**22 АВГУСТА 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2017.08.21; ПОД ПЕТРОЗАВОДСКОМ ОТКРЫЛИ УЧАСТОК ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ КОЛА

Ведущий к городу Петрозаводску девятикилометровый участок федеральной трассы Кола был сдан на три месяца раньше после капитального ремонта. В церемонии открытия приняли участие **министр транспорта** России Максим **Соколов** и врио главы Карелии Артур Парфенчиков, передает корреспондент ТАСС.

«Сегодня открывается очень важный объект, которого ждали не только жители всей Карелии, ее столицы – Петрозаводска, но и многие, кто сюда приезжает в качестве туристов или по делам. Девятикилометровый участок превратился в современную трассу со светодиодным освещением. Это не единственная трасса в Карелии, которая находится в отличном состоянии», – сказал **Соколов**.

«От всех жителей Карелии я бы хотел поблагодарить строителей и дорожников, которые в кратчайшие сроки, на три месяца раньше запланированного, сделали нам такой прекрасный подарок. Дорога не только скоростная, но и безопасная», – отметил Парфенчиков.

Участок дороги, который находился в неудовлетворительном состоянии, был передан из региональной в федеральную собственность в декабре 2015 года и вошел в состав трассы Р-21 Кола. В октябре 2016 года на объекте начались строительно-монтажные работы. После капремонта значительно улучшились технические характеристики автодороги: вместо двух полос движения она имеет четыре полосы (по две в каждом направлении), на всем протяжении с двух сторон оборудовано искусственное освещение, для удобства пассажиров оборудованы три остановочных комплекса и др.

Как уточнили ТАСС в пресс-службе ФУК «Упрдор «Кола», стоимость объекта составила 1 млрд 38 млн рублей.

### ТАСС; 2017.08.21; ВЛАСТИ КАРЕЛИИ ПРЕДЛОЖИЛИ ПЕРЕДАТЬ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ ДОРОГУ ДО ГРАНИЦЫ С ЕС

Власти Карелии предложили передать из региональной в федеральную собственность ведущую к границе с Финляндией дорогу Кочкома – Тикша – Ледмозеро – Костомукша – Госграница. Об этом в понедельник сообщил врио главы региона Артур Парфенчиков на совещании по вопросу развития сети автодорог республики, в котором принял участие **министр транспорта** России Максим **Соколов**.

«В июле текущего года в адрес президента Российской Федерации направлено обращение по вопросу оказания содействия в передаче в федеральную собственность дороги Кочкома – Тикша – Ледмозеро – Костомукша – Госграница протяженностью 232 км. Дорога имеет не только региональное, не только федеральное, но и международное значение, потому что здесь проходит кратчайший маршрут для автотранспорта, следующего из северных территорий Финляндии, Швеции, Норвегии в Карелию, а далее в Архангельск, Коми и другие регионы страны. В связи с этим прошу вас, Максим Юрьевич (**Соколов** – прим. ТАСС), поддержать правительство Карелии в данном вопросе», – сказал Парфенчиков.

По его словам, придание федерального статуса дороге позволит значительно улучшить условия движения автотранспорта к многостороннему автомобильному пункту пропуска (МАПП) Люття, что во многом позволит разгрузить пункты пропуска на юге Карелии и в Ленинградской области. Парфенчиков напомнил, что дорога от трассы Сортавала до МАПП «Вяртсиля» в этом году была передана на федеральный уровень.

«Мы видим, что в перспективе можно говорить и о направлении на Костомукшу с точки зрения принятия в федеральную собственность, хотя, конечно, можно и другие дороги рассматривать. Конечно, всех дорог в федеральную собственность не возьмешь, да и возможности федерального дорожного фонда, несмотря на него объемы, не бесконечны», – сказал **Соколов**.

Он отметил, что министерство всегда находится с руководством Карелии в тесном контакте. Основанная задача на этот год, уточнил министр, сдать в конце года строящийся в Петрозаводске Гоголевский мост.

### REGNUM; 2017.08.21; МИНТРАНС БУДЕТ ЗАКРЫВАТЬ «ПРОКЛЯТУЮ» ДОРОГУ В ФИНЛЯНДИЮ ВО ВРЕМЯ НЕПОГОДЫ

**Министерство транспорта** готовит предложения о дублёре опасного участка дороги на границе Ленинградской области и Финляндии в районе Сайменского канала, где постоянно происходят аварии с большим количеством жертв. Об этом журналистам заявил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

Как писало ИА REGNUM, поводом для внимания к этому участку дороги послужило ДТП с автобусом 16 марта 2017 года. В тот день автобус с сотрудниками «Водоканала», направлявшийся из Петербурга в Финляндию, въехал в кювет и опрокинулся на подъезде к пропускному пункту «Брусничное». Три женщины погибли, еще около 20 человек пострадали. Двумя годами ранее в результате аварии на этой же трассе погибли 10 человек.

«После двух тяжёлых трагических случаев мы находимся в тесном контакте с нашими финским коллегами. Мероприятиями по организации дорожного движения мы, конечно, выведем его из эксплуатации общественным транспортом на период неблагоприятных погодных условий. Но для того, чтобы качественно изменить ситуацию, там надо строить полную траекторию дороги с новыми мостовыми переходами через Сайменский канал. Это дорогостоящий проект, но предпроектными предложениями с последующим проектированием мы уже занимаемся», – сказал Максим **Соколов**.

Глава **Минтранса** напомнил, что Финляндия арендует российскую часть Сайменского канала и, согласно договору, осуществляет обслуживание трассы, расположенной на территории России. На основе договорённости двух стран эта дорога используется для подъезда к МАПП «Брусничное» на территории России и «Нуйямаа» на территории Финляндии, а вот для международного сообщения не может – скорость движения транспортных средств по ней не должна превышать 60 км/час.

При этом водители, как правило, значительно превышают обозначенную скорость, а извилистость и особенности климата с перепадом температур и высокой влажностью приводят к тому, что дорога зимой становится крайне скользкой и опасной.

Как ранее сообщало ИА REGNUM, власти Финляндии выразили готовность рассмотреть вопрос о поэтапном создании свободной экономической зоны в районе Сайменского канала, а также участвовать в спрямлении проходящей там дороги. Об этом в ходе одной из рабочих поездок после очередного ДТП с пострадавшими на этой трассе сообщал глава Ленобласти Александр Дрозденко.

Тогда губернатор также отметил, что еще после первой подобной аварии в 2014 году он обращался в различные федеральные структуры с аналогичными инициативами, однако два года лоббирования так и не увенчались результатом.

Позднее с просьбой построить альтернативу существующей дороге вдоль Сайменского канала к Максиму **Соколов**у обратилось Законодательное собрание Ленинградской области.

### REGNUM; 2017.08.21; МЕТРО ПЕТЕРБУРГА ПРОТЕСТИРУЮТ НА СЛУЧАЙ ТЕРАКТОВ

Метро Петербурга протестируют на случай возникновения чрезвычайных ситуаций. Об этом сегодня, 21 августа, корреспонденту ИА REGNUM сообщили в ГУП «Петербургский метрополитен».

23 августа в «подземке» проверят Региональную автоматизированную систему центрального оповещения. В течение 10 минут, с 11:30 до 11:40, в метро будут работать средства оповещения, на всех станциях будут транслировать специально подготовленный текст. Пассажирам расскажут о порядке информирования населения в случае ЧС.

Напомним, это уже не первый эксперимент, с которым сталкиваются пассажиры петербургского метро. После нескольких проверок **Ространснадзор**а, который раскритиковал уровень безопасности в метро на всех станциях, ГУП «Петербургский метрополитен» буквально устроил итальянскую забастовку с тотальным досмотром всех пассажиров. Это привело к длинным очередям на станциях «Спасская», «Звенигородская», «Крестовский остров» и «Электросила», петербуржцам приходилось тратить по 20−30 минут, чтобы попасть на станцию.

О результатах эксперимента руководство метро доложило губернатору Георгию Полтавченко и главе **Минтранса** Максиму **Соколов**у.

**Ространснадзор** связал такие длинные очереди с недостаточной профподготовкой сотрудников метро и предложил поставить больше рамок металлодетекторов, чтобы избежать столпотворения, но в петербургском метро эти заявления назвали абсурдными.

ГУП также решил оспорить постановления **Ространснадзор**а через суд. Добавим, ведомство вынесло в адрес метро 16 постановлений о привлечении к административной ответственности, указал на профнепригодность инспекторов службы контроля, отсутствие групп быстрого реагирования, стационарных камер наблюдения. Общая сумма штрафов достигла 800 тыс. рублей.

За прошлый год в метро было осмотрено 7 млн 800 тыс. человек и выявлено порядка 38 тыс. предметов, запрещенных или ограниченных к провозу.

Напомним, днём 3 апреля на перегоне между станциями «Сенная площадь» и «Технологический институт» Санкт-Петербургского метрополитена произошёл взрыв. По данным следствия, взрывное устройство привёл в действие террорист-смертник. В результате взрыва погибли 16 человек, в том числе сам террорист.

### ФОНТАНКА.РУ; НИКОЛАЙ КУДИН; 2017.08.21; МИНТРАНС НЕ СМОГ УДАРИТЬ ФУТБОЛОМ ПО БЕЗДОРОЖЬЮ

Правительство больше не рассчитывает получить петербургские участки трассы М-11 к ЧМ-2018. Субподрядчики обвиняют итало-турецкого генерального подрядчика в жадности и неаккуратности. Тот отвечает тем же.

**Минтранс** не смог ударить футболом по бездорожью Антон Ваганов/Коммерсантъ

Экспериментальная форма государственно-частного партнерства на магистрали Петербург – Москва, где задействованы сразу три структуры, не смогла обеспечить сдачу объекта в срок. Еще два месяца назад официально сообщалось, что смета и календарь строительства остаются неизменными, но все уже все понимали.

Теперь субподрядчики обвиняют итало-турецкого генерального подрядчика ICA в том, что тот не готов делиться деньгами. Сама ICA утверждает, что проблема не в ней. По информации «Фонтанки», никаких санкций за срыв сроков применять не планируется, однако платить по миллиардным долгам за выполненные работы когда-нибудь все равно придется.

О том, что трассу М-11 введут в эксплуатацию не к чемпионату мира по футболу, а на рубеже 2018 – 2019 годов, **министр транспорта** Максим **Соколов** доложил президенту в ходе совещания 18 августа. Сюрпризом это не стало, еще год назад тот же **Минтранс** заявил, что на полном протяжении магистраль будет достроена в 2019 году. Правда, тогда в качестве отстающего участка назывался отрезок Солнечногорск – Тверь. В воскресенье **Соколов** приехал на трассу «Сортавала» запускать очередной этап ее реконструкции, где и сообщил: «40 километров дороги от Великого Новгорода к Петербургу в активной фазе строительства. Недавно я облетел его на вертолете. Мы рассчитываем, что участок будет запущен в 2018 – 2019 годах».

Участки трассы № 7 и 8 (те самые 140 км) с 2015 года в качестве генподрядчика строит итало-турецкая компания «Идж Ичташ Асталди Иджа Иншаат Ширкети» (ICA). 7-й лот идет от Мясного Бора до бетонки Кировск – Гатчина (543 – 646 км), здесь будет четыре полосы движения. 8-й – от 646-го км до развязки с КАД (6 полос). Стоимость работ составляет порядка 76 млрд рублей, около 58 млрд оплачивает ответственный исполнитель, госкомпания «Автодор», остальное – частные инвестиции. Концессионером-заказчиком выступает «Магистраль двух столиц» (МДС), созданная ВТБ и французской Vinci Highways.

После заявления **Соколов**а для пресс-служб всех трех участников партнерства настали тяжелые времена, ведь еще два месяца назад они держались за ранее заявленные сроки. До МДС просто не дозвониться, в «Автодоре» попросили направить официальный запрос, что и было сделано. Оперативно, хотя и лаконично, с журналистами готовы общаться только в ICA, которой больше всего от прессы и достается. «Со своей стороны мы выполняем обязательства, деятельность компании ICA Construction не является причиной переноса сроков строительства М11, – говорит генподрядчик. – Наша компания предпринимает все необходимые меры для своевременного завершения работ и планирует сдать 7-й и 8-й участки трассы в 2018 году в соответствии с графиком строительства». Как рассказали источники «Фонтанки» на рынке, если все же сроки будут сорваны, никаких санкций к генподрядчику применять не будут, так как вопрос находится в коллективной ответственности ICA, МДС и «Автодора».

«Фонтанка» неоднократно писала о том, что субподрядчики и поставщики на объекте месяцами не могут дождаться оплаты проведенных работ. Доходило до протестных акций, пусть и не очень впечатляющих. Часть субподрядчиков просто отказывались выходить на стройку. Весной концессионер принял решение о выделении ICA дополнительного транша на 5 млрд рублей. Собеседники «Фонтанки» на рынке тогда прикинули, что до субподряда из этой суммы дошло не более 750 млн рублей. Общий объем задолженности строители оценивают примерно в 4 млрд рублей.

«Одной из основных причин задержек в приемке работ является наличие претензий к документации в отношении выполненных работ, – говорит ICA. – Все субподрядчики были неоднократно информированы о необходимости подготовки надлежащей документации, которая нужна, в свою очередь, для получения компанией платежей от концедента, заказчика и последующей оплаты работ компаниям». Проще говоря, заказчик не принимает работы у ICA, а сама ICA – у субподрядчиков.

«Главная причина переноса сроков – менеджмент генподрядчика, – говорит директор «Доринжиниринга» Сергей Грачев. – Они пробуксовали с документацией, в том числе по уже исполненным работам. Мы сдали свою часть работы в сентябре прошлого года так, как прописано в контракте. Никаких платежей так и нет. То, что нам выдали весной, представили как аванс на будущие работы».

«Я убрал технику и прекратил работы 1 декабря 2016 года. Частичные погашения происходят, но незначительные, – рассказывает Иван Хрипко, гендиректор «Строительного управления – 2». – Проблема в неумении ICA работать на нашем рынке. Допустим, у них идет приемка по элементам, т. е. по определенному набору слоев на данном участке. И если ты не можешь выполнить один из элементов – асфальтирование или отсыпку другого слоя, то ты не можешь закрыть и предыдущие элементы. И они решили с нами так же строить отношения. Но у нас-то в контрактах идет оплата по выполнению объемов. Кроме того, мне кажется, они очень много пускают на себя – закупку техники, лизинговые платежи».

Президент Ассоциации «Грузавтотранс» Владимир Матягин рассказывает, что перевозчики, работавшие на М-11, денег тоже не получают. «Знаем, что на той неделе был очередной транш в адрес ICA порядка 2 млрд рублей, но из тех, с кем я общаюсь, никто ничего не получил, – говорит Матягин. – У генподрядчика большие расходы на технику, на зарплаты, на купленные специально под эту стройку предприятия. В итоге практически все транспортники ушли с объекта, кто-то на банкротство подает. Генподрядчик сейчас возит своими силами».

ICA подчеркивает, что не отказывается рассчитываться с подрядчиками, все упирается именно в документацию. Собеседник «Фонтанки» в «тройственном союзе» строителей М-11 отмечает, что недостаточно оперативно решаются вопросы оформления прав собственности на землю, а также ряд технических трудностей. В частности, речь идет о газораспределительной станции на 663-м км трассы у деревни Войскорово. Станцию необходимо убрать для строительства переправы через Ижору. Ранее говорилось, что перенос должен состояться в начале июня, есть понимание, как это сделать, но подвижек так до сих пор и не произошло.

Екатерина Решетова, старший научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ, считает, что причин у переноса сроков несколько. «Изначально государственное финансирование предусматривалось на уровне 90%, однако кризис заставил сократить эту долю до 80% в преддверии очередного конкурса на строительство участка в Тверской области, – говорит эксперт. – С нынешними ставками на кредит одолжиться в банке частникам непросто. Кроме того, директивно снижали тарифы на проезд по уже построенным отрезкам, а ведь заказчик уже заложил их в бизнес-модель».

По мнению Решетовой, принципиально на связность двух столиц в период мундиаля отсутствие М-11 не повлияет: «В секторе массовых перевозок, в том числе болельщиков, основная нагрузка падает на пассажирский транспорт – главным образом железную дорогу. Зная стоимость проезда и цену на парковки, болельщики будут адекватно оценивать собственные финансовые возможности».

### ДОРИНФО; 2017.08.21; ГОГОЛЕВСКИЙ ПУТЕПРОВОД В ПЕТРОЗАВОДСКЕ ОТКРОЮТ К 15 ДЕКАБРЯ

К 15 декабря в Петрозаводске (республика Карелия) подрядчик планирует завершить работы первого этапа по строительству Гоголевского путепровода. Об этом стало известно в ходе визита на объект 21 августа **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а и врио главы республики Артура Парфенчикова, сообщили порталу «ДорИнфо» в пресс-службе правительства региона.

В первый этап работ входит строительство двухполосного моста с подъездами к нему, а также с двумя широкими пешеходными тротуарами. Согласно информации от подрядчика «Карелстроймеханизация», в июле на объекте были смонтированы балки пролетных строений с 12-й опоры по 4-ю, в августе аналогичные работы планируется выполнить с 4-й опоры по нулевую. С июля ведутся работы по омоноличиванию балок пролетных строений.

Напомним, стоимость строительства нового путепровода в створе улицы Гоголя в Петрозаводске составляет почти 1 млрд рублей, часть средств на объект поступила из денег, собранных в федеральный дорожный фонд от функционирования системы «Платон».

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.21; РОСАВИАЦИЯ ЗАФИКСИРОВАЛА НА ВЫХОДНЫХ ЗАДЕРЖКИ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ ЧЕТЫРЕХ АВИАКОМПАНИЙ

**Росавиаци**я в минувшие субботу и воскресенье зафиксировала задержки чартерных рейсов продолжительностью более 2 часов четырех авиакомпаний.

Как сообщается на сайте ведомства, четыре рейса задержала «ВИМ-Авиа», два – Nordwind (юридическое название – «Икар»), по одному – «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) и Royal Flight. Причиной задержек стало позднее прибытие воздушного судна.

Самая продолжительная задержка зафиксирована у Royal Flight: почти 7 часов, рейс Москва – Анталья.

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

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2017.08.22; «ДОН» ПОДОРОЖАЕТ НА 150 КМ

Объявлены новые платные участки трассы М4

Премьер-министр Дмитрий Медведев распорядился ввести плату за проезд на двух участках трассы М4 «Дон» в Краснодарском крае и Ростовской области. Новый режим движения будет введен в конце 2017 года, пояснили в госкомпании «Автодор». Платный проезд будет действовать на этих участках в течение последующих 100 лет.

М4 «Дон», напомним, одна из первых федеральных трасс, переданных в 2010 году в управление госкомпании «Автодор» (занимается реализацией проектов платных дорог в России). Сейчас на магистрали действуют девять платных участков, общая их протяженность составляет более 500 км – это примерно треть всей трассы М4 «Дон». Стоимость проезда по разным участкам магистрали варьируется от 35 до 120 руб. для легкового автомобиля, или в среднем 1,5 руб. за километр (дешевле, чем на многих других платных дорогах России). При этом М4 является единственной трассой в РФ, где действуют одновременно два участка с разрешенной скоростью 130 км/ч (их всего три в стране). За семь месяцев 2017 года количество ДТП на М4 сократилось на 5,2% по сравнению с тем же периодом прошлого года, число погибших уменьшилось на 20%.

Согласно распоряжению правительства, плата за проезд будет введена на участках 1091–1119-й километр (Ростовская область) и 1195–1319-й километр (Краснодарский край). «Средства, полученные от сбора платы за проезд, возместят часть затрат на содержание и ремонт этих участков автомобильной дороги»,– пояснили в Белом доме. При этом из сообщения правительства следует: плата за проезд на новых участках уже введена, что и было растиражировано многими СМИ. В «Автодоре» поспешили пояснить: участок в Ростовской области начнет действовать в платном режиме только в четвертом квартале 2017 года, а в случае с участком в Краснодарском крае не называется даже год ввода. «Участки будут вводиться в режим платной эксплуатации поэтапно, после выполнения работ по их комплексному благоустройству,– пояснили в “Автодоре”.– О дате ввода платы на них говорить пока преждевременно». При этом тариф, добавили в госкомпании, будет действовать такой же, как и на остальной трассе, то есть в среднем 1,5 руб. за километр. Таким образом, можно предположить, что проезд по новым участкам обойдется водителям в 42 руб. и 186 руб. (соответственно для Ростовской области и Краснодарского края).

По плану «Автодора» в общей сложности до 2020 года будет реконструировано еще несколько участков М4 с последующим введением платы, в результате большая часть магистрали (за исключением горной части) будет соответствовать первой технической категории: станет четырехполосной, с разделенными встречными потоками движения и разноуровневыми развязками. Общая стоимость строительства и реконструкции М4 (в 2010–2020 годах) превысит 230 млрд руб. В долгосрочной перспективе, вероятно, будут построен и восточный обход города Аксай в Ростовской области, он также войдет в состав М4.

Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов отмечает: с введением большего числа платных участков проезд по М4 становится все более обременительным для автомобилистов, путешествующих, к примеру, в Крым. Если платной станет вся дорога, то с учетом дневных перегонов проезд по трассе будет стоить 2 тыс. руб., еще 4 тыс. руб. стоит переправа, и примерно 11–12 тыс. руб. нужно будет отдать за бензин. Многие, отмечает он, не могут преодолеть все расстояние за один день, поэтому останавливаются в Ростове на ночлег, а это еще минимум 2 тыс. руб. «Суммарные затраты уже сопоставимы с ценой на перелет на самолете на двоих, если билеты брать заранее»,– отмечает Петр Шкуматов.

### КОММЕРСАНТ; ЛИДИЯ ГОРБОРУКОВА; 2017.08.22; ДОРОГУ НА ПСКОВ ОТРЕМОНТИРУЕТ «ТЕХНОСТРОЙ»

**Росавтодор** заключил контракт на 1,5 млрд рублей с единственным участником торгов

ООО «Технострой» отремонтирует 35,5 км федеральной трассы Р-23 «Псков» за 1,5 млрд рублей. ФКУ Упрдор «Северо-Запад» (входит в **Росавтодор**) заключило с ним контракт, признав, что единственная заявка, поданная компанией, соответствует требованиям. Все работы подрядчик должен завершить к декабрю 2018 года.

ФКУ Упрдор «Северо-Запад» выбрало подрядчика для очередного этапа ремонтных работ федеральной трассы Р-23 Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель – граница с Республикой Белоруссия стоимостью 1,5 млрд рублей. По итогам аукциона им стало ООО «Технострой». Компания единственной подала заявку на участие в конкурсной процедуре и прошла отбор. Заказчик уже заключил с ней контракт.

Источником финансирования работ выступил федеральный бюджет, причем практически вся сумма поступит подрядчику в 2018 году, когда будет развернут основной фронт строительно-монтажных работ.

Водители неоднократно жаловались, что на участке дороги заметны множественные выбоины, просадки, обильные поперечные трещины, наблюдается разрушение кромки. По условиям договора подрядчик должен капитально отремонтировать участок Р-23 с 245 км по 280 км – всего 35,5 км дороги. В перечне работ компании – перекладка старого асфальтового покрытия и инженерных систем, земляные работы, обустройство тротуаров, реконструкция мостов через реки Кебь и Мараморочка, а также ремонт примыканий. Кроме этого, «Технострой» должен будет подготовить рабочую документацию. Согласно данным сайта госзаказа, закончить работы подрядчик должен не позднее 7 декабря 2018 года.

Трасса Р-23 «Псков» (также называется Киевским шоссе) –автомобильная дорога федерального значения. До 31 декабря 2017 года к дороге применялся старый учетный номер М-20. Трасса проходит от Санкт-Петербурга по маршруту Псков – Пустошка – Невель до границы с Республикой Беларусь и является частью европейского маршрута E-95. Дороге присвоена вторая категория, она имеет две полосы, расчетная скорость движения по ним составляет 120 км в час.

Капремонт федеральной трассы Р-23 происходит по частям. Например, реконструкция уже прошла на участках с 501 по 517 км, с 481 по 501 км и 283 по 302 км. Недавно **Росавтодор** провел конкурсы на 244 млн рублей на ремонт двух мостов на трассе: переправы через реку Плюсса у деревни Заполье на 193 км и путепровода через железную дорогу на 470 км.

Согласно данным «СПАРК-Интерфакс» (www.spark-interfax.ru), владельцами ООО «Технострой» являются Юрий Игнатьев (67%) и Елена Молдавская (33%). Компания давно работает на рынке дорожного строительства России, и это не первый ее контракт, заключенный с **Росавтодор**ом. В 2015 года портфель компании составил 2,3 млрд рублей, в 2016 году – 1,7 млрд рублей. С начала 2017 года ООО «Технострой» заключило контракты на 4 млрд рублей.

### ИЗВЕСТИЯ; ГРИГОРИЙ КОГАН; 2017.08.22; ТАКСИСТАМ ГОТОВЯТ НОВУЮ СТРАХОВКУ

Их предложили страховать по примеру общественного транспорта

Национальный союз страховщиков ответственности (НССО) предложил включить такси в систему страхования ответственности перевозчика, сообщила «Известиям» вице-президент организации Светлана Гусар. Сегодня получить выплаты в случае ДТП пассажирам такси крайне сложно. В то же время представители таксомоторных компаний жалуются на то, что страховые компании отказываются продавать им полисы. В Центробанке заявили, что инициатива страховщиков требует дополнительной проработки.

Система обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами за вред жизни, здоровью и имуществу (ОСГОП) действует в России с 2013 года, когда был принят соответствующий закон. Этот вид страхования охватывает только крупногабаритный общественный транспорт. Если здоровью пассажира будет нанесен значительный ущерб, максимальная выплата по страховке может составить до 2 млн рублей. Также предусмотрена компенсация вреда, нанесенного багажу пассажиров, в пределах 23 тыс. рублей. Легковое такси страхуется в рамках ОСАГО со специальной отметкой. При этом максимальная выплата за вред жизни и здоровью по ОСАГО не превышает 500 тыс. рублей.

– Сейчас автобусы, троллейбусы и трамваи застрахованы и по ОСАГО, и по ОСГОП. Мне кажется, что настало время на уровне государства унифицировать подход к выплатам возмещения гражданам. Неважно, на каком виде транспорта передвигается пассажир, застрахован он должен быть одинаково, – считает Светлана Гусар.

Она напомнила, что с 2012 года легковым такси со специальной раскраской разрешено пользоваться автобусной полосой на дорогах. Это, с ее точки зрения, свидетельствует о том, что такси приравнены к другим видам пассажирского транспорта.

– Лимит по ОСАГО очень маленький. Поэтому если произойдет крупное ДТП, то при имущественных претензиях разницу между суммой реального ущерба и размером выплаты по ОСАГО оплачивает таксомоторная компания. Если же такси будут подпадать под действие закона об ОСГОП, это позволит таксистам сэкономить средства, – сказала она.

По мнению Светланы Гусар, стоимость проезда пассажиров не должна существенно подорожать. Правда, размер страховых тарифов пока не рассчитывался.

В Банке России «Известиям» заявили, что предложение от страховщиков регулятору пока не поступало.

– Вопрос включения в систему ОСГОП такси требует дополнительной проработки, в том числе на предмет возникновения рисков появления различного рода злоупотреблений как со стороны таксистов, так и со стороны потерпевших на фоне неясности регулирования данного вида перевозок, – отметили в ЦБ.

Исполнительный директор Ассоциации «Национальный совет такси» Наталия Лозинская относится к инициативе крайне скептически. По ее мнению, за беспорядок в этой сфере ответственность лежит именно на страховщиках.

– Такси часто отказываются страховать вообще либо навязывают им дополнительные услуги. Приходится страховаться просто как частным водителям. Когда случается авария, таксисты зачастую снимают шашки и убирают всю атрибутику такси, чтобы получить выплату. И в этом вина именно страховых компаний, поскольку они не хотят страховать таксистов, – заявила она «Известиям».

Она пояснила, что если во время аварии обнаружено, что один из ее участников – таксист, то для получения выплаты у него должна стоять в полисе соответствующая отметка. С введением нового вида страхования страховщики вряд ли будут работать по-другому, считает Наталия Лозинская.

При этом, по ее словам, таксисты попадают в аварии гораздо реже, чем обычные водители, и гораздо реже позволяют себе садиться за руль пьяными.

Доцент РАНХиГС Дмитрий Тихонов пояснил «Известиям», что судебные органы исходят из презумпции вины источника повышенной опасности. Это означает, что в случае нанесения ущерба пассажиру компенсацию будет выплачивать либо таксист, либо виновник ДТП. Размер компенсации может достигать 4 млн рублей. Как отметил эксперт, в рамках ОСГОП получить возмещение будет проще.

– Вообще аварии с участием такси случаются редко, однако в последнее время в крупных городах, особенно в Москве, число таксистов резко выросло. Это обстоятельство может придать инициативе страховщиков большую актуальность, – отметил он. На стоимости проезда, по мнению Дмитрия Тихонова, нововведение отразиться не должно.

Предложение о включении такси в систему ОСГОП может облегчить возмещение ущерба пассажирам в случае аварий. Нельзя сказать, что это предложение кому-то будет невыгодным. Однако, скорее всего, главными бенефициарами предлагаемых нововведений станут сами страховые компании.

### RNS; 2017.08.21; «АВТОДОР» РАССМОТРИТ ВОПРОС О ВЫХОДЕ ИЗ КОМПАНИИ-ОПЕРАТОРА УЧАСТКА М-4 «ДОН»

Набсовет «Автодора» на ближайшем заседании рассмотрит вопрос о выходе из ООО «Дорожно-инвестиционная компания», где у госкомпании сейчас 51%, говорится в материалах компании.

«О прекращении участия государственной компании «Автодор» в обществе с ограниченной ответственностью «Дорожно-инвестиционная компания»«, – так обозначен один из пунктов повестки заседания 26 августа.

Дорожно-инвестиционная компания создана Российским фондом прямых инвестиций (РФПИ) и «Автодором» и является оператором одного из участков федеральной автодороги М-4 «Дон» между Ростовом-на-Дону и Краснодаром. Операторское соглашение заключено в 2016 году на срок до 31 декабря 2030 года, оно предусматривает выполнение работ по реконструкции и комплексному благоустройству на сумму около 7 млрд руб.

В мае 2017 года РФПИ, «Автодор» и итальянская компания по управлению автодорогами ANAS создали консорциум для развития автодорожной инфраструктуры и оперирования автодорогами, пилотным проектом выбран этот участок М-4 «Дон». ANAS предоставит финансирование для проекта и эксплуатации и выступит поставщиком высокотехнологичного оборудования для организации комплексной системы управления дорожным движением на участке трассы, сообщал «Автодор». 51% Дорожно-инвестиционной компании было у «Автодора», 49% – у РФПИ. А в конце июля 0,1% получила «АИЭ Рус», которая, в свою очередь, на 99% принадлежит итальянской «Анас интернешнл энтерпрайз», у РФПИ осталось 48,9%.

«Выход «Автодора» предполагался при создании оператора. Дорожно-инвестиционная компания создавалась для привлечения инвестиций и технологий на четвертую секцию М-4 «Дон». Сейчас туда приходят инвесторы. Идет речь о предварительном одобрении сделки со стороны наблюдательного совета, ее параметры будут обсуждаться позднее», – пояснил RNS представитель «Автодора». В РФПИ отказались от комментариев. В ANAS на запрос RNS не ответили.

### ПРАЙМ; 2017.08.21; В СЛУЧАЕ ПРОДАЖИ ПАКЕТА РЖД В «ТРАНСКОНТЕЙНЕРЕ» КОМПАНИЯ СОЗДАСТ АНАЛОГ

РЖД хотят получить право создать аналог «Трансконтейнера»TRCN -1,03%, если правительство решит продавать принадлежащие им акции оператора, сообщил журналистам вице-президент инфраструктурной госмонополии Андрей Старков.

«Для нас блок логистических услуг, конкурентный сегмент рынка, является приоритетным для развития. Мы (при решении правительства о продаже пакета РЖД в «Трансконтейнере» – ред.) обязательно хотим получить право на создание аналога «Трансконтейнера». У нас есть проработки в этом направлении. Позволю себе не озвучивать их, но мы плотно в этом направлении работаем», – сказал Старков.

Он добавил, что РЖД оптимизируют логистический блок и хотят занимать значительную долю на этом рынке.

«Сделать подобную компанию быстро довольно сложно, но это будут разумные сроки. С учетом той компетенции, которая есть у компании, с учетом той предварительной работы, которую мы провели, если мы будем это делать, мы сможем сделать это в разумные сроки», – отметил вице-президент РЖД.

При этом, РЖД в случае решения правительства о продаже их пакета в «Трансконтейнере» считают приоритетным реализовать все принадлежащие им 50% оператора на аукционе, сообщил Старков.

«Вопрос рассматривался на комитете по стратегии совета директоров РЖД. Позиция компании и комитета по стратегии, что все-таки приоритетнее, если принимать решение о продаже – продажа полного пакета и, возможно, привлечение максимально широкого круга инвесторов», – сообщил Старков в понедельник.

Он добавил, что РЖД не за прямую продажу стратегическому инвестору. «Вероятно, это будет не самый оптимальный вариант... Каковы будут требования – это предмет обсуждения. Мы говорим исключительно об аукционе по форме подачи заявок», – добавил вице-президент РЖД.

При этом Старков отметил, что окончательное решение принимает акционер РЖД – правительство.

Ранее аналогичную позицию по «Трансконтейнеру» в случае решения правительства продавать принадлежащий РЖД актив высказывал зам**министра транспорта** РФ Алан **Лушников**. Если правительство РФ примет решение продавать пакет РЖД в «Трансконтейнере», то **Минтранс** считает целесообразным продажу всех 50% и только на открытом аукционе с учетом квалификационных требований, говорил чиновник журналистам.

Первый вице-премьер РФ Игорь Шувалов в начале июня текущего года сообщил, что ждет от РЖД и **Минтранса** комплексного доклада с экспертизой Минэкономразвития для принятия решения о судьбе 50% «Трансконтейнера», которые РЖД хотят вернуть из ОТЛК. Об интересе к этому пакету заявили ряд компаний, в том числе группа «Сумма» и «Первая грузовая компания» (ПГК, входит в холдинг UCL).

ОТЛК владеет 50% плюс две акции «Трансконтейнера», 25,07% – Fesco (входит в группу «Сумма»), более 24,5% – НПФ «Благосостояние». «Трансконтейнер» является крупнейшим в РФ, СНГ и Балтии владельцем парка специализированного подвижного состава: в собственности более 24 тысяч фитинговых платформ и около 64,5 тысячи крупнотоннажных контейнеров.

Компания располагает 45 собственными терминалами в грузообразующих центрах РФ, 19 железнодорожными терминалами в Казахстане и управляет контейнерным терминалом «Добра» на границе Словакии и Украины.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.21; РЖД ДОПУСКАЮТ ВОЗВРАЩЕНИЕ «САПСАНОВ» НА МАРШРУТ МОСКВА – Н.НОВГОРОД

ОАО «РЖД» допускает возвращение «Сапсанов» на маршрут Москва – Нижний Новгород.

«С 2010 по 2015 год «Сапсан» уже курсировал на участке Москва – Нижний Нов2 пары поездов в сутки, их заполняемость составляла в среднем 85-86%. За это время перевезено более 1,6 млн человек», – сообщается в корпоративной газете дороги со ссылкой на заместителя начальника оперативно-распорядительного отдела дирекции скоростного сообщения – филиала ОАО «РЖД» Сергея Попова.

Представители РЖД ранее говорили, что Siemens обсуждает c РЖД варианты поставок дополнительных поездов «Сапсан». Речь может идти о 8 составах для удовлетворения спроса на петербургском маршруте.

С 1 июня 2015 года на маршруте Москва – Нижний Новгород курсируют скоростные поезда «Стриж» (производства испанской Talgo), которые заменили на этом направлении высокоскоростные поезда «Сапсан» (производства германского концерна Siemens). РЖД сообщали, что в летнем расписании 2017 года «Стрижи» ежедневно будут выполнять в каждую сторону по 5 рейсов. До 1 мая количество рейсов этих поездов зависело от дня недели – от 3 до 7 рейсов в день.

Между тем, в июне текущего года один из поездов «Стриж» был снят с маршрута Москва – Нижний Новгород в связи с аварией и заменен на электропоезд «Ласточка».

Согласно сообщению дороги, с 20 августа возвращены на маршрут поезда «Стриж» N706 сообщением Москва – Нижний Новгород и N707 сообщением Нижний Новгород – Москва. В расписании на сайте РЖД сообщается, что из Москвы поезд отправляется в 14:00 мск, из Нижнего Новгорода – в 18:58 мск.

Как сообщалось ранее, 19 июня в 14:38 мск при отправлении пригородного поезда Нахабино-Щербинка с Курского вокзала сошли с рельсов колесные пары двух вагонов, в результате чего они наклонились в сторону прибывающего на вокзал из Нижнего Новгорода поезда «Стриж». В итоге оказались повреждены четыре вагона, два сошли с рельсов.

### ТАСС; 2017.08.21; ОРЕШКИН: ПРИВАТИЗАЦИЯ «СОВКОМФЛОТА» ДОЛЖНА ВЫВЕСТИ КОМПАНИЮ НА НОВЫЕ РЫНКИ

Приватизация «Совкомфлота» должна не только принести доходы в бюджет, но и вывести компанию на новые рынки. Об этом заявил журналистам министр экономического развития Максим Орешкин.

«По приватизации ничего нового не скажу, мы работаем по разным направлениям, работаем, в том числе, с азиатскими инвесторами. Сейчас выбираем наиболее эффективный способ, который не только позволит государству привлечь деньги за данный актив, но, в том числе, вдохнет новую жизнь, будет способствовать новому развитию как с точки зрения привлечения денег в саму компанию, так и с точки зрения возможного включения рынков, на которых эта компания сможет работать», – сказал он.

Приватизировать «Совкомфлот» планировалось еще в первом полугодии 2017 года, причем только через Московскую биржу. Однако позже Орешкин сообщил, что это может произойти во второй половине года.

«Совкомфлот» – крупнейшая российская судоходная компания, специализируется на перевозке углеводородов, обслуживании шельфовой разведки и добычи нефти и газа. Собственный и зафрахтованный флот, специализирующийся на транспортировке углеводородов из районов со сложной ледовой обстановкой, включает 146 судов общим дедвейтом 13 млн тонн. Треть судов имеет высокий ледовый класс.

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

### РБК; ВАСИЛИЙ МАРИНИН; ВАЛЕРИЯ КОМАРОВА; 2017.08.22; В РОССИИ МНОГОКРАТНО ВЫРОСЛИ ВЫПЛАТЫ АВИАПАССАЖИРАМ ЗА ЗАДЕРЖКУ РЕЙСОВ

Россия присоединилась к Монреальской конвенции об авиаперевозках. Теперь выплаты за задержку рейса вырастают почти до 400 тыс. руб. вместо 1950 руб. за час ожидания. Однако внутренних рейсов это не коснется

В понедельник, 21 августа, Россия присоединилась к Монреальской конвенции для унификации правил международных воздушных перевозок, соответствующий документ опубликован на официальном интернет-портале правовой информации.

Представитель **Минтранса** пояснил РБК, что конвенция распространяется только на международные рейсы, как регулярные, так и чартерные. На внутренние перевозки юрисдикция Монреальской конвенции не распространяется, поясняет **Минтранс**. В апреле зам**министра транспорта** Валерий **Окулов** в интервью телеканалу «Россия 24» заявлял, что «поскольку это международная конвенция, то, конечно, она ориентирована на международные перевозки». Однако тогда он отмечал, что Россия планирует распространить Монреальскую конвенцию и на внутренние рейсы.

По данным **Росавиаци**и, в первом полугодии 2017 года российские авиакомпании перевезли на международных рейсах 18,4 млн пассажиров, это составило 40% от общего объема перевозок компаний из России.

Конвенция расширяет пределы и размер ответственности перевозчика за причиненный клиентам вред во время полета. Компенсации пассажирам или их родственникам привязываются к искусственному платежному средству – специальным правам заимствования (СПЗ), которые рассчитываются ежедневно на основе нескольких мировых валют – японской иены, евро, доллара и фунта стерлингов). Курс СПЗ на 21 августа составлял 83 руб.

При перевозке багажа ответственность перевозчика в случае уничтожения, повреждения или задержки ограничивается суммой 1000 СПЗ, или около 83 тыс. руб. Сейчас размер компенсации определяется ст. 119 Воздушного кодекса РФ и не может превышать 600 руб. за 1 кг (для багажа) и 11 тыс. руб. для ручной клади в случае, если цена не может быть точно установлена.

За задержку рейса, согласно Монреальской конвенции, каждому пассажиру положена компенсация до 4150 СПЗ, или 344 тыс. руб. Сейчас ответственность компании за ущерб из-за задержки рейса составляет 25% МРОТ (1975 руб.) за каждый час задержки, но не более 50% стоимости билета.

В случае гибели пассажира, как гласит конвенция, размер компенсации может составлять до 100 тыс. СПЗ, или около 8,3 млн руб. Сейчас эта норма регламентируется п. 12 ст. 117 Воздушного кодекса. Максимальная сумма – 2 млн руб.

Наконец, пассажиры получат возможность выбрать место предъявления иска к перевозчику. Если это можно было сделать только по месту регистрации авиакомпании, то после присоединения к конвенции подать иск можно будет и по месту жительства пассажира.

«Доля затрат по этой статье в общем бюджете авиакомпаний не столь значительна, больше всего перевозчики тратят на топливо и лизинг (около половины всех затрат)», – говорит старший партнер консалтинговой группы «НЭО Центр» Александр Шкребело. По его мнению, расходы на обслуживание возрастут, «но это не приведет к серьезным издержкам перевозчика» и не отразится на росте стоимости билета. «Принятие Монреальской конвенции в большей степени выгодно пассажирам, для авиакомпаний это больше повышение привлекательности перевозчика в глазах клиента», – заключает эксперт.

Однако «Аэрофлот», крупнейший авиаперевозчик России в международном сообщении, предупреждает, чтобы клиенты не рассчитывали на автоматические платежи за задержку рейса, как в Европе – ущерб придется доказать. Сейчас согласно регламенту ЕС 261/2004 за задержку перевозчик выплачивает пассажиру сумму от €250 до €600 в зависимости от дальности перелета. «Монреальская конвенция не обязывает авиакомпании добровольно выплачивать какую-либо сумму при каждой задержке рейса», – заявил представитель «Аэрофлота». «В России правила Евросоюза не применяются. После ратификации Монреальской конвенции пассажир для получения выплаты будет вынужден обратиться в суд, чтобы доказать размер понесенных убытков и взыскать их с перевозчика», – заявляет авиакомпания. За проблемы с багажом российские авиакомпании также не будут выплачивать компенсации автоматически, «все убытки должны быть подтверждены документально в суде», предупреждает «Аэрофлот».

По словам регионального директора по Восточной Европе компании AirHelp, которая занимается получением компенсаций за задержку авиарейсов, Евгения Лонского, сейчас только 1% от всех пассажиров обращаются за взысканием издержек за задержку рейсов, отмену или порчу багажа. Однако, по его словам, есть тенденция к увеличению этого показателя.

Монреальская конвенция 1999 года не обязывает авиакомпании добровольно выплачивать какую-либо сумму при каждой задержке рейса. Механизм автоматической компенсации действует в странах Европейского союза. Согласно регламенту ЕС 261/2004 за задержку перевозчик выплачивает пассажиру сумму от €250 до €600 в зависимости от дальности перелета.

В России правила Евросоюза не применяются. После ратификации Монреальской конвенции 1999 года пассажир для получения выплаты будет вынужден обратиться в суд, чтобы доказать размер понесенных убытков и взыскать их с перевозчика.

### РИА НОВОСТИ; 2017.08.21; ЛАВРОВ СООБЩИЛ О «ПОЗИТИВНЫХ ПОДВИЖКАХ» В ВОПРОСЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С ЕГИПТОМ

Позитивные подвижки есть в вопросе возобновления авиасообщения между Россией и Египтом, Москва надеется, что в ближайшее время будет ясность, заявил глава МИД РФ Сергей Лавров.

«Мы регулярно рассматриваем вопрос о возобновлении прямого авиасообщения между нашими странами. Сегодня мы констатировали позитивные подвижки в работе специалистов, которые решают соответствующие вопросы, и исходим из того, что в самое ближайшее время будет дополнительная ясность в отношении перспектив возобновления прямого авиасообщения», – сказал Лавров на пресс-конференции по итогам переговоров с главой МИД Египта Самехом Шукри.

### РИА НОВОСТИ; 2017.08.21; ПРЯМЫЕ АВИАРЕЙСЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГА НА ТЕНЕРИФЕ ВОЗОБНОВЯТСЯ В ОКТЯБРЕ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» с 27 октября 2017 года откроет прямые регулярные перелеты из Санкт-Петербурга на остров Тенерифе (Канарские острова, Испания), сообщает ООО «Воздушные ворота Северной столицы» (управляющая компания аэропорта «Пулково»).

Прямое авиасообщение между Санкт-Петербургом и испанским островом не осуществлялось с апреля 2015 года.

Рейсы будут выполняться по пятницам на воздушных судах Airbus.

«Уральские авиалинии» входят в пятерку крупнейших перевозчиков аэропорта «Пулково». За первое полугодие авиакомпания обслужила в аэропорту Петербурга 377,9 тысячи человек, что на 25% больше по сравнению с показателем за аналогичный период 2016 года. В текущем летнем сезоне маршрутная сеть перевозчика включает в себя более 20 направлений полетов из Санкт-Петербурга.

### ТАСС; 2017.08.21; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» ОТКРЫЛА ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ В УЛАН– УДЭ ДО КОНЦА ЗИМНЕГО РАСПИСАНИЯ

Лоукостер «Победа» открыл продажу билетов из Москвы в Улан-Удэ и обратно до конца зимнего расписания, сообщили в понедельник в пресс-службе авиакомпании.

Ранее в ряде СМИ сообщалось, что приостановивший продажу билетов лоукостер будет летать лишь в 2017 году, позже эту информацию опровергли в правительстве Бурятии, отметив, что уточнялось время вылета и прилета, и рейсы будут продолжены в 2018 году.

«Продажи возобновлены до конца зимнего расписания», – сказали в пресс-службе. Лоукостер начнет полеты по маршруту Москва – Улан-Удэ 30 сентября, из Улан-Удэ в Москву – 1 октября. Продажа билетов началась в июле по цене от 4999 рублей в одну сторону.

Пока из Москвы в столицу Бурятии и обратно летают две авиакомпании, цена билета на осенний период начинается от 15-16 тыс. рублей в одну сторону.

«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.

### НТВ; 2017.08.21; «ВИМ-АВИА» ЗАДЕРЖИВАЕТ РЕЙСЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В ТУРЦИЮ

Задержка связана с технической неисправностью одного из самолетов. Людям, рейсы которых отложили почти на 12 часов, предоставили гостиницу, остальным посоветовали уехать домой.

«ВИМ-Авиа» вновь задерживает вылет из Петербурга. В аэропорту Пулково ждут оправления пассажиры как минимум двух рейсов. При этом время ожидания составляет до 15 часов. По последним данным, ориентировочный вылет в Анталью перенесен с 4 часов утра на 7 часов вечера. В Даламан – с 15 часов до 2:30 ночи.

Пассажиров отправляют домой и расселяют в гостинице. По словам туристов, причиной стала техническая неисправность одного из самолетов авиакомпании. Известно также, что задерживаются и прибывающие рейсы.

О проблемах авиакомпании стало известно еще в мае. Тогда также произошли массовые опоздания рейсов. Туристы из Петербурга не смогли вовремя вылететь на турецкие и болгарские курорты. Затем представители компании заявили об отмене нескольких чартеров. В ситуации разбирались **Минтранс**, Ростуризм и **Росавиаци**я. И спустя три месяца задержки рейсов возобновились.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.21; СПРОС НА АВИАБИЛЕТЫ В США В РОССИИ ЗА ГОД ВЫРОС НА 50%

Бронирования авиабилетов из России в США за последний год выросли на 50%, чаще всего летают в Америку из Москвы, Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Новосибирска, Казани, Краснодара, Ростова-на-Дону и Владивостока, показало исследование поисковика билетов Aviasales.

«Эксперты туристического поисковика Aviasales изучили спрос на США среди российских путешественников в 2017 и 2016 годах и выяснили, что за год бронирования авиабилетов выросли на 50%. При этом количество поисковых запросов за год выросло лишь на 16%. Россияне чаще всего летают в Америку из Москвы, Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Новосибирска, Казани, Краснодара, Ростова-на-Дону и Владивостока. Нужно отметить, что покупки авиабилетов из Москвы составляют 67% в общем числе бронирований, а из Петербурга – 11%», – сообщил порталу «Интерфакс-Туризм» PR-директор сервиса Янис Дзенис.

По данным Aviasales, спрос на авиабилеты из Петербурга за год увеличился в два раза.

«Высокую динамику показал и Екатеринбург, откуда стали на 62% чаще летать в США, а из Москвы – на 35%. Популярные направления, куда путешествуют россияне, – это Нью-Йорк, Лос-Анджелес, Майами, Сан-Франциско, Чикаго, Бостон и Вашингтон», – добавил Я.Дзенис.

В посольстве США в понедельник распространило сообщение о том, что в связи с мерами, по ограничению численности сотрудников дипломатической миссии США в РФ, принятыми Россией, начиная с 23 августа 2017 года, процедура выдачи неиммиграционных виз по всей России будет приостановлена. При этом 1 сентября 2017 года эта процедура возобновится в Москве, а в регионах она будет приостановлена на неопределенный срок. По данным Российского союза туриндустрии, доля туристов из регионов России в общем потоке выезжающих в США составляет 20-30%.

«Поскольку оформить визу можно теперь только в Москве, путешественникам из регионов придется дополнительно приезжать в столицу. Например, добраться из Петербурга или Екатеринбурга в Москву можно от 3-5 тысяч рублей в обе стороны. Очевидно, что из Владивостока в Америку станут путешествовать реже, так как только билеты до Москвы обойдутся от 16 тысяч рублей», – добавил Я.Дзенис.

По его словам, теперь планировать поездку в США нужно заранее. «Кстати, лучшее время для покупки авиабилетов в США – за 4-5 месяцев до вылета. «Например, сейчас доступны варианты из Москвы в Нью-Йорк от 22 тысяч рублей на декабрь или из Петербурга в Лос-Анджелес от 24 тысяч на январь», – сообщил эксперт.

Штат всех дипломатических представительств США в России к 1 сентября должен быть сокращен до 455 сотрудников. В результате 755 сотрудников американского посольства должны будут прекратить работу в России. По мнению туроператоров, закрытие консульств в регионах приведет к снижению турпотока, но насколько оно будет серьезным, станет ясно после 1 сентября, когда консульство определит даты собеседований.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.21; СЕВАСТОПОЛЬ СТАНЕТ АКЦИОНЕРОМ АЭРОПОРТА СИМФЕРОПОЛЯ, ВЛОЖИВ В УК ГОССУБСИДИИ НА РАЗВИТИЕ БЕЛЬБЕКА

Правительство Севастополя планирует внести деньги, выделяемые на развитие гражданского сектора местного аэропорта «Бельбек» в качестве федеральной субсидии, в уставный капитал АО «Международный аэропорт «Симферополь», и получить долю в этом предприятии.

«Имущественный взнос повлечет возникновение права государственной собственности Севастополя на эквивалентную часть уставного капитала АО», – сказал «Интерфаксу» директор департамента по имущественным и земельным отношениям Севастополя Рустэм Зайнуллин.

Он не уточнил сумму вложений в уставный капитал, отметив, что она определена федеральной целевой программой (ФЦП) «Развитие республики Крым и Севастополя до 2020 года». В ФЦП, утвержденной правительством РФ, говорится, что на «Бельбек» планируется выделить 1,726 млрд рублей в виде субсидии из федерального бюджета.

«Оформление доли Севастополя в уставном капитале АО осуществляется в порядке и по ценам, которые определяются в соответствии с законодательством РФ», – заявил Р.Зайнуллин.

По его словам, в настоящее время проходит процедуру согласования задание на подготовку проектной документации по реконструкции гражданского сектора аэропорта «Бельбек» и паспорта соответствующего инвестпроекта.

Заместитель министра экономического развития РФ Сергей Назаров заявил в интервью «Коммерсанту» на прошлой неделе, что «Бельбек» будет развиваться как филиал аэропорта «Симферополь». «Это позволит удешевить проект с точки зрения персонала и инфраструктуры», – сказал он.

Власти Крыма считают логичным решение властей Севастополя.

«Иметь два аэропорта в такой близости, экономически для полуострова, наверное, большая роскошь. Приятно, конечно, каждому субъекту (РФ – ИФ) иметь собственный аэропорт, но какой будет его коэффициент заполняемости и насколько он будет эффективно использоваться? Наверное, с этим будут проблемы. Думаю, что такое решение Севастополя логично», – сказал «Интерфаксу» вице-премьер крымского правительства Виталий Нахлупин.

«Бельбек» работает с 1940-х годов, в 1980-х его стали использовать для приема правительственных самолетов. После воссоединения Крыма с Россией власти Севастополя подписали с министерством обороны России договор о совместном использовании аэропорта. Компания Lufthansa Consulting разработала бизнес-план развития гражданского сектора аэропорта.

Правительство Севастополя в ноябре 2016 года заключило с компанией «Интеграл» (Симферополь) меморандум о взаимодействии по реализации проекта развития гражданского сектора аэропорта «Бельбек», после чего инвестпроект должен был быть утвержден в Москве. Однако об утверждении проекта федеральными органами власти пока не сообщалось.

Симферопольский аэропорт построен в 1940-х годах и в настоящее время может принимать все типы воздушных судов. Международные рейсы туда не осуществляются с 2014 года, это связано с санкциями, введенными после вхождения Крыма в состав России.

С ноября 2016 года строится новый терминал аэровокзального комплекса площадью 78 тыс. кв. м и стоимостью 32 млрд рублей. Заказчик работ – ООО «Международный аэропорт «Симферополь».

Одновременно за счет 13 млрд рублей по крымской ФЦП планируется ряд инфраструктурных работ, в том числе реконструкция взлетно-посадочной полосы с удлинением для обеспечения эксплуатации воздушных судов типа Boeing-777-300ER и самолетов классом ниже без ограничений. Их контролирует АО «Международный аэропорт «Симферополь».

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», 100% уставного капитала АО «Международный аэропорт «Симферополь» принадлежат министерству имущества и земельных отношений Крыма. В соответствии с информацией ЕГРЮЛ на 28 марта 2017 года, уставный капитал акционерного общества составлял 9,086 млрд рублей.

### ИНТЕРФАКС-ЮГ; 2017.08.21; СЛЕДОВАТЕЛИ НАЧАЛИ ПРОВЕРКУ ПО ФАКТУ КРУШЕНИЯ ВЕРТОЛЕТА В КРАСНОДАРСКОМ КРАЕ

Начата доследственная проверка по факту крушения вертолета Robinson в Краснодарском крае, сообщили агентству «Интерфакс-Юг» в пресс-службе Южного следственного управления на транспорте СК РФ.

«Вертолет Robinson потерпел крушение в районе поселка Малый Утриш в Анапском районе. Следователи выехали на место, проводится доследственная проверка. Рейс был зарегистрирован по маршруту Анапа – Абрау-Дюрсо. По предварительным данным, на борту находился один пилот», – сказал собеседник агентства.

Ранее источник в экстренных службах сообщил «Интерфаксу», что вертолет столкнулся с горой, на его борту могло находиться до 5 человек.