**10 АВГУСТА 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.08.09; ВОДА БЕЗ ГАЗА

Мониторинг выбросов судами в морских водах пока буксует

Россия готовит свои предложения по международным требованиям для беспилотных судов. Речь идет о морских автономных судах без экипажа, управляемых дистанционно.

**Минтранс** России также совместно с российским морским регистром работает над внедрением системы электронных судовых документов, которая будет соответствовать рекомендациям Международной морской организации (ИМО). Наш регистр может стать первым классификационным обществом, выдающим свои документы в электронном виде.

Встреча главы **минтранса** Максима **Соколов**а с генеральным секретарем Международной морской организации (ИМО) Китак Лим состоится уже в сентябре, когда запланировано его посещение России. Именно активное участие в работе ИМО должно помочь отстаивать интересы российских судоходных компаний, так как основные директивы ИМО обязательны во всем мире. Даже в акваториях тех стран, которые не являются ее участниками. А пока нет общих правил, многие страны по ряду направлений устанавливают свои нормативы.

Так, например, Европейский союз издал директиву по мониторингу отчетности выбросов углекислого газа. Она действует с 1 августа 2017 года и устанавливает, что все заходящие в порты Евросоюза суда обязаны иметь планы мониторинга по CO2 и предоставлять органам ЕС данные о грузе, судне, стоянке в порту, отметил глава Российской палаты судоходства Алексей Клявин.

В отличие от правил, которые сейчас вырабатывает ИМО по мониторингу выбросов углекислого газа, где одним из аспектов является конфиденциальность данных, ЕС требует публиковать информацию в рамках мониторинга СО2 в открытом доступе. По мнению мирового судоходного сообщества, такой «открытый» подход приведет к увеличению рисков и нарушению принципа справедливой конкуренции.

Кроме того, директива ЕС по утилизации судов требует для судов, которые заходят в порты союза, последующей утилизации на предприятиях, которые одобрены ЕС. Эта норма противоречит одной из уже существующих конвенций – Гонконгской. Получается, что ее применение может повлечь за собой квазиналог в европейских портах.

Одновременно с этим США, не являясь членом целого ряда морских конвенций, вводит нормативные акты на своей территории, которые, в частности, касаются управления балластными водами. По этим директивам суда, которые будут заходить в американские порты, обязаны соблюдать требование к системам управления балластными водами, одобренные береговой охраной США. Такая региональная фрагментация используется в ЕС, США и других странах, сказал Клявин.

Общие же правила стимулируют государства обеспечить выполнение требований по безопасности мореплавания, охране окружающей среды и улучшению условий жизни и труда моряков на своих судах.

Ежегодно публикуются показатели деятельности судов под флагами государств (списки так называемых «черных», «серых», «белых» флагов). Россия входит в число «белых» флагов (высокий уровень соблюдения требований инструментов ИМО на российских судах), отметили в **минтрансе**.

Еще одним способом контроля выполнения требований инструментов ИМО, кстати, является система проверок государств-членов этой организации. России предстоит пройти аудит Международной морской организации в 2021 году.

### РИА НОВОСТИ; 2017.08.09; КИЕВ ОБВИНИЛ РОССИЮ В ИЗОЛЯЦИИ ИЗ-ЗА СТРОИТЕЛЬСТВА КРЫМСКОГО МОСТА

При строительстве моста в Крым Россия перекрыла Керченский пролив и тем самым фактически обрекла Украину на морскую изоляцию, считает замминистра по вопросам временно оккупированных территорий и внутренне перемещенных лиц Украины Георгий Тука. Об этом он заявил в интервью изданию «Обозреватель».

«Сейчас этот вопрос исследуется. Такими действиями Россия нарушает все международные нормы. Она фактически обрекает Украину на определенного рода изоляцию морским путем», – сказал он.

Закрытие пролива

В среду с 06:00 до 18:00 в Керченском проливе было ограничено судоходство. В это время в акватории пролива испытали плавучую систему, предназначенную для перевозки и подъема арок судоходного пролета моста в Крым.

«Испытания проводятся в рамках подготовки к морской операции. Программой предусмотрено обязательное тестирование всего оборудования, задействованного в перевозке арочных пролетов, их подъеме и монтаже в проектное положение – на фарватерные опоры», – сообщили в инфоцентре «Крымский мост».

Капитанов судов заблаговременно предупредили о вводимых ограничениях, что позволило им скорректировать график движения и свести к минимуму время ожидания в месте, где формируются караваны.

По данным администрации порта Керчи, прохода через Керчь-Еникальский канал 9 августа ожидают 38 судов, а это значительно меньше, чем в тех случаях, когда судоходство ограничивают из-за погодных условий.

Глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** ранее сообщал, что морская операция по перевозке и установке наиболее габаритных конструкций моста через Керченский пролив – арочных пролетов – пройдет при минимальном ограничении судоходства. По его словам, единовременная приостановка движения по фарватеру не превысит трех суток. Министр также отметил, что сразу после завершения технологических операций канал будет незамедлительно открываться для прохода судов.

Подсчет убытков

На Украине решение ограничить судоходство в Керченском проливе вызвала возмущение. В начале августа стало известно, что Киев готовит иск к Москве из-за строительства моста в Крым. По словам замминистра инфраструктуры Украины Юрия Лавренюка, в настоящее время власти подсчитывают убытки торговых портов, связанные с ограничением судоходства в Керченском проливе.

«Министерство юстиции в рамках имеющихся судебных исков против России отделяет проблему перекрытия Керченского канала и введение ограничений по хождению судов. Сейчас готовится иск и считаются убытки недополученных средств Мариупольским и Бердянским торговыми портами», – сказал чиновник.

Реакция Симферополя

В Крыму порекомендовали властям Украины не ограничиваться исками из-за приостановки движения в Керченском проливе, а подавать в суд на каждое достижение России в сфере высоких технологий. С таким заявлением выступил министр внутренней политики, связи и информации Республики Крым Дмитрий Полонский.

«Я считаю, что властям Украины не стоит ограничиваться только этими исками, но и подать в суд на Россию за космические запуски, за разработки в высокотехнологических областях, и вообще – по каждому шагу российского правительства надо подавать иск, тем самым активно пропагандируя и популяризируя эти достижения», – сказал министр.

Политика, а не экономика

Подобные действия Киева в отношении России нужно рассматривать с точки зрения политики, заявил в интервью Sputnik лидер движения «Новая Россия», директор Института актуальной экономики Никита Исаев.

«Все происходящее между Россией и Украиной, тем более элементы санкционной войны, это, конечно, в первую очередь политика, а не экономика. Россия и Украина и так находятся в низшей экономической точке: Украина сделала выбор в пользу Евросоюза в части выстраивания отношений с точки зрения зоны беспошлинной торговли», – отметил эксперт.

По его словам, вопросы связанные с Крымом, который Украина вообще воспринимает, как временно оккупированную территорию, давно не обсуждаются с точки зрения экономики.

«И санкции, которые вводятся в отношении Крыма – это политические санкции. Более того, эти решения, скорее всего, принимаются не властями Украины, а носят согласованный характер с США и странами Евросоюза», – сказал Исаев, добавив при этом, что вопрос судоходства также воспринимается сквозь политическую призму.

Мелкий укус

Планы Киева подать иск к России из-за ограничения судоходства в Керченском проливе – это проявление обиды, заявил в эфире радио Sputnik политолог, глава экспертно-консультационного совета при главе республики Крым Сергей Михеев.

«Концепт современной украинской государственности – сплошная историческая обида, власти Украины развивают мировоззрение потерпевших, и в этом и заключается серьезный изъян украинской государственной идеи», – считает политолог. Он подчеркнул, что на Украине нет истории успеха, ее место заняла историческая обида, а также призывы к мести.

«Это касается не только моста и Крыма, а всего исторического концепта. Все время что-то не получалось, пропагандируется история неудачников. Это эмоция обиды, поражения и неспособность что-либо сделать», – отметил Михеев.

По его словам, доказательством этого является то, что на Украине прославляют националистов – Бандеру и Шухевича, которые являют собой пример неудачников, закончивших свою жизнь поражением. Политолог добавил, что для строительства успешного государства культивировать историю проигрыша и мести вредно.

«Что же касается моста и судоходства – это частности, проявления этих эмоций, порождающее агрессию, а как следствие – депрессию. Главное, что это никак не изменит ситуацию вокруг моста и Крыма в принципе. Какие-то мелкие укусы киевской власти по силам, но в целом ничего не изменится», – заметил он.

### РБК; НАТАЛЬЯ ГРИГОРЬЕВА; 2017.08.09; В ВОЛОГДЕ СТАРТОВАЛ ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ЭТАП СТРОИТЕЛЬСТВА ОБХОДА ГОРОДА

К настоящему моменту в эксплуатацию уже введены три очереди обхода областной столицы. Они соединяют федеральные автомобильные дороги А-114 «Вологда – Новая Ладога» и северное направление дороги М-8 «Холмогоры».

Недостроенным остается только участок, соединяющий южное направление. Строительство обхода с 448 по 468 км автодороги М-8 «Холмогоры» должно увеличить пропускную способность и повысить безопасность дорожного движения.

Губернатор Олег Кувшинников сегодня на торжественной церемонии начала строительства признался, что проект транспортного обхода областной столицы – один из главных в его губернаторской карьере:

«Сейчас столица нашего региона задыхается от транспорта. Обход выведет колоссальный транзитный поток с городских улиц, позволит разгрузить транспортное сообщение внутри города, снизить экологическую нагрузку на Вологду.

Это значимое событие не только для Вологодской области, но и для всей страны, – подчеркнул глава региона. – Благодарю за принятое решение **Министра транспорта** Максима **Соколов**а и руководителя **Росавтодор**а Романа **Старовойт**а!»

Общая стоимость проекта – 13,1 млрд. рублей. В 2017 году на возведение обхода уже предусмотрено выделение 100 млн. рублей федеральных средств.

«В общей сложности будет построено 16,7 километра. На участке работ возведут три полноценные двухуровневые транспортные развязки, будут выполнены работы по строительству двух мостов. Также предусмотрено обустройство одной большой сервисной зоны», – рассказал начальник Упрдор «Холмогоры» Константин Чупров.

Сегодня руководство **Росавтодор**а выступило с инициативой начать подготовку документов о передаче уже построенного участка дороги в федеральную собственность. Это необходимо, чтобы в ближайшее время дорожники могли приступить к комплексному капитальному ремонту. В результате вокруг Вологды пройдет 32 км дорог первой категории, которые соединят три федеральные трассы.

«Это масштабный проект, который на фоне других регионов смотрится яркой звездой, – отметил заместитель руководителя **Росавтодор**а Игорь Астахов. – Это важное событие для Северо-Запада, федеральных автодорог, для Вологды. Он позволяет решить вопросы экологии, безопасного движения, а это главные задачи **Федерального дорожного агентства**».

В настоящий момент уже заключен госконтракт на выполнение работ. Исполнителем проекта стало АО «ВАД», недавно «прописавшееся в налоговой юрисдикции Вологодской области. Чтобы ускорить сроки ввода в эксплуатацию, дорожники будут строить участок дороги с двух направлений – навстречу друг другу.

По графику работы должны завершиться к 2020 году, но дорожники планируют достроить обход гораздо раньше – к осени 2019 года.

### ТАСС; 2017.08.09; ВЛАСТИ: СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ГИДРОУЗЛА НА ВОЛГЕ ДАСТ ТОЛЧОК РАЗВИТИЮ СУДОХОДСТВА

Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла поможет наладить полноценную навигацию на маловодных участках от Городца до Нижнего Новгорода и даст импульс развитию судоходства по всему Волжскому бассейну. Об этом ТАСС сообщил **министр транспорта** и автомобильных дорог Нижегородской области Александр Герасименко.

«Низконапорный гидроузел позволит наладить судоходство на маловодном 40-километровом участке Волги от Городца до Нижнего Новгорода, который является связующим звеном крупных грузопотоков с Камы, Средней и Нижней Волги. Строительство гидроузла даст серьезный импульс развитию, в том числе водного туризма и пароходства в регионе», – отметил Герасименко.

Распоряжение о выделении 43,5 млрд рублей на строительство подписано премьер-министром Дмитрием Медведевым во вторник, 8 августа 2017 года. Но о необходимости реализации проекта начали говорить в начале 2000-х годов.

Проблемы навигации

По данным **Министерства транспорта** и автомобильных дорог Нижегородской области, низкий уровень воды в Волге практически остановил движение судов во время навигации 2014-2015 годов. «Гарантированная глубина для прохождения судов с осадкой 3,1 м не выдерживалась и постоянно снижалась. Время от времени этот участок могли проходить беспрепятственно суда с осадкой не более 1,7 м. Чтобы преодолеть этот участок капитаны вынуждены избавляться от груза на этом этапе пути либо совершать рейсы с неполной погрузкой», – пояснили в **Минтрансе** региона.

С начала 2015 года были введены ограничения по движению судов с осадками более 3,0 м, а затем пропуск был разрешен судам с осадкой 2,4 м.

Весной 2017 года **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** высказал мнение, что строительство нового гидроузла необходимо, чтобы создать единую транспортную сеть на Волге с гарантированной глубиной прохождения 4,2 м.

Перспективы волжского судоходства

Власти региона полагают, что в перспективе ГЭС откроет новые возможности для регулярного судоходства не только по Волге, но и Оке, Ветлуге и Суре. Интенсивное судоходство в границах области даст толчок к развитию нижегородских портов: Дзержинскому, Городецкому, Борскому и Кстовскому, свяжет их в единый транспортный коридор с выходом на Балтику. Власти региона от реализации проекта в первую очередь ждут развития грузопотока.

Замдиректора по научной работе Института проблем экологии и недропользования Академии наук Татарстана Дмитрий **Иванов** отметил, что речной транспорт незаменим при перевозках для нефтяной, строительной отраслей, транспортировке зерна, машин и механизмов.

«Однозначно, что экономическое обоснование строительству гидроузла есть. Перевозка таких грузов как нефть, песчано-гравийные смеси, экономически востребована именно речным и морским транспортом. С точки зрения экологии одной ГЭС больше, одной меньше – большой разницы нет. То есть, это будут мини-ГЭС, мини-шлюзы, которые отсекут существующее водохранилище, его верхнюю часть. И судоходству на Волге больше не будет мешать ничего», – пояснил **Иванов** ТАСС.

Экологи тревожатся

Если власти уверены в необходимости проекта для речной отрасли региона, то представителей общественных организаций и экологов тревожат возможные экологические последствия.

Исполнительный директор некоммерческой экологической организации «Вьюница» Владимир Орехов заявил, что Волга из полноводной реки уже превратилась в систему каскадных водохранилищ и не справляется самостоятельно с очисткой грунтовых вод.

«Постоянное изменение уровня воды не дает свободного протока, что ведет к нарушениям экосистемы. Строительство еще одного гидроузла лишь усугубит ситуацию», – сообщил Орехов ТАСС. А местный эколог Астах Каюмов добавил, что если бы в проекте строительства гидроузла был предусмотрен мост для северного обхода Нижнего Новгорода, то часть транспортных проблем, в том числе и для самих нижегородцев, была бы снята.

«На сегодняшний день реализация данного проекта делает невозможным дальнейшее строительство моста северного обхода Нижнего Новгорода. А мост в обход центра города необходим», – пояснил Каюмов.

По примеру Астрахани

В Астраханской области проблему с обмелением судоходных каналов уже успешно решают. Здесь все проблемы были связаны с обмелением Волги и Волго-Каспийского судоходного канала, который является самым протяженным и старейшим в России. Как рассказали ТАСС в Министерстве промышленности, транспорта и природных ресурсов региона проблему решали комплексно и постепенно.

«Эту проблему активно начали решать в 2014 году. В 2016 году со дна Волго-Каспийского морского судоходного канала подняли рекордные 5,6 млн куб. м грунта. На этот год запланировано поднять 4,7 млн куб. м ила, и половина работ уже выполнена», – пояснили в министерстве.

В Астраханской области «собираются применить научно-исследовательский подход, чтобы не просто ежегодно извлекать грунт со дня, а, возможно, построить дамбы или гидротехнические сооружения, чтобы минимизировать поступление грунта во время паводка в канал. «Это сложный процесс в дельте, чтобы эти потоки регулировать, чтобы уменьшить наносы нужен научно-исследовательский подход. <…> В идеале это должно привести к уменьшению объемов дноуглубительных работ», – добавили в ведомстве.

Справка

Проект «Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла» включен в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России», которая была принята в 2001 году и начала реализовываться в 2010 году.

Проектные работы по программе были выполнены в 2014 году по заказу бюджетного учреждения «Администрация Волжского бассейна внутренних водных путей», разработчики проекта Нижегородского гидроузла обосновали необходимость строительства повышением количества прохождения судов мелководного участка на отрезке Городец – Нижний Новгород. Стоимость строительства гидроузла составляет чуть более 40 млрд рублей и рассчитана до 2020 года.

### РБК; 2017.08.09; В ГОСДУМЕ ВОЗМУЩЕНЫ ТАРИФАМИ НА ПАРКОВКУ В ПУЛКОВО

Губернатору Петербурга Георгию Полтавченко пожаловались на новые тарифы на парковку в петербургском аэропорту Пулково. С запросом в адрес градоначальника, а также **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а обратился замруководителя фракции «Справедливая Россия» в Госдуме Олег Нилов.

Время, вперед

С 1 июня 2017 года, напомним, в Пулково были изменены правила парковки автомобилей. В частности, бесплатный интервал посадки-высадки пассажиров у терминалов составил 10 минут вместо прежних 15, а тариф на крытом паркинге (Р1) в сутки подорожал на 100 руб. – до 700 руб., неделя подорожала на 500 руб. – до 3,5 тыс. руб. Каждые дополнительные сутки стоят теперь 600 руб.

На открытой краткосрочной парковке (Р2) тарификация теперь производится за каждые полчаса, а не час, как было ранее. Стоимость первых 30 минут составляет 150 руб., вторых 30 минут – 100 руб. Начиная со второго часа, действует почасовая оплата (стоимость часа – 200 руб.).

Пулково – не Домодедово

Говоря о сокращении бесплатного интервала высадки пассажиров, Нилов возмутился тем, что при превышении лимита времени водителям – даже на минуту – приходится платить сразу 1000 руб. По его мнению, подобные штрафные санкции абсолютно оторваны от средних доходов петербуржцев – более того, они не идут в сравнение ни с какими аэропортами мира: «Так, например, в аэропорту Таллина предусмотрена бесплатная 15-минутная парковка. Дополнительное время оплачивается за каждую дополнительную четверть часа, а не за 60 минут сразу. В Финляндии 10-минутная парковка стоит 1 евро. Более того, даже в московском Шереметьево и Домодедово водители могут бесплатно находиться на территории аэропорта в течение 15 минут, в случае превышения этого времени штраф составляет 700 руб.».

Депутат уверен, что 10 минут водителям не хватает, так как часто большая часть этого времени уходит на ожидание в пробке от шлагбаума. А когда они отправляются оплачивать штраф, за ними выстраивается колонна автомобилей, водители которых физически не могут объехать «штрафника». У выездного шлагбаума оплатить штраф также нельзя – это необходимо делать через специальные терминалы, находящиеся в отдалении.

Он также сожалеет о том, что вопрос с ожиданием автомобилей перед въездом в аэропорт до сих пор не решен – остановка и стоянка на шоссе, ведущем к аэропорту, запрещены, бесплатной парковки нет. Из-за этого водители вынуждены по несколько раз заезжать на территорию аэропорта и выезжать с нее, ухудшая и без того сложную транспортную ситуацию.

Вопросы

Депутат попросил представителей исполнительной власти сообщить, согласовывались ли с губернатором и министром схема автомобильного движения к Пулково, порядок оплаты парковки, тарифы и логистика; планируется ли строительство бесплатной (на 1-2 часа) парковки автомобилей, ожидающих нужный им рейс; считают ли чиновники допустимым, что за минуту сверх установленной нормы водители должны платить сумму, превышающую стоимость парковки за целый день на территории аэропорта.

Также народный избранник спросил, кто контролирует вопросы ценообразования услуг пассажирам на территории Пулково и почему, например, стоимость упаковки багажа, которая составляет 600 рублей, выросла в полтора раза за последнее время.

Пропускная способность

Новые тарифы и правила парковки в Пулково были введены 1 июня. Как сообщал РБК Петербург со ссылкой на пресс-службу управляющей компании аэропорта Пулково – ООО «Воздушные ворота северной столицы», сокращение времени бесплатной стоянки перед терминалом с 15 до 10 минут – это следование международной практике внедрения концепции Kiss&Fly. «Такой интервал позволяет повысить пропускную способность подъездной зоны аэропорта без ущерба для комфорта пассажиров, – приводит пресс-служба слова директора по взаимодействию с органами власти и связям с общественностью ВВСС Дениса Павшинского.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.09; РОСАВИАЦИЯ ЗАФИКСИРОВАЛА ВО ВТОРНИК ЗАДЕРЖКИ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ ЧЕТЫРЕХ АВИАКОМПАНИЙ

**Росавиаци**я в минувший вторник зафиксировала задержки чартерных рейсов продолжительностью более двух часов 4 авиакомпаний.

Как сообщается на сайте ведомства, по одному рейсу задержали AZUR air, «ВИМ-Авиа», «Россия» (группа «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) и Nordwind. Причинами задержек стало позднее прибытие самолетов.

Из них самую продолжительную задержку зафиксировали у «России», она составила почти 11 часов (рейс Санкт-Петербург – Ларнака).

Проводить ежедневный мониторинг задержек чартерных рейсов **Росавиаци**я начала в конце июня. Причиной послужили массовые сбои вылетов авиакомпании «ВИМ-Авиа», которые наблюдались с конца мая. Как заявлял глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько**, следующий шаг, на который может пойти ведомство, – провести проверки исполнения компаниями сертификационных требований. Крайней мерой чиновник называл точечное ограничение программ чартерных перевозок.

### SM-NEWS.RU; 2017.08.09; ПОРЯДКА 200 ТЫС «ЕДИНЫХ» БИЛЕТОВ БЫЛО ИСПОЛЬЗОВАНО С КОНЦА АПРЕЛЯ

На ближайшие два месяца приобретено ещё почти 100 тысяч.

За период с 30 апреля по 9 августа «единым» билетов в РФ воспользовались 201 тысяча 190 граждан. Отмечается, что поток в Крым был больше – 123 872 против 77318. До конца сентября оформлено 299 981.

Самыми популярными направлениями стали города Феодосия, Симферополь, Ялта и Евпатория, передаёт пресс-служба **Минтранса** РФ.

Перевозки по «единому» билету проводятся от железнодорожных вокзалов Анапы и Краснодара и аэропорта Симферополя в семь городов Крымского полуострова, и от железнодорожного вокзала Адлер и аэропорта Сочи в пять поселений Республики Абхазии.

### ТАСС; 2017.08.09; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ОБЕСПЕЧИТЬ СОЗДАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТА В РФ

Премьер-министр России Дмитрий Медведев поручил проработать вопросы создания на территории РФ инфраструктуры, необходимой для беспилотного транспорта. Соответствующие поручения по итогам прошедшего 21 июля совещания у председателя правительства по вопросу развития электрического и беспилотного транспорта в России опубликованы в среду на сайте кабмина.

Так, вице-премьеру РФ Аркадию **Дворкович**у поручено установить перечень объектов для развертывания информационно-телекоммуникационной инфраструктуры, необходимой для обеспечения передвижения беспилотного транспорта, оснастив такой инфраструктурой, в первую очередь, крупные города и транспортные коридоры «Север – Юг» и «Запад – Восток».

Кроме того, необходимо рассмотреть возможность применения на общественном и грузовом транспорте систем «искусственного интеллекта», направленных на повышение безопасности дорожного движения.

Минюсту поручено рассмотреть вопрос наделения правом на управление электробусами водителей, имеющих водительские удостоверения на управление троллейбусами, в том числе при необходимости подготовить нормативно-правовой акт.

Минэкономразвития, Минпромторгу и **Минтрансу** поручено при разработке Стратегии развития автомобильной промышленности РФ до 2025 года учесть развитие техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, а также организацию комплектующих для электрического и беспилотного транспорта.

Для развития электрического транспорта в РФ в 2017 году реализуется механизм государственной поддержки, предусматривающий предоставление субсидий производителям городского наземного электрического транспорта – троллейбусов, трамваев и автобусов с электрическим двигателем.

В проекте Стратегии развития автомобильной промышленности РФ на период до 2025 года электродвижение, беспилотные автомобили, подключенные автомобили (телематические системы) определены основными направлениями и трендами развития отрасли.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ВАДИМ ИВАНСКИЙ; 2017.08.10; ЗАДАЧА – СНИЗИТЬ АВАРИЙНОСТЬ

Приморский край стал одним из 38 российских регионов, выигравших грант на реализацию приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», рассчитанного до 2025 года. За это время во Владивостокской агломерации планируется отремонтировать действующие трассы, построить новые, установить комплексы фото– и видеофиксации нарушений, чтобы в итоге свести к минимуму количество «очагов аварийности».

По словам заместителя директора департамента транспорта и дорожного хозяйства Приморского края Дмитрия Дементьева, в 2017-2018 годах намечено провести ремонты, а с 2019-го – приступить к выполнению глобальных проектов.

Сейчас работы идут на дорогах, входящих в состав агломерации Владивостокского и Артемовского городских округов, Надеждинского и Шкотовского районов, а также на трассах краевого значения. На этом направлении трудится одно из крупнейших дорожных предприятий региона – АО «Примавтодор», которое ведет капитальный ремонт автомагистрали Артем – Находка – порт Восточный.

– Полностью или частично заменяем дорожное полотно, укладываем асфальтобетон, обустраиваем кюветы и водопропускные сооружения. Уже сейчас готовы четыре километра дороги между Штыково и Шкотово.

Ведутся работы в селах Новая Москва, Петровка, Царевка и Романовка и в районе поворота на Большой Камень. Приводим в нормативное состояние дорогу Штыково – **Иванов**ка, – рассказал гендиректор компании Дмитрий Горлов, заметив, что в сроки строительства внесла коррективы непогода, но дорожники пожертвовали временем ради качественного исполнения.

Во Владивостоке отремонтируют дороги на улицах Верхнепортовая, Всеволода Сибирцева, Светланская, Выселковая, Гоголя, Фадеева и на Народном проспекте. Также будут установлены светофоры на улицах Фадеева, Борисенко, Анны Щетининой. 11 улиц приведут в порядок в Артеме и еще около десятка – в селах Надеждинского и Шкотовского районов. Контракты по ним уже заключены, но список работ на 2017-й намного больше.

В этом году планируется отремонтировать 137 объектов общей стоимостью почти 1,5 миллиарда рублей. 625 и 720 миллионов выделят, соответственно, федеральный и краевой бюджеты, еще 97 – муниципалитеты.

Снижение мест концентрации ДТП – одна из главных целей проекта. К 2018 году их должно стать меньше наполовину, к 2025-му – на 85 процентов. Сейчас, по подсчетам экспертов, на дорогах агломерации 162 «очага аварийности». Уменьшить их количество планируется за счет установки светофоров, пересмотра схем организации дорожного движения, снижения числа дорог, работающих в режиме перегрузки в часы «пик», установки комплексов фотовидеофиксации. Вторая, тесно связанная с первой, цель – увеличение протяженности дорожной сети, соответствующей нормативу. Сейчас в агломерации 2174 километра дорог, из которых всего 776,5 в прошлом году были признаны соответствующими нормам. В 2018-м общая длина нормативных дорог должна вырасти до 1098 километров.

Контроль за качеством работ, отметил Дмитрий Дементьев, возложен на комиссию во главе с вице-губернатором Приморского края Василием Усольцевым. В нее вошли в том числе и представители общественности. С проверками приезжают также сотрудники **Росавтодор**а и подведомственных ему учреждений. Ход реализации проекта держит под личным контролем губернатор края Владимир Миклушевский.

### ТАСС; 2017.08.09; СОБЯНИН ОТКРЫЛ НОВУЮ АВТОМОБИЛЬНУЮ ЭСТАКАДУ ЧЕРЕЗ Ж/Д ПУТИ В НОВОЙ МОСКВЕ

Столичный мэр Сергей Собянин в среду открыл новую автомобильную эстакаду через железнодорожные пути на 36 километре Киевского направления Московской железной дороги (МЖД), в поселке Крекшино в Новой Москве.

«Сегодня мы завершаем крупный проект модернизации дорожной сети в районе Киевского шоссе. В течение 2017 года строители завершили сооружение сразу трех путепроводов через Киевское направление МЖД. Последний из них – в Крекшине – был запущен в техническом режиме пару дней назад. Сегодня – официальное открытие», – сказал мэр.

В материалах московской администрации уточняется, что строители возвели двухполосную эстакаду длиной 168 метров, по одной полосе движения в каждую сторону. Кроме того, на всем протяжении путепровода установили шумозащитные экраны. Была также реконструирована дорога от улицы Солнечной до улицы Центральной длиной 3,1 километра. Трасса расширена до двух полос в каждом направлении, организованы разворот и съезды к жилым домам.

По словам Собянина, открытие новых путепроводов через Киевское направление МЖД сократит количество пробок в этом районе. «Помимо строительства путепроводов, продолжается и реконструкция прилегающей дорожной сети. Всего десять дней назад мы открыли новую дорогу от границы Московской области до деревни Ботаково, которая будет работать в связке с новыми путепроводами в Крекшино и Кокошкино», – пояснил мэр.

Первый заместитель руководителя департамента строительства Москвы Петр Аксенов, в свою очередь, отметил, что прежний переезд в Крекшино, который располагался непосредственно на железнодорожном полотне, имел низкую пропускную способность – до 500-600 машин в час.

«Теперь пропускная способность на этом переезде увеличится до пяти– шести раз, до 200-2,1 тыс. машин в час», – сказал он. Аксенов добавил, что открытие эстакады в Крекшине также позволит обеспечить комфортную транспортную связь между Боровским и Минским шоссе.

В период с 2014 года по 2017 год в Москве открыли десять новых автодорожных путепроводов через железнодорожные пути. До конца 2017 года столичные власти намерены завершить строительство еще двух эстакад.

### ТАСС; 2017.08.09; ПЕРВЫЕ БЕСПИЛОТНЫЕ АВТО МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ В АЭРОПОРТАХ

Председатель наблюдательного совета ООО «Базовый элемент» Олег Дерипаска считает, что первые беспилотные автомобили могут быть внедрены в аэропортах. «Есть участки, которые уже сейчас готовы [к использованию беспилотного автотранспорта], – заявил он на встрече с премьер-министром РФ Дмитрием Медведевым. – Допустим, аэропортовый транспорт, логистические участки цепочек уже сейчас могут быть оснащены автопилотом».

Дерипаска не считает беспилотный автотранспорт «далеким будущим». «Уже через 10 лет мы это увидим, – уверен он. – Важно, что эта программа развивается».

Дерипаска рассказал главе правительства о модернизации модельного ряда ГАЗа. «Мы понимаем, что будем производить вплоть до 2025 года», – подчеркнул он. Глава набсовета «Базового элемента» отметил важность субсидирования спроса. Он напомнил, что по поручению президента РФ Владимира Путина в отрасли была создана программы ускоренной модернизации газового сегмента, которая предусматривает снижение издержек и экологической нагрузки на города.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.08.10; ДОРОЖНИКИ ПРОДОЛЖАЮТ ВОССТАНАВЛИВАТЬ ПРОЕЗД В ОТРЕЗАННЫЕ ВОДОЙ СЕЛА ХАСАНСКОГО РАЙОНА ПРИМОРЬЯ

Сотрудники «Надеждинского» филиала Примавтодора накануне ночью восстановили проезд в село Безверхово на юге Приморья, пострадавшего от наводнения.

«Проезд в Безверхово открыт для всех видов транспорта. В настоящий момент продолжаются работы по восстановлению проезда еще в четыре села Хасанского района», – сообщил генеральный директор «Примавтодора» Дмитрий Горлов, слова которого в четверг приводит пресс-служба администрации Приморья.

Он отметил, что налажен проезд для высокопроходимой техники в село Провалово.

«Сейчас расширяем его для легковых автомобилей. Наиболее тяжелая ситуация на дороге в поселок Приморский, там работы завершим в течение завтрашнего дня», – добавил Д.Горлов.

По данным департамента транспорта и дорожного хозяйства края, в Приморье прибудет специальная комиссия **Росавтодор**а, которая поможет произвести оценку ущерба, нанесенного дорогам края в результате стихии.

### РБК; ВАСИЛИЙ МАРИНИН; 2017.08.09; МИНТРАНС ПЕРЕПРОДАЛ КРЫМУ ЗАКУПЛЕННЫЕ У РЖД РЕЛЬСЫ ВДВОЕ ДОРОЖЕ

Подведомственное **Минтрансу** ФГУП «Спектр» закупило рельсы у РЖД, а затем продало их Крымской железной дороге почти вдвое дороже. Удорожание связано со сложной логистикой, утверждает представитель предприятия

Одним из основных поставщиков продукции для Крымской железной дороги (КЖД) после вхождения полуострова в состав России в марте 2014 года стало ФГУП «Исследовательский институт «Спектр», подведомственное **Росжелдор**у (структура **Минтранса**), следует из базы данных «Спарк-Маркетинг». Согласно этим данным, только за 2016 год и за январь–июль 2017 года предприятие заключило контрактов с КЖД на 1 млрд руб.

«Спектр» занимается поставкой специализированного железнодорожного оборудования по всей России, а для Крымской дороги в основном оказывает услуги по ремонту локомотивов и поставляет рельсы. В 2017 году КЖД заключила со «Спектром» четыре контракта. Самым крупным был контракт на поставку рельсов длиной по 100 м и общей массой 3,9 тыс. т, его сумма составила 289 млн руб. Сам «Спектр» в 2017 году закупил без конкурса партию аналогичных рельсов (длиной по 100 м и и весом 3,9 тыс. т) у филиала РЖД «**Росжелдор**снаба». Сумма этого контракта составила 166 млн руб., то есть в 1,7 раза меньше. Даты контрактов практически совпадают: первый предполагает поставку в период с 22 июня по 31 декабря, второй – с 20 июня по 31 декабря.

Крымская железная дорога в 2016 году провела ремонт 30 км путей, сообщила пресс-служба компании. Тогда стометровые рельсы планировалось использовать на участке Краснопартизанская – Пролетная, находящемся в центре полуострова. До 2020 года компания планирует реконструировать еще почти 370 км путей, говорилось в сообщении компании.

Представитель «Спектра» заявил РБК, что предприятие начало работать с КЖД после того, как «возникла проблема» с доставкой стометровых рельсов на полуостров. «Нам дали задание (**Минтранс**. – РБК) проработать механизм доставки этих рельсов на территорию Крыма», – сказал он. По его словам, «Спектр» проработал все необходимые регламенты и механизмы и начал доставку. Такое значительное увеличение стоимости рельсов при перепродаже в Крым собеседник РБК объяснил логистическими расходами: доставка включает паромную переправу, использование специальных поездов, наемные бригады обслуживания и т.д. «По большому счету, мы работаем за 2–3%», – заключил представитель «Спектра».

По этим контрактам «Спектр» уже проверяла прокуратура, утверждает представитель предприятия. «Мы за каждую запятую отчитались», – сказал он.

Генеральный директор «INFOLine-Аналитика» Михаил Бурмистров соглашается, что доставка таких грузов в Крым достаточно дорога. К тому же логистика не отлажена, добавил эксперт. Младший партнер консалтинговой компании «НЭО Центр» Александр Ракша также считает, что перевозка такого груза стоит дорого. «Удорожание в принципе реалистичное», – признает он. По его словам, перевозка рельсов действительно требует разработки специального регламента, и это трудоемкий процесс.

«Спектр» уже не первый год поставляет рельсы в Крым. В 2016 году стоимость контракта с КЖД составила 216,6 млн руб. за 2730 т, следует из данных «СПАРК-Маркетинг». Эти рельсы предприятие также закупило у «**Росжелдор**снаба». Однако стоимость этого контракта неизвестна. На сайте госзакупок она не указана.

Стометровые рельсы в России делают только два завода – Evraz и «Мечел». Это основные поставщики РЖД, еще один клиент этих заводов – Московский метрополитен. План закупок РЖД всех видов рельсов на 2017 год составляет 850 тыс. т, заявил президент РЖД Олег Белозеров в интервью «Интерфаксу» в мае 2016 года. РЖД является крупнейшим постоянным заказчиком рельсов в стране, закупающим их в больших объемах и со значительной скидкой, заявил РБК представитель компании. Закупка государственным предприятием у РЖД позволяет оптимизировать стоимость продукции, а также упрощает процедуру поставки, сказал он.

Представитель Evraz отказался комментировать, известно ли компании о том, что эти рельсы попадут в Крым. Он также не стал комментировать, готова ли компания сама поставлять рельсы для КЖД. «Потребителем наших рельсов является РЖД, регионы дальнейшего их использования нам неизвестны», – сказал представитель «Мечела». ​Представитель **Минтранса** отказался от комментариев.

После вхождения Крыма в состав России в 2014 году в правительстве были дискуссии о том, кому должна принадлежать КЖД. Тогдашний президент РЖД Владимир Якунин был против того, чтобы дорога вошла в состав монополии. В итоге в декабре 2015 года правительство передало КЖД в собственность **Росжелдор**а, подведомственного **Минтрансу**.

РЖД напрямую с Крымской железной дорогой почти не сотрудничает. Согласно данным «СПАРК-Маркетинга», РЖД только предоставила крымской компании семь электричек в аренду на 2017 год (стоимость контракта – 203 млн руб.).

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; ДЕНИС СКОРОБОГАТЬКО; 2017.08.10; РЖД ОСТАВЯТ МЕСТО В «ТРАНСКОНТЕЙНЕРЕ»

UCL Holding Владимира Лисина готова получить контроль в «Трансконтейнере», сохранив ОАО РЖД в качестве крупного акционера,– путем покупки части пакета у монополии, а части у НПФ «Благосостояние». Эксперты называют идею конструктивной: с точки зрения финансовой устойчивости UCL обладает преимуществом над конкурентом в лице группы «Сумма», а в плане развития бизнеса предложение, хотя и не включает синергию с морскими перевозками, выглядит более приемлемым с точки зрения антимонопольной службы.

“Ъ” стали известны детали предложения UCL Holding Владимира Лисина о приобретении акций «Трансконтейнера». Сейчас правительство рассматривает варианты распоряжения бумагами «Трансконтейнера», принадлежащими ОАО РЖД (50% плюс две акции). В конце июля Минэкономики представило первому вице-премьеру Игорю Шувалову документ, подготовленный с участием Аналитического центра при правительстве, независимого консультанта Boston Consulting Group и профильных ведомств (см. “Ъ” от 3 августа), в котором есть все варианты: от сохранения пакета у монополии до полной его продажи. Консенсус чиновников был в том, что продавать нужно пакет целиком с открытого аукциона. Претендентами считаются группа «Сумма» Зиявудина Магомедова, уже владеющая 25,07% оператора и готовая приобрести 25% акций «Трансконтейнера» сразу и 25% через опционное соглашение, РФПИ с потенциальным иностранным стратегом и UCL.

Как рассказал “Ъ” источник, знакомый с деталями предложения UCL, она хочет купить не менее 50% плюс одной акции «Трансконтейнера» при соблюдении ряда условий. Среди них – прозрачная процедура продажи и рыночной стоимости акций, наличие стабильной тарифной политики ОАО РЖД на период не менее срока окупаемости вложений, минимизация рисков, связанных с выходом «Трансконтейнера» из периметра монополии. В числе последних неизменность технологических, арендных и договорных отношений между компаниями, поскольку они связаны сложной системой льготных услуг, а на терминалах «Трансконтейнера» значительная часть активов принадлежит ОАО РЖД. Также UCL запрашивает заблаговременное уточнение требований и ограничений со стороны ФАС.

При этом UCL считает возможной сделку, при которой ОАО РЖД остается совладельцем «Трансконтейнера». В рамках нее контрольный пакет может быть сформирован с участием акций оператора, принадлежащих НПФ «Благосостояние» (24,5%), и части пакета ОАО РЖД. Источники в фонде говорили “Ъ”, что «Благосостояние» считает продажу возможной с учетом минимальной доходности не ниже 10% годовых (цена на 1 января, по данным учета фонда, составляла 3,6 тыс. руб. за акцию).

UCL подтверждает заинтересованность в приобретении контрольного пакета акций «Трансконтейнера», сообщили “Ъ” в холдинге. В ОАО РЖД от комментариев отказались. Источник, знакомый с ситуацией, утверждает, что официального предложения от UCL в ОАО РЖД пока не поступало. В «Сумме» не стали обсуждать идеи конкурента.

По мнению главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, предложение UCL по целому ряду причин более интересно, чем предложение «Суммы». Сохранение доли ОАО РЖД в операторе, с одной стороны, ведет к дополнительному регулированию со стороны ФАС, а с другой – содержит значительный потенциал для реализации совместных проектов развития контейнерных перевозок. Оптимальный вариант, по мнению эксперта,– сохранение у монополии доли на уровне блокирующей. В предложении UCL, уточняет господин Бурмистров, нет такой привлекательной синергии с морскими перевозками, как у «Суммы», но, с другой стороны, в связи с отсутствием у ПГК фитинговых платформ нет и риска монополизации рынка контейнерных перевозок и препятствий к сделке со стороны ФАС.

Основной синергетический потенциал в сделке с UCL, добавляет эксперт, лежит в области предоставления комплексных мультимодальных сервисов промышленным предприятиям, у которых сейчас очень востребованы перевозки в контейнерных поездах, и переориентации грузов с полувагонов, крытых вагонов и спеццистерн, а также развития перевозок в опен-топ-контейнерах, чему способствуют низкий уровень загрузки контейнерных терминалов на Балтике (менее 40%), высокие ставки и дефицит полувагонов. Также, полагает Михаил Бурмистров, с учетом «не лучшего финансового положения» активов «Суммы» – FESCO и «Стройновации» – UCL как стратег с высоким уровнем финансовой устойчивости может дать больше и «Трансконтейнеру», и ОАО РЖД.

### ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; 2017.08.10; КРУПНАЯ ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ BRUNSWICK RAIL НА ГРАНИ БАНКРОТСТВА

Лизинговая компания Brunswick Rail, которая до 2016 г. была лидером российского рынка, оказалась на грани банкротства. 2 августа Арбитражный суд Москвы принял к производству заявление инвестиционно-промышленной группы «Еврокит» о признании оператора банкротом. Сумма долга перед «Еврокитом» в определении суда не указана. Заседание назначено на 19 октября.

Brunswick Rail была создана в 2004 г., это была одна из самых быстрорастущих компаний отрасли. Сейчас ее парк насчитывает около 26 000 вагонов, в том числе примерно 14 869 полувагонов. Вагоны Brunswick арендуют Первая грузовая компания, «Нефтетранссервис», СУЭК, «Уралхим» и «Совфрахт». Для сравнения: у крупнейшей лизинговой компании «УВЗ-логистика» в парке 35 700 вагонов.

Проблемы у Brunswick Rail начались в 2014 г., когда обвалился рубль. 52% контрактов компании о лизинге вагонов были номинированы в долларах, говорится в отчете за 2014 г., но из-за резкого падения курса рубля большинство контрактов были конвертированы в рублевые. На январь 2015 г. доля долларовых контрактов у Brunswick Rail была 37%. Это подорвало финансовую устойчивость компании, говорит гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров: не сократила валютный долг, не рефинансировала его в рублях, не захеджировала валютные риски и не начала закупки инновационных вагонов – это привело к тому, что парк компании в долларовом выражении сильно обесценился, доходы в иностранной валюте сократились.

Общий долг Brunswick Rail на 31 марта – $745,8 млн (включая мезонинное финансирование на $104 млн). Большая часть долга – это облигации на $600 млн, которые нужно погасить в ноябре 2017 г. Сейчас компания ведет переговоры о реструктуризации этого долга – в апреле она сменила владельца: 100% Brunswick Rail купила структура бывшего гендиректора Владимира Лелекова Amalgam Rail Investment Ltd. Условия размещения евробондов предусматривали, что компания в случае смены контроля выкупит облигации.

«Компания продолжает вести переговоры с бондхольдерами по реструктуризации еврооблигаций», – передал «Ведомостям» через представителя гендиректор лизинговой компании Виктор Кошкин. Сегодня бонды Brunswick Rail, по данным Bloomberg, торгуются с доходностью 112,2%. Рассмотрение дела о банкротстве может осложнить переговоры с кредиторами, говорит начальник управления операций на российском фондовом рынке ИК «Фридом финанс» Георгий Ващенко.

Пример Fesco, которая с мая 2016 г. находится в состоянии технического дефолта по евробондам, напротив, свидетельствует, что время для переговоров у компании и держателей еврооблигаций есть – и оно не заканчивается в ноябре 2017 г., уверен Бурмистров. Даже если договориться к этому времени не удастся, Brunswick Rail сможет продолжать операционную деятельность и переговоры с держателями бондов, несмотря на дефолт, добавил он. Кроме того, существует риск оспаривания сделки, совершенной во исполнение реструктуризации в процедуре банкротства, говорит старший юрист BGP Litigation Антон Помазан.

Ситуация на рынке постепенно выправляется – в июле ставки аренды вагонов достигли максимальных значений с 2012 г. – 1400 руб. в сутки, перевозки по железной дороге за семь месяцев выросли на 3,3% до 727,3 млн т. Благодаря этому у Brunswick Rail существует возможность сформировать для держателей бондов условия реструктуризации, которые позволят и сохранить парк, и минимизировать потери инвесторов, считает Бурмистров.

### ВЕДОМОСТИ; ДМИТРИЙ ГОРШЕНИН; 2017.08.09; ПАРОМЫ DFDS ПРЕКРАЩАЮТ ЗАХОДЫ В УСТЬ-ЛУГУ

Линия оптимизирует маршруты из-за падения грузопотока

Судоходная компания DFDS закрывает паромную линию из Киля в Усть-Лугу. Последние пару лет объем перевозок между этими городами неуклонно снижался, это вывело финансовые показатели линии на неприемлемый уровень, сказано в пресс-релизе компании. DFDS решила сосредоточить усилия на линии в порту Санкт– Петербург. Последний выход из Киля состоится 26 августа, из Усть-Луги – 28 августа. Линия работала с 2011 г., судозаходы были еженедельными.

Паром следовал из Киля в Санкт-Петербург (терминал «Петролеспорт») с заходом в Усть-Лугу, теперь заходов не будет, объяснил «Ведомостям» Анатолий Адрианов, гендиректор DFDS Seaways Ltd. (агент DFDS в России). На линии работал грузовой паром (контейнеры, накатные грузы и техника) с возможностью перевозки 12 пассажиров, DFDS использовала его на основе слот-чартерного соглашения с паромной линией Finnlines, уточнил он. Клиентам больше интересен «Петролеспорт», теперь объем перевозок на этом направлении увеличится, говорит он. Объем перевозок в Усть-Лугу Адрианов не раскрывает, называя его «незначительным». Периодичность заходов в «Петролеспорт» не изменится.

Решение DFDS вполне понятно и разумно: линии пытаются консолидировать грузы клиентов в одном месте; из-за кризиса, вызванного резким падением курса рубля, больше всего пострадали контейнерный и паромный бизнес, ориентированные в основном на перевозку готовой продукции, а не сырья, естественно, линии пытаются выжить, оптимизируя свои расписания и сокращая расходы, объясняет Олег Дехтярь, заместитель гендиректора по коммерческой работе АО «Морской торговый порт Усть-Луга». Оплата двойных портовых сборов при последовательном заходе в Усть-Лугу и Санкт-Петербург зачастую не по карману линейным перевозчикам, добавляет он. По его словам, главными пострадавшими в этой ситуации будут клиенты, для которых выгрузка в Петербурге будет связана с дополнительными расходами по наземной транспортировке. В районе порта Усть-Луга начинается большое строительство, поток проектных и генеральных грузов неуклонно растет, для компаний, планирующих строительство своих заводов в индустриальной зоне вблизи порта, большим подспорьем было бы наличие надежного перевозчика, способного доставить их оборудование и материалы из центра Европы почти на строительную площадку, отмечает Дехтярь. «Мы не говорим линии «прощай», а только «до свидания» с пожеланием успеха и скорейшего возвращения», – резюмирует он.

Грузопоток линии обеспечивал импорт новых автомобилей из Европы, за рейс паром мог переправлять до 500 машин, говорит директор Infranews Алексей Безбородов. По его словам, «Петролеспорт» – удобный терминал, который сможет обеспечить все потребности DFDS.

Оборот паромных грузов в порту Санкт-Петербург за шесть месяцев 2017 г. упал более чем в два раза – до 78 500 т, в Усть-луге – на 2% до 737 000 т. Контейнерооборот Усть-Луги за этот период сократился на 5% до 35 747 Teu, порта Санкт-Петербург – увеличился на 8% до 954 237 Teu. Накатные грузы в Усть-Луге упали в три с половиной раза до 2700 т, в порту Санкт-Петербург выросли на 67% до 543 000 т, по данным ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря».

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.09; ОГРАНИЧЕНИЯ СУДОХОДСТВА В КЕРЧЬ-ЕНИКАЛЬСКОМ КАНАЛЕ СНЯТЫ, ПЛАВСИСТЕМУ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ АРОК МОСТА ПРОТЕСТИРОВАЛИ

Ограничения судоходства, действовавшие в среду в Керчь-Еникальском канале с 06:00 мск, сняты через 12 часов – в 18:00 мск, тестирование плавсистемы для перевозки арок Крымского моста прошло в штатном режиме, сообщил информационный центр проекта.

По данным Службы управления движением судов (СУДС) морского порта Керчь, в ожидании проводки на якорных стоянках находились 38 судов: 20, следующих транзитом через канал со стороны Азовского моря, и 18 транзитных судов со стороны Черного моря.

«Как только строители завершили свою работу на фарватере, лоцманы таманского и крымскогоуправлений «**Росморпорт**а» оперативно приступили к проводке судов через канал», – сообщил замглавы **Росморречфлот**а Юрий Костин. Его слова приводятся в пресс-релизе.

К 20:30 мск корабли проведены через фарватер.

«По данным СУДС, все суда, ожидавшие проводки через Керчь-Еникальский канал во время ограничений, проведены по фарватеру в течение двух часов после снятия ограничений», – сообщил «Крымский мост».

Капитаны кораблей были проинформированы о вводимых 9 августа ограничениях более чем за сутки.

Монтаж арок на опоры запланирован на август-сентябрь этого года. Морская операция по транспортировке и подъему арок моста – технически сложный и уникальный процесс. Приказом **Минтранса** заблаговременно были определены «временные окна» для операции с перекрытием канала до 72 часов.

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

### KOMMERSANT.RU; СЕРГЕЙ ЛАПШИН; 2017.08.09; НА КЕРЧЕНСКОЙ ПЕРЕПРАВЕ УСТАНОВИЛИ РЕКОРД ПО ЧИСЛУ ПЕРЕВЕЗЕННЫХ АВТОМАШИН ЗА ОДИН ДЕНЬ – 7691

Абсолютный рекорд установлен 7 августа на Керченской паромной переправе по количеству перевезенных легковых автомашин за сутки в одном направлении. Пиковый показатель достиг отметки в 7691 машин, сообщили в пресс-службе краевого **минтранса**. В минувшем году максимальное число переправленных легковых автомашин в 7443 единицы зарегистрировали 15 августа. Всего в день рекорда перевезли 49,5 тыс. пассажиров, 12,2 тыс. легковых автомобилей, 581 грузовиков, 216 автобусов. В выходные дни 5 -7 августа наблюдался высокий поток отдыхающих, штормовое предупреждение и перерывы в работе переправы повлекли накопление автотранспорта в порту «Кавказ». Несмотря на ухудшение погодных условий в Керченском проливе курсировало шесть паромов, совершивших до 15 кругорейсов за сутки. ООО «Морская дирекция» приняла все меры для снижения времени ожидания. Очередное ухудшение погоды синоптики прогнозируют с 10 по 12 августа.

### ТАСС; СУСАННА РОЖИНА; 2017.08.10; В ЯКУТИИ ВОЗОБНОВИЛАСЬ АРКТИЧЕСКАЯ НАВИГАЦИЯ ПОСЛЕ 19-ДНЕВНОГО ПРОСТОЯ

Арктическая навигация возобновилась в Якутии, флот после 19-дневного вынужденного простоя из-за сложной ледовой обстановки на арктическом побережье вышел на реку Яна. Об этом в четверг сообщил генеральный директор Ленского объединенного речного пароходства Сергей Ларионов.

«После 19-дневного вынужденного простоя (а это 30% арктического навигационного времени) из-за сложной ледовой обстановки на арктическом побережье флот вышел на реку Яна. Впервые на Яну будет доставлен уголь Северным морским путем», – сказал он.

Согласно планам, начало арктической навигации было намечено на 20-ые числа июля, но впоследствии было перенесено на август. Как отметил Ларионов, на мысе Буор-Хая и в Янском заливе на протяжении этих 19 дней сохранялся ледовый массив в 9 – 10 баллов, что сделало невозможным судоходство. «При таких условиях администрация Северного морского пути не дает разрешения на выход в море, но сейчас ледовая обстановка улучшилась и суда вышли к пунктам назначения», – пояснил он.

По словам первого заместителя генерального директора ЛОРП Сергея Емельянова, груженные суда стояли возле поселка Тикси в ожидании улучшения обстановки. «В течение ближайшего времени суда дойдут до получателей и мы наверстаем упущенное время, тем самым снизим риски недопоставки грузов», – сказал он ТАСС.

В целом в арктические районы планируется доставить 250 тысяч тонн грузов. «Весь необходимый объем будет доставлен получателям в навигационный период», – отметили в **Минтрансе** республики, добавив, что арктическая навигация продлится до конца сентября, а если позволят судоходные условия, – до середины октября.

### КОММЕРСАНТ.RU; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.08.09; В НЕБЕ НАД ЯКУТИЕЙ УВИДЕЛИ КАРТЕЛЬ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) занялась проверкой стоимости авиабилетов на одном из основных маршрутов на Дальний Восток – между Москвой и Якутском. Местные власти считают, что авиакомпании, летающие на этом направлении, S7 и «Якутия» вступили в картельный сговор и завышают цены на перелет в высокий сезон. В S7 объяснили сложившуюся ситуацию подорожанием цены на топливо в местных аэропортах. Чиновники считают, что проблему можно решить, увеличив количество рейсов в крупные города.

Якутское УФАС начало проверку стоимости авиабилетов на маршруте между Москвой и Якутском, рассказали “Ъ” в центральном управлении службы. Поводом для проверки «адекватности цен» послужило обращение **минтранса** республики по просьбе председателя местного комитета по экономической, инвестиционной и промышленной политике, предпринимательству, туризму и развитию инфраструктуры госсобрания Виктора Федорова, сообщило агентство Regnum. Депутат отметил, что в летний сезон стоимость перелета «Якутией» на этом направлении может достигать 50 тыс. руб. в экономклассе. При этом «другие авиакомпании в этом предложении не отстали», поэтому «в республике уже открыто заговорили о картельном сговоре с целью необоснованного обогащения», сообщил господин Федоров. Депутат отметил, что авиакомпании повышают цены в высокий сезон, а осенью «наперебой начнут скидывать цены». Поэтому возникает проблема «выехать из Якутии до транспортных узлов РФ за приемлемую цену и в удобное время».

«Несмотря на выделение перевозчику «миллиардов бюджетных денег», цены на ее билеты не становятся дешевле, чем у других авиаперевозчиков»,– добавил Виктор Федоров.

В 2017 году из бюджета региона «Якутии» уже выделено 2,5 млрд руб., такая же сумма будет выделена в 2018 году. «Что руководство авиакомпании делает для сдерживания авиатарифов и чего уже добилось в этом направлении?» – интересуется господин Федоров. Высокие цены на перелет уже вызвали недовольство местных компаний, которые пожаловались депутату на то, что им приходится оплачивать отпуск сотрудникам по «заоблачным ценам в летний период».

Сейчас между Москвой и Якутией летают только «Якутия» и S7. Представитель S7 сообщил “Ъ”, что компании известно о проверке ФАС. Но высокие цены на этом маршруте «во многом спровоцированы существенным увеличением цены на топливо в аэропорту Якутска – его цена по сравнению с июлем 2016 года выросла на 27%», отметили в S7. По данным **Росавиаци**и, тонна топлива в аэропортах республики стоит от 35 тыс. до 73 тыс. руб. (в аэропорту села Саскылах).

ФАС регулярно мониторит цены на авиабилеты на Дальний Восток. Проверки активизировались после ухода с рынка «Трансаэро», которая также летала в ДФО. После прекращения полетов перевозчика на этих направлениях не только выросли цены на билеты, но также возникал дефицит провозных емкостей. В 2016 году служба просила «Аэрофлот» обосновать высокие цены на билеты в Петропавловск-Камчатский. Но тогда в авиакомпании говорили, что дальневосточные направления являются «социальной нагрузкой». Несмотря на практически 90–95-процентную загрузку рейсов в экономклассе в течение года, рейсы в этот регион убыточны из-за «плоских тарифов» – все билеты в классе эконом продаются по единой стоимости 22 тыс. руб. в оба конца. Поэтому увеличить рентабельность направлений «Аэрофлот» может только за счет коммерческих тарифов бизнес– и комфорт-класса. При этом другие авиакомпании, имеющие в парке широкофюзеляжные самолеты, говорили “Ъ”, что не работают на этом направлении по «экономическим соображениям»: перевозчики не могут выставлять такие же низкие тарифы, как «Аэрофлот», поскольку не имеют господдержки и будут летать «исключительно себе в убыток».

Для решения проблемы в Республике Саха господин Федоров предложил авиакомпании «Якутия» сосредоточиться на полетах в Москву, Петербург и Новосибирск, откуда пассажир может «без проблем добраться до других городов», поскольку есть множество предложений со стороны других авиакомпаний. Кроме того, для удобства пассажиров необходимо вводить ночные рейсы и «уплотнить график полетов в крупные города». Если у авиакомпании не хватает самолетов, то тогда «зачем летать в Сочи и Анталию», резюмировал господин Федоров, порекомендовав «Якутии» «вернуть самолеты в республику для обслуживания местного населения».

### КОММЕРСАНТ САМАРА; СЕРГЕЙ ТИТОВ; 2017.08.10; АВИАЦИЯ СТОЛКНУЛАСЬ С МУСОРОМ

Ульяновский транспортный прокурор через суд требует закрыть все три полигона для захоронения твердых бытовых отходов (ТБО), мотивируя это тем, что полигоны, являясь местом массового скопления птиц, несут опасность для воздушных судов. Представители аэродромов утверждают, что они с жалобами в прокуратуру не обращались. Владельцы компаний, эксплуатирующих полигоны, утверждают, что с их стороны нарушений нет, расположение полигонов не несет опасности для авиации, а в жалобах, по которым проводилась проверка, они видят попытки иногородних конкурентов переделать ульяновский рынок утилизации ТБО.

Суды Ульяновска приступили к рассмотрению исков ульяновского транспортного прокурора о ликвидации всех трех полигонов ТБО, на которые вывозится ульяновский мусор. В четверг в Заволжском районном суде уже начнется рассмотрение по существу иска к ООО «УК Экостандарт» (новый полигон ТБО в районе Красного Яра), в Ленинском райсуде в тот же день состоится предварительное заседание по аналогичному иску к ООО «Центр экологических технологий» (ЦЭТ, полигон в районе Баратаевки), во вторник состоялось собеседование по такому же иску к ООО «Контракт плюс» (полигон в районе Больших Ключищ). Во всех делах в качестве третьего лица привлекается Приволжское территориальное управление **Росавиаци**и.

В своем иске к «УК Экостандарт» (копия имеется в распоряжении „Ъ“) транспортный прокурор требует «запретить размещение отходов на полигоне ТБО», «ликвидировать полигон путем осуществления вывоза с его территории отходов», а также «провести работы по рекультивации земельного участка». Свои требования он мотивирует тем, что в ходе прокурорской проверки были выявлены нарушения законодательства о безопасности полетов, а именно – Федеральных авиационных правил (ФАП), согласно которым запрещается размещать в полосах воздушных подходов на удалении до 30 км, а вне их – на удалении до 15 км от аэро­дрома, «объекты выброса отходов, способствующие привлечению и массовому скоплению птиц», поскольку это несет опасность их столкновения с самолетами. Как указывается в иске, красноярский полигон находится в 17 км от аэродрома аэроклуба ДОСААФ, в полосе подхода (зона снижения и набора высоты самолетов).

Транспортный прокурор Роман Корогодин пояснил „Ъ“, что к остальным компаниям поданы аналогичные иски, поскольку недалеко от полигона ЦЭТ находится аэропорт «Ульяновск» (Баратаевка), а в зону учебного аэродрома Солдатская Ташла Ульяновского института гражданской авиации (УИГА) попадает полигон в Больших Ключищах. Он также сообщил „Ъ“, что прокурорская проверка, после которой и был подготовлен иск, была проведена «после жалобы гражданина». «Правда, она жаловалась на один полигон, но мы выяснили, что все три полигона нарушают законодательство. Мы внесли собственникам полигонов представление, но они никак не отреагировали, внесли представление органам исполнительной власти субъекта, но и от них никакой реакции не последовало, и лишь после этого, спустя семь месяцев, обратились с исками в суд», – добавил прокурор, признав, что сами представители аэродромов с жалобами в транспортную прокуратуру не обращались.

Владельцы полигонов заявляют, что с их стороны нет нарушений ФАП, и они имеют «все необходимые согласования». «Все согласующие документы у нас на руках, в том числе заключение **Росавиаци**и, – что наш объект не представляет опасности для самолетов», – сказал директор «УК Экостандарт» Дмитрий Лашин. «Мы не являемся объектом, способствующим массовому привлечению птиц, и это подтверждают экспертизы независимых орнитологов, которые постоянно проверяют нас и дают нам соответствующие рекомендации по отпугиванию птиц», – заметил гендиректор «Контракт плюс» Олег Полетаев. Этот же аргумент приводит и владелец ЦЭТ Олег Калмыков, указывающий на заключение орнитологов о том, что полигон «не способствует массовому скоплению птиц». Он также высказал предположение, что жалобы, на основании которых была проверка, могут «свидетельствовать о начавшихся процессах передела рынка с экспансией нижегородских компаний». Владельцы полигонов отмечают, что подобная проблема соседства аэродромов со свалками наблюдается в очень многих регионах России (в том же Нижнем Новгороде три полигона – на расстоянии менее 15 км от аэродромов), «сейчас все следят за Ульяновском, и от того, что решат ульяновские суды, будет зависеть дальнейшее развитие ситуации у них».

Сами представители аэродромов на иски реагируют по-разному. Начальник аэроклуба Владимир Дворянинов заявил „Ъ“, что он не возражал против красноярского полигона, поскольку «он никому не мешает, потому что в том направлении самолеты аэроклуба никогда не летают, так как им мешает 12‑километровая вод­ная преграда, и по инструкции они обязаны после взлета выполнить правый поворот с набором», «большие же самолеты, которые могли бы идти тем курсом, никогда на этот маленький аэродром не сядут». Гендиректор аэропорта «Ульяновск» Сергей Наконечный признал, что «раз в несколько лет случаи столкновения самолетов с птицами бывали», однако заметил, что аэродромом занимается УИГА. Проректор УИГА по аэродромно-техническому обеспечению полетов Олег Бабкин, сообщив, что институт жалоб на птиц не направлял, комментировать ситуацию отказался.

Заместитель регионального министра промышленности, строительства, ЖКХ и транспорта Александр Черепан, заметив, что «факты о нарушениях не подтверждаются, все полигоны лицензированы», задался вопросом: «Где была прокуратура, когда полигоны строились?». Он полагает, что специалисты министерства теперь тоже будут участвовать в разбирательствах в качестве третьей стороны.

По словам совладельца компании «Контракт плюс» Сергея Куркова, «если полигоны закроют, Ульяновск ждет мусорный коллапс», в связи с чем владельцы полигонов уже направили на имя губернатора обращение с просьбой рассмотреть вопрос на специальном заседании регионального совбеза.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛИНА ЕГОРОВА; 2017.08.09; ПОЧЕМУ ВЫ НЕДОГОВАРИВАЕТЕ?

Зарубежные экономисты рассуждают о причинах оттока пилотов из России. Выводы – разные

Проблема оттока квалифицированных пилотов из России стала предметом оживленной дискуссии, в которую все активнее включаются экономисты – не только отечественные, но и из зарубежных аналитических центров. Такую активность можно лишь приветствовать – самое время во всей полноте разобраться в возникшей ситуации и наметить пути ее улучшения.

Однако всегда ли этот анализ отличается объективностью? И все ли прописываемые средства годятся для «излечения от болезни»?

Случай действительно серьезный. За последние два с половиной года на работу в ряд азиатских стран, преимущественно в Китай, из России уехали 300 командиров воздушных судов, еще 400 находятся в процессе трудоустройства. Основная причина подобного исхода заключается в том, что в Китае, да и в ряде других государств, у подобных высококвалифицированных специалистов зарплаты выглядят значительно привлекательнее, чем в России.

Этому есть внятное объяснение. Не раз было сказано, что и российская гражданская авиация предлагала пилотам заработки, которые по размеру в долларовом выражении вполне конкурировали с доходами авиаторов в самых благополучных странах за рубежом. Однако падение курса российского рубля резко изменило ситуацию.

Впрочем, нашлись аналитики, которые расширили «круг обвиняемых» в возникшей тенденции к отъезду части российского летного состава в китайском направлении. К их числу относится профессор финансов испанской IE Business School Максим Миронов.

Корень зла он видит в так называемом монополизме «Аэрофлота» на рынке авиаперевозок и привязке зарплат к МРОТ, что мол не позволяет нашим пилотам осуществить мечту о китайском уровне благосостояния. Профессор при этом использует термин «монопсония» – несовершенная конкуренция, например, рынок труда, на котором существует множество работников и только одно предприятие – покупатель рабочей силы.

«В России на рынке (авиаперевозок) действует, по сути, монополия, – заявляет Миронов. – Группа «Аэрофлот» (которая включает авиакомпании «Россия» и «Победа») контролирует почти половину рынка и может диктовать свои правила игры и пассажирам, и сотрудникам».

А метод решения проблемы профессор испанской школы бизнеса предлагает простой и не слишком оригинальный: пусть невидимая рука рынка сама исправит все «искажения».

С обстоятельной критикой позиций Максима Миронова выступил докторант Стэнфордского университета Иван Королев, взявший на себя труд досконально разобраться в специфике рынка труда и механизме формирования зарплат в российской гражданской авиации. «Рыночная доля «Аэрофлота» составляет примерно 40-45%, до монопсонии в строгом смысле это еще очень далеко, – приводит статистические выкладки аналитик из США. – На рынке авиакомпаний есть и S7, и «Ютэйр», и «Уральские авиалинии». Более того, в Китае, куда российские пилоты бегут за высокими зарплатами, рыночная доля крупнейшей группы компаний равна 27%, а доля четырех крупнейших групп – 89%, что намного выше, чем в России. В Америке, к слову, на долю четырех крупнейших авиакомпаний тоже приходится где-то 65-70% рынка. Это тоже совершенная конкуренция?»

В ходе ученой дискуссии, развернувшейся в соцсетях, затронута и такая злободневная тема, как тарифы на авиаперевозки. Профессор Миронов указывает: «Уровень цен на внутрироссийские перелеты не сильно отличается от перелетов между европейскими городами и городами США». А значит, следует вывод: почему бы российским авиакомпаниям не платить своим пилотам «международный уровень зарплат»?

Следует признать, что билеты «Аэрофлота» недешевы, но это касается в первую очередь бизнес-класса. У авиакомпании, которая действует в премиальном сегменте рынка, и не может быть по-другому. Однако тщательно замалчиваются другие факты, в том числе признаваемые международными экспертами. Например, тот, что тарифы «Аэрофлота» в экономическом классе обслуживания – среди самых низких в мире. И с 2015 года повышаются лишь на величину инфляции. Кроме того, авиакомпания осуществляет ряд программ по повышению доступности перевозок, в том числе ввела «плоские» тарифы на ряде направлений – в ключевые города Дальнего Востока, Симферополь, Калининград. В составе Группы «Аэрофлот» с успехом работает первый в России классический лоукостер – авиакомпания «Победа». И все это требует немалых вложений.

Отдельного рассмотрения потребовал и такой фактор формирования зарплат, как уровень профессионализма летных кадров. По мнению Максима Миронова, квалификация любого пилота универсальна.

Иной точки зрения придерживается Иван Королев: «Вот моя (упрощенная) модель рынка пилотов в России, которая безо всякой монопсонии позволяет объяснить низкие зарплаты. Есть два сегмента рынка: «квалифицированный» и «неквалифицированный». Пилоты в первом сегменте свободно говорят по-английски, читают англоязычные РЛЭ (руководства по летной эксплуатации), умеют действовать по западным правилам и т.п. Пилоты во втором сегменте едва-едва владеют английским, РЛЭ не читают, взаимодействуют друг с другом на советский манер. Первый сегмент рынка достаточно глобализирован: пилот «Аэрофлота», который успешно летает на Airbus A330 из Москвы в Лос-Анджелес, может спокойно работать пилотом в США, Европе, Китае и т.п. Поэтому в этом сегменте российского рынка авиакомпании конкурируют за пилотов с иностранными авиакомпаниями, и зарплаты достаточно близки к международным. А вот второй сегмент рынка, «неквалифицированный», является локальным. Пилот, не знающий толком английского и не умеющий работать по современным западным правилам, не может летать и не летает за границу. Поскольку спрос на таких пилотов невысок, а уехать за границу они не могут, то равновесная зарплата в этом сегменте достаточно низкая. Когда мы эти два сегмента рынка сложим и посчитаем среднюю зарплату, разумеется, она получится ниже, чем за границей, потому что второго сегмента рынка труда пилотов в большинстве стран просто-напросто нет. Справедливости ради, в «Аэрофлоте» пилотов из второго сегмента, скорее всего, не так много, но они все равно тянут среднюю зарплату вниз».

По какой-то причине – случайно или преднамеренно – профессор Миронов игнорирует такое важное обстоятельство, как режим санкций, в условиях которого российская экономика вынуждена функционировать уже несколько лет. А ведь это не могло не сказаться на материальном положении наших соотечественников. Причем, по признанию многих экспертов, особенно чувствительной новая реальность стала для среднего класса, к верхушке которого принадлежат пилоты.

В подтверждение этого тезиса экономист Иван Королев предоставляет слово реальному представителю российского летного состава: «Говоря откровенно, до девальвации 2014 года зарплаты российских пилотов в крупных (и не очень) авиакомпаниях в долларовом эквиваленте были весьма неплохими в сравнении с рынком Европы, США и того же Персидского залива. Более того, стартовые условия для молодого пилота в России были на порядок лучше – практически любой, ставший обладателем свидетельства пилота, мог прийти в авиакомпанию на В737 или А320 и сразу получать много больше денег и дней отпуска, чем его европейские или американские коллеги (отмечу, что и сегодня стартовые условия для молодых в России много лучше)».

Сожалея о незавидной доле российского летного состава, Максим Миронов не скупится на обвинения в адрес менеджмента авиакомпаний, упрекая его в «роскошной жизни» и командно-административном подходе к решению кадровых проблем. Вот только никаких конкретных подтверждений в данном случае не находится – только слова из «анонимных источников» и «неназванных кругов».

Конечно, из этой дискуссии каждый волен делать свои выводы. Не вызывает сомнения одно – кадровые проблемы российского воздушного флота уже обсуждаются на международном уровне. И, похоже, кто-то не прочь использовать их в качестве новой темы атак на Россию и ее бизнес.

Что вовсе не удивительно. Усиление присутствия российских авиакомпаний, особенно «Аэрофлота», на мировом рынке авиаперевозок, в том числе в Азиатско-Тихоокеанском регионе, всерьез тревожит зарубежных конкурентов. А в конкурентной борьбе используются самые разные методы, включая недобросовестные информационные вбросы, пусть даже под респектабельным прикрытием.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.08.09; ЧЕМОДАН ОСТАЕТСЯ ДОМА

С конца сентября россияне начнут летать по новым правилам. В Воздушном кодексе появилось понятие «ручная кладь». Это то, что пассажир сможет взять на борт самолета бесплатно. А вот за багаж по некоторым «бюджетным» тарифам придется доплатить.

Уже через два месяца авиакомпании, продавая билет по невозвратному тарифу, который дешевле обычного, смогут не предусматривать бесплатный провоз багажа. Сейчас он обязателен по всем тарифам. Конечно, взять с собой чемодан никто не запрещает, но за его провоз придется платить. Иначе его не пустят на борт.

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 может не обслуживать пассажира, если в ручной клади есть вещи, запрещенные к проносу на борт, а сама кладь превышает нормативы.

Что именно входит в ручную кладь и каков ее вес, пропишут в федеральных авиационных правилах. Сейчас там есть список вещей, которые пассажир может взять с собой на борт. Будет ли он сохранен в полном объеме, какой будет размер и вес ручной клади, в ближайшее время должен определить **минтранс**.

Ведомство уже опубликовало проект изменений в правила, которые сейчас активно обсуждают. Например, в список пока не включены смартфоны, зонты-трости и книги. Из 13 пунктов осталось пять. А на саму ручную кладь отвели лимит в пять килограммов. Это нижний порог веса для перевозки вещей, за который авиакомпании не могут требовать платы. Так что пять килограммов – лимит скорее для авиа­компаний, чем для пассажиров. Например, портфель или дамскую сумочку разрешат провозить «сверх» ручной клади.

### LENTA.RU; ИГОРЬ НАУМОВ; 2017.08.09; ЖЕСТКАЯ ПОСАДКА

Отмена чартерных авиаперевозок чревата резким подорожанием турпутевок

Для наведения порядка на рынке авиаперевозок в туристском сегменте в России может быть принято решение о переводе чартерных рейсов в регулярные. Крайняя мера – реакция властей на ставшие систематическими задержки вылетов лайнеров по «курортным» направлениям. Эксперты не исключают, что в случае ликвидации чартеров стоимость авиабилетов для туристов вырастет на 30-50 процентов, соответственно – существенно подорожают и туры. В ситуации разбиралась «Лента.ру».

Из жизни вылетающих

В понедельник 7 российских авиакомпаний задержали в общей сложности 12 чартерных рейсов. По данным **Росавиаци**и, дольше всего пришлось ждать вылета в Турцию туристам из Петербурга – более 13 часов.

**Росавиаци**я регулярно публикует статистику по чартерам в надежде повысить ответственность авиаперевозчиков. Эффект, впрочем, пока незаметен: с начала августа, по данным ведомства, ежедневно задерживается вылет от 3 до 13 лайнеров, то есть речь идет о сотнях и даже тысячах россиян, отпуска которых испорчены, еще не начавшись.

Среди обсуждаемых мер по наведению порядка на рынке чартерных авиаперевозок, утверждают «Известия», – усиление контроля за формированием компаниями чартерных программ полетов и их исполнением, а также повышение эффективности санкций к авиакомпаниям, срывающим своевременные вылеты. То есть фактически чартерные рейсы предлагается перевести в статус регулярных.

Предложения призваны исключить предпосылки для задержки и отмены чартерных рейсов на популярных у туристов направлениях летнего отдыха. Если решения будут приняты, реакция **Росавиаци**и станет более жесткой, а наказание компаний-нарушителей станет фактически неотвратимым, пишет газета. Среди инициатив – совершенствование механизма аннулирования допуска авиаперевозчиков к международным чартерным рейсам.

Дорогое удовольствие

Представители туриндустрии неохотно обсуждают перспективы развития ситуации. Пресс-секретарь Российского союза туриндустрии Ирина Тюрина призналась «Ленте.ру», что в принципе не хочет говорить об этой проблеме. По ее словам, пока это только разговоры и слухи.

Исполнительный директор Ассоциации турператоров России (АТОР) Майя Ломидзе подчеркнула, что якобы готовящийся перевод чартерных рейсов в регулярные – «всего лишь малообоснованная версия». Она считает, что оценивать гипотетические последствия такого решения – в том случае, если оно будет принято, – пока бессмысленно.

«На самом деле отменять чартеры как класс перевозки – как минимум непопулярная мера. Потому что в худшую сторону изменится ситуация не только для туриндустрии, но в первую очередь для самих пассажиров: все подорожает резко. Вряд ли это понравится электорату», – заявила она «Ленте.ру».

Скептически настроен к инициативе властей и эксперт Общественной палаты РФ по защите прав туристов Роман Бобылев. По его словам, мера, которую **Росавиаци**я явно хочет использовать в качестве кнута, вряд ли радикально изменит ситуацию. Порядка в авиаперевозках туристов в пик сезона едва ли станет больше, считает он. «Но не думаю, что это может привести к значительному росту стоимости турпакета», – подчеркнул Бобылев.

Помогут ли госсубсидии на чартерные авиарейсы стимулировать внутренний туризм

С точки же зрения защиты прав авиапассажиров, согласно Воздушному кодексу РФ, права у всех одинаковы – и у тех, кто летит регулярным рейсом, и у тех, кто выбрал чартерный, напомнил Бобылев. К тому же сейчас многие туроператоры предпочитают отправлять своих клиентов на отдых регулярными рейсами, а крупные игроки пользуются услугами собственных авиакомпаний, которые работают и в режиме чартерных перевозок, и по расписанию.

По законам рынка

«Есть различия в логике компании, организующей регулярные авиарейсы, и осуществляющей чартерные перелеты», – говорит доцент кафедры менеджмента и предпринимательства факультета экономических и социальных наук РАНХиГС Евгений Ицаков.

По его словам, на регулярных рейсах перевозчики конкурируют между собой за счет уровня сервиса, удобства приобретения билетов, состояния воздушного судна. При организации же чартерных рейсов стоит задача перевезти путешественников из пункта А в пункт Б максимально дешево, поскольку цена билета включается в путевку, напомнил Ицаков. При этом путешественники, приобретающие турпутевку, лишены права выбора авиакомпании, а потому авиаперевозчику нет смысла заботиться о впечатлениях пассажира от перелета. «Потом все равно он забудет о ненавязчивом сервисе в плохом самолете, вылетевшем с задержкой в шесть часов», – констатировал Ицаков .

Он убежден, что такой подход является дискриминационным по отношению к авиапассажирам. Требуется определенное вмешательство со стороны государства, чтобы заставить туроператоров фрахтовать более современные борты и соблюдать расписание, полагает Ицаков. Конечно, такие действия приведут к росту издержек, которые лягут на туристов, признает он. Реакция может иметь цепной характер: рост цен на чартерные перевозки станет поводом повысить цены на авиабилеты для компаний, которые осуществляют регулярные рейсы, не исключил Ицаков.

«В конечном счете пострадают бюджеты клиентов, кто-то откажется от путешествия, но уровень надежности и безопасности (в случае надлежащего контроля) в сфере чартерных перевозок должен вырасти», – подытожил эксперт.

Это не самая лучшая новость для туристов, так как авиабилеты могут подорожать на 30-50 процентов, говорит замдиректора аналитического департамента компании «Альпари» Наталья Мильчакова. Впрочем, что-то может измениться к лучшему, считает она. «Работа туроператоров усложнится, но, с другой стороны, это позволит и им, и туристам страховать риски, в том числе политические. Все помнят, как российские власти приостановили чартерные авиарейсы в Турцию», – напомнила она.

Ввести запрет на регулярные авиарейсы было бы значительно сложнее, так что как минимум один риск лишиться отпуска сокращается, продолжила она. Но такой форс-мажор случается нечасто, тогда как рост цен на билеты, если чартеры запретят, станет неизбежной реальностью, констатировала Мильчакова.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.09; СПЕЦИАЛИСТЫ РФ НЕ ВЫЯВИЛИ КРИТИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМ В СИСТЕМЕ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОПОРТА КАИРА – ИСТОЧНИК

Российские специалисты подготовили доклад по итогам проверки мер авиабезопасности в аэропорту Каира, сообщил «Интерфаксу» осведомленный источник.

«Подготовлен доклад по результатам аудита мер авиабезопасности в новом терминале аэропорта Каира. Исходя из документа, египетская сторона устранила ключевые недочеты, выявленные ранее», – сказал он.

Последняя проверка не выявила критических проблем в системе мер авиабезопасности. При этом в ходе проверки вновь был актуализирован вопрос присутствия в новом терминале аэропорта Каира российских специалистов по авиабезопасности.

Документ сформулирован в окончательной редакции и передан на изучение заинтересованным сторонам.

В свою очередь, другой источник в одной из авиакомпаний, осуществляющих чартерные перевозки в направлении курортов Ближнего Востока, сообщил «Интерфаксу», что авиасообщение с Египтом может быть возобновлено к началу популярного среди россиян зимнего сезона.

«Технически критических препятствий к возобновлению авиасообщения не остается. Этот процесс может занять до полугода, к зимнему сезону авиасообщение может возобновиться – сначала на регулярной основе с новым терминалом столичного аэропорта, а затем возможно возобновление авиасообщения и на чартерной основе с ведущими курортами Хургадой и Шарм-эль-Шейхом», – сказал он.

Ранее сообщалось, что российские эксперты, побывавшие с инспекцией в новом терминале аэропорта Каира, оказались в целом удовлетворены предпринятыми мерами безопасности.

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.

### РИА НОВОСТИ; 2017.08.09; ЭКСПЕРТ ПОСОВЕТОВАЛ ОСТОРОЖНО ПОДХОДИТЬ К ИДЕЕ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ ПРОВЕРКИ НА ВИЧ

Принимать законы, обязывающий представителей отдельных профессий проходить тестирование на ВИЧ-инфекцию перед приемом на работу, нужно очень осторожно, хотя по закону заболевание не может служить отказом в найме, рассказал РИА Новости глава Федерального научно-методического центра по борьбе и профилактике СПИДа Вадим Покровский.

Ранее в среду «Коммерсант» сообщил, что несколько организаций, защищающих права людей с ВИЧ, обратились в **Минтранс**. Они просят не принимать закон, обязывающий пилотов, бортпроводников и диспетчеров при устройстве на работу предоставлять результаты анализов на ВИЧ и гепатит.

«В принципе, все диспетчеры и авиапилоты должны проходить медицинские осмотры. Если уже по результатам медицинского обследования их состояние будет не позволять им по каким-то параметрам быть диспетчерами, тогда, наверное, можно переводить их на другую работу. Но предварительное тестирование перед приемом на работу, этот вопрос не совсем ясен, потому что, в принципе, они не могут не принимать на работу ВИЧ-позитивного человека. Сама по себе ВИЧ-инфекция не может быть противопоказанием, по нашим законам, к какой-либо работе…» – сказал Покровский.

Он пояснил, что хотя при каких-то проявлениях ВИЧ-инфекции может нарушаться внимание, это все же не обязательно произойдет, поэтому принимать какие-либо законы нужно с осторожностью

По словам Покровского, вопрос о возможности выполнения профессиональных обязанностей должен решаться с помощью медосмотров, результаты которых могут стать причиной отстранения человека вне зависимости от наличия или отсутствия у него ВИЧ-инфекции. В то же время, по словам эксперта, в нашей стране действительно встречаются случаи отказа от найма ВИЧ-положительного сотрудника.

«Но это нарушение правил, и за этим может последовать соответствующее обращение в судебные инстанции», – добавил он.

### ТАСС; 2017.08.09; ГУБЕРНАТОР РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ УТВЕРДИЛ ПЛАН НАЧАЛА РАБОТЫ АЭРОПОРТА ПЛАТОВ

Губернатор Ростовской области Василий Голубев утвердил план начала функционирования аэропортового комплекса Платов, который возводится в Аксайском районе в рамках подготовки к ЧМ-2018. В документе содержатся все ключевые аспекты работы – от управления воздушным движением до отработки поставки бортового питания на воздушные суда, сообщила пресс-служба губернатора региона в среду.

«В документе содержатся этапы ввода в эксплуатацию аэропортового комплекса, а также сроки перевода всех служб из пока еще действующей воздушной гавани Ростова-на-Дону в новый аэропорт. Подбор персонала, необходимого для укомплектования штатного расписания, будет завершен в середине ноября», – говорится в сообщении.

В документе также прописано, что с 16 октября по 20 ноября будет проведено тестирование процессов обслуживания воздушных судов на перроне, а также отправление, прибытие, трансфер пассажиров и прием багажа. В этот же период проверят работоспособность парковочного комплекса и обеспечение воздушных судов бортовым питанием.

Новый международный аэропорт Платов строится в Аксайском районе Ростовской области, в 30 км севернее Ростова-на-Дону. Он заменит существующий аэропорт, который будет выведен из эксплуатации и в перспективе интегрирован в городскую застройку. Проект реализуется на основе государственно-частного партнерства в рамках подпрограммы «Воздушный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» и программы подготовки и проведения ЧМ-2018.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.09; РОСТРАНСНАДЗОР ВЫЯВИЛ У «ВИМ-АВИА» НАРУШЕНИЕ В ОРГАНИЗАЦИИ ТЕХОБСЛУЖИВАНИЯ САМОЛЕТА

Управление **Ространснадзор**а в Приволжском федеральном округе в ходе внеплановой проверки авиакомпании «ВИМ-Авиа» в июле этого года выявило нарушение в организации техобслуживания широкофюзеляжного самолета, следует из материалов системы «СПАРК-Интерфакс».

Согласно материалам, речь идет о Boeing-777, полученном «ВИМ-Авиа» от лизингодателя 5 мая этого года. Вскоре после приемки судна была обнаружена неисправность вспомогательной установки (ВСУ), устранение которой «было невозможно», в связи с чем потребовался «ремонт в заводских условиях».

С 28 мая по 9 июля судно простаивало для «выполнения работ по поиску неисправности с последующего поиска ВСУ для замены, согласования с лизингодателями, поставщиком», следует из материалов «СПАРК». «Организация по поиску ВСУ была возложена на начальника департамента материально-технического обеспечения ООО «ВИМ-Авиа», и длительность простоя воздушного судна стала следствием ненадлежащего исполнения должностных обязанностей последним», – говорится в материалах.

**Ространснадзор** по итогам проверки выдал перевозчику предписание со сроком исполнения до 20 августа 2017 г. По данным портала flightradar24.com, первый после простоя рейс Boeing-777 «ВИМ-Авиа» совершил 8 августа (по направлению Москва – Ереван). В этот же день самолет вернулся в Москву, после чего выполнил парный рейс в Анталию и обратно.

Представитель надзорного ведомства на запрос «Интерфакса» не ответил. Директор по связям с общественностью «ВИМ-Авиа» Елена Федорова сообщила агентству, что компания не будет оспаривать выданное предписание, от разъяснений допущенного нарушения она воздержалась.

С конца мая неоднократно сообщалось о массовых задержках рейсов «ВИМ-Авиа» из ряда городов РФ. В компании это объясняли поздним возвратом с планового ремонта нескольких широкофюзеляжных самолетов. Транспортные прокуратуры нескольких регионов инициировали тогда проверку авиакомпании, **Росавиаци**я вызывала руководство перевозчика для разъяснения ситуации. Позднее «ВИМ-Авиа» приняла решение о частичном сокращении своей чартерной программы на весенне-летний период и скорректировала расписание в пользу регулярных внутренних рейсов

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» по объему пассажирских перевозок входит в десятку крупнейших авиакомпаний РФ. Выполняет регулярные и чартерные рейсы по РФ, а также в Среднюю Азию и Европу. Базируется в московском «Домодедово». Парк «ВИМ-Авиа» состоит из судов типа Boeing-737-500, Boeing-757-200, Boeing-767-300, Boeing-777-200, Airbus A319-111 и Airbus А330-200. По данным «СПАРК-Интерфакс», авиакомпания принадлежит гражданам РФ Светлане и Рашиду Мурсекаевым.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.09; АЭРОПОРТ МИНВОД В ЯНВАРЕ-ИЮЛЕ УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА 29%

ОАО «Международный аэропорт «Минеральные Воды» (Ставропольский край) в январе-июле 2017 года обслужило более 1 млн 200 тыс. пассажиров, что на 28,6% больше, чем за аналогичный период прошлого года, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе компании.

«На внутренних воздушных линиях количество пассажиров за отчетный период увеличилось на 18,9%, на международных воздушных линиях – почти в 2,3 раза», – сказал представитель пресс-службы.

По его словам, только в июле этого года было обслужено более 225 тыс. пассажиров, что на 40% больше, чем в аналогичном месяце прошлого года. На внутренних воздушных линиях количество пассажиров увеличилось на 23%, на международных – на 147%.

В июле наиболее востребованными направлениями по России остались рейсы в Екатеринбург и Новосибирск, а также в Сочи и Симферополь.

На международных воздушных линиях с 12 июля возобновились полеты казахстанской авиакомпании SCAT в Атырау, продолжаются полеты в Астану. Авиакомпанией «Узбекистон хаво йуллари» («Узбекские авиалинии») в июле были открыты дополнительные рейсы в Ташкент.

Большое значение в общем росте пассажиропотока оказывает выполнение полетов в Анталью и Стамбул, отметил собеседник агентства.

Ранее сообщалось, что в марте этого года ФАС России было согласовано ходатайство ООО «Старт аэро» на приобретение 48,99998% акций ОАО «Управляющая компания Аэропорт Минеральные Воды». С учетом уже имеющихся у «Старт аэро» акций этой управляющей компании общая доля в ней составила 100%.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», 100% «Старт аэро» владеет предприниматель, совладелец аэропортового холдинга «Новапорт» Роман Троценко. В 2016 году холдинг «Новапорт» вошел в акционерный капитал аэропортов в Калининграде («Храброво») и Минеральных Водах.