**15 АВГУСТА 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, АНАТОЛИЙ ДЖУМАЙЛО; 2017.08.15; ПРЕЗИДЕНТА ПОГРУЗЯТ В ЛАВНУ

Проект терминала будет обсуждаться в Калининграде

Проект развития Мурманского транспортного узла на 50 млрд руб. решено реализовывать в рамках механизма концессии. Но его ключевой элемент, угольный терминал «Лавна», не располагает достаточными потенциальными объемами грузов без их привлечения из Прибалтики и других портов России. И хотя параметры проекта до сих пор не утверждены, уже понятно, что развитие железнодорожной инфраструктуры для него потребует дополнительно 21 млрд руб. из бюджета. Эксперты считают, что ускоренный ввод проекта может быть экономически оправданным.

По словам источников “Ъ”, на совещании по развитию транспортной системы Северо-Запада, которое должен провести Владимир Путин 16 августа в Калининграде, будет обсуждаться, в частности, переключение грузопотоков с портов Прибалтики, проект развития железнодорожных подходов к портам региона и Мурманский транспортный узел (МТУ).

Ключевым объектом МТУ должен стать угольный терминал «Лавна» мощностью перевалки 18 млн тонн в год на западном берегу Кольского залива. Проект реализует ООО «Морской торговый порт Лавна», которое в 2016 году Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) выкупила у «Кузбассразрезугля». Плановые инвестиции – 24,9 млрд руб. без учета железнодорожной ветки станция Выходной–Лавна (46 км). В исходной конфигурации эта ветка стоила 41,5 млрд руб. и была рассчитана на пропуск 28 млн тонн грузов в год, что учитывало нефтяной терминал на 10 млн тонн (от этого проекта отказались).

В июне глава **Минтранса** Максим **Соколов** оценивал МТУ в 50 млрд руб. и говорил, что проект может быть реализован через инфраструктурную ипотеку. Однако, по данным “Ъ”, еще в апреле Дмитрий Медведев поручил ведомствам и ОАО РЖД представить в правительство предложения по механизмам завершения проекта МТУ к 2020 году, «имея в виду его финансирование за счет внебюджетных средств с последующим возмещением инвестору из федерального бюджета в рамках концессионного соглашения».

Кто может выступить соинвестором, пока неизвестно. В марте мурманские власти говорили, что проектом интересуется китайская Poly. В июне ГТЛК договорилась с трейдером Mercuria Energy Trading SA о возможном участии на условиях подписания контракта take or pay, гарантирующего загрузку терминала на период окупаемости проекта. Также, говорит один из собеседников “Ъ”, ГТЛК провела переговоры с группой «Востокуголь» Дмитрия Босова о возможности перевалки через Лавну до 6 млн тонн угля в год и участии в финансировании железнодорожной инфраструктуры. В «Востокугле» на запрос “Ъ” не ответили. Источник “Ъ” в отрасли считает, что профильный инвестор может затруднить доступ к терминалу малых и средних угольных компаний.

Реализация проекта МТУ потребует расширения имеющейся инфраструктуры. По данным “Ъ”, еще в мае старший вице-президент ОАО РЖД Вадим Михайлов писал в **Минтранс**, что сейчас у монополии на развитие подходов к МТУ, в том числе в рамках участка Волховстрой–Мурманск, предусмотрено 27,6 млрд руб. в 2021–2024 годах.

Этот вариант рассчитан на дополнительную перевозку в Мурманск к 2025 году 7,9 млн тонн грузов, из них 4 млн тонн в адрес Лавны. Но если проект будет реализован в полном объеме, погрузка к 2025 году может увеличиться на 21,9 млн тонн.

Чтобы обеспечить эти потоки, требуется выделить ОАО РЖД 21 млрд руб. Вчера в ОАО РЖД “Ъ” лишь сообщили, что ждут уточнения объемов грузовой базы в адрес терминала в Лавне.

Вопрос, по информации “Ъ”, обсуждался 27 июля на совещании у вице-премьера Аркадия Дворковича, по итогам было отмечено «отсутствие достаточной грузовой базы для перевалки на терминале “Лавна”, кроме переориентируемых объемов перевалки из других портов России и Прибалтики». В ГТЛК не смогли оперативно ответить на запрос “Ъ”.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что в условиях текущих ограничений железнодорожной инфраструктуры и локомотивного парка для обеспечения экспорта угля через порты Дальнего Востока интерес к диверсификации направлений экспорта поставок объективно возрастает. Ускорение сроков ввода Лавны, считает эксперт, несмотря на увеличение расходов, снизит риски и улучшит окупаемость проекта, сделав его более конкурентоспособным в борьбе за грузовую базу.

### КОММЕРСАНТЪ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.08.15; ЕАЭС СТИРАЕТ ГРАНИЦЫ В ВОЗДУХЕ

Страны союза объединят пространство для полетов

Руководство Евразийского экономического союза (ЕАЭС) договорилось о создании общего воздушного пространства. К 2020 году в аэропортах РФ, Белоруссии, Казахстана, Киргизии и Армении будут введены единые ставки на обслуживание перевозчиков стран–членов союза, а также сняты ограничения на полеты. До сих пор РФ пыталась либерализовать сообщение с каждой страной СНГ и не слишком успешно: полеты регламентированы количеством перевозчиков, пунктов и частот, а попытки расширить двусторонние соглашения встречают сопротивление национальных властей. Эксперты не ждут бесконфликтного перехода к открытому небу – в ЕС, например, он сопровождался банкротствами и передлом рынка.

Вчера премьер Дмитрий Медведев в Астане сообщил, что на территории ЕАЭС будет создано единое воздушное пространство. По его словам главы, уже идет работа над созданием «дорожной карты» проекта. Министр по энергетике и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии Адамкул Жунусов уточнил, что реализация мероприятий начнется с 1 января 2018 года.

Документ предусматривает унификацию тарифов за пролет самолетов, их обслуживание в аэропортах стран союза, а также снятие «существующих ограничений в воздушном сообщении между странами». Речь идет о частоте полетов, количестве назначенных перевозчиков на направлениях и пунктов назначения. Источник «Прайма» добавил, что при полетах российских компаний в страны ЕАЭС и для авиакомпаний стран–членов ЕАЭС «будут установлены одинаковые аэропортовая ставка и тариф за аэронавигационное обслуживание». Решения должны быть приняты в течение 2018–2019 годов, чтобы вступить в силу до 2020 года. В **Минтрансе** на запрос “Ъ” не ответили, в **Росавиаци**и отказались от комментариев.

В июне **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** говорил, что воздушное пространство стран ЕАЭС станет единым с 2025 года. Его заместитель Валерий **Окулов** уточнил, что ограничения будут сниматься «с разной скоростью». Так, наиболее активное продвижение отмечается с Арменией и Белоруссией, тогда как с Казахстаном и Киргизией «процесс займет больше времени», поскольку с этими страны сняты не все разногласия.

Российский рынок авиаперевозок составляет 90% от всего рынка ЕАЭС. Переговоры о либерализации воздушного пространства в рамках СНГ РФ проводила с рядом стран еще до создания союза.

Наибольшего прогресса удалось добиться с Украиной, с которой до конфликта 2014 года были сняты все ограничения по числу перевозчиков и пунктов назначения.

Но полеты в Грузию, Армению, Белоруссию, Казахстан то и дело сопровождаются конфликтами: РФ настаивает на снятии всех ограничений на полеты, а местные власти считают, что в двустороннем воздушном сообщении должен соблюдаться паритет и интересы национальных авиакомпаний.

Опрошенные “Ъ” российские авиакомпании вчера не стали комментировать планы создания единого воздушного пространства. В мае гендиректор группы S7 Антон Еремин говорил в интервью “Ъ”, что «при полетах в отдельные страны СНГ авиакомпании не конкурируют между собой, а летают, чтобы сдать деньги», поскольку «договориться с аэропортами не получается». Например, «средняя цена на керосин зашкаливает и не связана с рыночными показателями».

Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев говорит, что основной вопрос при создании единого воздушного пространства состоит в том, насколько страны союза готовы к серьезным рискам для своих перевозчиков. «Представители авиавластей СНГ уже очень болезненно воспринимают открытие дополнительных полетов российских авиакомпаний из Жуковского, поэтому создание единого воздушного пространства неизбежно вызовет борьбу за защиту интересов национальных игроков»,– говорит эксперт. Он напомнил, что переход к «открытому небу» в ЕС не только увеличил пассажиропоток и повысил транспортную доступность, но также привел к банкротству (Malev в Венгрии) или утрате самостоятельности некоторых национальных авиакомпаний (австрийская Austrian Airlines принадлежит немецкой Lufthansa).

Глава Infomost Борис Рыбак добавляет, что замена двухсторонних договоренностей на единое горизонтальное соглашение – процесс очень трудоемкий, осложняющийся не вписывающимся в рамки «открытого неба» статусом транссибирского маршрута. Эксперт напомнил, что на этой почве уже возникал серьезный конфликт с Казахстаном.

### ПРАЙМ; 2017.08.15; ПЕРВОЕ ЗА 4 ГОДА ЗАСЕДАНИЕ ЛАТВИЙСКО-РОССИЙСКОЙ МЕЖПРАВКОМИССИИ ПРОЙДЕТ В РИГЕ

Заседание латвийско-российской межправительственной комиссии соберется во вторник в Риге впервые после почти четырехлетнего перерыва.

Заседание будут вести сопредседатели комиссии: **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** и министр сообщения Латвии Улдис Аугулис. Участники заседания планируют обсудить сотрудничество двух стран и перспективы его развития.

Латвийско-российская межправительственная комиссия работает с 2007 года. Однако последнее ее заседание состоялось в Москве 21 ноября 2013 года. В августе 2016 года латвийская сторона назначила нового сопредседателя комиссии – Улдиса Аугулиса, и уже в сентябре он сообщил, что ведется работа по подготовке к новому заседанию.

В разговоре с послом РФ в Риге Евгением Лукьяновым в апреле этого года Аугулис отметил, что одним из наиболее важных вопросов является подписание соглашения о прямом железнодорожном сообщении между Россией и Латвией. Не исключено, что этот документ будет подписан во время заседания межправительственной комиссии.

Договор должен регулировать прямое международное железнодорожное сообщение между Латвией и Россией, предусматривать сотрудничество управляющих инфраструктурой двух стран и устанавливать особенности трансграничного железнодорожного сообщения.

В состав межправкомиссии входят представители министерств образования и науки, земледелия, культуры, экономики, иностранных дел, сообщения, охраны среды и регионального развития, внутренних дел, юстиции и финансов, а также Банка Латвии.

### РИА НОВОСТИ; 2017.08.14; ПРЕМЬЕР ЛАТВИИ ЗАЯВИЛ О ЖЕЛАНИИ РАЗВИВАТЬ СОТРУДНИЧЕСТВО С РОССИЕЙ

Премьер Латвии Марис Кучинскис на встрече в понедельник с министром транспорта РФ Максимом **Соколов**ым заявил о желании развивать конструктивные отношения между странами.

**Соколов** прибыл в Латвию для участия в работе российско-латвийской межправительственной комиссии.

Как передает корреспондент РИА Новости, встреча прошла в здании латвийского правительства. Премьер Латвии заверил российского министра в том, что республика заинтересована в развитии конструктивного сотрудничества с Россией в таких сферах, как погранохрана, вопросы миграции, таможни и транспорта. Также Латвия заинтересована в развитии сотрудничества в вопросах искусства и культуры.

«Позитивен тот факт, что после почти четырехлетнего перерыва возобновляет работу латвийско-российская межправкомиссия. Латвия считает эту комиссию хорошим форматом для сотрудничества двух стран, где есть возможность конструктивно поговорить о конкретных вопросах», – сказал Кучинскис.

Заседание российско-латвийской межправкомиссии пройдет в Риге во вторник. Сопредседателем комиссии с российской стороны является **Соколов**, с латвийской – министр сообщений Улдис Аугулис.

### ТАСС; 2017.08.14; МЕЖПРАВСОВЕТ ЕВРАЗЭС ОДОБРИЛ ДОРОЖНУЮ КАРТУ ПО РАЗВИТИЮ АВИАСООБЩЕНИЯ

Ранее сообщалось, что принятие документа тормозят разногласия Москвы и Астаны.

Межправсовет Евразийского экономического союза одобрил дорожную карту по развитию авиасообщения. Об этом журналистам сообщил источник, знакомый с итогами заседания Евразийского межправительственного экономического совета.

«Да, одобрили», – ответил он на соответствующий вопрос.

Ранее сообщалось, что принятие документа тормозят разногласия Москвы и Астаны: авиационные власти России и Казахстана не смогли найти компромисс по вопросу полетов по транссибирским маршрутам и назначению второго перевозчика из РФ по направлению в Казахстан. Казахстанская авиакомпания Air Astana рассчитывала беспошлинно выйти на транссибирский маршрут, однако российская сторона такого права ей не дала. Власти Казахстана в ответ грозили остановить рейсы «Аэрофлота» в страну, а также не давали разрешение на назначение второго перевозчика из РФ.

В июне **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** сообщал, что транспортное пространство стран ЕврАзЭС станет единым с 2025 г. По словам источника ТАСС, в части авиарынка речь идет о равных тарифных условиях аэропортового сбора для всех авиакомпаний ЕврАзЭС и одинаковых сборах за аэронавигационное обслуживание. По его словам, эти решения должны быть реализованы в течение 2018-2019 годов, с 2020 года эти равные условия должны быть установлены.

### REGNUM; 2017.08.14; НА ФОРУМЕ «ТЕРРИТОРИЯ СМЫСЛОВ-2017» ОТКРЫЛАСЬ ПОСЛЕДНЯЯ СМЕНА

Ее участниками станут около тысячи молодых специалистов транспортной отрасли

Новая смена – для молодых специалистов транспортной отрасли – открылась сегодня, 14 августа, на всероссийском молодежном образовательном форуме «Территория смыслов на Клязьме» во Владимирской области. Одним из гостей смены станет **министр транспорта** России Максим **Соколов**.

С участниками форума встретятся также советник президента РФ Александра Левицкая, заммэра Москвы Максим Ликсутов и другие представители власти и транспортной отрасли.

Ожидается, что на встречу с молодежью также приедут первый вице-президент РЖД Александр Мишарин, руководитель **Федерального агентства морского и речного транспорта** Виктор **Олерский**, руководитель **Федерального дорожного агентства** Роман Старовойт.

Смена продлится до 20 августа и станет заключительной на форуме в 2017 году. Участниками образовательной программы станут около 1 тыс. молодых отраслевых специалистов со всей страны. В течение недели на площадке форума будет обсуждаться будущее транспортной инфраструктуры страны, тренды и перспективы развития транспортного комплекса России. На смене продолжит работу Всероссийский конкурс молодежных проектов. Участники площадки смогут публично представить свои проекты социальной направленности, лучшие из которых получат рекомендации на получение грантов в размере 100 тыс., 200 тыс. и 300 тыс. рублей. Партнерами смены стали **Министерство транспорта** РФ, РЖД, «Аэрофлот», «Совкомфлот», Национальный центр аэронавигационных систем и ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения».

### ФЕДЕРАЛ ПРЕСС; 2017.08.14; ВЛАСТИ: ДВИЖЕНИЕ НА ТРАССЕ СЕВАСТОПОЛЬ – СИМФЕРОПОЛЬ ЗАПУСТЯТ В СРЕДУ

Движение на разрушенном участке трассы Севастополь – Симферополь восстановят 16 августа. Об этом «ФедералПресс» сообщил директор департамента транспорта и дорожно-транспортной инфраструктуры Игорь Титов.

«На оползневой дороге в среду к вечеру откроем движение. Основные работы выполнены. Сделана колоссальная работа и немного обидно, что она невидима. Сваи – они под землей, глубиной на 18 метров. Сейчас завезен щебень, идет его утрамбовка и завтра с утра начнется укладка асфальта», – сказал Титов.

Он сообщил, что восстановление разрушенного оползнем участка трассы Севастополь – Симферополь обойдется ориентировочно в 100 млн рублей. Как ранее писал «ФедералПресс», практически весь резервный фонд города ушел на ликвидацию оползня. По словам чиновника, дорогу полностью доделают к 1 сентября.

«Подрядчик вошел в график, от которого он существенно отставал. Завершение всех мероприятий будет 1 сентября. Там будет установлено и барьерное заграждение, и необходимые элементы благоустройства и дренажной системы», – заверил он.

В июле работы по ликвидации оползня проинспектировали врио губернатора Севастополя Дмитрий Овсянников и **министр транспорта** Российской Федерации Максим **Соколов**. Тогда выяснилось, что у подрядчика возникли проблемы с поставками материала. Министр сообщил, что практически весь металл на полуострове уходил на строительство Крымского моста и после вмешательства центра поставки наладили и на проблемную дорогу.

В июне «ФедералПресс» писал, что разрушенную оползнем трассу Севастополь – Симферополь начали укреплять армокаркасами. В скважины почти десятиметровой глубины опускают металлические каркасы и заливают бетоном. В общей сложности установлена 71 свая

### ФОНТАНКА; 2017.08.14; ПЕТЕРБУРГУ ПРЕДЛАГАЮТ ДОТЯНУТЬСЯ ДО ОБУХОВО ЗА СВОЙ СЧЕТ

Губернатор Петербурга поинтересовался у федерального правительства, нашелся ли давно ожидаемый инвестор для строительства дополнительной ж/д ветки в Обухово. И выяснил, что нашелся – это и есть сам город.

В распоряжении «Фонтанки» оказался ответ **министра транспорта** РФ на обращение петербургского губернатора Георгия Полтавченко.

В нем глава города интересовался насчет источников финансирования согласованного ранее строительства III главного пути на участке Октябрьской железной дороги от станции Санкт-Петербург – Товарный – Московский до парка Обухово, включая реконструкцию станции Колпино. Ранее стоимость проекта оценивалась более чем в 16 млрд рублей, а финансовое участие городского бюджета не предполагалось. Теперь платить предлагается Петербургу. Эксперты говорят, что проект в числе прочих может просто заглохнуть.

Генеральная схема развития железнодорожного узла Санкт-Петербурга и Ленобласти была в целом одобрена на заседании Координационного совета по развитию транспортной системы двух регионов еще в 2014. В ней содержится, в том числе, проект строительства третьего главного пути на участке от Московского вокзала (Санкт-Петербург-Главный) до Обухово и реконструкции станции Колпино. Пропускная способность здесь, как отмечали в РЖД, практически исчерпана, дополнительные электрички из-за этого назначать не удается.

Схема написана широкими мазками, и еще при разработке стало понятно, что финансово обеспечена лишь ничтожная ее часть. Общую стоимость до 2025 года установили на уровне 744 млрд рублей, 626 млрд из которых представляли собой фактически чистую теорию. В схеме их изящно отнесли к категории «дополнительная потребность». Более или менее конкретно говорили только о мероприятих до 2020 года, да и то из 400 млрд соответствующими источниками подтвердили 95. 70 с лишним брали на себя «РЖД», около 9 млрд – федеральный бюджет, и 16,6 млрд относили на внебюджетные источники. Средств Петербурга и Ленобласти не закладывали.

Чиновников и железнодорожников, надо отдать им должное, все же взволновала некоторая фантазийность документа. **Министр транспорта** Максим **Соколов** отмечал огромный объем неподтвержденного финансирования, в РЖД называли конкретные проекты, от которых готовы отказываться в первую очередь, если инвестор так и не станет понятен. Разумеется, говорили о государственно-частном партнерстве как механизме реализации проектов.

В ноябре 2015 года тот же самый координационный совет утвердил программу развития траснпортной системы Петербурга и Ленобласти до 2020 года с подпрограммой по железнодорожной отрасли. В нее оказался включен III главный путь на участке Октябрьской железной дороги от станции Санкт-Петербург – Товарный – Московский до парка Обухово, опять же вместе с реконструкцией станции Колпино.

В целом планировалось нарастить пригородные пассажирские перевозки на 20%, а дальние – на 5% по сравнению с 2013 годом, ввести в эксплуатацию 200 км новых путей, реконструировать 450 км. Объем грузовой работы долен был увеличиться в полтора раза. Однако с деньгами яснее не стало. Из 347 предполагаемых миллиардов только 77 млрд имели под собой четкое обоснование, опять-таки в основном за счет средств РЖД.

О том, как в теории может восполняться пресловутая «дополнителная потребность», говорит переписка Георгия Полтавченко и Максима **Соколов**а. В ней чиновники обсуждают способы финансирования строительства III главного пути. Сам запрос губернатор отправил 17 марта, ответ **Минтранса** датирован серединой июня. В нем глава ведомства Максим **Соколов** обращает внимание на три основных момента. В первую очередь, предсказуемо, на дефицит средств федерального бюджета и на то, что их пускать на проект не собираются. Второе: строительство исключительно за счет РЖД приведет к росту тарифов на перевозки и к негативным последствиям для промышленности. И далее, уже без обиняков, Смольному предлагают провести межбюджетный трансфер в федеральную казну, чтобы уже Москва осуществила взнос в уставный капитал РЖД. При этом министерство приводит в пример успешную реазизацию аналогичной модели при развитии Московского транспортного узла.

В новой стратегии до 2030 года финансовой конкретики нет, однако в предыдущей железнодорожной подпрограмме цифры уже подбиты: 7,959 млрд на строительство пути и 8,634 млрд рублей на Колпино. Как и по большинству пунктов в графе «инвестор» значится фигура умолчания.

В 2016 году координационный совет принял стратегию развития транспортной системы на период уже до 2030 года, куда и перекочевал, в числе прочих, данный проект. В АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области», которая обеспечивает деятельность совета, затруднились рассказать, на какой стадии сейчас находится вопрос финансирования. «Город, конечно, заинтересован в проекте, – говорят в дирекции. – Но учитывает ли «РЖД» его в своей инвестиционной программе, мы не знаем». Оперативно получить информацию у РЖД по этому вопросу не удалось, однако из ответа **Минтранса** понятно, что своими силами втягиваться в такую стройку корпорация не расположена.

«Предложение городу вложиться самостоятельно находится за гранью фола, это из серии «денег нет, но вы держитесь», – считает Владимир Валдин, эксперт МОО «Город и транспорт». – Петербургу нужно от железной дороги совсем другое: должное количество путепроводов над Сапсанами и Аллегро, более активная работа на пригородных маршрутах. Но и этого город получить никак не может».

Справедливости ради стоит сказать, что целью прокладки III главного пути в стратегии дирекции называют как раз запуск тактового движения электричек.

Предложение Смольному наскрести денег на реализацию проекта симптоматично, с федеральным софинансированием транспортных проектов в последнее время не все гладко. На последнем заседании координационного совета две недели назад город представил 7 объектов, на которые хотел бы получить более 18 мрлд рублей от Москвы. Менять приоритеты финансирования на набережную Макарова и Серный мост за год до чемпионата мира по футболу **Минтранс** отказался. Как рассказали в КРТИ, Смольный рассчитывал высвободить средства на другие проекты – в частности, на Лиговский путепровод. В случае с софинансированием трассы М-10 и обхода Красного села (Петербург рассчитывал на помощь в размере почти 7,5 млрд) было предложено увязать проекты соответственно с реконструкцией Софийской улицы и с федеральной трассой «Нарва». В Смольном говорят, что все еще надеются получить федеральные деньги. На подключение «Лахта-центра» город просил более 4 млрд рублей – на это ему ответили, что вариант ГЧП предпочтительнее. В КРТИ признают, что в рамках государственно-частного партнерства рассчитывать на федералов будет уже сложно.

### KOMMERSANT.RU; 2017.08.14; УДМУРТИЯ ПОЛУЧИТ 625 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ В 2018 ГОДУ

В 2018 году из федерального бюджета будет направлено 625 млн руб. в Удмуртию по проекту «Безопасные и качественные дороги», как и в 2017 году. Об этом сообщил глава **Росавтодор**а Роман Старовойт 12 августа во время посещения республики с рабочим визитом. Господин Старовойт отметил, что регион может получить дополнительное финансирование в следующем году в случае, если Правительство РФ примет решение перебросить средства отстающих регионов по выполнению программы – лидерам. «Удмуртия сегодня в лидерах. Это дополнительная возможность, которая появится в следующем году», – сообщил глава **Росавтодор**а. Он добавил, что Удмуртия может увеличить часть софинансирования программы, однако она не должна быть меньше выделенной суммы из федерального бюджета.

Отметим, что в 2017 году по программе «Безопасные и качественные дороги» в Ижевской агломерации было выделено 1,74 млрд руб., которые пошли на ремонт 56 объектов, из них в Ижевске – 37. «В рамках проекта впервые в Удмуртии устанавливается тросовое барьерное ограждение, которое разделяет потоки.

По дороге в аэропорт будут восстановлены опоры освещения, а на окружной Ижевска будет установлен светофорный объект. За счет экономии будут отремонтированы два участка улицы Удмуртская, улица Пушкинская и переулок Широкий.

Общее выполнение сегодня составляет 80%, все работы планируется завершить до 1 октября», – сообщил и.о. **министра транспорта** и дорожного хозяйства региона Алексей Горбачев.

### РИА НОВОСТИ; 2017.08.14; СТРАНЫ ЕАЭС ПОДПИСАЛИ ДОКУМЕНТЫ ПО ВЗАИМНОМУ ПРИЗНАНИЮ ВОДИТЕЛЬСКИХ ПРАВ

Главы правительств стран – членов ЕАЭС по итогам заседания Евразийского межправительственного совета подписали ряд документов, в том числе поручение, связанное с взаимным признанием национальных и международных водительских удостоверений, выданных в одном государстве ЕАЭС, для осуществления предпринимательской деятельности на территории другой страны союза.

Подписаны поручения совета, связанные с подготовкой основных направлений реализации цифровой повестки ЕАЭС, а также о ходе работы над проектом соглашения по механизму прослеживаемости товаров в рамках союза.

Кроме того, главы правительств ЕАЭС распорядились создать комиссию по расследованию авиационных происшествий в рамках союза и дали поручение о мониторинге таможенного декларирования товаров, ввозимых в государства Евразийского экономического союза из Китая. Был утвержден план мероприятий – дорожная карта – по реализации основных направлений и этапов скоординированной транспортной политики стран-членов ЕАЭС в части воздушного транспорта на 2018-2020 годы.

Среди подписанных документов – также поручение совета «О доступе экспортеров государств – членов Евразийского экономического союза к услугам инфраструктуры морских портов РФ».

Подписано поручение Евразийского межправительственного совета о ходе работы по проекту договора о пенсионном обеспечении трудящихся государств ЕАЭС.

Главы правительств подписали также распоряжение «О некоторых вопросах использования торговых площадок для организации централизованной торговли в рамках общего электроэнергетического рынка Евразийского экономического союза и финансирования мероприятий по формированию общего электроэнергетического рынка союза».

### АРГУМЕНТЫ НЕДЕЛИ; 2017.08.14; РОСТРАНСНАДЗОР РЕКОМЕНДОВАЛ МЕТРО ПЕТЕРБУРГА ВЗЯТЬ ПРИМЕР С МОСКВЫ

**Ространснадзор** рекомендовал метро Петербурга взять пример с Москвы

Ситуация со скоплением людей на входах ряда станций метро Санкт-Петербурга показала неготовность его службы контроля к новым условиям работы.

«Подземке стоит пересмотреть план мероприятий по обеспечению транспортной безопасности, в частности, увеличив число рамок, и взять на вооружение примеры успешной работы в данной области, например, Московского метрополитена», говорится в сообщении **Ространснадзор**а.

Ведомство напоминает, что после внеплановой проверки Петербургского метрополитена в связи с терактом 3 апреля был выявлен ряд нарушений требований транспортной безопасности и даны предписания об их устранении.

«В настоящее время в Петербургском и других метрополитенах на территории РФ осуществляются мероприятия по повышению безопасности в связи с новыми требованиями к обеспечению безопасности в метрополитенах, утвержденными правительством РФ 5 апреля текущего года. В связи с началом данных мероприятий в Петербургском метрополитене на 4 станциях наблюдалось скопление людей на входах. Сложившаяся ситуация показала неготовность службы контроля метрополитена к новым условиям работы», – говорится в сообщении **Ространснадзор**а.

### МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; 2017.08.14; В СЕНТЯБРЕ ЧЕТЫРЕХПОЛОСКА НА М6 «КАСПИЙ» УВЕЛИЧИТСЯ ДО 40 КМ

Ремонт московской автотрассы в Волгоградской области завершится осенью.

На участке автодороги М6 «Каспий» протяженностью 10,7 километра в сентябре будут запущены два путепровода общей длиной 183 метра. Вопросы строительства и реконструкции четырехполосного участка федеральной трассы, а также обновление дорог федерального значения на территории региона – эти темы стали главными на встрече губернатора Волгоградской области Андрея Бочарова и начальника ФКУ Упрдор Москва – Волгоград Юрия Сорокина.

В сентябре четырехполоска на М6 «Каспий» увеличится до 40 км

Протяженность участка московской трассы в Городищенском районе, где сейчас завершаются работы, составляет почти 11 километров. Чтобы превратить двухполосную автомагистраль в дорогу с четырехполосным движением, строители возвели здесь бетонную двухполоску. Движение на ней уже частично открыто. После реконструкции «четырехполоска» в сторону Москвы продлится с 29 до 40 километров. К сентябрю здесь появится современная транспортная развязка с освещением, пластиковой разметкой и знаками.

Это не первый участок, который реконструируется за последнее время. Год назад, в сентябре 2016-го, после капитального ремонта у Михайловки был открыт десятикилометровый отрезок московской трассы.

Такая работа стала возможной из-за поддержки федерального центра – благодаря эффективному использованию выделяемых региону средств, федеральное финансирование увеличивается. Так, в 2017 году на восстановление и строительство дорожных объектов направлено порядка девяти миллиардов рублей. Это итог конструктивного взаимодействия региона с **Минтрансом** РФ и **Росавтодор**ом, которое ведется с 2014 года в рамках долгосрочной стратегии развития региона, утвержденной губернатором Андреем Бочаровым.

– Отмечаю хорошее взаимодействие со структурой **Росавтодор**а, которую вы возглавляете. Сегодня мы видим, какими темпами идет реализация тех планов, которые были намечены нами в 2014 году – это впечатляет, – отметил на встрече глава региона.

Всего в этом году ФКУ Упрдор Москва – Волгоград приводит в порядок 140 километров автодорог, из них 20 – уже сданы в эксплуатацию досрочно.

– Сейчас основная задача – это реконструкция 29 километров волгоградских трасс на московском и сызранском направлении, по сравнению с другими регионами объемы очень большие. За семь месяцев мы выполнили 68% от намеченного плана, – сообщил Юрий Сорокин.

Благодаря помощи федерации в Волгоградской области в этом году удастся привести в порядок 179 километров автотрасс федерального значения. Кроме того, выполняются работы по ремонту более 45 километров региональных дорог, строительству 15 новых трасс общей протяженностью более 60 км. Продолжаются масштабные работы на дорогах областного центра, намечено привести в порядок 88 километров дорог местного значения, из них около 70 % уже готовы.

Продолжается возведение моста через Ахтубу, на московской трассе возводятся путепроводы близ Самофаловки и через балку Котлубань. Новые мостовые переходы строятся на подъезде к селу Рыбинка в Ольховском районе, а также в Алексеевском – через озеро Чиганак и реку Бузулук.

Продолжается приведение в порядок моста через Ахтубу в Ленинском районе и моста через Большой оросительный канал в Быковском районе, реконструкция моста через реку Оленье в Дубовском районе Волгограда.

В 2016 году в регионе обновили почти 400 километров федеральных, региональных и муниципальных трасс, 12 мостовых сооружений и построили 86 км сельских дорог – такого объема дорожного строительства регион достиг впервые за последние 16 лет.

Позитивные изменения в состоянии волгоградских дорог отметил и Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев. 8 августа он провел с губернатором Андреем Бочаровым рабочее совещание, а перед этим проехался за рулем по волгоградским дорогам. Глава региона проинформировал главу Правительства о том, что приведение в порядок дорожной инфраструктуры области решается комплексно, в соответствии с задачами, поставленными в 2014 году.

В ходе встречи глава региона и начальник управления дорожного строительства Москва – Волгоград обсудили планы по восстановлению дорожного хозяйства на следующий, 2018, год.

### ТАСС; 2017.08.14; РЖД ВЛОЖАТ БОЛЕЕ 4 МЛРД РУБ. В ВОКЗАЛЫ БАМА И ТРАНССИБА ДО 2019 Г.

Реконструкция вокзалов проходит в Улан-Удэ, Иркутске и Тынде.

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) до 2019 года инвестирует 4,1 млрд рублей в строительство и реконструкцию железнодорожных вокзалов БАМа и Транссиба, сообщает пресс-служба компании. Реконструкция вокзалов проходит в Улан-Удэ, Иркутске и Тынде. На вокзалах будет обновлена система информирования и навигации пассажиров, а также будут внедрены энергосберегающие технологии во всех инженерных системах, отмечают в компании.

Кроме того, новый вокзал площадью 2,4 тыс. кв м будет построен в городе Могоча Забайкальского края. Здание вокзала будет адаптировано для маломобильных пассажиров.

Ранее замначальника Восточно-Сибирской железной дороги (ВСЖД, филиал ОАО «РЖД») Александр Парщиков сообщал о планах по вложению в модернизацию БАМа и Транссиба в 2017 году порядка 25 млрд руб.

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; 2017.08.14; КОМПЕНСАЦИЯ ПАССАЖИРАМ ОПОЗДАВШИХ «САПСАНОВ» СОСТАВИТ ДО 50% ОТ ЦЕНЫ БИЛЕТА

Как сообщили в РЖД, все пассажиры, прибывшие с опозданием от одного до двух часов, получат компенсацию 25% от стоимости билета, свыше двух часов – 50% от стоимости. Пассажиры высокоскоростных поездов «Сапсан», прибытие которых 13 августа было задержано из-за повреждения контактной сети в Новгородской области, получат денежную компенсацию в размере до 50% от стоимости билета. Об этом сообщает пресс-служба РЖД.

«Пассажирам поездов, прибывших с опозданием из-за временного отключения электроснабжения на участке Алешинка – Угловка в связи с неблагоприятными погодными условиями, будет выплачена компенсация», – говорится в сообщении.

Так, пассажиры, прибывшие с опозданием от одного до двух часов, получат компенсацию в размере 25% от стоимости билета, свыше двух часов – 50% от стоимости, уточняют в РЖД.

Ранее сообщалось, что 13 августа в 15:47 мск из-за погодных условий на контактный провод на перегоне Алешинка – Угловка в Новгородской области упало дерево.

Движение поездов между Петербургом и Москвой было приостановлено в оба направления, задерживались четыре скоростных «Сапсана». В 18:20 мск повреждение контактной сети под Новгородом было устранено.

### RNS; 2017.08.14; МЖД ЗАЯВИЛА ОБ УВЕЛИЧИИ ИНТЕРВАЛА ДВИЖЕНИЯ ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ НА КАЗАНСКОМ НАПРАВЛЕНИИ

Сегодня в 18:55 на станции Люберцы-1 Казанского направления МЖД по техническим причинам остановился пригородный поезд компании-перевозчика, следовавший до Шатуры, в связи с чем за составом остановились другие поезда, которые шли следом, сообщили в пресс-службе Московской железной дороги.

Диспетчерский аппарат МЖД прорабатывает варианты объезда, говорится в сообщении.

«В связи с этим увеличен интервал движения нескольких пригородных поездов Казанского направления, которые следуют в сторону области. На месте работают специалисты, чтобы как можно скорее устранить возникшую ситуацию», – говорится в сообщении. В сторону Москвы пригородные электрички идут по графику.

### ПРАЙМ; 2017.08.15; МЕДВЕДЕВ РАСШИРИЛ ПОРТ ВЫСОЦК В ЛЕНОБЛАСТИ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА СПГ-ТЕРМИНАЛА

Премьер-министр России Дмитрий Медведев подписал распоряжение о расширении морского порта Высоцк в Ленинградской области для строительства терминала по отгрузке сжиженного природного газа проектной мощностью до двух миллионов тонн, документ размещен на сайте кабмина во вторник.

«Подписанным распоряжением утверждено решение о расширении морского порта Высоцк (Ленинградская область) (далее – порт) в целях реализации инвестиционного проекта по строительству терминала по отгрузке сжиженного природного газа (далее – терминал). Проект реализуется за счет средств инвестора – ПАО «Газпром»GAZP +0,40%. Планируемая проектная мощность терминала – 2 миллиона тонн сжиженного природного газа в год», – говорится в документе.

Уточняется, что порт расширяется за счет включения в состав его границ земельного участка, предназначенного для строительства морского терминала в районе компрессорной станции «Портовая». **Минтрансу** России поручено в течение шести месяцев представить проект распоряжения правительства об изменении границ порта.

Терминал будет предназначен для приема и обработки судов вместимостью до 170 тысяч кубических метров. Согласно документу, в составе терминала предусматривается создание акватории и водных подходов, якорной стоянки судов, причала отгрузки сжиженного природного газа, причалов для приема крупногабаритных тяжеловесных грузов, строительных грузов и оборудования и для стоянки судов портового флота. Также предусматривается создание подходной дамбы для организации транспортной связи причалов с берегом и прокладки линий технологических трубопроводов и инженерных сетей, волнозащитного сооружения, средств навигационного оборудования, зданий и сооружений терминала, сооружений энергообеспечения.

Отмечается, что принятое решение направлено на развитие портовой инфраструктуры Ленинградской области, позволит создать новые рабочие места в регионе.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2017.08.14; РУЧНОЙ КЛАД

**Минтранс** – о подробностях новых правил провоза авиабагажа и ручной клади

Какие вещи все-таки можно будет проносить на борт самолета бесплатно, а что не стоит брать?

Почему из списка вещей для бесплатного проноса в салон исключили букеты цветов, можно ли суммировать вес багажа, если он один на два билета? Появятся ли требования к ручной клади не только по весу, но и по габаритам?

Об этом на «горячей линии» с читателями «Российской газеты» рассказала директор департамента государственной политики в области гражданской авиации **Министерства транспорта** РФ Светлана Петрова.

Светлана Анатольевна, так какой будет лимит по весу ручной клади, которую мы сможем бесплатно брать в салон самолета? В проекте поправок в Федеральные авиационные правила, который **минтранс** выставил на общественное обсуждение, не очень понятно. Что значит, не менее пяти килограммов? А если я три килограмма везу?

Светлана Петрова: Мы планируем в первом нашем предложении, что ручная кладь будет 5 килограммов. Это тот минимум, который перевозчик должен бесплатно дать возможность пронести на борт. И еще к ручной клади прописываем определенный список того, что может быть при пассажире: портфель, дамская сумочка, портплед. Среди набора вещей, за которые не придется доплачивать и которые могут понадобиться – инвалидная коляска, детская люлька, детское питание.

Ирина из Тулы. И много читала про проект **минтранса**. Но так и не поняла, а как быть с зонтом?

Светлана Петрова: Вы можете положить его в ручную кладь. Было также большое обсуждение по поводу того, куда девать верхнюю одежду. Предполагается, что вы заходите в самолет в верхней одежде, допустим, в пальто, пиджаке, кофте. Вам становится, например жарко, вы снимаете верхнюю одежду, кладете ее на багажную полку. И никто из бортпроводников к вам не бежит и не начинает ее взвешивать. Это достаточно очевидно.

Ручная кладь будет 5 килограммов. Это минимум, который компания обязана разрешить бесплатно взять на борт

Алло! Я из Сочи. Все-таки про вещи, которые мы берем в салон, надо бы почетче прописать. Вот я летаю из Сочи в Якутск, и в сентябре-октябре придется брать с собой шубу. Но в Сочи в сентябре не будешь заходить в ней на борт. Это авиакомпании будут учитывать? Или все-таки стоит учесть в правилах, если из одного природного пояса человек попадает в другой, то ему разрешат бесплатно провезти шубу?

Светлана Петрова: Я думаю, мы верхнюю одежду в списке оставим.

С учетом чувствительности данного момента и чтобы снять все вопросы, которые сейчас по этой тематике возникают.

Смартфон пока в законе

Добрый день! Александр из Москвы беспокоит. Говорят, из соображений безопасности могут ввести запрет на провоз в ручной клади ноутбуков, телефонов. Что делать если купил безбагажный билет до введения этого запрета. Придется платить дополнительно?

Светлана Петрова: Хочу вас успокоить, на текущий момент никаких запретов, связанных с перевозкой айпедов, компьютеров, не предполагается.

Но в любом случае, если вы приобрели безвозвратный билет на тех условиях, которые существовали на момент покупки, по сути, заключив договор воздушной перевозки, то уже обратной силы ваши договоренности иметь не будут.

Из списка бесплатного провоза в проекте новых правил убрали фотоаппарат. А как быть тем, кто занимается съемкой профессионально? За каждый объектив придется дополнительно платить?

Светлана Петрова: Также будут перевозить фотоаппарат в ручной клади, если ваша аппаратура не огромных габаритов, а общепринятого размера.

Но в проекте поправок **минтранса** пока нет габаритов ручной клади. А какие здесь нормы?

Светлана Петрова: По технической документации, на багажной полке умещается определенное количество мест ручной клади. И рассчитывается, что каждый пассажир может с собой принести ручную кладь данного размера и тогда все это будет равномерно распределено на багажных полках. Размер, по международной практике, считается в трехмерном измерении – это 158 кубических сантиметров.

А пронос с собой в салон негабаритной ручной клади возможен в случае доплаты за нее?

Светлана Петрова: По правилам перевозчика – да.

Одно время шли споры по поводу проноса на борт бутылок из дьюти фри или того, что куплено в магазине в «чистой зоне». Будут засчитывать эти покупки в вес ручной клади?

Светлана Петрова: Если вы покупаете что-то тяжелое в чистой зоне, то тогда летайте традиционными перевозчиками, и платить дополнительно вам не придется. Низкобюджетные перевозчики однозначно будут с таким перевесом бороться.

Этот перевес можно будет оплатить на выходе на посадку? При входе в самолет?

Светлана Петрова: Безусловно. Если агент или сотрудник авиакомпании, который обслуживает рейс, видит, что вы идете с большим пакетом из дьюти фри на рейсе, который предполагает определенные правила и условия проноса ручной клади, действующие в авиакомпании, то, естественно, к вам будут вопросы. Мы понимаем, что на самом деле это здравая логика. Вместе, думаю, аэропорты и авиакомпании в рамках коммерческих соглашений урегулируют вопрос бесплатного проноса покупок, сделанных в стерильной зоне.

На животных – тоже лимит

Звонок из Ростова-на-Дону. Хочу от своих родителей привезти маленького котенка. Если в силу вступят новые правила, как можно будет возить таких небольших животных?

Светлана Петрова: По котятам ничего не меняется. И вы уже сейчас можете ознакомиться с правилами перевозки животных на сайтах авиакомпаний.

Обязательно возьмите его с собой в салон самолета в переноске. Но надо иметь ввиду, что одновременно кошку и маленькую собачку авиакомпания может не пустить на борт. Кого быстрее зарегистрируют, того и возьмут в салон. Другого придется сдавать в багаж, либо вам не подтвердят бронирование билета для животного.

Бесплатно можно и 30 кило

Беспокоит вас далекий амурский город Благовещенск. Зовут меня Павел Анатольевич. Мы с женой являемся счастливыми обладателями льготных билетов из Благовещенска до Шереметьева. А дальше продолжим путь до Симферополя другой авиакомпанией уже по безвозвратным билетам. Там указано, что провоз багажа по 10 кг на каждый билет. Чемодан у нас один и весит более 10 килограммов. Сможем ли мы объединить норму багажа по нашим двум билетам?

Светлана Петрова: В федеральных авиационных правилах установлена обязанность авиакомпаний по возможности объединять нормы бесплатного провоза багажа для пассажиров, совместно следующих в пункт назначения. Однако, стоит принимать во внимание и другие правила законодательства, не только воздушного. В соответствии с ними норма поднятия тяжести для грузчика составляет 30 килограммов.

Возвратный багаж

Виктория – я, из Подмосковья. И вот что меня волнует. Допустим, я решила, что мне нужен багаж, а билет сначала купила безбагажный. Оплатила дополнительную услугу онлайн. А тут концепция поменялась и я этот багаж не везу. Смогу ли я вернуть деньги за багаж, ведь билет невозвратный?

Светлана Петрова: Вы вернете их, если вы без багажа. Покажете квитанцию, скажете, что вы оплатили, но багажа не будет. Соответственно вам вернут деньги. Безусловно, вы платите только за ту услугу, которой воспользуетесь. К тому же она дополнительная.

Среди набора вещей, за которые не придется доплачивать и которые могут понадобиться в полете, есть инвалидная коляска, детская люлька и питание для малыша.

Дело в том, что я очень часто летаю с небольшим чемоданчиком, который беру с собой в самолет. И регистрируюсь онлайн. Скажите, когда будут введены новые правила, нужно ли будет пассажирам с онлайн-регистрацией и без багажа подходить к стойке регистрации, взвешивать ручную кладь?

Светлана Петрова: Спасибо за вопрос. Если вы хорошо знакомы с правилами и условиями, на которых вы приобретали этот билет и уверены в том, что вы ничего не нарушаете, то, безусловно, никаких препятствий нет и ничего в этой части не поменяется.

Если же вы идете с какой-то большой кладью, то непосредственно перед входом в самолет, когда вы еще раз показываете посадочный талон и паспорт, агент на посадке или сотрудник авиакомпании может вас остановить. И дополнительно проверить, ознакомиться с условиями, на которых вы приобретали билет.

Алло! Светлана Анатольевна! Объясните, пожалуйста, зачем вообще **минтранс** решил изменить правила провоза багажа в самолетах? Ваш проект поправок в Федеральные авиационные правила столько шума наделал.

Светлана Петрова: Если позволите, я начну с предыстории вопроса, каким образом мы развивались, создавая предпосылки для появления на нашем рынке дешевых тарифов для российских авиапассажиров.

Три года назад в законодательстве было введено понятие «возвратный» билет (его можно сдать и получить обратно свои деньги) и «невозвратный» билет (за него можно вернуть деньги лишь в случае болезни пассажира, если у него есть медицинская справка). Таким образом, нам удалось не только в кризисный период удержать цены на билеты, но и снизить их. По имеющейся статистике средняя стоимость билетов снижена на международных воздушных линиях примерно на 40 процентов, и на полпроцента снизилась стоимость на внутренней воздушной линии.

Не хотелось бы останавливаться на достигнутом, понимая, что нужно повышать авиационную мобильность населения. И мы взяли на вооружение международную практику. По ней невозвратные билеты могут быть еще и безбагажными.

Благодаря введению в России безбагажных билетов, цены на полеты снизятся еще на 20 процентов

И теперь мы говорим о том, что у нас появляется новый сегмент рынка дешевых билетов. Эти билеты, безбагажные и невозвратные, будут по нашим прогнозам на 20 процентов дешевле, чем имеющиеся сейчас. Пассажир в итоге будет платить только за те услуги, которые он приобретает (наборная опция). Если пассажир хочет перевезти багаж по такому бюджетному билету, то должен будет заплатить за багаж. Но сам билет у него будет по самой низкой стоимости.

Про безбагажные билеты все ясно – в сентябре уже начнут действовать поправки в Воздушный кодекс? Вы о проекте **минтранса** еще расскажите.

Светлана Петрова: В развитие принятых изменений в Воздушный кодекс нам необходимо разработать изменения в Федеральные авиационные правила.

На текущий момент **минтранс** их разрабатывает совместно с Роспотребнадзором, с Ассоциацией пассажиров, с Госдумой, с Советом Федерации. Мы создали рабочую группу.

И все вместе планируем подготовить сбалансированный вариант для граждан, для отрасли, для дальнейшего использования в Гражданской авиации.

В текущей редакции проекта, как я уже говорила, закрепляем вес ручной клади, вещи, которые пассажир может взять с собой в салон.

Какие поправки уже внесены в ходе обсуждений в проект **минтранса** по ручной клади?

Светлана Петрова: Собираем информацию, говорим о том, что обязательно внесем в список проноса на борт лекарства, требующие особых условий перевозки, которые никогда, кстати сказать, не присутствовали отдельно. Для многих пассажиров это жизненно важная необходимость.

Пообсуждаем целесообразность установления габаритных параметров ручной клади в трехмерном измерении. Однако, здесь есть один нюанс. Все-таки габариты должны учитывать ограничения, связанные с типом воздушного судна. Если вы летите местными авиалиниями, то самолет, как правило небольшой емкости и не подразумевает больших багажных полок. Подготовим поправки и опубликуем новую версию проекта на суд общественности на портале проектов нормативных правовых актов.

А букеты цветов вернете в список? Почему вы решили вычеркнуть их из него?

Светлана Петрова: Если помните, это касается и папок для бумаг. Мы, когда этот список сокращали, надеялись на здравый смысл, логику, ориентировались на анализ той информации, которая у нас была. Исходили только из практики. Мы собирали перевозчиков и спрашивали: «Букеты возят?» На текущий момент пассажиры редко пользуются данной опцией. Мы поняли, что это не предмет первой необходимости.

Обещанные 20 процентов экономии стоимости билета откуда появляются? Меньше обслуживания багажа? Меньше тратит авиакомпания?

Светлана Петрова: Абсолютно верно. Многие низкобюджетные перевозчики давным-давно уже от бортовых журналов отказались. Это все вес. Поэтому снижение весовых характеристик уже предполагает более дешевый тариф.

Здравствуйте, Санкт-Петербург беспокоит. Каких авиакомпаний коснется нововведения по провозу багажа?

Светлана Петрова: Я полагаю, что традиционные перевозчики не воспользуются новыми условиями. То есть те отечественные перевозчики, которые находятся в международных авиаальянсах. Например, у одного из ведущих российских перевозчиков в рамках международного альянса норма багажа для экономкласса – 23 килограмма.

У нас такие авиакомпании, даже когда внутри России летают, должны придерживаться правил авиационных альянсов. Потому что они все в рамках партнерства имеют определенные обязательства. И в этой связи все авиакомпании, которые являются членами таких альянсов, они однозначно по правилам не могут снизить уровень, качество обслуживания к тому, что у них есть сейчас, несмотря на послабления в российском законодательстве.

Еще раз говорю, что, прежде всего, все эти изменения реализуются для того, чтобы в нашей стране создать предпосылки для большего появления низкобюджетных перевозчиков и дешевых билетов. Скорее всего, на вооружение минимальную планку по ручной клади и багажу возьмут как раз авиакомпании, которые являются в нашей стране низкобюджетными или используют гибридную модель тарифов.

Мы уже говорили, что новые правила будут закреплять тот минимум, который перевозчик должен будет обеспечить пассажиру. При этом любой из перевозчиков может дополнительно, по своему усмотрению, в качестве конкурентного преимущества предложить свои правила.

Понятно: в рамках альянсов есть свои правила провоза багажа и клади. А над альянсами есть международные нормативы провоза багажа?

Светлана Петрова: Нигде в мире эти нормы не регламентируются. Ни в Евросоюзе – мы смотрели по всем странам, ни в Америке, ни в Австралии. Во всем мире принято, что непосредственно авиакомпания, предоставляя определенную расширенную услугу больше, чем все остальные, имеет свое конкурентное преимущество. Именно поэтому люди выбирают, например, традиционных перевозчиков.

А если я полечу иностранной авиакомпанией, которая не входит в какой-то альянс, там может быть наше нововведение?

Светлана Петрова: У зарубежных авиакомпаний – свои правила в соответствии с национальным законодательством.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.14; МИНТРАНС РФ ПЛАНИРУЕТ СОГЛАСОВАТЬ С IATA НОВЫЙ СТАНДАРТ КОНТРОЛЯ КАЧЕСТВА АВИАТОПЛИВА – ОКУЛОВ

**Минтранс** РФ планирует согласовать с Международной ассоциацией воздушного транспорта (IATA) новый стандарт контроля качества авиатоплива, заявил замглавы ведомства Валерий **Окулов** журналистам в понедельник.

На вопрос, приняты ли на сегодня новые правила контроля качества авиакеросина, которые планировалось принять минувшей весной, чиновник ответил, что пока «этот ГОСТ не утвержден».

«Там целый ряд причин, которые касаются не столько и не только вопросов воздушного законодательства, сколько технического регулирования.

Те требования и стандарты нового ГОСТа незначительно, но отличаются от принятой квалификации в международных стандартах, и нам, безусловно, нужно будет это согласовать с IATA, – сказал В. **Окулов**. – Чтобы, в том числе, зарубежные авиакомпании, которые заправляются у нас, понимали, что качество этого топлива совместимо с тем топливом, которым они заправляются у себя».

При этом он затруднился сказать, когда этот вопрос может быть решен. «Это вообще не критический вопрос, тот ГОСТ, который есть, устраивает авиакомпании, и какой-то потребности в изменении этого стандарта не существует», – добавил замглавы **Минтранса**.

В марте газета «Коммерсантъ» сообщала, что за два года после отмены в РФ процедуры обязательной сертификации ТЗК и лабораторий контроля качества авиакеросина **Минтранс** так и не разработал новых нормативных требований. По данным газеты, авиаторам приходится руководствоваться документами «с неопределенным правовым статусом» и самим проводить аудит всех участников процесса заправки, что создает проблемы с качеством топлива и угрожает безопасности полетов. В **Минтрансе** тогда обещали, что проект приказа, устанавливающий новые правила контроля качества авиатоплива, будет направлен на регистрацию в Минюст до конца весны.

### РИА НОВОСТИ; 2017.08.14; УСЛОВИЯ ТРУДА ПИЛОТОВ В РОССИИ НЕ ХУЖЕ, ЧЕМ В КИТАЕ, СЧИТАЮТ В МИНТРАНСЕ

Условия труда пилотов в российских авиакомпаниях не хуже, чем в Китае, считает зам**министра транспорта** РФ Валерий **Окулов**.

Ранее президент Шереметьевского профсоюза летного состава Игорь Дельдюжов говорил, что основной причиной ухода российских пилотов гражданской авиации в азиатские авиакомпании являются условия труда, а не зарплата. В частности, он сообщал о случаях переналета, сокращения отпусков.

 «Зачастую идут такие утверждения, что условия труда и отдыха у нас значительно хуже, чем в Китае или других странах, я доподлинно знаю, что это не так, поскольку те условия по отпускам, которые есть у российских авиакомпаний, они беспрецедентны – нигде в мире по 70 дней в году отпуска у летного состава нет, а у нас есть», – сообщил **Окулов** журналистам.

СМИ писали, что российские авиакомпании обеспокоены утечкой кадров в Азию. Одной из причин называлась разница в зарплатах пилотов российских и азиатских компаний. Ряд авиакомпаний, в частности «Аэрофлот» и «Россия», ввели единовременные выплаты при трудоустройстве летного состава и другие меры материального поощрения пилотов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.14; МЕДВЕДЕВ АНОНСИРОВАЛ СОЗДАНИЕ ЕДИНОГО ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА В ЕАЭС

Премьер РФ Дмитрий Медведев на заседании Евразийского межправительственного совета в Астане анонсировал принятие «дорожной карты» по созданию единого воздушного пространства в ЕАЭС.

«В контексте создания единого транспортного пространства будет принята «дорожная карта» в области воздушного транспорта. Она позволит выровнять тарифы за пролет и обслуживание в аэропортах», – заявил Д. Медведев.

Ранее министр по энергетике и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) Адамкул Жунусов говорил, что «дорожная карта» по развитию авиасообщения в ЕАЭС вступит в силу 1 января 2018 г. Документ предусматривает унификацию тарифов за пролет воздушных судов и их обслуживание в аэропортах стран союза, а также снятие «ограничений, которые сегодня существуют в воздушном сообщении между нашими странами». Речь идет о частоте выполнения полетов, количестве назначенных перевозчиков, пунктов назначения.

При этом замглавы **Минтранса** РФ Валерий **Окулов** отмечал ранее, что снятие ограничений «будет идти разноскоростным образом». «Допустим, у нас уже достаточно либерализовано отношение с Арменией в воздушном сообщении, с Белоруссией. Пока мы не можем похвастаться уровнем либерализации в отношении воздушного сообщения с Казахстаном, Киргизией. Поэтому скорее, быстрее мы сможем продвигаться с Белоруссией и Арменией. Но, тем не менее, нам поставлена задача все эти вопросы не просто решить, а уже реализовать до 2025 года», – говорил В. **Окулов**.

### АГН «МОСКВА»; 2017.08.14; АВИАЦИОННЫЕ ВЛАСТИ РФ И КИТАЯ ПОДПИСАЛИ МЕМОРАНДУМ О ВЗАИМОПОНИМАНИИ

Авиационные власти РФ и Китайской Народной Республики подписали конфиденциальный меморандум о взаимопонимании, сообщает пресс-служба **Федерального агентства воздушного транспорта** (**Росавиаци**я).

«12-13 и 21 июля 2017 г. в Чэнду, КНР, состоялось XXI заседание российско-китайской подкомиссии по сотрудничеству в области транспорта комиссии по подготовке регулярных встреч, в ходе которого был подписан конфиденциальный меморандум о взаимопонимании», – говорится в сообщении.

Так, согласно документу, устанавливаются частоты полетов между Россией и Китаем: Москва-Пекин – 25 полетов в неделю, Москва-Шанхай – 17 полетов в неделю, Санкт-Петербург-Шанхай – 10 полетов в неделю, Санкт-Петербург-Пекин – семь полетов в неделю. Для полетов из других российских городов в Пекин устанавливается квота в 119 полетов в неделю, в Шанхай – 14 полетов в неделю, в другие 36 городов Китая – 14 полетов в неделю для каждого маршрута.

Для грузовых маршрутов устанавливаются частоты полетов: Москва-Шанхай – 35 полетов в неделю, Москва-Пекин – 21 полет в неделю, Москва-Тяньцзинь – 14 полетов в неделю.

### ТАСС; 2017.08.14; ЦЫДЕНОВ: ЛОУКОСТЕР «ПОБЕДА» ОТКРОЕТ РЕЙСЫ В УЛАН-УДЭ ОСЕНЬЮ И ПРОДОЛЖИТ ЛЕТАТЬ В 2018 Г.

Врио главы республики Бурятии опроверг распространенную ранее в ряде СМИ информацию о том, что приостановивший продажу билетов лоукостер будет летать лишь в 2017 году.

Авиакомпания «Победа» начнет осуществлять пассажирские перевозки между Москвой и Улан-Удэ с конца сентября и продолжит рейсы в 2018 году. Об этом сообщили в понедельник в пресс-службе правительства Бурятии со ссылкой на врио главы республики АлексеяЦыденова, опровергнувшего распространенную ранее в ряде СМИ информацию о том, что приостановивший продажу билетов лоукостер будет летать лишь в 2017 году.

«Победа» будет летать. Сейчас продажа билетов приостановлена из-за того, что уточняется расписание по времени вылета и прилета, не более того. В ближайшее время будет уточнено расписание и продажа откроется», – сказалЦыденов.

Лоукостер начнет полеты по маршруту Москва – Улан-Удэ 30 сентября, из Улан-Удэ в Москву – 1 октября.

Продажа билетов на рейсы началась в июле по цене от 4999 рублей в одну сторону. Пока из столицы РФ в столицу Бурятии и обратно летают две авиакомпании, цена билета на осенний период начинается от 15-16 тыс. рублей в одну сторону. Ранее о поддержке авиакомпании журналистам сообщал первый заместитель **министра транспорта** РФ Евгений Дитрих. В конце июля на совещании в Улан-Удэ с участием вице-премьера РФ Аркадия Дворковича он подчеркнул, что **Минтранс** России будет стимулировать «Победу» и поддерживает республику в том, чтобы авиакомпания заходила и оставалась в регионе: с тем, что дать возможность жителям республики летать дешевле.

«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.

### ТАСС; 2017.08.14; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» МОЖЕТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ РЕЙСОВ В УЛАН-УДЭ В 2018 ГОДУ

Лоукостер «Победа» (входит в группу «Аэрофлот»), в конце июля открывший продажу на рейсы из Москвы в Улан-Удэ, может прекратить выполнять полеты по этому маршруту, сообщил ТАСС источник, знакомый с ситуацией. 11 августа компания уже прекратила продажу билетов по этому направлению с вылетом после 1 января 2018 года.

По словам собеседника агентства, закрытие продаж билетов может быть связано с разногласиями между **Минтрансом** и «Победой». «Пока вопросы компании и ведомства не решатся, «Победа» не возобновит продажи. Сам по себе рейс лоукостера в Улан-Удэ заведомо сильно убыточен и вряд ли интересен компании», – сказал он.

Разногласия связаны с развитием маршрутной сети, отметил источник. В пресс-службе «Победы» от комментариев отказались, не уточнив, когда могут возобновиться продажи. Также в авиакомпании не прокомментировали, как планируется разрешать вопрос с пассажирами, которые купили билеты с датами вылета после 1 января. В пресс-службе **Минтранса** ТАСС сообщили, что информацией по поводу разногласий не располагают.

При этом врио главы Бурятии АлексейЦыденов в понедельник заявил, что «Победа» продолжит осуществлять рейсы и в 2018 году. По его словам, в настоящее время продажа билетов приостановлена из-за того, что уточняется расписание по времени вылета и прилета. Ранее первый заместитель **министра транспорта** РФ Евгений Дитрих после совещания с участием вице-премьера РФ Аркадия Дворковича в столице Бурятии говорил, что **Минтранс** поддержит «Победу» в осуществлении регулярного авиасообщения Улан-Удэ с Москвой. Как следует из расписания аэропорта Улан-Удэ, на данный момент из Москвы в этот город полеты осуществляет только «Уральские авиалинии» и S7. «Победа» планирует открыть полеты 30 сентября.

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

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2017.08.14; ИЗ-ЗА ПОГОДЫ В МОСКОВСКОМ АВИАУЗЛЕ ОТМЕНЕНО БОЛЕЕ ДЕСЯТКА РЕЙСОВ

Из-за непогоды в Московском авиаузле (МАУ) отменно более десятка рейсов. Практически все отмены вылета значатся на табло аэропорта Шереметьево.

Так, там стоит «отмена» в строке о данных прилета или вылета в Самару, Нью-Йорк, Челябинск, Краснодар, Екатеринбург, Рим, Воронеж, Вену, Амстердам, Нижний Новгород, Белгород, Париж, Тюмень, Казань, Хельсинки, Ригу. Решение об отмене принимает авиакомпания и обычно заранее информирует об этом своих пассажиров, отмечают эксперты. А вот самих задержек рейсов в Шереметьево не много: из Праги, Варны, Саратова, Минеральных Вод.

В аэропорту Барселоны персонал начал бессрочную забастовку

В воздушной гавани «Внуково» пока на табло значатся среди задержанных вылет в Тюмень и прилет из Архангельска.

В аэропорту «Домодедово» опаздывает рейс из Барнаула, Читы. Задержан вылет в Сочи, Архангельск и Санкт-Петербург, Калининград, Геленджик, Киров и Анталью.

Если говорить о задержках рейсов с начала августа, то по данным **Росавиаци**и, 3, 6 и 7 августа российские авиакомпании задерживали более десятка рейсов.

Основными причинами опозданий было позднее прибытие борта, замена самолета из-за неисправности либо решение авиакомпании.

### РИА ФАН; 2017.08.14; FINNAIR ГОТОВА ОБУЧИТЬ И ПРИНЯТЬ НА РАБОТУ РОССИЙСКИХ ПИЛОТОВ

Финская компания Finnair заявила о готовности обучить и принять на работу российских пилотов, сообщил руководитель первичной организации профсоюза летного состава Игорь Морозов.

Авиакомпания из Финляндии заявила о готовности принять на работу с обучением тех российских пилотов, чьи пилотские не были валидированы **Росавиаци**ей. Кроме того, Finnair, базирующаяся в Хельсинки, готова принять и действующих вторых пилотов с прохождением обучения для работы в иностранной авиакомпании.

Морозов отметил, что часть российских пилотов не может работать в России лишь из-за того, что они проходили обучение заграницей.

«Дело доходит до абсурда, – поясняет он. – В одной из российских авиакомпаний пилотом работает гражданин Чехии, прошедший обучение в США. А россиянин, который учился вместе с ним на одном курсе, летать здесь не может – его пилотское считается недействительным. **Росавиаци**я не валидировала его удостоверение».

За последний год **Росавиаци**я лишила сотни пилотов свидетельств на основании того, что не доверяет данным свидетельствам по различным причинам. В данный момент в нашей стране в связи с этим наблюдается дефицит пилотов. Несмотря на это, авиакомпании пока не предприняли необходимых шагов, чтобы удержать летчиков, или чтобы сократить текучку.

Предложение Finnair особенно выгодно для пилотов из Петербурга, которым для работы в Хельсинки не надо даже перевозить семью заграницу, так как они каждую неделю могут посещать дом.

Ранее **Росавиаци**я назвала преувеличенными данные о массовом бегстве пилотов.

### АРГУМЕНТЫ НЕДЕЛИ, СЕРГЕЙ МИХАЙЛОВ; 2017.08.14; МИНТРАНС ВОШЕЛ В ПИКЕ

Судя по всему, после провалов в обслуживании туристов авиакомпанией «ВИМ-Авиа», в **Минтрансе** решили вообще отказаться от чартерных перевозок, а проблемы туристов переадресовать рейсам регулярным. Каким образом?

 Любишь кататься, люби и саночки возить

В настоящее время в недрах любого министерства такое нагромождение различных структур, что сразу разобраться – кто, за что отвечает очень сложно. По-моему, даже в Белом Доме этого не знают.

В том же **Минтрансе** притаилась **Росавиаци**я, которая должна регулировать работу частных авиа компаний (хотя бы той самой «ВИМ-Авиа». – «АН»).

Но контролирует плохо. Между ними мечутся разные туроператоры, которые и фрахтуют чартерные рейсы на сезон отдыха.

Например, лищь в этом сезоне от «услуг» «ВИМ-Авиа» головную боль поимели более 10 тыс. пассажиров! Естественно, пострадали и их кошельки. И что? Кто-нибудь из руководства компании попал под карающий меч **Росавиаци**и? Нет, никто не попал.

В очередной раз частникам погрозили государственным пальчиком и всё. При этом сама **Росавиаци**я подсчитала, что лишь за пять месяцев этого года объем чартерных пассажиров вырос почти на 25% по сравнению с прошлым годом. И что дальше?

От винта!

Скорее всего в ход будет пущено проверенная формула: «Нет чартера-нет проблемы!». Просто чартерные рейсы переведут в статус регулярных рейсов.

Что это даст туристам-пассажирам?

Даст мало, зато отнимет много. Во-первых, уже подсчитано, что цены на билеты могут подорожать на 20%, во-вторых, избавившись от конкурентов – чартеров, госавиакомпании смогут регулировать свою финансовую политику, как им захочется, Если кто-то думает, что чиновникам захочется пойти навстречу туристу-отпускнику и снизить цену на билеты, тот просто наивный мечтатель.

Скорее всего, цены на вырастут ещё больше. Почему?

На этот вопрос ответил президент Фонда развития инфраструктуры воздушного транспорта «Партнёр гражданской авиации» Олег Смирнов.

Помимо нагромождения в **Минтрансе** различных профильных структур, которые подчас никак не согласованы друг с другом, существует другая,более опасная проблема, считает он.

Например, сегодня авиакомпании покупают самолёты за доллары (свои самолеты далее чертежных кульманов КБ пока взлететь не могут. – «АН»).

Ремонтируют их, естественно, тоже за доллары, тренировочные тренажёры для пилотов приобретаются также за валюту.

А вот билеты на перевозку всей этой чудо – техникой пассажиров продают за родные «деревянные», курс которых полностью зависит от доллара и нестабилен, как болотная ряска. Поэтому рублей хронически не хватает для конвертации, чтобы оплатить все наши валютные авиа – перевозочные расходы. Отсюда – задержки рейсов, отказ в заправках топливом за рубежом, запрет на вылет, мучения туристов и т.д.

Поэтому скорее всего, все эти проблемы и будут переложены на наши кошельки: как я уже говорил – нет чартера, нет проблемы.

В общем, возвращаемся к пока еще не совсем забытому советскому прошлому: Летайте самолетами «Аэрофлота»! К услугам тех, кто против такого монополизма – домашний душ. А что? Зато совсем бесплатно!