**04 АВГУСТА 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2017.08.03; СОКОЛОВ: УЖЕСТОЧЕНИЕ САНКЦИЙ США ПОВЛИЯЕТ НА ИНВЕСТПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ «СОВКОМФЛОТА»

Ужесточение санкций США вряд ли будет способствовать инвестиционной привлекательности «Совкомфлота» при его приватизации. Такое мнение высказал глава **Минтранса** Максим **Соколов** журналистам.

«Возможны любые варианты, лишь бы это соответствовало задачам, которые изначально ставились при приватизации «Совкомфлота». Тут надо ориентироваться на рынок, и на те условия, в том числе внешние вызовы, в которых в данном моменте живет наша страна. Понятно, что ужесточение со стороны США санкционного режима вряд ли способствует повышению в данный момент инвестиционной привлекательности этого актива на международных финансовых рынках», – сказал **Соколов**, отвечая на вопрос, когда может состоятся приватизация «Совкомфлота».

Министр подчеркнул, что приватизация – это та сфера, в которой изменения международной конъюнктуры влияют на принятие окончательного решения.

Президент США Дональд Трамп 2 августа подписал законопроект, предусматривающий ужесточение режима американских санкций в отношении России, Ирана и КНДР. В частности, закон разрешил вводить новые санкции (в виде блокирования банковских активов, невыдачи американских въездных виз и тому подобного) за «деятельность, подрывающую кибербезопасность <...> в интересах правительства Российской Федерации». При этом он изменил содержание ряда уже принятых в последние годы в США законов, обязав президента в некоторых конкретных случаях использовать в отношении России новые санкции, а не просто рекомендуя ему рассмотреть такую возможность.

Планы по приватизации пароходства

«Совкомфлот» на 100% принадлежит государству через Росимущество. На этот год пакет акций «Совкомфлота» (25% минус одна акция) является единственным крупным активом на приватизацию. Минфин рассчитывает выручить от приватизации компании около 30 млрд рублей. Предполагалось размещать акции на Московской бирже. Основным организатором приватизации назначен «ВТБ Капитал», помогать ему будет Sberbank CIB.

Приватизировать «Совкомфлот» планировалось еще в первом полугодии 2017 года, причем только на Московской бирже. Однако, как сообщал министр экономического развития РФ Максим Орешкин, это может произойти во второй половине года. Первый вице-премьер РФ Игорь Шувалов не исключил другие формы приватизации крупнейшей российской судоходной компании «Совкомфлот», помимо размещения на бирже. По его словам, вопрос обсуждается в том числе и с партнерами из Азии.

«Совкомфлот» – крупнейшая российская судоходная компания, специализируется на перевозке углеводородов, обслуживании шельфовой разведки и добычи нефти и газа. Собственный и зафрахтованный флот, специализирующийся на транспортировке углеводородов из районов со сложной ледовой обстановкой, включает 149 судов общим дедвейтом 13,1 млн тонн. Половина судов имеет ледовый класс.

ПАО «Совкомфлот» является управляющей компанией группы «Совкомфлот», куда, в частности, входят СКФ «Арктика» (объединяет судовладельческие компании, деятельность которых связана с обслуживанием российских шельфовых проектов, преимущественно в Арктике) и ПАО «Новороссийское морское пароходство» («Новошип», в составе которого Сочинский морской торговый порт).

### ТАСС; 2017.08.03; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИТ В СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ РЖД ЗАМГЛАВЫ ВЕДОМСТВА ЛУШНИКОВА

**Минтранс** предложит в совет директоров РЖД замглавы ведомства Алана **Лушников**а, заявил глава министерства Максим **Соколов**.

«Это скорее не ко мне вопрос, это компетенция правительства, и предложения в конечном счете направляются министерством экономического развития – Росимуществом. Мы со своей стороны делегируем **Лушников**а – со стороны **Минтранса**», – сказал **Соколов**, отвечая на вопрос, кого **Минтранс** будет предлагать со стороны ведомства.

В состав совета директоров РЖД от **Минтранса** входит Алексей Цыденов, занимавший до февраля текущего года пост зам**министра транспорта**. В феврале 2017 года президент России Владимир Путин принял отставку главы Бурятии Вячеслава Наговицына, назначив врио руководителя региона Цыденова. На посту замглавы **Минтранса** Цыденова сменил Алан **Лушников**. С 2008 года он был исполняющим обязанности руководителя **Федерального агентства железнодорожного транспорта** (**Росжелдор**). Позже занимал должность помощника **министра транспорта** **Игоря Левитина**. После перехода **Левитина** в аппарат президента, **Лушников** стал помощником вице-премьера Аркадия **Дворкович**а. Он также входит в совет директоров аэропорта Шереметьево.

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2017.08.04; КАЧЕСТВО УСЛУГ – В ПРИОРИТЕТЕ

В канун Дня железнодорожника на вопросы корреспондента «ТР» ответил руководитель **Федерального агентства железнодорожного транспорта** Владимир **Чепец**.

– Владимир Юрьевич, железнодорожный транспорт часто называют становым хребтом транспортной системы России. Насколько это верно? И каково на сегодняшний день общее состояние этого «станового хребта»?

– Безусловно, железнодорожный транспорт является ведущим в транспортной системе России. На его долю приходятся 45,6% грузооборота и около 30% пассажирооборота всей транспортной системы страны. Без развития железнодорожного транспорта невозможно эффективное развитие экономики России в целом. Анализ изменений, произошедших в ходе реформирования железнодорожного транспорта, показывает, что проведенные преобразования в целом принесли положительный эффект для отрасли.

Сегодня объем реализуемых проектов по развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта по своим масштабам беспрецедентен со времен СССР. Так, к 2020 году планируется построить до 2,5 тыс. дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий. Выполнены основные задачи по привлечению инвестиций в обновление парка грузовых вагонов, а также по ускорению темпов обновления и развития железнодорожной инфраструктуры.

В настоящее время перед отраслью ставятся новые амбициозные задачи, требующие дополнительного внимания государства и продолжения работы по совершенствованию государственного регулирования рынка грузовых железнодорожных перевозок, повышению эффективности использования основных производственных фондов, а также повышению качества оказания услуг, реализации клиентоориентированного подхода.

– Президент России Владимир Путин заявил, что цифровая экономика – это не отдельная отрасль, это по сути новый уклад жизни. Каковы перспективы внедрения цифровых систем в государственное управление отраслью? Каких новых, прорывных технологий следует ожидать?

– Ключевым трендом развития железнодорожной отрасли наряду с инновационными энерго– и ресурсоэффективными системами для подвижного состава и инфраструктуры является создание «умной» железной дороги. В настоящее время в ОАО «РЖД» завершена разработка комплексной программы инновационного развития холдинга «Российские железные дороги» на период 2016–2020 годов, одной из приоритетных задач которой является реализация многовекторного научно–технического проекта «Цифровая железная дорога».

Целью проекта является обеспечение устойчивой конкурентоспособности компании на глобальном рынке транспортных и логистических услуг за счет использования современных цифровых технологий. Ядром формирования технологий цифровой железной дороги является полная интеграция интеллектуальных коммуникационных связей между пользователем, транспортным средством, системой управления движением и инфраструктурой, то есть формирование новых сквозных цифровых технологий организации перевозочного процесса.

– Если говорить о стратегических проектах в области развития железнодорожного транспорта, то в первую очередь, наверное, надо сказать о проекте строительства ВСМ Москва – Казань. На какой стадии реализации он сейчас находится? Каковы инвестиционные перспективы проекта?

– Проект ВСМ Москва – Казань находится в высокой степени готовности. Его реализация осуществляется в соответствии с утвержденным сетевым планом–графиком. В настоящее время проектная документация находится на рассмотрении в ФАУ «Главгосэкспертиза России». Ответственными исполнителями осуществляются мероприятия по доработке организационно–правовой и финансовой моделей проекта. В части работы по привлечению иностранных инвесторов необходимо отметить, что заинтересованность в участии в строительстве объекта официально выразили представители крупнейших железнодорожных компаний Китая, Германии, Италии.

– Некоторое время назад ситуация с пригородными перевозками настолько обострилась, что к решению вопроса пришлось подключиться президенту страны. Можно ли сегодня говорить, что все проблемы с пригородным сообщением сняты? Исключены ли рецидивы острой ситуации?

– Положением о **Федеральном агентстве железнодорожного транспорта**, утвержденным постановлением Правительства РФ № 397 от 30 июля 2004 года, определены функции и полномочия **Росжелдор**а. До 2013 года агентство являлось главным распорядителем средств федерального бюджета. Через свои территориальные органы оно доводило до субъектов РФ субсидию на поддержание деятельности пригородных компаний в регионах.

С 2013 года вопросы организации пригородных перевозок находятся в компетенции руководства (правительств) субъектов РФ и созданных на указанных территориях пригородных компаний, которые самостоятельно принимают решения по сокращению или увеличению количества маршрутов.

Вместе с тем **Росжелдор** проводит постоянный мониторинг пригородной маршрутной сети через свои территориальные органы, расположенные в федеральных округах. И весьма показательно, что в связи с работой, проводимой в этом направлении, количество обращений граждан по данной тематике сократилось в два раза.

– В общественном сознании железнодорожный транспорт – это прежде всего РЖД. Насколько эффективно взаимодействует сегодня компания с **Минтрансом** России, **Росжелдор**ом?

– Взаимодействие **Росжелдор**а и ОАО «РЖД» – это большой блок вопросов, включающий в себя повышение качества и доступности услуг железнодорожного транспорта; участие в совершенствовании нормативной базы и системы технического регулирования; обеспечение безопасности движения, в том числе на переездах; обеспечение транспортной безопасности объектов железнодорожного транспорта; технологические вопросы – содержание подвижного состава, открытие станций, примыкание путей; совершенствование технологий взаимодействия с портами; инвестиционная деятельность и снятие инфраструктурных ограничений; гармонизация национальных правил и нормативов с международными организациями; сотрудничество в сфере образования и подготовки специалистов.

Взаимодействие **Росжелдор**а и ОАО «РЖД» – это не только деловые контакты управлений агентства со структурными подразделениями ОАО «РЖД», но и регулярные обсуждения вопросов железнодорожного транспорта на заседаниях совета **Росжелдор**а. Например, 6 июля текущего года состоялся выездной совет **Росжелдор**а в Ростове–на–Дону, на котором были приняты решения с учетом позиций представителей ОАО «РЖД» по одному из важных вопросов: о задачах **Федерального агентства железнодорожного транспорта** по реализации функций государственного управления, определенных проектом ФЗ «Об организации регулярного пассажирского сообщения в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

– В последнее время железнодорожный транспорт активно интегрируется в городские транспортные системы. Яркий пример тому – МЦК. Как эта интеграция скажется на общем состоянии транспортного комплекса городов? Какого эффекта следует ожидать?

– Проект реконструкции МЦК направлен на создание современной городской пассажирской транспортной системы, разгрузку метрополитена и наземного транспорта, формирование нового пересадочного контура, улучшение транспортной доступности в районах. Он создает необходимые условия для обслуживания перспективного пассажиропотока в размере 250 млн пассажиров в год.

Реализация проекта осуществлялась в условиях плотной городской застройки, большого количества инженерных коммуникаций и объектов имущества различных собственников, а также с учетом градостроительного и транспортного комплексов, в тесном взаимодействии с правительством Москвы, департаментом культурного наследия столицы, операторами подвижного состава, логистическими компаниями, метрополитеном, частными инвесторами.

10 сентября 2016 года состоялось торжественное открытие регулярного пассажирского движения на МЦК. Для интеграции радиальных направлений в транспортную систему Московского центрального кольца реализуются следующие мероприятия: переносятся остановочные пункты в сторону МЦК, осуществляются строительство пешеходных тоннелей, пассажирских терминалов с лифтами и эскалаторами, новых железнодорожных путепроводов и реконструкция существующих, строительство турникетно–кассовых

павильонов и других объектов.

За счет выполнения данных мероприятий по строительству объектов достигается ряд эффектов: обеспечение безопасных условий при пересадке на МЦК, сокращение пешеходной связи, организация «теплого» или «сухого» контура при пересадке, обеспечение развития улично–дорожной сети.

– Недавно **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** объявил о создании Российского университета транспорта. Как создание нового вуза скажется на подготовке кадров для железнодорожной отрасли?

– Подготовка кадров для железнодорожного транспорта останется приоритетной задачей отраслевых университетов. В новом качестве Российский университет транспорта, созданный на базе МИИТа, останется вузом, нацеленным на эту задачу. В будущем как федеральное автономное учреждение он получит больше экономической и административной свободы, будет шире интегрирован в международные образовательные программы. Появятся наблюдательный и попечительский советы, в которые войдут сегодняшние заказчики – руководители крупнейших компаний.

Другие преимущества – возможности единой электронной библиотеки, которая объединит несколько миллионов экземпляров научной и учебной литературы, а также перспективы создания единого учебно–методического объединения.

В целом вся система отраслевого образования должна получить новый импульс развития совместно с качественным изменением уровня подготовки кадров Российским университетом транспорта.

### ТАСС; 2017.08.03; ЛЕВИТИН: РОССИЙСКИЕ ДОРОГИ ПОКА НЕ ГОТОВЫ ПРИНИМАТЬ ЭЛЕКТРОМОБИЛИ И БЕСПИЛОТНЫЕ МАШИНЫ

Дороги в России пока не готовы обеспечить проезд для электромобилей и беспилотных автомобилей.

Об этом журналистам сообщил помощник президента РФ **Игорь Левитин** на церемонии открытия строительства участка федеральной автомобильной дороги М-4 «Дон» в обход с. Лосева и г. Павловска Воронежской области.

«Готовы ли наши дороги сегодня принимать такие машины (электромобили и беспилотные машины – прим. ТАСС), – пока не готовы. Нам надо строить дороги адаптированные [под новые технологии]», – сказал он.

**Левитин** отметил, что, по прогнозам американских и европейских коллег, к 2030 г. весь автопарк этих стран будет электрическим, а к 2040 г. общественный транспорт почти на 50% будет беспилотным.

Помощник президента считает, в России уже сейчас необходимо строить дороги, адаптированные к автомобилям, которые появятся через пять лет.

В свою очередь, глава ГК «Автодор» Сергей Кельбах отметил, что компания уже работает над созданием дорог будущего, на дорогах «Автодора» уже есть пункты электрозаправок. Что касается вопроса развития беспилотных автомобилей, то Кельбах подчеркнул, что пересечения с другими дорогами должны быть исключены. «Это значит, что должны быть полностью исключены пересечения в одном уровне дорог, не может автомобиль будущего двигаться по дороге, которая пересекается с иными дорогами», – сказал он.

### РБК; 2017.08.03; КОЛЛЕКТИВ «АВТОДОРА» УДОСТОЕН БЛАГОДАРНОСТИ ПРЕЗИДЕНТА

Коллектив Государственной компании «Автодор» удостоен благодарности Президента Российской Федерации Владимира Путина за достигнутые трудовые успехи и высокие показатели в профессиональной деятельности.

Благодарность была вручена помощником Президента России **Игорем Левитиным** председателю правления Государственной компании Сергею Кельбаху на торжественной церемонии открытия строительства участка федеральной автомобильной дороги М-4 «Дон» в обход с. Лосева и г. Павловска Воронежской области (633-й км – 715-й км).

«Автодор» создавался, чтобы строить дороги, значительно отличающиеся от дорог в Европе. Нам нужны магистрали, адаптированные под те автомобили, которые появятся через пять лет: электромобили, беспилотники. Вы на правильном пути, мы готовы вас поддерживать!», – сказал **Игорь Левитин**.

«Это наш, общий труд», – отметил Сергей Кельбах.

Государственная компания «Автодор» создана в 2009 году. Цель ее деятельности – создание и развитие опорной сети скоростных дорог Российской Федерации на основе механизмов государственно-частного партнерства, пионером внедрения которых в транспортную отрасль страны является «Автодор». В доверительном управлении Государственной компании находятся федеральные автомобильные дороги М-4 «Дон», М-3 «Украина» и М-1 «Беларусь». «Автодор» является государственным заказчиком строительства новой скоростной дороги М-11 «Москва – Санкт-Петербург» и Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД). Одной из важнейших задач Государственной компании также является создание и развитие современной инфраструктуры придорожного сервиса.

С 2010 года по 2016 год Государственная компания построила и реконструировала 675,7 км новых скоростных магистралей. В настоящий момент в эксплуатации находится 717 км платных участков.

Инженерные и технические качества этих дорог позволили реализовать инициативу повышения максимально разрешенной скорости на платных участках до 130 км/ч при значительном снижении аварийности, созданы принципиально новые условия для обеспечения комфорта пользователей. Так, в первом полугодии 2017 года на скоростных участках М-4 «Дон» произошло 7 ДТП против 30 ДТП в первом полугодии 2013 года. При этом в текущем году на участках с разрешенной скоростью 130 км/час не погибло ни одного человека.

С 2010 года по настоящее время Государственной компанией заключено долгосрочных инвестиционных и концессионных соглашений на общую сумму более 830 млрд рублей, в которые привлечено более 210 млрд рублей частного капитала.

Построенные и реконструированные дороги успешно функционируют, количество пользователей стабильно увеличивается. Общее количество проданных потребителям транспондеров превысило 356 тыс. штук. В частности, на магистрали М-4 «Дон» интенсивность движения в 2016 году составила 68,7 млн. транспортных средств, что на 30% выше трафика в 2015 году. Объем средств, полученных от платы за проезд, в 2016 году достиг 6,7 млрд. руб., что на 84% выше показателей предыдущего года. В текущем году на М-4 достигнута пиковая дневная интенсивность: на ПВП км 71 в июне она составила 76 тыс. транспортных средств.

Государственная компания создала и применяет на практике «Зеленый стандарт», обобщающий позитивный международный опыт экологического строительства и аналогичную практику в России и устанавливающий критерии оценки экологической, энергетической и социальной эффективности реализации дорожных проектов в России. «Автодор» также принял и внедряет при реализации своих проектов экологическую политику – обеспечение благоприятного состояния окружающей природной и социальной среды в зоне влияния автомобильных дорог, а также сохранение естественных экологических систем и природных ресурсов на придорожных территориях.

### РИА НОВОСТИ; 2017.08.03; МИНТРАНС РАСКРИТИКОВАЛ ИДЕЮ ОГРАНИЧИТЬ ВЪЕЗД МАШИН С ДВС В КРУПНЫЕ ГОРОДА

Технически РФ не готова вводить ограничение на въезд автомобилей с двигателем внутреннего сгорания в крупные города и на курорты, сообщил РИА Новости замглавы **Минтранса** Николай **Асаул**.

Ранее в СМИ появилась информация о поручении премьера Дмитрия Медведева проработать ведомствам предложения «Камаза» о мерах господдержки электрического транспорта, в числе которых указывалось и возможное ограничение использования машин с двигателем внутреннего сгорания в крупных городах и на курортах.

«Это более радикальная форма нашей концепции. Наша концепция, что надо постепенно повышать экологический класс (автомобилей – ред.). А там концепция сразу перейти на нулевые выбросы. Я считаю, что технически мы к этому не готовы. Вопрос ведь еще: с какого года? Это же такая, на уровне лозунгов фраза – давайте запретим. Где и когда? Завтра? Весь город закроем? Через 20 лет – не знаю, может быть это и произойдет», – сказал **Асаул**.

Ранее **Минтранс** разработал изменения в правила дорожного движения, которые в июле были приняты правительством (постановление №832). В них предусмотрены новые дорожные знаки, которые позволяют ограничивать въезд в определенные районы города транспортных средств низших экологических классов.

«Наш дорожный знак дает возможность постепенно двигаться к этому (ограничению въезда машин с ДВС – ред.), чтобы люди привыкали. Запрет ДВС – это тоже экологический класс. Мы подготовили инструментарий гибкого постепенного внедрения более экологически чистого транспорта, в конечном итоге, вплоть до достижения нулевых выбросов. Но двигаться нужно постепенно, взвешенно, а не в угоду производителям резко обрубить жизнеобеспечение целых городов», – подчеркнул **Асаул**.

### ТАСС; 2017.08.03; МИНТРАНС: ОБНУЛЕНИЕ СТАВКИ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА ДЛЯ ГИБРИДНЫХ И ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ ОБСУЖДАЕТСЯ

Идея обнуления ставки транспортного налога для гибридных и электромобилей обсуждается, однако решений пока нет, заявил журналистам зам**министра транспорта** РФ Николай **Асаул**.

«Такие предложения звучат периодически, пока такого решения не принято, поскольку это сильно повлияет на доходную базу. Транспортный налог, как известно, источник пополняемости региональных, в первую очередь, бюджетов», – сказал он.

**Асаул** заявил, что размер ставки транспортного налога должен быть привязан к экологическому классу автомобиля. «То, что экологический класс должен влиять на размер транспортного налога, очевидно. Мы придерживаемся этого подхода», – сказал он.

Замминистра также заявил, что ведомствр не планирует вводить норму о бесплатных парковках для гибридных и электромобилей, но рассчитывает, что региональные власти примут соответствующие решения.

«Это полномочия региональных властей. На федеральном уровне такого вводить мы не собираемся, но исходим из того, что каждый регион в определенных местах будет это делать, поскольку это стимулирует использование экологичных видов транспорта», – сказал он.

Постепенный переход

По словам **Асаул**а, **Минтранс** предлагает постепенно переходить к экологичному транспорту.

«Многие города уже разрабатывают планы – в каких частях города поэтапно, для каких категорий автомобилей, скорее всего, в первую очередь для грузовиков, а в дальнейшем и для иных категорий – будут вводиться те или иные ограничения. Делаться это будет постепенно, разумно, с тем, чтобы не создать неудобства для владельцев транспортных средств, для доставки пассажиров и грузов», – сказал замминистра.

**Асаул** отметил, что с 2018 года вступает в силу постановление правительства №832 «Об изменениях в правилах дорожного движения». Прежде всего, вводятся понятия «электромобиль», «гибридный автомобиль», «заправка для электромобилей» и новые дорожные знаки, которые ограничивают движение и въезды в определенные районы города для транспортных средств ниже определенного экологического класса. Эти знаки действуют как для грузовых автомобилей, так и для всех типов транспортных средств.

Зам**министра транспорта** подчеркнул, что это очень важный шаг на пути к повышению качества воздуха в городах. Однако, по его мнению, в этом вопросе надо действовать аккуратно, постепенно двигаясь от района к району, повышая экологический класс, чтобы автомобилисты смогли приспособиться к новым требованиям.

Ранее газета «Известия» со ссылкой на текст документа сообщила, что председатель правительства России Дмитрий Медведев поручил министерствам проработать меры государственной поддержки электротранспорта в стране.

Согласно публикации, Медведев до 17 августа поручил рассмотреть пакет предложений, которые были внесены в правительство руководством «КамАЗа» (входит в госкорпорацию «Ростех» – прим. ТАСС). В частности, руководство компании предложило рекомендовать субъектам РФ установить нулевую ставку транспортного налога на электромобили и гибридные автомобили, принять программу предоставления бесплатных парковочных мест на муниципальных парковочных пространствах для электромобилей и гибридов, а также ввести на среднесрочный период программу субсидирования приобретения электротранспорта.

### РИА НОВОСТИ; 2017.08.03; МИНТРАНС ПРИЗВАЛ РАСШИРИТЬ ПРОГРАММЫ СУБСИДИРОВАНИЯ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА

Программы субсидирования электротранспорта хорошо бы расширить, но возможности бюджета сделать это не позволяют, заявил РИА Новости замглавы **Минтранса** РФ Николай **Асаул**.

Ранее в СМИ появилась информация о поручении премьера Дмитрия Медведева проработать ведомствам предложения «Камаза» о мерах господдержки электрического транспорта, в числе которых указывалось и возможное ограничение использования машин с двигателем внутреннего сгорания в крупных городах и на курортах, а также обнуление транспортного налога на электромобили и гибридные автомобили, введение на среднесрочный период программы субсидирования приобретения электротранспорта.

«Их (программы субсидирования электротранспорта – ред.) хорошо было бы расширить, но возможности бюджета не позволяют этого сделать. Мы бы с удовольствием поддержали бы расширение этих программ», – сказал **Асаул**.

Минпромторг прорабатывает данное предложение, а пока действует другая мера поддержки – 817 постановление правительства по предоставлению субсидий из федерального бюджета производителям городского наземного электрического транспорта, сообщили в пресс-службе ведомства.

### ТАСС; 2017.08.03; ОГРАНИЧЕНИЯ НА ВЪЕЗД В ГОРОДА МОГУТ НАЧАТЬСЯ С АВТОМОБИЛЕЙ СТАНДАРТА ЕВРО-3

Ограничения на въезд в крупные города автомобилей с двигателями внутреннего сгорания должны вводиться поэтапно и могут начаться с машин стандарта Евро-3, заявил ТАСС зам**министра транспорта** РФ Николай **Асаул**.

«Идея состоит в том, чтобы постепенно повышать экологический класс, то есть не вообще запрещать двигатели внутреннего сгорания, а, например, начать с запрета Евро-3. Для двигателей с уровнем Евро-3 ограничивать, потом Евро-4, Евро-5 и постепенно доводить до нулевых выбросов, до полного запрета, то есть действовать поэтапно», – сказал он.

**Асаул** подчеркнул, что этот вопрос находится в компетенции региональных властей. «Они определяют в каждом конкретном случае, с какого экологического класса и в каких районах надо начинать вводить ограничения, – отметил он. – Мы не обязываем регионы. Если в регионе старый парк, одномоментно это невозможно запретить. Здесь нужно действовать постепенно, анализируя ситуацию в каждом городе и заранее предупреждая о вводимых ограничениях».

В июле правительство приняло постановление о внесении изменений в правила дорожного движения. В частности, документ вводит дорожные знаки «Зона с ограничением экологического класса механических транспортных средств» и «Зона с ограничением экологического класса грузовых автомобилей». Речь идет о местах, с которых начинается территория, где запрещено движение транспортных средств, экологический класс которых ниже указанного на знаке или не указан в регистрационных документах на эти транспортные средства.

В связи с быстрым развитием экологически чистого вида транспорта, для обозначения мест зарядки электромобилей и обеспечения возможности их парковки в таких местах введены новые термины «электромобиль», «гибридный автомобиль», соответствующие дорожные знаки и разметки.

Эти изменения вступят в силу в 2018 году и позволят органам государственной власти и местного самоуправления регулировать режим проезда по территории населенных пунктов транспортных средств с высоким уровнем выбросов вредных веществ, в том числе предоставляя преференции для экологически чистых транспортных средств.

### RNS; 2017.08.03; МИНТРАНС ОЖИДАЕТ ПРИНЯТИЯ ЗАКОНОПРОЕКТА О РЕГУЛИРОВАНИИ ТАКСИ ОСЕНЬЮ

**Минтранс** ожидает, что законопроект «О государственном регулировании деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси в РФ и внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» будет принят в осеннюю сессию, сообщил журналистам зам**министра транспорта** Николай **Асаул** в кулуарах международного евразийского форума «Такси». Законопроект был принят в первом чтении в 2014 году и доработан **Минтрансом**.

«Законопроект есть, мы надеемся, что он в осеннюю сессию будет принят», – сказал он.

Пакет поправок правительства был рассмотрен на общественном совете при **Минтрансе** в апреле 2017 года.

**Минтранс**, в частности, предлагает установить понятие агрегаторов наряду с операторами такси, обязать их проверять у перевозчиков наличие разрешений на перевозку легковым такси, установить административную ответственность за передачу заявок перевозчикам без разрешения. Регионы также предложено наделить полномочиями по введению квот на количество разрешений на перевозку и установлению одной или нескольких цветовых гамм кузова легкового такси.

### РИА НОВОСТИ; 2017.08.03; ЭКСПЕРТ: ВЪЕЗД МАШИН С ДВС В КРУПНЫЕ ГОРОДА ВРЯД ЛИ ОГРАНИЧАТ

Вероятность сценария, при котором власти РФ ограничат въезд машин с двигателем внутреннего сгорания (ДВС) в крупные города в пользу владельцев электромобилей низка, считает руководитель проекта «Авито Авто» Сергей Литвиненко.

Ранее в СМИ появилась информация о поручении премьера Дмитрия Медведева проработать ведомствам предложения «Камаза» о мерах господдержки электрического транспорта, в числе которых указывалось и возможное ограничение использования машин с двигателем внутреннего сгорания в крупных городах и на курортах.

«Вероятность такого сценария достаточно низка, поскольку с точки зрения администрирования подобных ограничений (это – ред.) довольно сложно и как показывает практика Москвы и Петербурга, и некоторых других городов, история с платными парковками является неплохой альтернативой подобной инициативе. В принципе, те бонусы для электротранспорта, которые есть на парковку, являются, в том числе, альтернативой (ограничению въезда машин с ДВС в города – ред.)», – сказал Литвиненко.

«Маловероятно, что такая мера может быть реализована в крупных городах. Это довольно сложно», – заметил он.

### ТАСС; 2017.08.03; ЭКСПЛУАТАЦИЯ УЧАСТКА ТРАССЫ М-4 «ДОН» В ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧНЕТСЯ ПОЭТАПНО

Эксплуатация нового участка автотрассы М-4 «Дон» в Воронежской области, строительство которого в обход села Лосево и города Павловска стартовало в четверг, может начаться поэтапно, сообщил в четверг журналистам губернатор региона Алексей Гордеев.

«Обсуждается вопрос о том, чтобы начать эксплуатацию создаваемой дороги частями, чтобы быстрее уйти от проблемных мест, где пробки по 15-20 километров», – сказал Гордеев.

Строящийся участок является самым загруженным в Воронежской области, летом здесь возникают многокилометровые заторы. Дорожникам компании «Трансстроймеханизация» предстоит построить новый участок протяженностью 85,17 км за 62,27 млрд рублей.

В четверг компания приступила к строительству дороги в обход Лосево и Павловска в Воронежской области. Новая четырехполосная трасса пройдет по территории Бобровского, Павловского и Верхнемамонского районов. Ранее «Автодор» построил участки в обход Воронежа, а также в обход сел Новая Усмань и Рогачевка в Новоусманском районе. В развитие автодороги М-4 «Дон» в Воронежской области с 2011 по 2020 годы будет направлено более 95 млрд рублей.

### ИНТЕРФАКС-ЮГ; 2017.08.03; ДЕЛО О ДТП С ПЕРЕВОЗИВШИМ ДЕТЕЙ АВТОБУСОМ ПОД НОВОРОССИЙСКОМ БУДЕТ РАССЛЕДОВАТЬ СКР

Следователи СКР приняли к производству уголовное дело о ДТП под Новороссийском, в результате которого пострадали дети, сообщила пресс-служба СКР в четверг.

«По инициативе руководителя СУ (следственное управление – ИФ) СК России по Краснодарскому краю уголовное дело, возбужденное по признакам преступления, предусмотренного ч.1 ст. 264 УК РФ (нарушение правил дорожного движения), для дальнейшего расследования передано в следственные органы СУ СКР по Краснодарскому краю», – говорится в сообщении.

По данным следствия, в четверг днем микроавтобус «Мерседес», перевозивший детей в возрасте от 7 до 13 лет, столкнулся с грузовиком-контейнеровозом под Новороссийском, на 13 км автодороги «Новороссийск – Керченский пролив». В результате аварии водитель и шесть детей были госпитализированы, им оказывается необходимая медицинская помощь.

На месте ДТП работают следователи и криминалисты СК России, проводится осмотр места происшествия, выясняются все обстоятельства ДТП.

Ранее со ссылкой на пресс-службу главного управления МВД РФ по Краснодарскому краю сообщалось, что в микроавтобусе находилось 10 человек – двое взрослых и 8 детей. «Мерседес» направлялся из лагеря «Горный Родник» в Нальчик. За рулем был отец двоих несовершеннолетних, остальные дети ехали с ними по доверенности.

Большегруз, двигавшийся по направлению из города, резко затормозил, вследствие чего его прицеп поменял траекторию и выехал на встречную полосу. Встречный автобус «Мерседес», чтобы уйти от столкновения, выехал на обочину и съехал в кювет.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.08.04; ОАО РЖД ПОЛУЧИТ СВОЙ ПРОЦЕНТ

Белый дом согласился с повышением тарифа монополии

Правительство намерено поддержать целевую инвестнадбавку к тарифу ОАО РЖД в размере 1%, сообщил вице-премьер Аркадий **Дворкович**. Ряд ведомств, в том числе Минфин, поддерживает идею, но Минэкономики против. Потребители ОАО РЖД после долгих прений согласились с тем, что надбавку можно направлять на локомотивы, при этом большинство из них согласно на неограниченную надбавку или не превышающую 1%. Но 1% не решит проблему с локомотивным парком, полагают эксперты.

Вчера вице-премьер Аркадий **Дворкович** «принципиально поддержал» введение инвестнадбавки к тарифу ОАО РЖД в 1% в 2018 году. «Вопрос сейчас обсуждается с другими ведомствами,– цитирует его “Интерфакс”.– Совет потребителей ОАО РЖД уже практически согласился, что 1% можно добавить, ОАО РЖД хотело до 2%». Он предположил, что ФАС будет возражать и против 1%, но выразил надежду на компромисс.

В 2017 году для ОАО РЖД действует надбавка в 2% к индексации тарифа в 4%, идущая на капремонт инфраструктуры. Ее согласовали как однократную, что закреплено в макропрогнозе Минэкономики до 2020 года. ФАС, в 2016 году зафиксировавшая надбавку как институт и прописавшая в нормативах возможность направлять ее на капремонт, предлагает расширить сферу ее применения и на локомотивный парк (см. “Ъ” от 9 марта).

«Механизм надбавок к тарифу был предложен Советом потребителей,– говорит замглавы ФАС Александр Редько.– Служба в интересах потребителей может поддержать предложения по целевым надбавкам, если будет обеспечен механизм контроля их целевого использования, предложенный в проекте постановления № 643. Что касается конкретного размера надбавки, то он должен определяться правительством на основе расчетов необходимых средств, которые должен выполнить **Минтранс**. Важно отметить, что проект постановления предусматривает долгосрочные (до десяти лет) скидки к тарифам. В этой части нормативная база либерализует ценообразование».

Совет потребителей ОАО РЖД, комитет по тарифному регулированию которого ранее рассматривал вопрос (см. “Ъ” от 2 августа), заочно проголосовал, но формально решения не вынес. В совете пояснили, что мнения разделились, 12 из 21 голоса поддержали возможность расширения периметра надбавки. Голосовали три варианта: одобрить идею ФАС, поддержать ее с ограничениями по размеру и сроку надбавки (до 1% и до года) и не поддерживать вовсе (сохраняет возможность направления денег на капремонт). За версию ФАС высказалось девять членов совета, за ограничение – трое, не одобрили шестеро, трое воздержались.

Источник “Ъ”, близкий к обсуждению, говорит, что под тезис вице-премьера подходит и вариант неограниченной надбавки, параметры которой определяются Белым домом, и ограниченной 1%, так что консенсус найти будет просто. Некоторые крупные металлурги, говорит он, голосовали против, опасаясь, что рост тарифа ОАО РЖД ничем не будет компенсирован. Но, отмечает собеседник “Ъ”, разовая индексация должна компенсироваться долгосрочным тарифом, в его основе, как предполагается, будет формула «инфляция минус», и этот минус и будет балансировать разовое повышение. Он добавил, что поправками ФАС вводится механизм контроля за целевым использованием надбавки – ее будут давать под конкретную программу с детальным отчетом.

«Потребители видят эффект в развитии инфраструктуры ОАО РЖД и ради дальнейшего роста погрузки позитивно отнесутся к небольшой надбавке,– говорит собеседник “Ъ” в отрасли.– ОАО РЖД, в свою очередь, нужно гарантировать загрузку, ради чего целесообразно фиксировать тариф на 5–10 лет на уровне ниже фактической инфляции». Совет потребителей также поддержал идею ФАС о сохранении в тарифе ОАО РЖД эффектов, полученных от снижения затрат в этот период.

Глава ОАО РЖД Олег Белозеров вчера заявил, что «предварительные переговоры (по надбавке.– “Ъ”) провели, и коллеги готовы рассматривать такие предложения». Он не указал желаемый размер надбавки, но в интервью “Ъ” 30 мая говорил, что ОАО РЖД собирается просить о 2% на 2018 год. В ряде ведомств надбавку поддержали (например, в Минфине, как сообщил вчера замминистра Андрей **Иванов**). Но в Минэкономики “Ъ” вчера подтвердили, что по-прежнему против инвестнадбавки.

1% не решит проблем ОАО РЖД, полагает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, это максимум 14 млрд руб., этого мало для расшивки узких мест в парке локомотивов. Как говорит эксперт, при острой нехватке тяги на ряде направлений и дефиците бюджета ОАО РЖД (более 100 млрд руб. в этом году) этого не хватит для значимых изменений. Надбавка в 1,5% (20 млрд руб.) значимо улучшила бы состояние парка, считает он.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2017.08.03; КТО ВЫШЕЛ ЗА РАМКИ?

Петербургскую подземку обвинили в несоблюдении требований безопасности

**Ространснадзор** потребовал от петербургской подземки усилить меры безопасности. Метрополитен заявил, что все и так соблюдается, а новые требования, которые предъявляет ведомство, попросту невыполнимы.

**Ространснадзор** советует петербургскому метрополитену воспользоваться опытом столичной подземки. Фото: Сергей Савостьянов**Ространснадзор** советует петербургскому метрополитену воспользоваться опытом столичной подземки. Фото: Сергей Савостьянов **Ространснадзор** советует петербургскому метрополитену воспользоваться опытом столичной подземки. Фото: Сергей Савостьянов

Чтобы не пропустить террориста, во всех метрополитенах России составлены свои собственные планы по мерам безопасности, закуплено оборудование в рамках федеральной программы, рассказали «Российской газете» в **Ространснадзор**е. Правительство уточнило требование по безопасности к метрополитенам в своем апрельском постановлении, учтя специфику этого вида транспорта.

– Принятые требования к транспортной безопасности не учитывают большого пассажиропотока. В Петербурге метрополитеном в сутки пользуются свыше 2,5 миллиона человек, а требования к входному контролю устанавливаются такие же, как в аэропорту, – говорит официальный представитель петербургской подземки Юлия Шавель.

Недавно в Петербурге попытались применить новые требования на четырех станциях метро. Чтобы попасть в подземку, люди ждали от 20 минут до часа. Пассажиры высказывались об этом крайне негативно. В метро парируют: это не эксперимент, а соблюдение тех самых требований безопасности федерального постановления. В **Ространснадзор**е указали, что сложившаяся ситуация показала неготовность службы контроля метрополитена к новым условиям работы.

«Необходимо пересмотреть план мероприятий по обеспечению транспортной безопасности на вверенном ему объекте, который разработал сам метрополитен. А именно увеличить количество рамок-детекторов, организовать применение быстродействующих техсредств 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», – говорится в заявлении **Ространснадзор**а.

Досмотровое оборудование должно быть рассчитано на пассажиропоток. К большому наплыву должны быть готовы и сотрудники безопасности, считают в надзорном органе. Метрополитен Петербурга обратился в **минтранс** и к руководству города с просьбой пересмотреть некоторые пункты новых требований.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.03; ИНВЕСТПРОГРАММА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ДОЛЖНА БЫТЬ СОПРЯЖЕНА С РАЗВИТИЕМ ТРАНСПОРТНОГО КЛАСТЕРА – ПУТИН

Дальневосточные компании при перевозке грузов должны получать приоритетный доступ к транспортным услугам региона, заявил президент РФ Владимир Путин в четверг на совещании по реализации крупных инвестпроектов на Дальнем Востоке.

«Масштабная инвестиционная программа Дальнего Востока должна быть сопряжена с развитием транспортного кластера региона, имею (в виду), прежде всего, БАМ и Транссиб», – сказал президент.

Он заявил, что их пропускная способность к 2020 году должна вырасти на 66 млн тонн грузов, из которых более 30 млн тонн должны приходиться на грузоотправителей Дальнего Востока.

«Дальневосточные компании должны получить приоритетный доступ к транспортным услугам. Иметь все возможности для полноценного снабжения и вывоза продукции», – заявил В.Путин.

Он напомнил, что российские министерства и ведомства при планировании своей работы должны учитывать планы развития Дальнего Востока. «И мы не договаривались о том, что министерства и ведомства будут требовать какие-то дополнительные ресурсы. Судя по всему, это пока не очень удается нашим коллегам. Я хочу обратить на это ваше самое пристальное внимание», – заявил В.Путин.

### ТАСС; 2017.08.03; РЖД ПРЕДЛАГАЮТ УСКОРИТЬ ВЫДЕЛЕНИЕ ТРАНША ФНБ НА РАЗВИТИЕ БАМА И ТРАНССИБА

ОАО «РЖД» предлагает сдвинуть выделение последнего транша Фонда национального благосостояния (ФНБ) объемом 50 млрд рублей для развития БАМа и Транссиба с 2019 года на 2018 год, и это вполне возможно без превышения общего ранее согласованного лимита, сообщил вице-премьер Аркадий **Дворкович** в ходе совещания по развитию инвестиционных проектов на Дальнем Востоке.

«Мы предлагаем на следующий год профинансировать за счет переноса средств ФНБ с 2019 на 2018 год, за счет приближения сроков выделения. В этом году мы планируем, что закончим работу с Министерством финансов и получим еще 50 млрд средств ФНБ, соответственно, тогда задача будет в этой части решена», – сказал глава РЖД Олег Белозеров.

«Объемы в 150 млрд [рублей] из ФНБ были предварительно согласованы. Есть график, что предлагает РЖД – это сдвинуть последний транш в 50 млрд рублей с 2019 года на 2018 год. Это вполне можно сделать без превышения общего объема, который был заранее согласован», – заметил на это **Дворкович**.

Проект развития железных дорог Восточного полигона предусматривает увеличение в 2020 году провозной способности БАМа и Транссиба в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока на 66 млн тонн в год к уровню 2012 года. Общая стоимость реализации проекта составляет 562 млрд рублей, из них 302 млрд рублей будут финансироваться за счет средств РЖД, 150 млрд рублей – из средств Фонда национального благосостояния, 110,2 млрд рублей – из средств федерального бюджета.

### ТАСС; СУСАННА РОЖИНА; 2017.08.03; РАБОТЫ ПО УГЛУБЛЕНИЮ ДНА НА АРКТИЧЕСКИХ РЕКАХ ЯКУТИИ БУДУТ ИДТИ КРУГЛОСУТОЧНО

Работы по углублению дна в устьях двух арктических рек Яна и Индигирка в Якутии будут вестись в круглосуточном режиме, чтобы преодолеть отставание от графика и закончить их к началу арктической навигации, перенесенной на вторую декаду августа из-за сложной ледовой обстановки, сообщил ТАСС в четверг первый зампред правительства республики Алексей Колодезников.

В этом году навигация на реках Яна и Индигирка должна была начаться с 1 августа, но сроки пришлось скорректировать из-за крупных скоплений льда на арктическом побережье.

Работы по углублению дня на Яне и Индигирке начались с 20 июня, на данный момент они выполнены на 50-54%. Активизировать темпы необходимо для того, чтобы успеть полностью завершить их ко второй декаде августа.

«Сегодня необходимо усилить дноуглубительные работы на реках Яна и Индигирка, перевести эти работы на круглосуточный режим, держать ледовую обстановку на постоянном контроле. Арктическая навигация начнется в этом году во второй декаде августа, именно в этот период прогнозируется смена ледовой обстановки со средней на легкую. Загруженные суда стоят в ожидании улучшения ледовой обстановки в районе поселка Тикси Булунского района», – сказал Колодезников.

По данным **Минтранса** республики, завоз грузов в пункты рек Арктического побережья пока приостановлен, так как мыс Буор-Хая и Янский залив забиты тяжелыми льдами, которые местами достигают 10-балльной шкалы. На Быков-Мысе в ожидании улучшения ледовых условий более двух недель находятся ледокол «Капитан Бабичев», теплоходы типа «Сибирский», танкеры типа «Ленанефть», несамоходные баржи, которые работают на доставке каменного угля из шахты Джебарики-Хая.

Всего в период арктической навигации планируется завести более 350 тыс. тонн различных грузов, основными являются топливно-энергетические ресурсы (ТЭР) и нефтепродукты.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.08.04; «ПОБЕДА» МЕНЯЕТ ВСЮ КЛАДЬ

Авиакомпания «Победа» (100%-ная «дочка» «Аэрофлота») в конце сентября введет новые правила перевозки ручной клади: пассажир сможет бесплатно перевозить в салоне любые предметы, не превышающие определенных габаритов, рассказала представитель «Победы» Елена Сел**иванов**а. Точные показатели сейчас просчитываются.

Крупнейшая авиакомпания Европы лоукостер Ryanair разрешает пронести в салон один большой чемодан/предмет (не больше 55 x 40 x 20 см) и один маленький для размещения под сиденьем (не больше 35 x 20 x 20 см). Багаж все мировые лоукостеры перевозят только за отдельную плату.

В России пассажир имеет право бесплатно провезти до 10 кг багажа (по решению авиакомпании в багажном отсеке или в салоне; «Победа» багаж перевозит только в трюме), а также взять с собой в салон 18 категорий предметов. В конце сентября вступят в силу поправки в Воздушный кодекс, по которым авиакомпании по невозвратным билетам смогут взимать плату за провоз багажа. Пока о намерении воспользоваться этим заявила только «Победа». **Минтранс** также предлагает внести изменения в правила перевозки ручной клади: ограничить вес перевозимых в салоне предметов 5 кг, а сверх нормы разрешить брать семь предметов – дамскую сумку, портфель, костюм в портпледе, детское питание, люльку, костыли и инвалидное кресло.

Сел**иванов**а обещает, что авиакомпания разрешит бесплатно провозить не менее 5 кг. Если ручная кладь превысит установленные габариты, ее можно будет провезти за дополнительную плату. При этом тарифы на провоз багажа будут существенно снижены, добавила Сел**иванов**а.

Один из громких и самых длительных скандалов вокруг «Победы» связан как раз с ручной кладью. **Ространснадзор** в прошлом году обязал «Победу» бесплатно брать на борт женские рюкзачки, так как это есть стилизованные дамские сумки. «Победа» обжаловала предписание в суде, но проиграла в двух инстанциях. Тем не менее лоукостер продолжил взимать плату за перевозку женских рюкзачков (999 руб. при оплате заранее на сайте или 1500–2000 руб. при оплате в кассе аэропорта): «В предписании **Ространснадзор**а и резолютивных решениях суда говорилось «привести деятельность в соответствие с законодательством», требования «включить рюкзачки в перечень личных вещей, перевозимых в салоне без доплаты» нет», поскольку рюкзачков в правилах нет, то их провоз в ручной клади подлежит оплате, объяснял сотрудник «Победы».

 «За неисполнение решения суда предусмотрен штраф, размер которого может достигать 70 000 руб. Если решение суда не исполнено в установленный приставом разумный срок, то пристав может снова наложить штраф с новым сроком исполнения», – говорит юрист Heads Consulting Ксения Степанова. Представитель **Ространснадзор**а от комментариев отказался.

Что будет, если ручная кладь превысит установленные «Победой» габариты, но по федеральным авиационным правилам будет подлежать бесплатной перевозке? Например, если пассажир захочет в дополнение к ней взять на борт портфель или сумочку. Такую кладь надо будет сдать за плату в багаж, ведь ее перевозка нарушит требования безопасности, указывает человек, близкий к группе «Аэрофлот».

В принятых поправках в Воздушный кодекс говорится, что норма бесплатной ручной клади устанавливается авиакомпанией в соответствии с федеральными авиационными правилами и эксплуатационной документацией судна. «[Мы] написали письмо в Boeing, чтобы нам дали рекомендации по безопасному размещению на багажной полке <...> То есть мы возьмем общий объем багажных полок, поделим его на 189 (это количество мест в каждом самолете) и сможем сказать пассажиру: вот у вас есть столько места», – заявил ТАСС гендиректор «Победы» Андрей Калмыков. Представитель **Минтранса** новые правила «Победы» не комментирует.

«Победа» основывает правила, которые хочет ввести, на расширительном толковании безопасности полетов. Вполне возможно, что новые правила «Победы» могут стать предметом судебного разбирательства», – говорит партнер BMS Law Firm Денис Фролов. «Планы «Победы» полностью соответствуют мировым стандартам лоукостеров. Ручная кладь должна помещаться на полку, а не находиться свободно в салоне», – сказал гендиректор Infomost Борис Рыбак.

### ТАСС; МАРИЯ АМИРДЖАНЯН; 2017.08.03; АНДРЕЙ КАЛМЫКОВ: «ПОБЕДА» СНИЗИТ ЦЕНУ НА АВИАБИЛЕТ ДО МИНИМУМА В 777 РУБЛЕЙ

Российским авиапассажирам, еще не вполне привыкшим к правилам провоза багажа и отсутствию питания на рейсах «Победы», вскоре предстоит столкнуться с новыми условиями перелетов.

В конце сентября в силу вступает закон, позволяющий авиакомпаниям продавать безбагажные невозвратные билеты: вместо обязательных ранее 10 кг багажа, пассажир сможет взять с собой только ручную кладь в 5 кг (на возвратные билеты норма не распространяется). Предполагается, что эта мера позволит снизить стоимость билетов (ранее стоимость перевозки багажа изначально была заложена в цену билета, но часть пассажиров путешествует налегке).

Наиболее чувствителен к новому закону единственный в России лоукостер «Победа» (входит в группу «Аэрофлот»), давно настаивающий на отмене обязательного бесплатного провоза багажа. О том, как новый закон скажется на деятельности перевозчика, перспективах роста авиакомпании и о планах отменить платный провоз рюкзаков в салоне в интервью ТАСС рассказал гендиректор «Победы» Андрей Калмыков.

– «Победа» растет впечатляющими темпами: в 2016 году рост пассажиропотока составил около 40% (более 4,3 млн пассажиров), прибыль – 3 млрд руб. Каких показателей вы ожидаете в этом и в 2018 году?

– В этом году перевезем точно более 4,5 млн пассажиров, на следующий год – бюджет пока в процессе подготовки: мы не можем прогнозировать пассажиропоток, пока не утвердим маршрутную сеть. Но уже сейчас есть уверенность, что в 2018 году мы можем войти в ТОП-5 крупнейших авиаперевозчиков России. Что касается чистой прибыли, то этот показатель мы раньше времени не раскрываем.

– Но в 2017 году вы получите чистую прибыль?

– Конечно.

– Показатель вырастет по сравнению с прошлым годом?

– А почему должен вырасти? Прибыль может и уменьшиться: выросла цена на топливо и валютные расходы из-за роста курса.

– Ранее планировали в 2017 году пассажиропоток на уровне 5 млн человек, почему пересмотрели прогноз?

– У нас сдвинулся график поставок новых самолетов Boeing 737NG.

Предполагалось, что в этом году мы получим пять самолетов. Первый новый самолет приходит в конце октября вместо начала октября и встанет в расписание только в начале ноября. Соответственно, тот самолет, который должен был поступить в ноябре, сдвигается на декабрь, а один декабрьский самолет – на январь 2018 года.

– Почему произошел сдвиг сроков?

– Это штатная ситуация, производитель по контракту имеет право сдвигать сроки поставок на месяц вправо или месяц влево. Сейчас часть поставок перенеслась на 2018 год.

– Сейчас в парке «Победы» 12 судов, флот состоит только из самолетов Boeing 737-800 NG. Ваша стратегия подразумевает к 2019 году расширение флота до 40 самолетов. В реальности, видимо, не получится придерживаться этого графика?

– На сегодняшний день по 30 машинам у нас есть твердые контракты: 12 самолетов сейчас летают, еще 18 законтрактованы и проплачены, из них в 2018 году ожидаем поступления восьми машин. Пока так и остается в плане 40 машин, но по остальным 10 самолетам смотрим, что будет происходить на рынке.

– Еще в 2015 году вы говорили, что «Победа» рассматривает возможность эксплуатации самолетов МС-21. Недавно самолет совершил первый полет. Вы еще допускаете возможность его эксплуатации?

– Мы его рассматриваем. Но пока ждем. Один «Аэрофлот» законтрактовал 50 машин, а есть и еще множество других заказчиков. Так что реально этот вопрос обсуждать можно будет после 2022 года.

– Что касается развития «Победы», есть ли внутренняя стратегия развития лоукостера после 2018 года?

– В этом году совет директоров будет рассматривать долгосрочную стратегию развития.

– А что вы предложили?

– Стратегию разрабатывает собственник, а не менеджмент. Сейчас мы очень успешно работаем по плану, который был принят еще перед запуском «Добролета» (первый российский лоукостер, также входил в группу «Аэрофлот», был запущен в 2013 году, позже попал под санкции, на его базе была образована «Победа» – прим. ТАСС).

– Какие планы по развитию маршрутной сети?

– Будем больше развиваться в регионах. Летом 2017 года частота региональных рейсов была увеличена на 47%, в зимнем расписании этот показатель тоже примерно на 50% будет выше прошлогоднего. Будем «раскатывать» и новые маршруты. Например, Красноярск-Новосибирск-Екатеринбург. Все просто: если мы, минуя Москву, связываем между собой два любых миллионника и предлагаем низкую цену, пассажиропоток гарантирован. Причем это будет новый пассажиропоток, пересаженный в самолет с наземного транспорта.

– А как международному перевозчику «Победе» есть куда расти?

– Мы бы хотели в перспективе открыть многие направления, но на них пока нет коммерческих прав.

Например, мы хотели летать из Санкт-Петербурга в Пизу, но нет свободных квот (количество авиакомпаний и частоты полетов между странами ограничены соглашениями о воздушном сообщении – прим. ТАСС). Мы обращались в **Минтранс** с просьбой провести переговоры с итальянскими авиавластями и увеличить квоты, но пока результата нет. То же самое с Инсбруком. Мы возобновили попытки открыть этот рейс, но не получили поддержки со стороны наших авиавластей.

Мы будем расти там, где у нас будет такая возможность. Вот из Краснодара планируем открыть рейс в Тбилиси. Среди международных новинок из Москвы будет Баден-Баден, Стамбул. Возможно, анонсируем еще несколько интересных направлений. Но основная ставка, разумеется, все же на внутренние рейсы, преимущественно региональные. В любом случае, все еще будет корректироваться в соответствии с флотом. Один новый самолет у нас почти целиком будет задействован только на полетах в Улан-Удэ.

– Кстати, об Улан-Удэ. Вы открываете полеты в этот регион 30 сентября. Но впервые об этом рейсе мы услышали от властей региона. Это будет самый длительный рейс «Победы» и, на первый взгляд, он абсолютно не вписывается в вашу маршрутную сеть.

– Да, это совсем не типичный для нас рейс, он вряд ли станет коммерчески выгодным. Но в процессе переговоров с местным аэропортом и нашими авиавластями мы сошлись во мнении, что в регионе есть большой спрос на низкобюджетные перевозки, и мы попробуем «раскатать» этот маршрут.

– А питание там будет?

– Более 1000 билетов мы продали в Улан-Удэ по 999 руб. Какое питание? Все рейсы мы выполняем по единым стандартам и правилам. Здесь и ФАП (Федеральные авиационные правила – прим. ТАСС) на нашей стороне. Согласно им питание может не предоставляться, если это установлено правилами перевозчика, и пассажир проинформирован об условиях обслуживания до покупки билета. Правила перевозки «Победы» изложены на сайте даже подробнее, чем нужно. Да и никто не мешает взять еду с собой. Вода на борту есть.

– Генеральный директор «Аэромара» – поставщика питания на рейсах «Аэрофлота» в Шереметьево – заявлял, что ведет переговоры с «Победой» об организации питания на рейсах авиакомпании. Что-то все же изменилось в ваших планах?

– На сегодняшний день мы не планируем предоставление питания даже в среднесрочной перспективе. Организация питания требует слишком много дополнительных расходов, это не выгодно ни нам, ни пассажиру. Логистика и администрирование процесса таковы, что бутерброд будет стоить дороже, чем билет. Но напомню, что мы никогда не запрещали пассажирам взять питание с собой на борт.

Я сам часто вижу, как пассажиры разворачивают на столиках свою домашнюю еду и вполне комфортно обедают. Да даже многие бортпроводники, глядя на них, начали брать с собой еду из дома вместо надоевших невкусных касалеток (лоток с питанием в авиакомпаниях – прим.ТАСС). Может, это и лучше.

– Вы тоже берете питание из дома, когда летите бортпроводником?

– Я не так часто летаю в силу загруженности, всего пару раз в месяц, но всегда обязательно беру еду с собой из дома.

– Хорошо, торговля на борту не выгодна. А другие неавиационные доходы? Реклама на фюзеляже или в салоне?

– У нас продолжается контракт по средству от укачивания «Драмина», мы его переподписали. И гигиенические пакетики раздаем, и аудиорекламу транслируем, и подголовники брендированные на местах повышенной комфортности размещаем. А что касается рекламы на фюзеляже, ведем переговоры с одним крупным потенциальным заказчиком. Это дорогая услуга. Но вопрос не только в цене: для покраски нужно найти время, чтобы вывести из расписания самолет. Пока мы не можем себе этого позволить.

– Под новые самолеты, которые придут в этом году, нужно будет набрать экипаж…

– Конечно, мы над этим успешно работаем. До конца года планируем привлечь около 150 бортпроводников и 100 пилотов.

Но проблемы не видим, потому что приглашаем не только действующих пилотов и бортпроводников, но и молодежь – на обучение. Большинство бортпроводников, которые придут в компанию до конца года, сейчас проходят обучение по стандартам «Победы» – за наш счет. Это молодые ребята, которые хотели начать карьеру в авиации, но не могли обучиться самостоятельно.

Пилотов мы тоже с удовольствием набираем из выпускников. Наш командно-летный состав практически живет в Ульяновске, отбирая достойных выпускников. Это не значит, что ребята сразу вводятся в строй. В начале этого года мы после училищ набрали 20 выпускников, они сейчас проходят у нас дополнительное очень серьезное обучение, длительную подготовку, и только в конце этого года они будут готовы летать уже вторыми пилотами. Обучение «со скамьи» – очень серьезное подспорье для нашей авиакомпании, мы сами воспитываем высокопрофессиональные кадры сразу с учетом стандартов компании.

– Сколько пилотов и бортпроводников вы планируете набрать до конца 2018?

– Пока ожидаем прирост штата на 140 пилотов, в том числе будут выпускники. И 200 бортпроводников, большинство из них мы обучим сами.

– Не страшно в рейс выпускать неопытных пилотов?

– Почему неопытных? Они же у нас доучиваются. Кроме подготовки на тренажерах, они обязательно летают в реальных условиях. Есть очень серьезная программа подготовки. Напротив, нам категорически важно, чтобы наши экипажи были подготовлены на высочайшем уровне. Мы чемпионы мира по налету на Boeing 737NG и лидеры по пунктуальности, мы просто не можем позволить себе работать с непрофессионалами.

– Вас затронула недавняя история с массовым аннулированием пилотских лицензий?

– Да, был один второй пилот, у которого отозвали лицензию. Он обучился в Сасовском летном училище, получил красный диплом, начальник училища лично награждал его. И вдруг у него аннулировали право на выполнение полетов. Но он пошел в суд и выиграл, **Росавиаци**я восстановила его лицензию.

– А за рубеж у вас многие пилоты ушли, насколько проблема для вас чувствительная?

– Отток существенный, слишком высока разница в зарплатах. Но вопрос не в количестве увольняющихся, а в том, что уходят не выпускники и не вторые пилоты, уходят опытные командиры. С начала года – 14 человек (сейчас в штате 108 командиров). Мы их не осуждаем. Там гораздо выше зарплата, но нужно понимать, что она выше в том числе и за счет более высокой нагрузки на пилота. В России ограничено суммарное количество рабочих часов, законодательством строго ограничены переработки и т.д.

– Вы вводили подъемные – разовую выплату при трудоустройстве пилотов, как это недавно сделали «Аэрофлот» и «Россия»?

– Да, ввели недавно подъемные выплаты 600 тыс. руб. и 300 тыс. руб. – для КВС и вторых пилотов соответственно.

– Недавно президент подписал закон об отмене бесплатного провоза багажа для невозвратных билетов. Как это повлияет на правила авиакомпании?

– Закон очень хороший, еще бы хотелось увидеть подзаконный акт **Минтранса**, который регулирует нормы провоза ручной клади.

Закон вступает в силу в конце сентября, но нормы провоза ручной клади нам пока не понятны. С другой стороны, мы уже знаем, что отмена обязательного багажа в 10 кг даст нам возможность снизить базовые тарифы на величину до 20%. Да и минимальный тариф, впрочем, тоже: с 999 руб. до 777 руб.

– Основной посыл **Минтранса** ясен – бесплатно одно место ручной клади в 5 кг, но компании могут установить более щедрые нормы. В «Победе», наверное, будут ориентироваться на минимальные требования?

– Мы планируем установить размер, габариты максимальной ручной клади и не ориентироваться на вес.

То есть мы возьмем общий объем багажных полок, поделим его на 189, это количество мест в каждом самолете, и сможем сказать пассажиру: вот у вас есть столько места, можете в пределах этой нормы провозить любое количество предметов, сумок, рюкзачков – что хотите. Даже если это все будет весить более 5 кг, главное, чтобы вся ручная кладь вписывалась в размер. Объем, как у зарубежных лоукостеров, будем определять с помощью специального «измерителя».

– То есть вы внутри компании полностью снимите ограничение на вес ручной клади?

– Совсем мы его снять не можем. У нас есть еще максимальная нагрузка на одну багажную полку, установленная авиапроизводителем. Но, прежде всего, нам важен объем.

– Какой будет максимум?

– Мы пока не считали. Написали сейчас письмо в Boeing, чтобы нам дали рекомендации по безопасному размещению на багажной полке. Но уже сейчас понятно, что мы не будем ограничивать количество мест ручной клади.

– То есть, в этот «измеритель» я смогу положить, например, три своих вещи. Если они все поместятся, то я спокойно проношу их на борт?

– Конечно. Это решение должно снять нашу вечную проблему с платным провозом рюкзаков, дамских или не дамских сумок. Для меня это, пожалуй, самое важное в плане провоза багажа.

– Но, кстати, бесплатно к ручной клади я все еще, согласно обновленным правилам, могу взять дамскую сумку и несколько предметов?

– Нет. В законе написано, что только в том случае, если это не повлияет на безопасность перевозок, а мы уже «отдали» максимальный разрешенный вес под ручную кладь. Так что все дамские сумки будут учитываться в составе ручной клади.

– Что касается бесплатного провоза рюкзаков, разве вам это выгодно? Судя по прессе, создавалось впечатление, что плата за провоз рюкзаков дает вам неплохой дополнительный доход?

– Дело было не столько в заработке на рюкзаках, а в законодательстве и ограничениях. Поскольку теперь ограничения в большей степени сняты, мы можем пойти навстречу любителям рюкзачков.

– **Минтранс** убрал из перечня для бесплатной перевозки верхнюю одежду, ноутбук, мобильный телефон и еще несколько наименований. Значит ли это, что, например, «Победа» будет просить пассажира доплатить за провоз верхней одежды?

– Конечно, нет. Как можно просить доплату за провоз мобильного? Наверное, если ты заходишь в самолет в пальто, а в руках у тебя только что купленная в магазине шуба, то придется убрать ее в чемодан или засчитать в объеме ручной клади и, возможно, доплатить за нее. Если просто заходишь в самолет в верхней одежде, то, конечно, никто не будет тебя просить доплатить за нее. Не нужно утрировать. Если в перечне не учтен бесплатный провоз нижнего белья, это не значит, что вас попросят за него доплатить.

– А ноутбук тоже можно будет провезти бесплатно?

– Хоть 10 ноутбуков, если они суммарно пройдут по габаритам «измерителя».

– Хорошо. А расценки на багаж и на дополнительные места ручной клади планируете менять?

– Естественно, будем все корректировать. Мы сделаем багаж дешевле. Предложим клиентам провоз минимальной нормы в 15 кг, это самый оптимальный вес. Сейчас мы предлагаем только бесплатные 10 кг, платные 20 кг и 32 кг или оплата по 1 кг. Поэтому провоз багажа 15 кг обходится в 2500 руб.: 10 кг бесплатно и за каждый дополнительный килограмм – по 500 руб. После того как мы начнем продажу невозвратных билетов по новому закону, стоимость багажа 15 кг составит 1 тыс. руб. Также минимум на 30% снизим стоимость провоза специального багажа, в том числе спортивного инвентаря.

– Как будет в таком случае определяться место для дополнительного платного провоза ручной клади, наверняка многие пассажиры предпочтут докупить такую услугу?

– Мы знаем статистику: не все идут с ручной кладью. Будет установлено ограничение по количеству пассажиров, которые смогут приобрести такую услугу. Это практика Raynair. Мы не изобретаем велосипед, мы копируем лучшие зарубежные практики в сфере лоукост, насколько это возможно в существующих реалиях.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.03; ВОЛОДИН НАМЕРЕН ПРОЯСНИТЬ У «АЭРОФЛОТА» СИТУАЦИЮ С ОТМЕНОЙ БЕСПЛАТНОЙ НОРМЫ ПРОВОЗА БАГАЖА

Председатель Госдумы РФ Вячеслав Володин пообещал, что поинтересуется у руководства «Аэрофлота», как в авиакомпании намерены исполнять нормы нового закона об отмене бесплатной нормы провоза багажа.

«Обязательно поинтересуюсь у компании «Аэрофлот», как они планируют реализовывать нормы закона», – сказал В.Володин на форуме «Территория смыслов на Клязьме» в четверг, отвечая на вопрос одной из участниц смены. Она выразила обеспокоенность тем, что по новому закону пассажиры бесплатно смогут взять с собой гораздо меньше вещей, чем раньше, а ручная кладь будет ограничена 5 кг.

В ответ В.Володин напомнил, что принятый Думой и Советом Федерации законопроект был призван решить проблему «дочки» «Аэрофлота» – низкобюджетной авиакомпании «Победа», которая запрещала бесплатный провоз рюкзаков в ручной клади (в том числе дамских сумочек в виде рюкзаков), требуя сдавать все в багаж.

«Был большой конфликт, потому что раньше не разрешали провоз именно в этой компании, я имею в виду авиакомпанию «Победа». А сейчас они будут регламентировать провоз ручной клади определенным количеством килограммов», – сказал спикер Госдумы.

Он не исключил, что на форум во Владимирскую область, где собрались молодые политики, могут быть приглашены представители **Минтранса** России и «Аэрофлота» для прояснения ситуации с тем, как будет действовать новый закон и как правительство намерено регламентировать подзаконными актами права пассажиров.

Закон об отмене обязательного бесплатного провоза багажа был подписан президентом РФ, об этом сообщалось 30 июля. Акт вступает в силу в конце сентября – с этого момента авиакомпании не будут обязаны предоставлять пассажирам, которые приобрели невозвратные авиабилеты, бесплатное место багажа минимальной массой в 10 кг. Тем не менее, должны быть регламентированы нормы бесплатного провоза ручной клади на всех рейсах.

### ТАСС; 2017.08.03; АРБИТРАЖНЫЙ СУД ОТМЕНИЛ ШТРАФ «ПОБЕДЫ» ЗА ОТСУТСТВИЕ МЕСТА ДЛЯ ПАССАЖИРА С БИЛЕТОМ

Арбитражный суд города Москвы отменил постановление Роспотребнадзора Свердловской области, по которому авиакомпанию «Победа» оштрафовали на 20 тысяч рублей за отсутствие места в самолете для пассажира с билетом, то есть сложилась ситуация, получившая название овербукинг (избыточное бронирование). Об этом говорится в картотеке арбитражных дел.

«Признать незаконным и отменить полностью постановления Роспотребнадзора по Свердловской области о привлечении авиакомпании «Победа» к административной ответственности по статье «Продажа товаров, выполнение работ либо оказание населению услуг ненадлежащего качества или с нарушением установленных законодательством Российской Федерации требований»,– сказано в решении суда.

Ранее ТАСС сообщал, что Роспотребнадзор на Урале оштрафовал «Победу» за отсутствие места для пассажира с билетом на 20 тыс. рублей, случай был зафиксирован на рейсе из Екатеринбурга в Сочи.

Овербукинг, который практикуют некоторые зарубежные авиакомпании, не соответствует воздушному законодательству РФ.

«Победа» – первый российский лоукостер. Перевозчик осуществляет полеты по 37 направлениям, в том числе по 11 международным – в Германию, Кипр, Италию, Австрию, Армению, Грузию и Азербайджан. Пассажиропоток «Победы» в 2016 году превысил 4,3 млн пассажиров, что на 38,7% больше, чем в 2015 году. Парк авиакомпании состоит из 12 самолетов Boeing 737-800.

### ИНТЕРФАК; 2017.08.03; РОСАВИАЦИЯ ЗАФИКСИРОВАЛА С НАЧАЛА ГОДА 6 КАТАСТРОФ С ГИБЕЛЬЮ 14 ЧЕЛОВЕК ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ЭКСКУРСИОННЫХ ПОЛЕТОВ

**Росавиаци**я зафиксировала с начала 2017 года 13 авиационных происшествий при выполнении «экскурсионных» и «прогулочных» полетов на частных воздушных судах.

Как говорится в сообщении ведомства, в числе происшествий шесть катастроф с гибелью 14 человек и семь аварий. Одна из последних катастроф произошла 27 июля в Абхазии в районе Пицунды. При выполнении экскурсионного полета самолета Че-23М пилот и два пассажира (из них один ребенок) погибли, воздушное судно разрушено.

**Росавиаци**я указывает, что гражданская авиация, не используемая для коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения (АОН). Владельцы воздушных судов АОН не имеют права оказывать любые платные услуги по перевозке пассажиров, например, при их доставке к месту работы, отдыха, а также при выполнении демонстрационных или экскурсионных полетов.

«Если пилот или владелец (их посредник) такого самолета, вертолета, аэростата или любого другого воздушного судна предлагает вам подобную платную услугу, он грубо и сознательно нарушает требования Воздушного кодекса Российской Федерации», – предостерегает ведомство.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.03; РОСКОСМОС ПРОВЕРИТ ПОЛОЖЕНИЕ ДЕЛ В АЭРОПОРТЕ БАЙКОНУРА

В «Роскосмосе» заявили, что, безусловно, проведут проверку аэропорта Крайний (Байконур, Казахстан), предписанную правительством.

«Документ получен, предписания будут выполнены», – заявили «Интерфаксу» в четверг в пресс-службе «Роскосмоса».

Между тем источник в ракетно-космической отрасли сообщил «Интерфаксу», что последняя проверка аэропорта «Крайний», которая проводилась совсем недавно, не выявила нарушений.

«**Ространснадзор**» проводил мероприятия на аэродроме «Крайний» месяц назад и нарушений не выявил», – сказал источник, выразив удивление повторной проверкой.

Ранее газета «Коммерсант» сообщила, что правительство поручило ряду федеральных ведомств и госкорпорации «Роскосмос» в течение месяца провести комплексную проверку аэропортов Байконура. По данным издания, в правительстве требуют отчет о состоянии воздушных судов и аэродромного оборудования, а также информацию о тарифной политике авиакомпаний и качестве обслуживания пассажиров.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.03; СЕМЬ РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ ОШТРАФОВАНЫ НА 1,4 МЛН РУБЛЕЙ ЗА ЗАДЕРЖКИ РЕЙСОВ В МОСКОВСКИХ АЭРОПОРТАХ

«Аэрофлот», «Победа» и ещё пять авиакомпаний оштрафованы на 1,4 млн рублей из-за задержек рейсов в столичных авиаузлах, сообщили в среду в пресс-службе Московской межрегиональной транспортной прокуратуры.

«14 дел об административных правонарушениях рассмотрены, авиакомпании судом признаны виновными в совершении указанных правонарушений с назначением штрафа на общую сумму 1 млн 400 тыс. рублей», – говорится в сообщении.

В ведомстве отметили, что в этом году были задержаны 214 рейсов компаний «Аэрофлот», «Победа», «Северный Ветер», «Роял Флайт», «Ред Вингс», «Руслайн», «Газпром авиа». Причинами задержек являлись замены самолета по техническим причинам, либо его позднее прибытие, а также отсутствие резервных бортов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.03; АЭРОПОРТ БАЙКОНУРА «КРАЙНИЙ» МОГУТ ВНОВЬ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ ДЛЯ КРУГЛОСУТОЧНОГО ПРИЕМА ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЁТОВ – ИСТОЧНИК

Один из аэропортов Байконура «Крайний» в ближайшее время может быть вновь модернизирован, чтобы круглосуточно принимать и отправлять гражданские самолёты, сообщил «Интерфаксу» источник знакомый с ситуацией.

«Аэропорт «Крайний» строился как объект военного назначения. Тогда к нему не применялись требования для гражданских аэропортов в части круглосуточного приема и отправки воздушных судов. На аэродроме отсутствует необходимое для этого светосигнальное оборудование, которое в ближайшее время предполагается установить», – сказал источник.

Между тем в Центре эксплуатации наземной космической инфраструктуры «Интерфаксу» сообщили, что в 2013 году аэродром получил возможность принимать воздушные суда всех типов.

«Реконструкция аэродрома «Крайний» началась в 2013 году и была вызвана необходимостью доведения аэродрома до соответствия современным требованиям гражданской авиации в связи с ростом интенсивности полетов. После реконструкции длина взлетно-посадочной полосы удлинилась до 3100 метров, таким образом, теперь «Крайний» может принимать все типы воздушных судов», – сказал представитель ЦЭНКИ.

Ранее газета «Коммерсант» сообщила, что правительство поручило ряду федеральных ведомств и госкорпорации «Роскосмос» в течение месяца провести комплексную проверку аэропортов Байконура. По данным издания, в правительстве требуют отчет о состоянии воздушных судов и аэродромного оборудования, а также информацию о тарифной политике авиакомпаний и качестве обслуживания пассажиров.

В свою очередь, в Роскосмосе «Интерфаксу» сообщили, что готовы безусловно выполнить проверку аэропорта Крайний предписанную правительством.

«Документ получен, предписания будут выполнены», – заявили «Интерфаксу» в пресс-службе «Роскосмоса».

Между тем источник в ракетно-космической отрасли сообщил «Интерфаксу», что последняя проверка аэропорта «Крайний», которая проводилась **Ространснадзор**ом недавно, не выявила нарушений.

### ТАСС; 2017.08.03; ГЛАВА РОСТУРИЗМА ПРЕДЛОЖИЛ УСИЛИТЬ НАКАЗАНИЕ ЗА ЗАДЕРЖКИ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ

Глава Ростуризма Олег Сафонов считает необходимым обсудить усиление мер ответственности авиакомпаний за задержку чартерных рейсов.

«Это очень серьезные случаи, они негативным образом сказываются на репутации и туроператорского сообщества, и наших авиационных компаний. Нам нужно с регуляторами авиационных перевозок – **Минтрансом**, **Росавиаци**ей – работать вместе с тем, чтобы подобных случаев не было. Нам представляется, что, может быть, имеет смысл подумать об ужесточении санкций за неоказание соответствующих высококлассных услуг», – сказал он в четверг в эфире телеканала РБК.

В конце мая перевозчик «ВИМ-Авиа» начал массово задерживать рейсы из разных аэропортов, компания объясняла это поздним прибытием воздушных судов с технического обслуживания. Для стабилизации ситуации авиакомпания частично сократила чартерную программу на летний период, отменив 13 направлений, в том числе в Сочи, Крым, Турцию, Болгарию. Также многочасовые сбои в графике рейсов периодически наблюдаются рейсов у авиакомпании IFly.

«Причина простая – к сожалению, был взят на себя объем перевозки, который объективно не мог быть выполнен ввиду того, что не хватало авиационных судов и экипажей», – отметил глава Ростуризма. – У IFly та же самая проблема».

### ТАСС; 2017.08.03; ДОПРЕЙС В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ИЗ АЭРОПОРТА РОСТОВА-НА-ДОНУ ПОЯВИТСЯ В СЕНТЯБРЕ

Дополнительный авиарейс в Санкт-Петербург из аэропорта Ростова-на-Дону будет введен с 26 сентября 2017 года, сообщили в четверг в департаменте стратегических коммуникаций аэропорта Ростова– на-Дону.

«Авиакомпания «Ямал» планирует выполнять рейсы между административными центрами Северо-Западного и Южного федеральных округов на ежедневной основе. Вылет из Ростова– на-Дону в 12:40, прилет в Санкт-Петербург – 15:05. Вылет из Пулково в 09:00, прибытие в Ростов – 11:30. Продажи авиабилетов уже открыты», – говорится в сообщении.

Также отмечается, что сейчас полеты в Санкт-Петербург выполняет авиакомпания «Россия», в расписании есть дневной и вечерний рейсы. С 18 сентября на линию вернется авиакомпания «Победа». Таким образом, в зимний период частота авиасообщений между Ростовом-на-Дону и Санкт– Петербургом увеличится до четырех рейсов в день.

### ИНТЕРФАКС-ЮГ; 2017.08.03; САМОЛЕТ АВИАКОМПАНИИ «ПОБЕДА» СОВЕРШИЛ ВНЕПЛАНОВУЮ ПОСАДКУ В КАВМИНВОДАХ ИЗ-ЗА ДЕБОШИРА

Самолет авиакомпании «Победа», летевший из Москвы в Махачкалу, сел в аэропорту Кавминвод из-за дебошира на борту, сообщили агентству «Интерфакс-Юг» в пресс-службе аэропорта города Махачкалы.

«Внеплановую посадку пришлось пилотам совершить из-за пассажира на борту, который буянил и ругался, не слушаясь стюардесс. В настоящее время, этот мужчина доставлен сотрудниками транспортной полиции в линейное отделение», – сказал представитель аэропорта.

По его словам, самолет из Кавминвод вылетел в Махачкалу, прибытие ожидается в 21:55 мск.

В свою очередь, источник в аэропорту сообщил, что дебошир лез драться и курил сигарету.