 2017 года.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ДЕНИС ПЕРЕДЕЛЬСКИЙ; 2017.08.01; ПРОБЛЕМНАЯ МАССА

Пилотный проект по созданию «умных дорог» стартовал в Орловской области. На федеральных трассах установят автоматизированные пункты весогабаритного контроля. Это должно уберечь их от разрушения и пополнить областную казну за счет штрафов. Однако сами перевозчики восприняли идею в штыки. Корреспондент «РГ» изучил ситуацию на рынке грузоперевозок.

Интеллект на дороге

Вопрос о внедрении интеллектуальных систем был согласован еще в марте. Как рассказывала «РГ», тогда в Орле прошла профильная международная конференция. На днях по ее итогам правительство подписало соглашение с госкорпорацией «Ростех». Стороны договорились о развитии транспортной инфраструктуры.

– Мы внедрим ряд российских инновационных разработок в области интеллектуальных систем и систем весогабаритного контроля, – заявил гендиректор госкорпорации Сергей Чемезов. – Также будем способствовать привлечению внебюджетных инвестиций и готовы обеспечить поступление платежей в региональный бюджет.

Проект будет реализован в рамках программы, утвержденной правительством страны. Она предполагает повсеместное создание автоматизированных пунктов весогабаритного контроля. В регионах ЦФО в основном работают передвижные пункты. Их обслуживают госпредприятия. В Орловской области этим занимается «Орелгосзаказчик».

– Наш регион – сельскохозяйственный, и дороги страдают от грузовых машин, занятых на уборке урожая, – пояснил первый вице-губернатор Анатолий Мишанов. – В этом году планируем ввести полноценную систему весового контроля. У нас много передвижных пунктов, а также работает 61 комплекс системы «Безопасный город».

По данным **Росавтодор**а, в целом по стране к 2021 году планируется создать 387 автоматизированных пунктов. Их уже связывают в единую систему. С ее помощью можно контролировать каждый грузовик. Датчики способны считывать такие параметры, как нагрузка по каждой оси, полная масса, расстояние между осями и габариты. Камера зафиксирует госномер машины.

Уведомление нарушитель получит по почте. Главная цель – не собрать как можно больше штрафов с грузоперевозчиков, а создать административный барьер, отмечают в **Росавтодор**е. Он должен стать препятствием для транспорта, превышающего параметры и разрушающего дорожную инфраструктуру.

Опасный рейс

Однако в Орловской области грузоперевозчики начали продавать самосвалы. Говорят, работать невыгодно. Перевозчики не против создания пунктов весогабаритного контроля, но против правил, по которым те работают.

– Это очень хорошая идея, – считает орловский предприниматель Павел Волохов. – Но установленные требования к предельной массе транспортных средств таковы, что уложиться в них физически нельзя. Надо либо ехать пустым, либо платить за перегруз. А это огромные деньги.

Пару лет назад Павел купил самосвал. Покупка обошлась в четыре миллиона рублей, взятых в кредит. Работал по договорам со строительными фирмами. Но машина не успела себя окупить.

Недавние изменения вынудили Павла бросить бизнес, продать грузовик и искать себя в другом деле. Почему? Градация транспортных средств законом не предусмотрена. Одинаковые требования предъявлены к фурам, автопоездам и одиночным тягачам. Последние – это самосвалы, которые «кормят» таких предпринимателей, как Павел.

Поправки в КоАП были внесены в августе 2015 года. Они ужесточили статью 12.21.1, устанавливающую ответственность за нарушение правил перевозки тяжеловесных грузов, в том числе нерудных материалов. Санкции ударили по тем, кто перевозит щебень и песок. Предельно допустимая масса применима лишь к небольшим самосвалам советского производства. Но ими мало кто пользуется.

Пределы совпадают с массами автомобилей, для которых установлены. Других машин производители не предлагают. Так, максимум для двухосного самосвала КамАЗ – 18 тонн. Если общий вес больше – наложат штраф за перегруз. А только заявленная грузоподъемность этой машины равна 20 тоннам. Понятно, что загруженный самосвал даже без учета собственной массы превысит предел. То же самое касается многоосевых грузовиков и тягачей с прицепами. Значения допустимой массы установлены постановлением правительства страны, принятым в 2011 году. Так, предел для трехосного одиночного автомобиля составляет 25 тонн. А он способен перевозить до 40 тонн.

– Как ни распределяй песок и щебень, перегруз будет все равно, – говорит Павел Волохов. – Раньше за этим следили не так строго – наверное, не хватало весовых пунктов. Но сейчас их активно перемещают, обычно ближе к стройкам и карьерам. Некоторые ищут объезд, другие не выходят на работу. Ждут, пока пункт не увезут на другую дорогу.

Штраф для юрлиц и ИП, уличенных в перегрузе, составляет: 100-150 тысяч рублей при превышении допустимой массы или нагрузки на ось от двух до 10 процентов; 250-300 тысяч – от 10 до 20 процентов; 350-400 тысяч – от 20 до 50 процентов; 400-500 тысяч – свыше 50 процентов. Если нарушение зафиксировано автоматическим пунктом, назначается максимальный штраф.

Двойной удар

Тарифы государством не регулируются, за исключением авансовой платы за повреждение дорог. Стороны оговаривают условия в контракте. Цены по договорам устанавливают перевозчики и заказчики. В сутки двухосный самосвал КамАЗ-6520 при наличии двух-трех водителей и безостановочной работе может принести до 25 тысяч рублей.

Из них 15 уйдет на топливо и зарплату водителям. Согласно техпаспорту максимальная скорость самосвала КамАЗ-6520 составляет 90 км/ч. Емкость топливного бака – 350 литров. На 100 км летом расходуется 45,5 литра топлива, зимой – 53. Расход увеличивается до 50 литров в условиях бездорожья. А это те условия, в которых в основном работают самосвалы.

– Часть средств надо списать на амортизацию, которая у самосвалов очень высока, а также на предрейсовые технические и медицинские осмотры, – говорит Павел Волохов. – В лучшем случае остается 5-7 тысяч рублей. Месяц надо работать, чтобы покрыть только один штраф за перегруз. А если ты работаешь, то он будет не один.

В отличие от фур, которые в оба конца едут с грузом, самосвал перевозит песок или щебень только в одну сторону. Обратно идет порожняком, но топливо-то расходует. Есть альтернатива: можно заранее заплатить властям за перегруз. Тягач не будут проверять на пункте весового контроля. В Орле тариф составляет 5000 рублей за рейс. А принести рейс может не более 3000 рублей. Вот никто почти и не платит.

– Некоторые перевозчики закрывают ИП и пытаются работать как физлица, сами садятся за руль, – рассказывает Павел Волохов. – Но строительные компании обычно отказываются от сотрудничества, потому что не могут заключить с ними договор. Закупать песок или щебень нелегально – себе дороже.

Кроме того, раньше за перегруз отвечал только перевозчик. Теперь наказывают и грузоотправителя, который прежде мог даже и не знать о том, что происходит на трассе.

Объезд запрещен

Орловцы предлагают ввести градацию и предусмотреть собственные предельные массы для самосвалов либо увеличить предельные массы для всех транспортных средств. Надо учесть и то, что узкие рамки создают почву для коррупции. Когда грозит полумиллионный штраф, поневоле начнешь договариваться. Или тебя вынудят.

– Такой факт в конце прошлого года был рассмотрен в суде, – рассказала корреспонденту «РГ» старший помощник прокурора Орловской области Елена Семина. – Инспектор ГИБДД во время дежурства на пункте весового контроля остановил водителя, перевозившего в кузове картофелекопалку.

Теперь уже бывший полицейский напугал крупными штрафами: дескать, и вес превышен, и габариты сверх нормы, и вообще такие перевозки запрещены без спецразрешения. Водитель отдал ему все деньги, что были при себе. Потом обратился в полицию. Гособвинение добилось приговора – инспектора лишили звания и наказали штрафом в 102 тысячи рублей.

– При назначении штрафов далеко не всегда учитываются цели, задачи и правила привлечения к административной ответственности, – считает региональный бизнес-омбудсмен Евгений Лыкин. – Поэтому предприниматели вынуждены обращаться в суды.

По его словам, оценка работы сотрудников контрольных органов зависит от количества и объема выписанных ими штрафов. Чем больше, тем лучше работаешь. Поэтому назначают максимальное наказание. Личная статистика не учитывает то, что впоследствии суды в разы снижают штрафы или заменяют их предупреждением. Не учитывается и время, которое тратят ИП, бегая по судам. Разве это нормально?

P. S.

Автоматизированные пункты весового контроля снимут проблему личной заинтересованности. Однако породят новую. Оспорить в суде решение о наказании, вынесенное на основании данных фото– и видеофиксации, чрезвычайно сложно. Искусственный интеллект нельзя подкупить. Значит, количество штрафов и их суммы резко возрастут? К чему это приведет?

– Думаю, что не все уйдут из бизнеса, но появятся нелегалы, которые будут искать объездные дороги, договариваться с инспекторами, – говорит Павел Волохов. – Возможно, возникнут нелегальные карьеры, возле которых не будет пунктов весового контроля. Знаю, что наши предприниматели против всего этого. Они хотят честно зарабатывать свой хлеб. Но их поставили в такие условия, что выгоднее продать автомобиль, чем работать на нем.

### ТАСС; 2017.08.01; РЕКОНСТРУКЦИЮ ПОДЪЕЗДА К ПОРТУ УСТЬ-ЛУГА ЗАВЕРШАТ ОСЕНЬЮ

Реконструкцию подъездных дорог к морскому торговому порту Усть-Луга в Ленинградской области завершат осенью, сообщается на сайте **Федерального дорожного агентства** (**Росавтодор**).

После выполнения всех работ последний участок с 40 по 52 км к порту от федеральной трассы «Нарва» общей протяженностью 11 км будет соответствовать параметрам II технической категории с двумя полосами движения.

После ввода в эксплуатацию данного участка осенью 2017 года грузопотоки получат удобный и безопасный выход на сеть федеральных автомобильных дорог, что даст новый импульс для экономического развития региона, отмечается в сообщении.

### ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; 2017.08.02; РЖД ВПЕРВЫЕ С НАЧАЛА ГОДА СОКРАТИЛА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ В ПОЕЗДАХ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ

Причина, по мнению экспертов, низкий спрос на российские курорты

В июле перевозки пассажиров в поездах дальнего следования сократились на 0,2% до 12,6 млн человек, сообщила РЖД. Это первое падение с начала 2017 г., до этого наблюдался небольшой рост. Пассажирооборот в июле также сократился – на 4% до 13 млрд пассажиро-километров. Представитель РЖД отказался от комментариев. Падение в июле гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров связал со снижением спроса на внутрироссийские курорты, в частности Крым. По его мнению, сократятся перевозки и в августе.

Всего за январь – июль 2017 г. РЖД перевезла только 57,9 млн пассажиров, что на 0,3% меньше аналогичного периода 2016 г. Между тем спрос на железнодорожный транспорт среди бизнес-туристов в первом полугодии 2017 г. вырос на 5%, отмечается в исследовании агентства делового туризма «Аэроклуб». По данным «Аэроклуба», увеличилось число приобретенных бизнес-туристами билетов в Екатеринбург и Нижний Новрост составил 32 и 17% соответственно. Лидерами также стали Москва, Санкт-Петербург и Новосибирск.

Но доля перевозок пассажиров в вагонах СВ, люкс или бизнес-классе «Сапсана» (при условном сравнении с бизнес-классом в самолетах) на фоне общего числа перевозок невысока, заметил заместитель гендиректора Института проблем естественных монополий Сергей Белов. Существенный рост дальних перевозок, по его словам, могут обеспечить только увеличение деловой активности в регионах, скорость и комфорт на фоне умеренных цен.

После резкого скачка тарифов на билеты в 2015 г. почти на 20% рост цен приостановился, говорит гендиректор «Аэроклуба» Денис Матюхин. В 2017 г. на некоторых маршрутах наблюдается даже их снижение на 5–10%. Самым дорогим внутренним маршрутом в 2017 г. стал Москва – Туапсе стоимостью 27 335 руб. В целом в 2016 г. рост цен на билеты в крупнейшие города составил до 10%. По данным «Аэроклуба», железную дорогу чаще выбирают представители фармацевтического, FMCG-сектора и ритейла.

По прогнозам Бурмистрова, по итогам 2017 г. рост составит около 2% – до 103–104 млн человек. Снижение числа пассажиров в поездах дальнего следования началось с 2014 г., когда компания перевезла 103,1 млн человек, что почти на 7 млн человек меньше уровня 2013 г. Наибольшее падение было в 2015 г. – 97,9 млн пассажиров. В 2016 г. монополия начала выправлять показатели, сохранив тенденцию и в 2017 г.: только перевозки в высокоскоростных поездах «Сапсан» (Москва – Санкт-Петербург) выросли с января на 8% до 2,8 млн человек. Наибольший интерес пассажиров вызывают двухэтажные поезда, которыми за первую половину 2017 г. воспользовалось 1,4 млн пассажиров (+13,1% к аналогичному периоду 2016 г.).

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; АНАТОЛИЙ ДЖУМАЙЛО; 2017.08.02; ТАРИФЫ РЖД РАЗЪЕХАЛИСЬ С РЫНКОМ

Предложенная ФАС реформа не нашла понимания у потребителей

Как выяснил “Ъ”, железнодорожный рынок холодно встретил инициативу ФАС по изменению тарифной системы в отрасли. Наибольшие возражения касались права государства регулировать цены на услуги операторов, аффилированных с РЖД,– в первую очередь речь идет о Федеральной грузовой компании (ФГК). Клиенты монополии сочли это посягательством на свободу рынка. По вопросу предоставления спецнадбавок к тарифу ОАО РЖД на капремонты или закупку локомотивов мнения разделились, но в итоге потребители пока предлагают ограничить надбавку 1%, ее срок – одним годом и не выделять ее на локомотивы.

Грузоотправители и операторы в целом не поддерживают предложения ФАС о кардинальных изменениях в госрегулировании тарифов железных дорог. Это следует из свода позиций органов власти и потребителей и протокола заседания комитета по стратегии Совета потребителей ОАО РЖД 24 июля (документы есть у “Ъ”). ФАС предлагает дать ОАО РЖД возможность целевой надбавки к тарифу как на капремонт инфраструктуры, так и на обновление локомотивного парка, право вводить тарифные скидки на 10 лет, ввести сквозные железнодорожно-паромные тарифы, опустить до уровня ОАО РЖД высокие тарифы Железных дорог Якутии (ЖДЯ) и так далее (подробнее см. “Ъ” от 20 июля). Актуализацию позиции ФАС получить вчера “Ъ” не удалось.

Потребители и ведомства солидарно выступили против идеи ФАС о возможности вводить регулирование цен операторов, входящих в одну группу лиц с организациями, оказывающими услуги перевозки грузов. Речь идет прежде всего об ОАО РЖД и ее ФГК (14,3% железнодорожных грузоперевозок). Против тарифа для ФГК выступил и Совет операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ), как следует из его позиции, направленной Совету потребителей ОАО РЖД (есть у “Ъ”). По мнению СОЖТ, рынок услуг операторов конкурентный, услуги по предоставлению вагонов не подпадают под госрегулирование, а предлагаемые решения ставят дочерние компании ОАО РЖД в неравные условия. Того же мнения придерживаются Минэкономики и **Минтранс**. Но на заседании комитета по стратегии было высказано и альтернативное мнение – о выгодности для грузоотправителей госрегулирования ФГК, хотя комитет в целом рекомендовал удалить этот пункт из поправок.

Сильнее всего мнения разделились по вопросу целевой надбавки к тарифу. Ряд потребителей выступил за нее, так как она способствует улучшению качества услуг ОАО РЖД. Другие были против, так как вырастут затраты потребителей, ряд участников рынка требовал ее ограничить. Отдельные аргументы поступили против направления ее конкретно на локомотивы, в том числе потому, что параллельно ФАС предложила определять тариф и надбавку на основе стоимости жизненного цикла тяги. По оценкам операторов, стоимость жизненного цикла магистрального грузового локомотива – около 1 млрд руб. на единицу. «При приобретении ежегодно по 430–450 локомотивов на тарифную систему априори накладываются обязательства по покрытию сотен миллиардов вмененных издержек ОАО РЖД»,– сообщают в одной из компаний. В итоге комитет по стратегии выступил за надбавку с оговоркой, что конкретный ее характер согласовывается с Советом потребителей, за предложение ограничить ее размер 1%, а срок – одним годом, а также против направления ее на локомотивы.

Также потребители выступили против введения сквозных тарифов (поскольку портовые тарифы не регулируются), уравнивания тарифов ОАО РЖД и ЖДЯ – из-за риска отнесения затрат ЖДЯ на потребителей ОАО РЖД и прецедентного нарушения принципа установления тарифов на основе затрат. Резкий протест вызвало намерение ФАС установить отдельный тариф на услугу по организации движения грузовых поездов по расписанию и распределению ниток графика: по мнению потребителей, это обязанность ОАО РЖД и часть его технологии, а не отдельная услуга. Дискуссия развернулась и по возможности введения инвесттарифов на отдельных участках инфраструктуры, чтобы окупить инвестиции в их развитие. Часть потребителей была за эту инициативу с оговоркой, исключающей распространение повышенного тарифа на остальную инфраструктуру. Но часть участников рынка, в том числе «Русал», выступили против, считая, что на магистральных безальтернативных участках это может ущемить интересы грузовладельцев, не входящих в круг инвесторов. Комитет по стратегии поддержал нововведение, но только в отношении участков, примыкающих к путям необщего пользования.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.08.01; ПЕТЕРБУРГСКОМУ МЕТРОПОЛИТЕНУ ПРЕДПИСАНО ПОВЫСИТЬ МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ

Петербургскому метрополитену предписано повысить меры безопасности. **Ространснадзор** настаивает на качественном применении мер транспортной безопасности в подземке Петербурга, заявили в ведомстве.

Комиссией Северо-Западного территориального управления **Ространснадзор**а в ходе проверки после теракта в метро 3 апреля 2017 года (в результате которого погибли и пострадали люди), выявлен ряд нарушений требований транспортной безопасности. И Петербургский метрополитен обязан устранить нарушения – соответствующие предписания **Ространснадзор**ом сделаны.

Во всех семи метрополитенах России уже осуществляются мероприятия по повышению безопасности в связи в рамках новых требований к обеспечению безопасности в метрополитенах, которые утверждены Правительством РФ 5 апреля текущего года.

В метро Петербурга на 4 станциях, когда там повысили меры безопасности, наблюдалось скопление людей на входах. «Сложившаяся ситуация показала неготовность Службы контроля метрополитена к новым условиям работы», – считают в **Ространснадзор**е.

В службе напомнили, что законом «О транспортной безопасности» ответственность за обеспечение транспортной безопасности на метрополитене возложена на субъект – метрополитен.

Возникшая ситуация по скоплению пассажиров на входе на ряд станций, показала, что разработанный Петербургским метрополитеном План обеспечения транспортной безопасности оказался недостаточно отработанным как в части применения технических средств досмотра, так и в части подготовки персонала.

«Петербургский метрополитен должен пересмотреть План мероприятий по обеспечению транспортной безопасности на вверенном ему объекте, а именно увеличить количество рамок-детекторов, организовать применение быстродействующих технических средств на входах и выходах в метро, обеспечить работу оборудования необходимым количеством подготовленного персонала, и, наконец, взять на вооружение примеры успешной работы в данной области, например, такой, как опыт Московского метрополитена», – отметили в **Ространснадзор**е.

В ведомстве сообщили, что обжалование метрополитеном предписаний связано лишь с организационными вопросами проведения проверки и оформлением самих предписаний. В то же время факт нарушения требований транспортной безопасности остается и требует принятия мер по их устранению.

### ТАСС; 2017.08.01; БЕЛОЗЕРОВ: РЖД ДОВЕЛИ ИНВЕСТПРОГРАММУ НА 2017 ГОД ДО 510 МЛРД РУБЛЕЙ

Инвестиционная программа ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) на 2017 год превысила 510 млрд рублей, заявил президент компании Олег Белозеров в интервью РЖД-ТВ.

«Мы уже несколько раз изменяли показатели внутри нашего финансового плана. Мы добавляли средства на то, чтобы ряд вопросов решить быстрее. Мы внесли корректировки в нашу инвестиционную программу – она стала более 510 млрд (рублей – прим. ред.). Это уникальная цифра. В российских железных дорогах такой объем не достигался никогда», – сказал он.

В 2016 году инвестпрограмма компании составила 399 млрд руб.

В начале июня Белозеров сообщал журналистам, что РЖД увеличили инвестпрограмму на 2017 г. до 495 млрд рублей и намерены нарастить ее до 510 млрд рублей.

По словам главы РЖД, средства пойдут на «большой набор проектов», а объем вложений будет расти, в том числе, за счет собственных оборотных средств РЖД. При этом Белозеров подчеркнул важность соответствия строительных мощностей взрывному росту проектов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.01; ПОГРУЗКА НА СЕТИ «РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ» В ИЮЛЕ ВЫРОСЛА НА 2,2%

Погрузка на сети ОАО «Российские железные дороги» в июле 2017 года выросла на 2,2% по сравнению с тем же периодом 2016 г., до 106,6 млн тонн, сообщили РЖД.

Среднесуточный показатель составил 3 млн 438,2 тыс. тонн, уточнил источник «Интерфакса», знакомый с деятельностью компании. Приведенные данные являются оперативными и могут быть скорректированы в течение месяца. План работы компании на июль предполагал рост погрузки на 2,1% (3,435 млн тонн в среднем в сутки). Грузооборот в июле увеличился на 5,1%, до 208 млрд тонно-километров (с учетом порожних рейсов вагонов – на 5%, до 264,4 млрд тонно-километров).

Корпоративное издание РЖД отмечает «дальнейшее наращивания экспортных поставок»: соответствующая информация озвучена в понедельник на оперативном совещании в компании. По словам генерального директора центра фирменного транспортного обслуживания монополии Алексея Шило, слова которого приводит газета, план погрузки на экспорт в июле перевыполнен «главным образом за счет каменного угля и нефтяных грузов», тогда как внутренние перевозки оказались меньше ожидаемых. Кроме того, растет экспорт удобрений и зерна. При этом продолжает уменьшаться погрузка строительных грузов, что связано, в свою очередь, со снижением активности в строительной отрасли страны. «Новых строек начато немного. Сократились и перевозки инертных материалов, в частности щебня во внутреннем сообщении», – отмечает издание.

По итогам января-июля 2017 г. рост погрузки составил 3,3% (727,3 млн тонн). При этом, в частности, увеличилась отправка каменного угля (на 9,8%, до 206,1 млн тонн), нефти и нефтепродуктов (на 0,7%, до 137,5 млн тонн), химических и минеральных удобрений (на 8,5% до 33,2 млн тонн), промышленного сырья и формовочных материалов (на 11,6%, до 21,5 млн тонн), лесных грузов (на 3,9%, до 26,5 млн тонн), химикатов и соды (на 2,2%, до 15,2 млн тонн), зерна (на 10,1%, до 10,5 млн тонн) и лома черных металлов (на 2,4%, до 8,5 млн тонн).

В то же время, по итогам семи месяцев 2017 г. сократилась погрузка строительных грузов (на 6,7%, до 77,7 млн тонн), железной и марганцевой руд (на 0,2%, до 63,8 млн тонн), черных металлов (на 0,4%, до 41,3 млн тонн), цемента (на 1,7%, до 15,4 млн тонн), цветной руды и серного сырья (на 2,3%, до 12 млн тонн), кокса (на 1,6%, до 6,5 млн тонн). Грузооборот с начала 2017 г. увеличился на 7,1%, до 1,434 трлн тонно-километров (с учетом порожних рейсов вагонов – на 6,7%, до 1,829 трлн тонно-километров).

В августе план работы «Российских железных дорог» предполагает среднесуточную погрузку на уровне 3,425 млн тонн (106,175 млн тонн в целом за месяц), что на 0,3% больше, чем в том же месяце годом ранее. Эту же цифру динамики назвал в понедельник и первый вице-президент монополии Анатолий Краснощек.

Между тем, 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.

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 РЖД пересматривают в сторону увеличения прогноз погрузки по итогам всего 2017 г., допуская ее рост на 2,6% против «+0,6%», заложенных в нынешнем финансовом плане перевозчика. 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, что погрузка в 2017 г. может показать рост в районе 1%.

### ТАСС; 2017.08.01; ТАГАНРОГСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛ ГРУЗООБОРОТ НА 63%

Грузооборот АО «Таганрогский морской торговый порт» (ТМТП, входит в UCL Holding) составил по итогам первого полугодия 2017 года 706,5 тыс. тонн, что на 63% больше, чем за аналогичный период прошлого года, следует из сообщения, опубликованного на сайте компании.

Положительная динамика обусловлена повышением спроса на рынках основной номенклатуры грузов порта и возобновлением перевозок импортных товаров, произведенных в Турции, отмечают в компании.

Объем обработки генеральных грузов вырос в 5 раз, до 151 тыс. тонн, насыпных и навалочных грузов – на 63%, до 484 тыс. тонн. Отрицательную динамику продемонстрировали наливные грузы, показатель снизился на 25%, до 69 тыс. тонн.

Перевалка черных металлов и трубной продукции увеличилась в 3,5 раз, до 90 тыс. тонн, объем обработки грузов в биг-бэгах и ящиках составил 60 тыс. тонн (рост в 11 раз). Обработка патоки и мелассы составила 1 тыс. тонн, в прошлом году такой груз отсутствовал.

Перевалка угля увеличилась в отчетном периоде на 47%, до 379 тыс. тонн, объем перегруженной руды вырос на 76%, до 29 тыс. тонн соответственно. Объем обработки зерновых грузов увеличился в 3 раза, до 72 тыс. тонн. Перевалка нефтяного кокса составила 4,5 тыс. тонн, в 2016 году этот груз не обрабатывался.

Контейнерооборот ТМТП составил 1,2 тыс. TEU (-19%).

За шесть месяцев 2017 года ТМТП осуществлена перевалка 577 тыс. тонн экспортных грузов и 52 тыс. тонн импортных грузов. Объем каботажной перевалки составил 77,5 тыс. тонн, говорится в сообщении. Соотношение экспортных и импортных грузов в структуре грузооборота компании составило 82% и 7%, доля каботажных грузов – 11%. Всего за первое полугодие 2017 года на причалах ТМТП обработано 8 246 железнодорожных вагонов и 175 судов.

АО «Таганрогский морской торговый порт» (входит в UCL Port, стивидорный дивизион международной транспортной группы UCL Holding) – основной оператор, работающий на территории Таганрогского порта. Грузооборот компании в 2016 году составил 1,07 млн тонн (-27% к 2015 году).

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.01; МОРПОРТ «АЗОВ» В ЯНВАРЕ-ИЮЛЕ УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВАЛКУ ГРУЗОВ НА 1,5%

Морской порт «Азов» в январе-июле 2017 года нарастил перевалку грузов на 1,5% по сравнению с показателем аналогичного периода 2016 года – до 4,9 млн тонн, сообщил «Интерфаксу» заместитель капитана порта Олег Недорубов.

Объем перевалки экспортных грузов снизился на 12,4% – до 2,2 млн тонн, импортных – вырос в 1,45 раза, до 192,3 тыс. тонн. Каботажных грузов перевалено 1,3 млн тонн (рост в 1,75 раза), транзитных – 1,2 млн тонн (снижение на 16,9%).

Через акваторию порта за семь месяцев проследовало 7 тыс. 644 судов (рост на 2,1%).

Объем перевалки грузов на терминалах стивидорных компаний, действующих в порту, составил 3,7 млн тонн (рост на 9,5%).

Как сообщалось, в 2016 году порт увеличил перевалку грузов на 0,8% по сравнению с показателем 2015 года, до 9,8 млн тонн.

Порт «Азов» расположен на линии 9-го интермодального коридора, предназначенного для переброски грузов с севера на юг и работы с грузопотоками Балкано-Дунайского и Средиземноморского направлений. Порт работает в условиях круглогодичной навигации, принимает суда типа «река-море» грузоподъемностью до 5 тыс. тонн.

В настоящее время в морском порту «Азов» действуют 10 стивидорных компаний, крупнейшей из которых является ООО «Азовский морской порт».

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.08.01; ПОЛЕТЫ НАЛЕГКЕ

По невозвратным билетам придется платить за багаж отдельно

В Воздушном кодексе теперь есть понятие «ручная кладь», и ее пассажир сможет взять на борт российской авиакомпании бесплатно, а вот за багаж по некоторым «бюджетным» тарифам придется платить.

Но еще два месяца пассажиры будут летать по старым требованиям Воздушного кодекса. Поправки вступят в силу в последнюю неделю сентября. К этому времени уже подойдет к концу высокий летний авиасезон. И основная часть путешественников будет сдавать багаж по новым правилам уже в зимние каникулы. К этому времени перевозчики уже «откатают» новые статьи кодекса.

Что меняется? Авиакомпании, продавая билет по невозвратному тарифу, который дешевле обычного, через два месяца смогут не предусматривать бесплатный провоз багажа (он сейчас обязателен по всем тарифам) и потребовать от пассажира его оплатить. В противном случае его не пустят на борт. Но авиакомпания обязана уведомить, что входит, а что не входит в услугу по перевозке, до того, как билет будет куплен. Пассажира надо еще проинформировать в случае, если он оплатил доставку багажа, вернут ли ему деньги, если эта услуга не будет оказана.

Что касается ручной клади, то ее по новым требованиям можно будет проносить бесплатно на борт и по «бюджетным» билетам. При этом перевозчик имеет право прекратить обслуживание пассажира, если в ручной клади будут вещи, запрещенные к проносу на борт, и ручная кладь будет превышать нормативы.

Что именно входит в ручную кладь и каков ее вес, это будет установлено в федеральных авиационных правилах. Сейчас там есть список вещей, которые пассажир может взять с собой на борт. Будет ли он сохранен, что из этого списка придется убирать в ручную кладь, какой ее размер и вес, в ближайшее время должен определить **минтранс**.

Ведомство уже опубликовало проект изменений в правила, которые сейчас активно обсуждают. Но это, судя по всему, не окончательный вариант. Идет дискуссия. Там список довольно сильно сокращен, например, в него не попали смартфоны, зонты и книги. Из 13 пунктов осталось пять. А на саму ручную кладь отвели лимит в пять килограммов, что вызвало недовольство многих. «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», – объяснила позицию ведомства в эфире «Эха Москвы» директор департамента госполитики в области гражданской авиации **минтранса** Светлана Петрова.

Она подчеркнула, что портфель или дамскую сумочку в их проекте будет разрешено провозить вместе с ручной кладью. А часть вещей, вычеркнутых из списка, Петрова предложила класть в портфель или в ручную кладь. По ее подсчетам, четверть пассажиров российских авиакомпаний летают вообще без багажа. А по невозвратным билетам – около 35-40 процентов.

Средняя стоимость билета экономкласса на низкобюджетном перевозчике составляет сегодня 3200 рублей, напомнила Петрова. И она может опуститься до 2500 рублей. Снизить цены, по словам Петровой, помогут и поправки в Воздушный кодекс, который печатает «РГ».

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.02; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОДЛИЛО ДО 49 ЛЕТ СРОК АРЕНДЫ НЕДВИЖИМОСТИ АЭРОПОРТА АБАКАН С ДЕЙСТВУЮЩИМ АРЕНДАТОРОМ

Правительство РФ разрешило предоставить ОАО «Аэропорт Абакан» в аренду недвижимость основного аэропорта Хакасии без проведения торгов, говорится в опубликованном на сайте ведомства распоряжении правительства.

Срок аренды составит до 49 лет. Всего компании «Аэропорт Абакан» будет передано четыре объекта недвижимости, находящегося в федеральной собственности.

В документе перечислены кадастровые номера передаваемого в аренду имущества. По данным кадастровой карты, опубликованной на сайте Росреестра, АО получит в распоряжение взлетно-посадочную полосу площадью более 171,5 тыс. кв. метров, перрон со стоянками самолетов и рулежными дорожками площадью 238,7 тыс. кв. метров, одноэтажный пункт сбора и утилизации отходов, а также водосточно-дренажная сеть.

При этом на данный момент «Аэропорт Абакан» также является арендатором аэропортового имущества в Хакасии.

Как сообщалось, по итогам I полугодия 2017 года аэропорт Абакана снизил пассажиропоток почти на 2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – до 75,74 тыс. человек. Как сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе аэропорта, снижение связано с отменой рейсов в летнее время по маршруту «Абакан – Норильск» из-за ремонта взлетной полосы в Норильске, а также с отсутствием ранее субсидируемого рейса «Абакан – Иркутск».

ОАО «Аэропорт Абакан» к 2019 году планирует более чем втрое увеличить пропускную способность пограничного контроля – до 200 человек в час. На сегодняшний день проект находится в стадии реализации.

ОАО «Аэропорт Абакан» создано в октябре 1996 года на базе одноименного госпредприятия. 77,56% уставного капитала компании (100% обыкновенных акций) находится в собственности республики Хакасия.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.01; ЭКСПЕРТЫ РФ ОТМЕТИЛИ УЛУЧШЕНИЕ СИТУАЦИИ С АВИАБЕЗОПАСНОСТЬЮ В АЭРОПОРТУ КАИРА, БОЛЬШИНСТВО НЕДОЧЕТОВ УСТРАНЕНЫ – ИСТОЧНИК

Российские эксперты, побывавшие с инспекцией в новом терминале аэропорта Каира, в целом удовлетворены предпринятыми мерами безопасности, сообщил «Интерфаксу» источник в транспортном секторе Египта.

«Российские специалисты отметили улучшение ситуации с мерами безопасности в новом терминале Каирского аэропорта. Большинство недочетов, выявленных ранее, в том числе связанных с досмотром пассажиров и персонала, устранены», – собеседник агентства.

Кроме того, вновь актуализирован вопрос о постоянном присутствии в новом терминале каирского аэропорта российских специалистов по авиабезопасности, добавил источник.

«Обсуждаются механизмы допуска и постоянного присутствия в новом терминале соответствующих российских специалистов, которые будут дополнительно контролировать безопасность в отношении российских рейсов и их пассажиров после того, как авиасообщение возобновится», – сказал он.

Россия прекратила авиасообщение с Египтом в ноябре 2015 года после крушения над Синаем самолета российской авиакомпании «Когалымавиа». На борту лайнера, летевшего из Шарм-эль-Шейха в Санкт-Петербург, находились 217 пассажиров и семь членов экипажа, все они погибли. ФСБ впоследствии признала случившееся терактом.

### RG.RU; СВЕТЛАНА ПЕСОЦКАЯ; 2017.08.01; В АЭРОПОРТУ КАЛИНИНГРАДА ОТКРЫЛСЯ НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ К ЧМ-2018

Первые пассажиры международных рейсов были обслужены 1 августа в новом терминале калининградского аэропорта «Храброво», где ведется масштабная реконструкция к предстоящему футбольному ЧМ-2018.

Ход работ оценил вице-премьер российского правительства Виталий Мутко, прибывший с рабочим визитом в самый западный регион.

Первый пусковой комплекс аэровокзала начал работу в тестовом режиме с 22 июля. Как сообщили в пресс-службе регионального правительства, планируется, что в течение 2-3 недель все рейсы, в том числе и международных воздушных линий, окончательно будут переведены в новую часть пассажирского терминала.

Как сообщил генеральный директор калининградского аэропорта Александр Корытный, в ближайшее время второй пусковой комплекс будет полностью передан под реконструкцию. Срок его ввода в эксплуатацию – 30 марта 2018 года.

Виталий Мутко отметил, что все сроки должны быть выдержаны с соответствующим качеством. Врио калининградского губернатора Антон Алиханов пообещал, что региональные власти продолжат контролировать работы по аэровокзальному комплексу и прилегающей территории.

В программе рабочего визита вице-премьера – также осмотр спортивной, транспортной и туристической инфраструктуры к ЧМ-2018.

Справка «РГ»

По проекту, площадь пассажирского терминала аэропорта «Храброво» составит 40 квадратных метров. Расчетный пассажиропоток – 3,5 миллиона человек в год, максимальная пропускная способность – 1 250 пассажиров в час, а во время ЧМ-2018 – 1 950 человек в час в одном направлении. Планируется установить 38 дополнительных мобильных кабин паспортного контроля и открыть 22 стационарных пункта.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СЕВЕРНОГО КАВКАЗА; ТИМУР АЛИЕВ; 2017.08.01; ОПУСТИЛИСЬ КРЫЛЬЯ

Аэродром возле Махачкалы, являвшийся единственным на Северном Кавказе учебным центром с лицензией на подготовку пилотов малой авиации, закрыт, а летчики разъехались по разным городам.

Реализация инвестиционного проекта строительства аэродрома в Кумторкалинском районе Дагестана началась в 2005 году. В течение двух последующих лет его представляли на сочинском международном инвестиционном форуме и экономическом форуме в Дубае. Частные инвесторы вложили в аэродром около 30 миллионов рублей. Были построены взлетно-посадочная полоса длиной тысяча метров, ангар для обслуживания авиатехники, здание командно-диспетчерского пункта, территорию окружили семикилометровым забором. **Росавиаци**я утвердила аэронавигационный паспорт.

Но через некоторое время летчикам пришлось спуститься с небес на землю, причем в буквальном смысле. Земля, на которой располагался аэродром, была взята в аренду на 49 лет у местной администрации. С помощью юридических хитросплетений арендаторы переоформили договор и объявили себя хозяевами участка. И вместо самолетов сейчас здесь обосновались бульдозеры и строительная техника – поговаривают, что вскоре тут начнут возводить многоэтажные дома.

А ведь еще пару лет назад здесь кипела совсем другая жизнь. Обучаться сюда приезжали пилоты из разных регионов юга России. Имеющиеся самолеты малой авиации использовали для борьбы с саранчой. Был и необычный случай. Местные животноводы, уставшие от бесчинства стаи волков, буквально терроризировавших кошару овец, обратились за помощью к авиаторам. Охотники на легкомоторном самолете на низкой высоте облетели территорию: частично хищников истребили, оставшиеся, испугавшись непонятной угрозы с неба, разбежались.

Старший летный начальник аэродрома Абдул Омариев с грустью рассказывает:

– Летчики-инструкторы обучали высшему пилотажу и спортсменов. Площадка могла стать эффективным тренировочным аэродромом для авиации, подведомственной ФСБ и МВД, санитарной и сельскохозяйственной авиации, а также для организаций, занимающихся парашютным спортом. Была идея организовать общероссийский слет владельцев частных самолетов.

В советские годы небольшой аэропорт был практически в каждом райцентре. Кое-где инфраструктура еще сохранилась, и, как считает Омариев, можно было организовать авиарейсы в отдаленные города и села республики. К примеру, на федеральном уровне активно популяризируется самый древний город России – Дербент. На автомобиле из Махачкалы туда ехать более двух часов, тогда как на легкомоторном самолете туристов доставили бы в несколько раз быстрее. У авиаторов были планы показать гостям республику с высоты птичьего полета, но их так и не удалось реализовать.

– В Дагестане много владельцев дорогих иномарок. Подержанный самолет можно купить по цене внедорожника – за два-три миллиона рублей. Неужели не нашлось бы желающих прилететь на своем самолете в родное село? Мне было 56 лет, когда я начал учиться летному делу. Освоить его можно за два-три месяца, было бы желание. Аэродром мог бы стать испытательным полигоном для новой техники, особенно популярных нынче беспилотников и дронов, – добавляет Омариев.

Кстати, дагестанский аэродром использовался и для... лечебных целей. В республике непростая ситуация с заболеваемостью коклюшем. Многие родители по религиозным и иным причинам не желают прививать детей, как результат – рост числа больных. Для снятия синдрома некоторые врачи, среди которых известный российский педиатр Евгений Комаровский, советуют резкую смену атмосферного давления. Наиболее эффективный способ для этого – катание на легкомоторном самолете.

– Узнав, что возле Махачкалы есть аэродром, к нам начали обращаться родители с просьбой покатать детей на самолете. Никому не отказывали, и денег с них не брали. Всего, по моим подсчетам, в небо с опытными пилотами поднялись около 200 детей, – сообщил Омариев.

Мастер спорта международного класса, двукратный чемпион СССР, чемпион России, Европы, призер чемпионата мира по высшему пилотажу Муслим Гасанов довольно скептически настроен относительно будущего отрасли в Дагестане:

– Без малой авиации не обходится ни одна страна, это одна из составляющих экономики. В Дагестане ее фактически уже нет. В советское время в Махачкале функционировал авиационно-спортивный клуб, который ежегодно посещали около тысячи человек. Был замечательный аэродром ДОСААФ с 36 самолетами. Все распродали. Непонятно отношение местных властей к данной проблеме. Почему в Северной Осетии, Ставропольском и Краснодарском краях, Ростовской области развивают малую авиацию, а в Дагестане – нет?

Пилот предлагает, пока еще у молодежи есть интерес к авиации и экстремальным видам спорта, сохранить имеющийся аэродром.

– Молодые пилоты в частном порядке посещают секции обучения полетам на парапланах и дельтапланах. Уверен, через какое-то время чиновники обратят внимание на малую авиацию, но станет сложнее ее развивать, так как потребуется вложить гораздо больше средств, – считает Гасанов.

В **министерстве транспорта**, энергетики и связи Дагестана на просьбу прокомментировать ситуацию с аэродромом ответили, что «министр на больничном, а без него никто комментарии не даст».

Мнение

Юрий Клишин, генеральный директор оборонного предприятия, генерал-лейтенант авиации:

– На повестке дня остро стоит вопрос развития малой авиации в стране. Приведу пример: в США около 300 тысяч таких самолетов. России, по нашим подсчетам, на первое время их нужно около 150 тысяч. Даже если построить завод производительностью сто самолетов в год, то понадобится тысяча лет, чтобы выпустить необходимое количество. Поэтому нужно задействовать несколько заводов. Думаю, и дагестанские промышленные компании могли бы поучаствовать в программе возрождения малой и спортивной авиации.

Сейчас в стране предполагается наладить производство самолетов, скорость которых составит около 350 километров в час, а дальность полета – 2000-2500 километров. То есть из Махачкалы в Москву они смогут добраться без дозаправки. При этом стоимость летного часа составит 550-600 рублей. Но малая авиация – это не только самолеты, это и развитие сопутствующей инфраструктуры, которой сейчас в России практически нет.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.01; ВЕРХОВНЫЙ СУД РФ ОТКАЗАЛ АВИАКОМПАНИИ «ПОБЕДА» В ПЕРЕСМОТРЕ ТРЕБОВАНИЯ РОСТРАНСНАДЗОРА ПО СВЕРХНОРМАТИВНОМУ БАГАЖУ

Верховный суд (ВС) РФ отказал ООО «Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)) в пересмотре решения судов нижестоящих инстанций, признавших законным предписание **Ространснадзор**а от 29 февраля 2016 года, касающееся сверхнормативного веса багажа.

«Суды пришли к верному выводу, согласно которому оспариваемое предписание соответствует закону», – говорится в определении ВС РФ, размещенном на сайте.

Ранее сообщалось, что Девятый арбитражный апелляционный суд 8 ноября 2016 года подтвердил решение Арбитражного суда Москвы, который 5 июля отказал ООО «Авиакомпания «Победа» в иске к **Ространснадзор**у о недействительности и отмене предписания от 29 февраля 2016 года, касающегося сверхнормативного веса багажа. Арбитражный суд Московского округа 9 марта 2017 года оставил решение в силе.

Из материалов дела следует, что в результате проверки ведомство установило, что «Победа» нарушает требования «Правил формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации» (ФАП-155), утвержденные **Минтрансом** РФ.

В связи с этим **Ространснадзор** выдал оспариваемое предписание об устранении нарушений и обязании изменить правила авиакомпании в части установления тарифов на перевозку сверхнормативного багажа.

Авиакомпания «Победа» оспаривает в суде несколько предписаний **Ространснадзор**а. Так, в производстве суда находятся иски «Победы», касающиеся предписаний ведомства о предоставлении пассажирам горячего питания, установлении видеокамер на борту самолетов и совместного размещения детей.

ООО «Авиакомпания «Победа» 24 августа 2016 года отказалось от требований о признании недействительным и отмене предписания **Ространснадзор**а от 29 февраля 2016 года, касающегося совместного размещения детей с родителями в салоне самолета.

В иске «Победа» просила признать недействительным и отменить предписание **Ространснадзор**а, в котором говорится, что непринятие мер по совместному размещению на борту самолета несовершеннолетних пассажиров и их родителей является грубым нарушением законодательства.

В конце сентября 2016 года ООО «Авиакомпания «Победа» отказалось от иска к **Ространснадзор**у по поводу предписания ведомства от 29 февраля 2016 года, касающегося обеспечения пассажиров горячим питанием.

Арбитражный суд Московского округа 4 апреля 2017 года подтвердил законность предписания **Ространснадзор**а от 31 марта 2016 года о необходимости установить видеокамеры на самолетах авиакомпании «Победа».

Поводом для проверки стало обращение в службу заместителя секретаря Общественной палаты (ОП) Сергея Орджоникидзе. Перед этим в ОП поступили жалобы от ее члена Дмитрия Чугунова, зампреда комитета по образованию Госдумы РФ Алены Аршиновой и частного лица. Так, Д.Чугунов осенью 2013 года отказался дополнительно оплатить три места ручной клади общим весом до 10 кг и был снят с рейса.

### ТАСС; 2017.08.01; КАЛИНИНГРАД ПРИНЯЛ МИЛЛИОН АВИАПАССАЖИРОВ В ЭТОМ ГОДУ НА 20 ДНЕЙ РАНЬШЕ, ЧЕМ В ПРОШЛОМ

Международный аэропорт Храброво в Калининграде принял и обслужил миллионного с начала 2017 года пассажира. Это произошло на 20 дней раньше, чем в прошлом году, сообщила ТАСС во вторник помощник генерального директора по связям с общественностью аэропорта Наталья Грицун.

«На вторник, 1 августа, количество обслуженных с начала 2017 года в аэропорту Храброво пассажиров превысило один миллион человек. В 2016 году эта цифра была зафиксирована 19 августа, а в 2015 году – 25 августа», – сказала Грицун.

По информации собеседницы агентства, за семь месяцев этого года по сравнению с аналогичным периодом 2016 года пассажиропоток в Храброво вырос более чем на 12%. По итогам полугодия превышение составляло немногим более 9%.

Пассажиропоток в январе-июле вырос как на внутренних рейсах, так и на международных, отметила Грицун. Рост его на внутренних линиях связан с увеличением числа рейсов в Москву и Санкт-Петербург, с открытием новых направлений – Анапы, Архангельска, возобновлением регулярных полетов в Мурманск.

На международных направлениях возобновились чартерные перевозок на курорты Турции, Греции, Туниса, вновь вернулась на калининградское направление польская авиакомпания LOT, к белорусским городам прибавился Витебск.

По расчетам дирекции аэропорта, по итогам 2017 года пассажиропоток в Храброво превысит 1,6 млн человек, в 2016 году было 1,57 млн, а в 2015 – 1,54 млн человек. После реконструкции аэровокзального комплекса в марте 2018 года, аэропорт в Калининграде способен будет принимать ежегодно до 3,5 млн. человек.

### KOMMERSANT.RU; ОКСАНА ПАВЛОВА; 2017.08.02; АЭРОПОРТЫ СИБИРИ УВЕЛИЧИЛИ ПАССАЖИРОПОТОК

Объемы перевозок через аэропорты Сибири выросли по итогам первого полугодия 2017 года, следует из данных **Росавиаци**и.

Так, наибольший рост пассажиропотока показал аэропорт Барнаула им. Г.С. Титова (+47% к уровню 2016 года) – до 217,8 тыс. пассажиров. Существенный рост отмечен в аэропортах Кемерова (+36,9% к уровню 2016 года, до 164 тыс. пассажиров) и Красноярска (+32,8%), который обслужил с января по июнь 990,3 тыс. пассажиров. Аэропорт в Томске показал рост пассажиропотока на уровне 30,3% – до 281,9 тыс. человек.

На 27,8% вырос пассажиропоток в аэропорту Новокузнецка – до 108,1 тыс. пассажиров. Новосибирский аэропорт Толмачево увеличил пассажиропоток на 24,6% – до 2 млн человек. Омский аэропорт обслужил за полугодие 402,3 тыс. пассажиров (+14,9%) . Пассажиропоток в аэропорту Горно-Алтайска вырос на 7,4% – до 21,4 тыс. пассажиров.

Сокращение пассажиропотока на 3,1% (до 219,4 тыс. пассажиров) отмечено в аэропорту Норильска, где ведется реконструкция аэропортового комплекса и объектов аэродромной инфраструктуры.

### ТАСС; 2017.08.01; НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА МАГАДАНА К 2020 ГОДУ ВЫДЕЛЯТ 2 МЛРД РУБЛЕЙ

Около 2 млрд рублей будет выделено из федерального бюджета на реконструкцию аэропорта Магадан в поселке Сокол. Об этом на еженедельном брифинге рассказал представителям СМИ губернатор области Владимир Печеный.

«Мы уже получили положительное заключение по документации второй очереди. Планируется выделение средств до 2020 года в размере около 2 млрд рублей. В этом году будут освоено около 180 млн рублей: запустят новое светосигнальное оборудование, идут работы на стояночных местах для самолетов. **Росавиаци**я выделила деньги на устранение проблем, которые были связаны с работой предыдущих подрядчиков», – сказал Печеный.

Он сообщил, что также дано поручение продолжить реконструкцию аэропортов в Эвенске и Сеймчане. Уже готова проектная документация. Работы начнутся в следующем году.

Печеный сообщил, что областное правительство проводит большую работу по улучшению и развитию региональной авиации. Заключен договор на поставку двух самолетов малой авиации для региональных рейсов. Один из них появится к концу этого года, второй – в первой половине следующего. Кроме того, губернатор отметил, что рассматривается и приобретение третьего воздушного судна.