**28 АВГУСТА 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### RNS; 2017.08.25; МИНТРАНС ПОРУЧИЛ ПРОВЕСТИ ПРОВЕРКУ ПЕРЕВОЗЧИКА ПОСЛЕ ДТП С АВТОБУСОМ В КРАСНОДАРСКОМ КРАЕ

В отношении перевозчика, осуществлявшего заказную перевозку вахтовым автобусом компании «Таманьнефтегаз» в Краснодарском крае, в результате падения в море которого погибло 17 человек, будет проведена внеплановая проверка. Соответствующее поручение дал **министр транспорта** Максим **Соколов**, сообщила пресс-служба **Минтранса**.

На место аварии направлены представители **Ространснадзор**а и Росморремфлота для участия в работе оперативного штаба, организованного губернатором края, сообщил **Минтранс**.

На место аварии направлены начальник межрегионального управления Госавтодорнадзора по Краснодарскому краю и Республике Адыгея Павел Переверза и начальник Новороссийского отдела автотранспортного и автодорожного надзора Александр Русанов, они осмотрят место происшествия и получат предварительную информацию о причинах ДТП и о владельце автобуса, сообщил **Ространснадзор**.

### MK.RU; БОРИС КЛЮЕВ; 2017.08.27; ОМСКОЕ МЕТРО ГРОЗИТ ОБРУШЕНИЕМ МНОГОЭТАЖНОМУ ЖИЛОМУ ДОМУ НА УЛИЦЕ КОМАРОВА

Судьба омского транспорта будет решаться в **минтрансе** РФ

Городской метрополитен, за несколько десятилетий ставший легендой, проще законсервировать, чем вложить средства в его достройку. Об этом накануне заявил глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов**, отвечая на вопросы студентов на форуме «Территория смыслов». По мнению министра, целесообразнее сделать упор на наземный электротранспорт, например, на скоростной трамвай. Это представляется **Соколов**у более выгодным вложением, однако от перспективы развития метро в Омске окончательно он не отказывается.

«МК» в Омске» ознакомился с судебной практикой по делу омского метро, и мы можем однозначно утверждать: консервация данному объекту остро необходима. По данным Ростехнадзора, автодороге на улице Конева и жилой девятиэтажке вблизи нее недостроенные объекты метро грозят обрушением. Управление по строительству, ответственное за консервацию объектов, не законсервировало объекты в установленный срок. Предписание при строительстве объекта «Первый пусковой участок первой линии Омского метрополитена от станции «Красный Путь» («Библиотека им.А.С. Пушкина») до станции «Автовокзал» («Соборная») с электродепо», расположенного на улицах Фрунзе и Конева и на проспекте Комарова, было выдано еще в сентябре 2016 года. Как выяснилось после проверки, уже в апреле 2017, замечания устранены не были: с декабря 2015 года приостановлены строительно-монтажные работы, а объект не законсервирован – уже в течение двух лет. Почему это критично? Из-за воздействия природных факторов объекты изнашиваются и превращаются в настоящую бомбу замедленного действия для омичей, под ногами которых они откопаны. К примеру, на станции Заречной из-за длительного простоя работ и сезонных перепадов температур деформирован шпунт, с высыпанием грунта и образованием промывов. А значительный прогиб шпунтовой стенки котлована, согласно заключению Ростехнадзора, вообще создает угрозу обрушения автомобильной дороги по улице Конева. Помимо двухлетнего простоя на недостроенные объекты серьезно воздействует морозное пучение грунтов, когда при замерзании он увеличивается в объемах из-за наличия воды. Влияет и повышенная влажность: деформировалась ограждающая конструкция, и «наблюдается отклонение свай от проектного положения, образование поперечных трещин и оголение арматуры по сваям. Повсеместно наблюдаются течи, вертикальные трещины железобетонных конструкций на шапочном брусе с шириной раскрытия до 5 мм». Позволим себе еще одну цитату из решения суда: «Котлован находится на временном креплении с 2012 года, сложившаяся ситуация представляет реальную опасность обрушения для расположенного в 20 метрах от края котлована 9-этажного жилого дома по адресу ул. Комарова, 15/1».

То есть о серьезных угрозах обрушения – о том, что ограждающие конструкции могли не выдержать морозного пучения этой весной – было известно уже осенью 2016. Тогда, по заключению экспертов, могло произойти «складывание» шпунта в котлованы, со всеми вытекающими последствиями, которые «создают угрозу жизни и здоровью граждан, а также окружающей среде, государственному и муниципальному имуществу». Срок прекращения строительно-монтажных работ уже давно превысил положенные полгода, а объект, вопреки статье 52 Градостроительного кодекса РФ, не был законсервирован. Виновного на суде тоже нашли не сразу: представители Управления по строительству утверждали: функции по консервации объекта должно осуществлять Министерство промышленности, транспорта и инновационных технологий Омской области. Однако довод суд нашел несостоятельным, поскольку по госконтракту от 21.08.2015 № 32-М-15, «государственным заказчиком» по выполнению работ на спорном объекте строительства является КУ «Управление по строительству». Выплатить штраф в 50 тысяч рублей за неконсервацию объекта, видимо, намного проще, чем привести недострой в порядок. А омичам остается заниматься подсчетами: сколько штрафов должно выплатить ведомство, чтобы приступить к консервации, и надеяться, что это произойдет раньше, чем сложится шпунт.

### ФОНТАНКА; 2017.08.25; ПОСЛЕ ЭКСПЕРИМЕНТА С ТОТАЛЬНЫМ ДОСМОТРОМ В МЕТРО СМОЛЬНЫЙ ПОПРОСИТ ОТРЕДАКТИРОВАТЬ ПОСТАНОВЛЕНИЕ МЕДВЕДЕВА

В правительстве Петербурга считают несовершенными федеральные требования транспортной безопасности, утвержденные премьером Дмитрием Медведевым. Они, по мнению чиновников, требуют редактуры после устроенного Владимиром Гарюгиным эксперимента.

Как стало известно «Фонтанке» 25 августа, депутат Борис Вишневский получил ответ вице-губернатора Игоря Албина на свой запрос по поводу тотального досмотра пассажиров на четырех станциях подземки («Звенигородская», «Спасская», «Электросила» и «Крестовский остров») с 23 по 28 июля 2017 года. Пассажиры были недовольны искусственно созданными очередями для поголовного прохода через одну рамку металлодетектора с опустошением карманов и проверкой ручной клади на рентгене.

Вице-губернатор признал, что пассажиропоток в экспериментальные даты снизился до 70 %, а больше половины петербуржцев и туристов (55 %) вынуждено было пройти дополнительный досмотр через рентгеновскую установку.

Неудобства Албин объяснил ограниченными площадями вестибюлей метрополитена и настройками стационарных металлодетекторов (они работают в режиме максимальной чувствительности) в соответствии с разъяснениями Центра специальной техники ФСБ России. Эксперимент Владимира Гарюгина, который решил продемонстрировать реальную жизнь подземки при построчном исполнении федеральных правил, признан нежизнеспособным. Петербургский метрополитен вернулся к прежней практике, при которой требования антитеррористической защищенности реализованы выборочно, на рамках стоят инспекторы службы контроля на метрополитене (СКМ), не имеющие права досматривать пассажиров из-за отсутствия аттестации, а срабатывание металлодетекторов (все так же настроенных на максимальную чувствительность) зачастую игнорируется в угоду проходимости.

По мнению Смольного, эту ситуацию нельзя считать нормальной, но и жесткое исполнение требований невозможно.

«В настоящее время подготавливаются обращения в адрес правительства РФ и **министерства транспорта** по вопросу внесения изменений в требования в части выработки оптимальной технологии досмотровых мероприятий, адаптированных к условиям эксплуатации метрополитенов в городах со значительным пассажиропотоком», – уточняется в ответе Албина.

Постановление правительства РФ № 410 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов метрополитена» подписано Дмитрием Медведевым 4 апреля 2017 года. В интерпретации начальника петербургского метрополитена Владимира Гарюгина, каждый вестибюль должен работать по правилам аэропорта. Иную точку зрения имеет **Ространснадзор**, уверенный, что и при действующих нормативах возможно реализовать нормальную работу метро без потери пассажиропотока. Вместе с тем, **министр транспорта** Максим **Соколов** предлагает хотя бы изменить настройки металлодетекторов, чтобы они не срабатывали на мелочь и ключи.

### РИА НОВОСТИ; 2017.08.27; МОСКВА И РИГА МОГУТ «РАБОТАТЬ ПЛЕЧОМ К ПЛЕЧУ», ЗАЯВИЛ ЛАТВИЙСКИЙ МИНИСТР

Рига и Москва могут работать плечом к плечу, заявил министр сообщения Латвии, сопредседатель латвийско-российской межправительственной комиссии Улдис Аугулис.

«Прежде всего мы должны разговаривать и вместе работать. Если мы не будем разговаривать, прорабатывать совместные пути, из того же Китая, то у нас ничего не получится», – сказал он в интервью радиостанции Baltkom.

По словам Аугулиса, «в обеих странах живут люди, которые хотят хлебушка с колбасой, а не только хлебушка». «Каждая страна должна думать о том, как развивается их экономика. Мы видим, что мы можем работать вместе, плечом к плечу», – добавил он.

В Риге 15 августа после почти четырехлетнего перерыва состоялось заседание латвийско-российской межправительственной комиссии. На встрече с министром транспорта России Максимом **Соколов**ым глава латвийского кабмина Марис Кучинскис заявил о желании развивать конструктивные отношения между странами.

Латвийский премьер отметил, что республика заинтересована в развитии конструктивного сотрудничества с Россией в таких сферах, как погранохрана, вопросы миграции, таможни и транспорта. Также Латвия хочет развивать сотрудничество в вопросах искусства и культуры.

После заседания комиссии центр государственного языка Латвии попросил объяснить причину использование карточек с именами на русском языке во время пресс-конференции Аугулиса и **Соколов**а. Представитель центра Виестур Разумовскис заявил, что карточки с именами на русском языке – это неправильные действия с точки зрения организации и с позиции языковой политики.

### 63.RU; 2017.08.25; СТАРЫЙ ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА КУРУМОЧ ОТРЕМОНТИРУЮТ И ОТКРОЮТ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ

В пятницу, 25 августа, в Самару прибыл заместитель председателя правительства РФ Виталий Мутко. Он провел совещание по вопросам подготовки города к чемпионату мира по футболу 2018 года. Первой точкой его поездки стал аэропорт Курумоч.

Вице-премьер ознакомился с ходом реконструкции воздушного порта вместе с министром транспорта РФ Максимом **Соколов**ым и губернатором Самарской области Николаем Меркушкиным. Сейчас здесь завершают строительство второй взлетно-посадочной полосы, трех аварийно-спасательных станций и реконструируют перроны. Завершить все работы планируют в марте следующего года. Но взлетно-посадочную полосу откроют раньше – в декабре 2017 года.

Старый терминал Курумоча также задействуют для приема болельщиков чемпионата мира по футболу 2018 года. Правда, потребуется ремонт.

– Тем самым мы увеличим пропускную способность Курумоча, – отметил глава региона.

Сейчас пассажиров принимают в новом терминале. Его площадь составляет 42 тысячи квадратных метров, пропускная способность – 3,5 миллиона пассажиров в год.

Изначально планировалось, что новый аэропорт введут в эксплуатацию к 31 декабря 2014 года. Однако сроки были сдвинуты. К тому времени в терминале только начали тестировать внутренние рейсы. Официально открыли современный аэровокзал в феврале 2015 года.

### ТАСС; ТАТЬЯНА КУЗНЕЦОВА; 2017.08.25; ГОСЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТА ТРАССЫ «ТАВРИДА» В КРЫМУ ПРОДЛИТСЯ ДО 8 СЕНТЯБРЯ

Государственная экспертиза проекта строительства федеральной трассы «Таврида» на Крымском полуострове завершится до 8 сентября, а не до 20 августа, как планировалось ранее. Задержка связана со сложностью проекта, сообщил в пятницу ТАСС заместитель председателя Совета министров региона Виталий Нахлупин.

«Мы планируем, что 8 сентября проект (трассы «Таврида» – прим. ТАСС) выйдет из экспертизы», – сказал он. «Задержка связана с большой сложностью проекта. Кроме того, некоторые документы, которые мы как заказчики должны были подготовить по этому проекту, нуждаются в изменениях. Мы совместными усилиями сейчас данные документы исправляем», – пояснил Нахлупин.

Трасса «Таврида» протяженностью почти 280 километров свяжет города Керчь, Симферополь и Севастополь со строящимся мостом через Керченский пролив и материковой частью России. Трасса будет скоростной: машины смогут разгоняться на ней до 120 км/ч. Заказчиком проекта выступает Служба автодорог республики, подрядчиком – АО «ВАД».

Согласно проекту, который будет реализован в рамках федеральной целевой программы социально-экономического развития Крыма и Севастополя, трасса будет полностью построена к концу 2020 года, но четыре из шести ее участков будут готовы к концу 2018 года принять транспортный поток с возведенного Керченского моста. На трассе будет построено 90 мостов и путепроводов, создано 17 транспортных развязок, 30 пешеходных переходов.

Ранее **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** сообщал, что предельная стоимость «Тавриды» – до 140 млрд рублей в ценах 2016 года. По словам Нахлупина, на строительство дороги в 2017 году предусмотрено порядка 19 млрд рублей в части авансового платежа подрядчику.

Керченский мост возводится за счет средств федерального бюджета в рамках федеральной целевой программы «Социально– экономическое развитие Республики Крым и города Севастополя до 2020 года» без привлечения внебюджетного финансирования. Открытие автомобильного движение в рабочем режиме запланировано на конец 2018 года.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.25; КРЫМУ НУЖНА ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ МЕСТНЫХ ДОРОГ – ПОМОЩНИК ПРЕЗИДЕНТА РФ

Программа развития региональных дорог должна быть подготовлена в Республике Крым, поскольку существующая дорожная инфраструктура в городах и районах вызывает вопросы, заявил помощник президента России **Игорь Левитин**.

«Выделены огромные деньги на дороги федерального значения. При этом не нужно забывать о местных дорогах, потому что с этой (федеральной – ИФ) дороги нужно будет съезжать в населенные пункты, а что мы там увидим?» – сказал **И.Левитин** на совещании в Симферополе в пятницу.

«Нужна программа развития региональных дорог», – отметил помощник президента РФ.

По его словам, на местные дороги всегда поступает много жалоб граждан России.

В Крыму строится, в частности, новая четырехполосная автотрасса «Таврида». Она соединит Керчь, где будет построен мост через пролив, с Симферополем и Севастополем. Первый этап строительства шоссе планируется завершить к концу 2018 года, второй – к концу 2020 года. Предельная стоимость крымского участка «Тавриды» (до границ с Севастополем) составляет порядка 140 млрд рублей в ценах 2016 года.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.25; ОТКРЫТИЕ НОВОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА В КРЫМУ НЕ ДОЛЖНО ОТРАЗИТЬСЯ НА СТОИМОСТИ БИЛЕТОВ – ЛЕВИТИН

Введение в эксплуатацию нового терминала аэропорта «Симферополь» не должно негативно отразиться на стоимости билетов в Крым, заявил помощник президента РФ **Игорь Левитин**.

«По стоимости билетов – нам надо вернуться к этой теме, посмотреть, что мы можем ещё сделать с учётом строительства нового терминала, который в следующем сезоне будет запущен в строй (. . .). Это также изменит вопросы финансирования, общие программы. Так как это новый аэропорт, новые ставки будут в аэропорту, необходимо их согласовать с авиакомпаниями, чтобы это все не отразилось на стоимости билетов для наших граждан», – сказал **И.Левитин** на совещании в Симферополе в пятницу.

Он отметил, что правительство РФ «много сделало для того, чтобы отдельные категории россиян могли летать в Крым по субсидируемым билетам».

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 из-за санкций, введённых после вхождения Крыма в состав РФ.

С ноября 2016 года строится новый терминал аэровокзального комплекса площадью 78 тыс. кв. м. Весной 2018 года пропускная способность аэропорта увеличится до 6,5 млн пассажиров в год (в 2016 году он обслужил 5,2 млн человек).

Стоимость комплекса составляет 32 млрд рублей. Банк «Россия» вместе с Российским национальным коммерческим банком предоставят на строительство нового терминала синдицированный кредит на 23,3 млрд рублей на 15,5 лет.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.27; В КЕРЧЕНСКОМ ПРОЛИВЕ НАЧАЛАСЬ ОПЕРАЦИЯ ПО УСТАНОВКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ АРКИ КРЫМСКОГО МОСТА

В Керченском проливе в воскресенье утром стартовал первый этап морской операции по транспортировке и монтажу арок Крымского моста, строителям предстоит доставить и поднять на фарватерные опоры железнодорожный арочный пролет весом более 6 тысяч тонн, сообщает информационный центр «Крымский мост».

В сложнейшей операции, которая может занять до трех суток, участвуют больше 100 специалистов – моряки, профильные инженеры, сотрудники научно-исследовательских институтов и рядовые мостостроители.

«Морская операция в проекте Крымского моста без преувеличения уникальна для мостостроения: это транспортировка, а потом подъем и монтаж в условиях морской акватории с нестабильным гидрометеорологическим фоном арочной конструкции, вес которой превышает 6 тысяч тонн», – заявил заместитель гендиректора по инфраструктурным проектам ООО «Стройгазмонтаж» Леонид Рыженькин, слова которого приводятся в сообщении.

Установка арочного пролета в проектное положение состоит из нескольких ключевых действий.

Накануне выхода в море строители подготовили арку к погрузке на плавучие опоры. Под нее были заведены две плавопоры, и, получив подтверждение благоприятного метеопрогноза на следующие трое суток, строители погрузили на них арочный пролет.

Ранним утром плавсистема начала свой 5-километровый путь от керченского берега к створу моста. В этой части операции участвуют более 10 буксиров, катеров и других судов. Команда самой операции – более 100 человек.

Моряки заведут плавсистему в створ между фарватерными опорами с максимальным зазором до 65 см и зафиксируют ее якорными тросами. На опорах к этому моменту полностью готово грузоподъемное оборудование: агрегаты для подъема, рабочие площадки, приспособления (тросовые домкраты, насосные станции и так далее).

По обоим краям арочного пролета закрепят «пряди» высокопрочных тросов, протянутые к арке от 16 домкратов, установленных наверху фарватерных опор. В каждой из «прядей» более 40 тросов, то есть поднимать арку на высоту будут с помощью почти 700 тросов. Грузоподъемность каждого домкрата – 650 тонн.

Затем начнется подъем арки на проектную высоту со средней скоростью 5 метров в час. К моменту завершения операции максимально допустимые отклонения конструкции вдоль оси моста не превысят 60 мм, поперек оси моста – 30 мм. После этого арку раскрепят ветровыми связями к ригелям фарватерных опор.

В общей сложности установка железнодорожной арки на фарватере не превысит 72 часов. На это время судоходство в Керчь-Еникальском канале ограничивается. Как только строители подтвердят надежность закрепления арочного пролета на проектной высоте, плавание судов по фарватеру возобновится в стандартном режиме.

Окончательный монтаж железнодорожной арки на фарватерные опоры потребует еще около месяца. Строительно-монтажные работы будут вестись с рабочих площадок, установленных на фарватерных опорах, и не повлияют на судоходство в Керчь-Еникальском канале.

Второй этап морской операции – установка автодорожной арки Крымского моста – запланирован на сентябрь.

Судоходство в районе строительства Керченского моста будет ограничено с воскресенья, 27 августа, по среду, 30 августа, из-за подготовки к морской операции по транспортировке ж/д арки объекта к фарватеру. «Запретить с 00:00 местного времени 27 августа до 00:00 местного времени 30 августа плавание всех кораблей и судов (...) в районе строительства «Транспортного перехода через Керченский пролив», – говорилось в распоряжении капитана морского порта «Керчь».

Запрет не касается кораблей и судов ВМФ, федеральных органов безопасности, а также судов, участвующих в технологическом процессе строительства моста. Временные ограничения судоходства в акватории Керченского пролива не влияют на работу Керченской паромной переправы. Фарватер, через который осуществляется паромное сообщение между Крымом и Кубанью, находится на значительном удалении от района строительства моста.

**Федеральное агентство морского и речного транспорта** (**Росморречфлот**) заявило, что временные ограничения, введенные в Керчь-Еникальском канале на период установки железнодорожной арки Керченского моста, не окажут существенного влияния на транзит судов в этом районе. «Судовладельцы были заранее проинформированы о предполагаемых датах морской операции и смогли скорректировать свои графики. При введении капитаном морского порта Керчь ограничений на плавание в Керчь-Еникальском канале суда, выходя из морских портов, как правило, следуют экономичным ходом до якорных стоянок, где могут оставаться в ожидании транзита. По обе стороны пролива таких акваторий достаточно», – отметили в **Росморречфлот**е.

Когда строители моста завершат работу на фарватере, лоцманы таманского и крымского управлений «**Росморпорт**а» проведут суда по каналу.

19-километровый Керченский мост станет самым длинным в России и соединит полуостров с материковой частью РФ автомобильной и железной дорогой. Движение машин по мосту откроется в декабре 2018 года, поездов – в декабре 2019 года.

Арочные пролетные строения – самые габаритные элементы моста. Протяженность каждого – 227 м, высота свода в высшей точке – 45 м (или 80 м от воды). Вес железнодорожной арки составляет 6 тыс. тонн, автодорожной – почти 5 тыс. тонн. Они будут поочередно перевезены и смонтированы на фарватерные опоры.

Арки обеспечат беспрепятственный пропуск судов через свободное пространство шириной 185 м и высотой 35 м от воды.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.28; АРКА КЕРЧЕНСКОГО МОСТА ВЕСОМ В 6 ТЫС. ТОНН ДОСТАВЛЕНА К ФАРВАТЕРУ

Железнодорожная арка моста через Керченский пролив весом в 6 тыс. тонн перемещена с берега восточного Крыма к фарватеру, где ее установят на опоры, сообщил информационный центр проекта «Крымский мост» в понедельник утром.

«Плавсистема накануне поздно вечером отошла от керченской технологической площадки и достигла Керчь-Еникальского канала, пройдя расстояние почти в 4 км за 1,5 часа. После переформирования буксирного ордера плавучие опоры с аркой направились к створу моста. Оставшиеся 300 метров перед заведением в створ плавсистема была «подтянута» к фарватерным опорам с помощью свайных якорей, якорных тросов и другого специализированного оборудования», – говорится в пресс-релизе.

Сейчас плавсистема зафиксирована якорными тросами.

Строители готовятся к очередному этапу операции: подъему арки на проектную высоту в 35 метров.

\*\*\*

### ТАСС; 2017.08.26; СТРОИТЕЛЬСТВО КРЫМСКОГО МОСТА С НАЧАЛА РАБОТ ПРОФИНАНСИРОВАНО НА 60% ОТ СУММЫ КОНТРАКТА

Строительство Крымского моста, который свяжет полуостров с материковой Россией, с начала работ профинансировано на 144 млрд рублей из 228 млрд запланированных по госконтракту средств. Об этом сообщила в субботу пресс-служба информационного центра «Крымский мост».

«С момента подписания государственного контракта в феврале 2015 года строительство профинансировано более чем на 144 млрд рублей (более 60% от суммы контракта)», – говорится в сообщении.

С начала строительства моста прошло полтора года, работы развернуты на всех восьми морских и сухопутных участках. В информцентре добавили, что за полтора года ФКУ Упрдор «Тамань» (заказчик строительства моста) приняло выполненные работы на 94 млрд рублей. «Приняты выполненные работы на сумму более 94 млрд рублей (это и гашение аванса, и по факту выполнения строительно-монтажных работ)», – уточнили в пресс-службе.

Крымский мост возводится за счет средств федерального бюджета в рамках ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города Севастополя до 2020 года» без привлечения внебюджетного финансирования. Его протяженность составит 19 км. Строительно-монтажные работы на объекте начались в феврале 2016 года. Начало движения автомобилей по мосту запланировано на декабрь 2018 года, поездов – на декабрь 2019 года.

«Выполнение работ по основным конструктивам автомобильного и железнодорожного мостов составляет 55%, в том числе по основным конструктивам автодорожной части – более 74%, по основным конструктивам железнодорожной части – более 35%», – отметили в пресс-службе.

По данным информцентра, строительство моста ведут более 30 мостоотрядов, в среднем ежесуточно на стройке трудится около 6 тыс. человек. Основная кооперация стройки – это почти 220 предприятий со всей России. «Еще в обеспечение строительства опосредованно вовлечены несколько тысяч предприятий среднего и малого бизнеса», – добавили в пресс-службе.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ПАВЛОВСКАЯ; 2017.08.27; БЕЗ ТОРМОЗОВ

На Кубани расследуют причины трагедии с вахтовым автобусом, рухнувшим в море

В выходные на Кубани проводили в последний путь жертв жуткой автокатастрофы, случившейся на Тамани. В минувшую пятницу при падении вахтового автобуса в море здесь погибли 18 человек, еще 24 получили травмы различной степени тяжести и сейчас находятся в больницах.

Авария произошла утром в нескольких километрах от поселка Волна, где расположен вахтовый городок строителей пирса. Огромная строительная площадка уходит в море на несколько сотен метров – как раз туда и направлялись рабочие.

Народ торопился к началу смены, некоторые догоняли машину чуть ли не на бегу. По словам очевидцев, набилось в нее, что называется, под завязку. Но ни у кого не появилось и тени тревоги: все проходило в привычном ритме. Автобус остановился на КПП режимного объекта, где служба безопасности проверила у всех документы, после чего поехал дальше – еще несколько километров по направлению к морю. Метров за 800 до него начинался резкий спуск. Перед ним автобус остановился, высадил троих рабочих и поехал дальше – к расположенной примерно в 100 метрах от края строящегося пирса разворотной площадке, где должны были выйти остальные рабочие. Однако машину на ней развернуло, она ударилась о бетонный отбойник и, промчавшись к краю причала, проломив перила, рухнула вместе с людьми с его высоты в море.

«Все произошло очень быстро, – вспоминают выжившие очевидцы. – Какой-то щелчок, треск и стремительное падение вниз. Водитель даже сказать ничего не успел».

– Нам удалось спаси всех, кого подняли из воды живыми, – рассказал корреспонденту «РГ» министр здравоохранения края Евгений Филиппов. – Помощь пострадавшим оказывали лучшие бригады наших медиков. На сегодняшний день 14 человек, получивших незначительные травмы, выписаны из больниц домой. Остальных продолжают выхаживать наши доктора. Надеюсь, число жертв этой трагедии не увеличится.

В Следственном комитете рассматривают несколько причин случившегося, в том числе техническую неисправность транспортного средства. Искореженный автобус в тот же день был поднят со дна Керчерского пролива (глубина в месте его затопления – примерно 11 метров), а в субботу направлен для прохождения автотехнической экспертизы. Уголовное дело, возбужденное по статьям «Нарушение правил дорожного движения», а также «Оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности», принято к производству Главным управлением СКР.

– Будут рассмотрены все возможные версии ДТП, в том числе связанные с нарушением правил дорожного движения водителем автобуса, технической неисправностью, также будет установлена роль лиц, на которых лежит обязанность по контролю за техническим состоянием транспортного средства и обеспечению безопасности работников предприятия, – сообщила официальный представитель Следственного комитета РФ Светлана Петренко.

«Причиной падения вахтового автобуса в море с недостроенного пирса послужила неисправность тормозной системы автотранспортного средства», – говорится в сообщении, появившемся на официальном сайте **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта** **Минтранса** РФ. Кстати, об этом корреспонденту «РГ» рассказали очевидцы аварии, на глазах которых автобус рухнул в море. На причале видны следы разлившегося масла.

Интересно и другое. Роковой автобус принадлежит не фирме, а некоему частнику, с которым был заключен договор, причем через посредника. Сейчас во всем этом разбираются следователи: выживший после ДТП водитель и частный предприниматель, заключивший с фирмой договор подряда, арестованы. Но вот автобуса правоохранители пока не обнаружили в списке зарегистрированных транспортных средств. Рабочие, с которыми удалось поговорить, не скрывали: состояние автобусов, принадлежащих частным перевозчикам, оставляло желать лучшего.

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2017.08.28; МВД ПРИЗНАЛО ПРИОРИТЕТ КРУГА

Изменятся правила проезда перекрестков

Машины, въезжающие на перекресток, должны будут уступать дорогу автомобилям, которые двигаются по кругу. Такая норма, унифицирующая приоритет при проезде кругового движения, заложена в новых Правилах дорожного движения, проект которых разработали в ГИБДД. Эксперты отмечают, что теперь властям надо провести инвентаризацию дорожных знаков, установленных в большом количестве перед перекрестками.

Сегодня, напомним, в правилах сказано: на перекрестке равнозначных дорог водитель автомобиля обязан уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся справа. Исходя из этого принципа, на круговом перекрестке въезжающий на него водитель по умолчанию имеет преимущество (поскольку он становится «помехой справа» для двигающихся по кругу) и должен проезжать первым. Однако в ПДД также говорится: перед круговым движением может быть установлен знак «Уступи дорогу», тогда приоритет меняется. Согласно запланированным изменениям в ПДД (проект постановления правительства РФ опубликован на Regulation.gov.ru), принцип «на круге – главный» закрепляется как правило по умолчанию (как во многих зарубежных странах), независимо от того, есть знак или нет. Срок вступления в силу поправок пока не определен.

Отметим, что движение по принципу «на круге – главный» сегодня уже организовано на многих перекрестках (в частности, в Москве и области) с помощью знаков. Но такое регулирование создает путаницу, говорят эксперты, поскольку нет единообразия. Это подтверждают и в МВД. «Схемы проезда перекрестков с круговым движением разнятся от региона к региону, и даже в одном городе – от перекрестка к перекрестку, это приводит к росту ДТП»,– говорят в МВД. В ведомстве ожидают, что нововведение приведет к росту пропускной способности всей улично-дорожной сети.

ГИБДД, напомним, пыталась ввести такое правило еще в 2006 году. Спустя десять лет идея введения приоритета на круговом движении предложена экспертным центром Probok.net на совещании у первого вице-премьера Игоря Шувалова, возглавляющего правительственную комиссию по безопасности дорожного движения (“Ъ” сообщал об этом в апреле 2017 года). По итогам обсуждения МВД и **Минтрансу** было поручено проработать идею в течение месяца, итогом работы и стал проект постановления правительства.

Юрист «Общества защиты прав автомобилистов» Равиль Ахметжанов подтверждает: принцип «на круге – главный» позволяет увеличить пропускную способность перекрестков. Это, по его словам, подтверждено практикой.

Юрист, эксперт по безопасности движения Катерина Соловьева считает, что возможность выбора приоритета в местах с круговым движением целесообразнее было бы делегировать регионам. Президент московской коллегии правовой защиты автовладельцев Виктор Травин добавил, что существуют перекрестки, где знаками обеспечен приоритет для въезжающих на круг, и теперь эти указатели надо будет демонтировать.

«До демонтажа указателей водителю чем руководствоваться? Вроде бы новой нормой, но по факту – если висят старые знаки, то ими,– говорит господин Травин.– Интересно, если произойдет ДТП при таких обстоятельствах, как ГИБДД будет рассматривать дело?»

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.26; В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ МИКРОАВТОБУС ОПРОКИНУЛСЯ В РЕКУ, ЧЕТВЕРО ДОСТАВЛЕНЫ В БОЛЬНИЦУ

Микроавтобус с 13 пассажирами в Красноярском крае опрокинулся в реку, сообщает в субботу Главное управление МВД России по Красноярскому краю.

«Сегодня ночью на 169 км автодороги «Саяны» около п. Кошурниково водитель микроавтобуса SsangYong не справился с управлением и допустил съезд в кювет, в результате чего опрокинулся в реку Джебь. По предварительным данным, автобус двигался из Кызыла в Иркутск, в момент происшествия в транспортном средстве находилось 13 пассажиров и 2 водителя. 4 пассажиров промокли и были доставлены в больницу. В результате аварии никто не пострадал», – отмечается в сообщении.

В настоящее время сотрудники ГИБДД работают на месте ДТП, устанавливают все обстоятельства произошедшего. Выясняется имел ли данный водитель лицензию на перевозку пассажиров.

### ТАСС; 2017.08.25; МЭР САРАНСКА: ДОРОГА ОТ АЭРОПОРТА ДО «МОРДОВИЯ-АРЕНЫ» ЗАЙМЕТ МАКСИМУМ 10 МИНУТ

Дорога от аэропорта Саранска до стадиона «Мордовия-Арена», который примет матчи чемпионата мира по футболу 2018 года, займет порядка 10 минут. Об этом журналистам сообщил мэр города Петр Тултаев.

Строительство нового терминала в аэропорту Саранска проводится в соответствии с постановлением правительства РФ, предусматривающим масштабную подготовку города к чемпионату мира и модернизацию муниципальной транспортной инфраструктуры, в том числе строительство и реконструкцию всей наземной инфраструктуры аэропорта.

«Дорога от аэропорта до стадиона займет 10 минут, это максимум. Там дорога открытая, шаттлы болельщикам мы предоставим. От железнодорожного вокзала – примерно столько же, 7-10 минут. В этом одно из преимуществ Саранска, которое мы заявляли, когда боролись за право принять чемпионат мира», – отметил Тултаев.

«Мы шутим, что некоторые болельщики могут при желании пешком дойти до аэропорта. Наверное, это первый город в истории чемпионата мира, где есть такая возможность», – добавил заместитель председателя правительства, министр целевых программ Республики Мордовия Алексей Меркушкин.

«Саранск ведет переговоры с рядом авиакомпаний»

Новый постоянный терминал саранского аэропорта будет готов в октябре. «Это будет компактный и идеальный для нашего города с точки зрения пропускной способности терминал (300 человек в час), который прекрасно обслужит пять-семь рейсов в день. Также мы строим временный международный терминал, специально для чемпионата мира. Он уже почти готов, в сентябре **Минтранс** начнет устанавливать там оборудование», – сказал Меркушкин.

«Реконструкция взлетно-посадочной полосы завершится к 1 января, и мы уже начнем летать. Сейчас мы ведем переговоры, несколько авиакомпаний заинтересованы летать к нам, к примеру, из Москвы и Санкт-Петербурга», – добавил он.

Саранск примет четыре матча группового турнира чемпионата мира.

### ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; 2017.08.28; РЖД НЕ ХОЧЕТ ПРОДАВАТЬ «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ОДНА

НПФ «Благосостояние» может продать свои акции «Трансконтейнера» вместе с акциями монополии

Частью подготовки НПФ «Благосостояние» к акционированию может стать продажа доли фонда в «Трансконтейнере» (24,5%), рассказали «Ведомостям» два источника, близких к РЖД, структуры которой в числе учредителей фонда. До 1 января 2019 г. НПФ «Благосостояние» должен быть акционирован, но перед этим фонд рассчитывает избавиться от части активов, чтобы улучшить финансовое положение, и первыми как раз могут стать акции «Трансконтейнера», говорят собеседники «Ведомостей».

«Трансконтейнер» – крупнейший контейнерный оператор в России. Сейчас первый вице-премьер Игорь Шувалов изучает возможность продажи контрольного пакета оператора, принадлежащего структуре РЖД – Объединенной транспортно-логистической компании. В пятницу на Московской бирже такой пакет стоил 22,6 млрд руб. На пакет уже целая вереница претендентов: один из совладельцев – группа «Сумма» Зиявудина Магомедова, группа UCL Holding Владимира Лисина, группа «Дeло» Сергея Шишкарева. Но РЖД заинтересована в том, чтобы выручить за пакет как можно больше, поэтому она хотела бы, чтобы пакет «Благосостояния» продавался по согласованию с ней, рассказывает один из собеседников «Ведомостей». Такой крупный пакет (74,5%) позволит рассчитывать на хорошую премию к рынку – 25–30%, говорит другой собеседник. Премия в стоимости при продаже консолидированного пакета по сравнению с продажей «Благосостояния» составит не менее 15%, а в случае высокой конкуренции между потенциальными покупателями может вырасти до 25%, более осторожен в оценках гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров.

Если РЖД продает свой пакет, оставлять долю «Благосостояния» не имеет смысла, говорит чиновник. «В **Минтрансе** рассматриваются различные варианты продажи «Трансконтейнера», – сказал лишь представитель ведомства. Представители РЖД и «Благосостояния» от комментариев отказались.

Закон не обязывает НПФ непременно продавать активы, говорит адвокат, руководитель группы юридической компании Art de Lex Кирилл Дозмаров. Но продажа железнодорожных активов (акций «Трансконтейнера» и лизинговой компании «Трансфин-М») поддержит финансовое положение фонда, считает Бурмистров. Сложнее всего «Благосостоянию» будет с банком «Абсолют» – это наиболее проблемный актив фонда, напоминает он. Если из показателей фонда исключить банк «Абсолют», то долг «Благосостояния» снижается почти в 6 раз – с 294 млрд до 58 млрд руб., было указано в прошлогодних материалах РЖД.

«Трансконтейнер» – прибыльный актив и фонд мог бы долю в нем сохранить, отметил источник, близкий к «Трансконтейнеру». Экономика выходит из кризиса, контейнерные перевозки стали основным типом транспортировки грузов для Большого китайского шелкового пути, отмечает он: перевозка контейнеров за семь месяцев, по данным РЖД, выросла на 20,4% до 1,52 млн TEU, поднялись ставки аренды платформ для перевозки контейнеров.

### RNS; 2017.08.25; РЖД ЗАПУСКАЮТ ПРЯМОЙ МАРШРУТ ПОЕЗДА «ЛАСТОЧКА» МЕЖДУ ПЕТРОЗАВОДСКОМ И ВЕЛИКИМ НОВГОРОДОМ

С 30 августа 2017 года между Петрозаводском и Новгородом-на-Волхове начнет курсировать новый прямой поезд «Ласточка» РЖД, сообщили в компании.

Поезд будет курсировать ежедневно. Из Петрозаводска «Ласточка» будет отправляться в 14:32 и прибывать в Новгород-на-Волхове в те же сутки в 21:02. Из Новгорода-на-Волхове электропоезд будет отправляться в 17:45 и прибывать в Петрозаводск в 00:10 следующих суток. Время в пусти составляет около 6,5 часов.

Поезд будет делать остановки на станциях Чудово, Волховстрой-2, Лодейное Поле, Свирь.

В составе поезда будет пять вагонов. Стоимость проезда в зависимости от класса вагона – от 867 до 1354 рублей.

### ТАСС; 2017.08.25; ЗАВЕРШЕНА ПРОХОДКА ТОННЕЛЯ ДЛЯ СТАНЦИИ МЕТРО У СТАДИОНА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

Компания «Метрострой» завершила проходку тоннеля, соединяющего станцию «Приморская» Невско-Василеостровской [зеленой] ветки петербургского метро с новыми станциями, которые будут введены к чемпионату мира по футболу в 2018 году, передает корр. ТАСС.

«В пятницу утром завершился основной этап строительства продолжения Невско-Василеостровской линии – проходка двухпутного участка протяженностью 5,2 км от стартового котлована до станции «Приморская», – сообщил вице– губернатор Петербурга Игорь Албин на мероприятии, посвященном завершению этапа стройки.

Он напомнил, что открытие станций будет частью подготовки города к приему чемпионата мира по футболу. «Ряд обязательств вытекают из того мероприятия, к которому готовится Россия и Санкт-Петербург в 2018 году – чемпионату мира по футболу, и открытие станций Невско-Василеостровской линии является важным этапом подготовки этого мероприятия», – сказал он.

Проходка тоннеля велась с помощью тоннелепроходческого механизированного комплекса «Надежда». Ранее с применением этого щита уже был пройден двухпутный участок Фрунзенского радиуса.

Параллельно с формированием тоннеля идет обустройство станций «Новокрестовская» и «Беговая». На «Новокрестовской» ведется монтаж подъемно-транспортного оборудования – эскалаторов, траволаторов, выполняются отделочные работы. На «Беговой» сооружается нижний ярус станции, осенью начнутся монтажные и отделочные работы. Участок зеленой ветки петербургского метро должен быть введен 30 марта 2018 года.

Завершат в срок, несмотря на отставание

Ранее заместитель председателя комитета по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ) Санкт– Петербурга Вадим Власов сообщил, что строительство станции метро «Новокрестовская», которую возводят у стадиона «Санкт– Петербург» к чемпионату мира по футболу 2018 года, завершится в срок, несмотря на отставание в графике работ. По его словам, окончание строительных работ намечено на 28 февраля, а ввод в эксплуатацию станции – на 30 марта 2018 года. Стоимость работ по контракту составляет 30,1 млрд рублей. «Новокрестовская» способна будет пропускать до 35 тыс. пассажиров в час.

Чемпионат мира по футболу 2018 года пройдет с 14 июня по 15 июля на 12 стадионах в 11 городах России: Москве, Санкт-Петербурге, Казани, Сочи, Нижнем Новгороде, Самаре, Калининграде, Екатеринбурге, Саранске, Волгограде и Ростове– на-Дону.

### ТАСС; НАТАЛЬЯ НИКУЛИНА; 2017.08.25; ЭКСПЕРТ: СЕВМОРПУТЬ ДОЛЖЕН СТАТЬ ЦЕНТРОМ АРКТИЧЕСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Северный морской путь (СМП) должен стать центром обновленной арктической транспортной системы, которая сможет обеспечить решение любых вопросов, связанных с обслуживанием Арктической зоны России. Эта задача требует системного решения и обсуждения на крупных мероприятиях формата Восточного экономического форума (ВЭФ). Такое мнение ТАСС высказал заведующий кафедрой международного публичного и частного права Юридической школы Дальневосточного федерального университета (ДВФУ), доктор юридических наук Вячеслав Гаврилов.

Проблемы и перспективы развития Арктики и СМП будут обсуждаться на профильной сессии «Развитие Северного морского пути. От слов к делу» на ВЭФ-2017 во Владивостоке.

Третий Восточный экономический форум пройдет 6-7 сентября. Агентство ТАСС является генеральным информационным партнером и модератором зоны презентаций инвестиционных проектов ВЭФ-2017.

Транспортная система Арктики

Работа Северного морского пути станет экономически эффективной в случае значительного роста объема грузоперевозок. По некоторым подсчетам, с учетом необходимости ледового сопровождения судов, это возможно при объеме грузовых перевозок не менее 20 млн тонн в год, но для этого необходима большая работа по развитию его инфраструктуры, считает Гаврилов.

«Даже в советское время при всей мощности государственной поддержки объем таких перевозок не превышал 7 млн тонн. России этого объема удалось достигнуть только по итогам 2016 года (6,9 млн тонн), при этом транзитом было перевезено всего около 250 тысяч тонн, а основные грузовые направления ограничивались Обской губой и портами Сабетта и Дудинка. Правительство РФ рассчитывает, что к 2020 году объем перевозок по СМП достигнет 64 млн тонн. Однако для решения этой задачи в России необходимо проделать огромную дополнительную работу по инфраструктурному развитию СМП, который в итоге должен стать центром обновленной арктической транспортной системы, включающей новые или реконструированные железные и автомобильные дороги, примыкающие к СМП, речные и авиационные маршруты, а также соответствующую времени береговую и прочую инфраструктуру», – считает ученый.

По его словам, эта транспортная система должна быть в состоянии обеспечить решение любых задач, связанных с обслуживанием Арктической зоны России: от создания необходимых социальных и культурных условий жизни народов Севера и вовлечения в народно-хозяйственный оборот страны природных ресурсов арктических месторождений ресурсов, до укрепления экономической безопасности и обороноспособности. При этом, однако, стратегического роста объемов перевозок по СМП можно добиться только, задействовав его возможности для крупномасштабного экспорта и транзита углеводородов, включая СПГ, добавил собеседник.

Масштабная задача

По словам Гаврилова, задача развития СМП сложна, требует системного подхода и использования новых юридических схем и механизмов, направленных на усиление конкурентных преимуществ России в Арктике. Облегчить этот процесс могло бы обсуждение на крупных международных форумах, считает он.

«Большую практическую пользу для ее решения могло бы принести, в частности, обсуждение на ВЭФ вопросов о возможности внедрения режима наибольшего благоприятствования или даже национального режима для развития арктических портов, в том числе с использованием механизма международных портовых зон; возрождении отечественного судостроения на новой инновационной основе с целью обеспечения крупномасштабных перевозок углеводородного сырья и других товаров морским путем; развитии правовых основ арктического мореплавания, в том числе в сферах страхования грузов и ответственности перевозчиков, тарифного регулирования; повышении инвестиционной привлекательности отечественных и иностранных капиталовложений в развитие российских северных транспортных коридоров; широком использовании механизмов государственно-частного партнерства при строительстве объектов инфраструктуры Арктической зоны России и СМП, которые могли бы различаться в зависимости от отраслевой направленности и уровня заказчиков соответствующих объектов», – отметил эксперт.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.27; «КАНАЛ ИМЕНИ МОСКВЫ» УЖЕСТОЧИТ ТРЕБОВАНИЯ К СУДОВЛАДЕЛЬЦАМ ПОСЛЕ ИНЦИДЕНТА С ТЕПЛОХОДОМ В РЫБИНСКОМ ВОДОХРАНИЛИЩЕ

Федеральное государственное бюджетное учреждение (ФГБУ) «Канал имени Москвы» планирует ужесточить нормы, касающиеся эксплуатации судов, в связи с происшествием в Рыбинском водохранилище, где сел на мель пассажирский теплоход «Илья Муромец».

«Мы намерены ужесточить требования к судовладельцам в части технического состояния и эксплуатации судов на внутренних водных путях», – заявил руководитель ФГБУ «Канал имени Москвы» Герман Елянюшкин, слова которого приводятся в сообщении пресс-службы «Канала имени Москвы».

«На первом месте должна стоять безопасность пассажиров и судоходства. Это главный приоритет нашей работы», – сказал Г.Елянюшкин.

Теплоход «Илья Муромец», следовавший из Москвы в Казань, сел на мель в Ярославской области в ночь на 27 августа. «Предварительная причина, озвученная судоводителем, – попадание воды в топливную систему», – сообщили в пресс-службе канала.

«Расследование транспортного происшествия ведет **Ространснадзор**», – говорится в сообщении.

«Если обнаружится повреждение корпуса и водотечность, Российский речной регистр сделает техническое освидетельствование судна и даст заключение о его исправности или неисправности. На этом основании Государственный портовый контроль разрешит или запретит дальнейшую эксплуатацию теплохода», – сообщили в пресс-службе.

По информации пресс-службы канала, пассажирский теплоход «Илья Муромец» – трехпалубное судно проекта 588-М, его длина 95,8 м, ширина 14,3 м.; владелец – ООО «Цезарь Трэвел».

Как отмечается в сообщении, «посадка на мель случается, в основном, с грузовым флотом – из-за погодных условий или неправильного распределения груза; с пассажирским флотом это происходит редко: основная причина – неудовлетворительное техническое состояние судна или человеческий фактор».

Ранее новостной портал «МЧС-медиа» сообщил, что «Илья Муромец», на борту которого находится 180 человек, в том числе 130 пассажиров, готов продолжить путь по Волге после устранения неисправностей.

«Судно готово к движению по маршруту. На данный момент неисправность электрооборудования устранена. Повреждений нет, водотечность отсутствует, розлива топлива нет», – говорится в сообщении.

Между тем Северо-Западная транспортная прокуратура начала проверку по факту швартовки теплохода с пассажирами в необорудованном месте на Волге в пригороде Мышкина. «Около 23:10 минут в 5 км вверх по течению от города Мышкин в результате выхода из строя электрооборудования капитаном было принято решение о швартовке судна у береговой линии, не оборудованной причалом и ремонте оборудования силами экипажа», – сообщает пресс-служба прокуратуры в воскресенье.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.27; НА ТЕПЛОХОДЕ «ИЛЬЯ МУРОМЕЦ», СЕВШЕМ НА МЕЛЬ НА ВОЛГЕ, УСТРАНЕНЫ НЕИСПРАВНОСТИ, ОН ГОТОВ ПРОДОЛЖИТЬ ПУТЬ

Севший на мель трехпалубный теплоход «Илья Муромец», на борту которого находится 180 человек, в том числе 130 пассажиров, готов продолжить путь по Волге после устранения неисправностей, сообщает новостной портал «МЧС-медиа» в воскресенье.

«Судно готово к движению по маршруту. На данный момент неисправность электрооборудования устранена. Повреждений нет, водотечность отсутствует, розлива топлива нет», – говорится в сообщении.

Между тем Северо-Западная транспортная прокуратура начала проверку по факту швартовки теплохода с пассажирами в необорудованном месте на Волге в пригороде Мышкина.

«Около 23:10 минут в 5 км вверх по течению от города Мышкин в результате выхода из строя электрооборудования капитаном было принято решение о швартовке судна у береговой линии, не оборудованной причалом и ремонте оборудования силами экипажа», – сообщает пресс-служба прокуратуры в воскресенье.

По ее данным, после ремонта судно не смогло самостоятельно продолжить путь и ждет буксир.

На место инцидента выехали сотрудники Ярославской транспортной прокуратуры и полиции на транспорте для проведения проверки, организованной Северо-Западной транспортной прокуратурой.

Как сообщалось, теплоход «Илья Муромец» сел на мель под контролем экипажа вблизи города Мышкин и за пределами судового хода. Судоходство не нарушено.

По данным МЧС, на борту корабля находится 180 человек, в том числе 130 пассажиров, из которых восемь – дети. Эвакуация не требуется, ситуация на контроле регионального управления МЧС.

В ГУ МЧС по Ярославской области «Интерфаксу» отметили, что севшее на мель судно вернут на курс с помощью буксира

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.08.28; ТАРИФЫ ПРОСЯТСЯ ПОД КРЫЛО

Авиакомпании призывают вернуть госрегулирование цен в Московском авиаузле

Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) просит ФАС вернуть обратно госрегулирование тарифов аэропортов в Московском авиаузле, которое было частично отменено в конце 2015 года. АЭВТ и авиакомпании жалуются на опережающий рост тарифов, притом что тарифы на перевозку пассажиров снижаются. ФАС и аэропорты, однако, считают динамику тарифов обоснованной, поскольку аэропортам нужно окупать инвестиции в инфраструктуру.

Как выяснил “Ъ”, АЭВТ просит ФАС вернуть регулирование тарифов в Московском авиаузле (МАУ), отмененное в конце 2015 года. Речь идет о плате за взлет-посадку, стоянку судов, авиабезопасность, предоставление аэровокзального комплекса и обслуживание пассажиров. Как следует из письма АЭВТ заместителю руководителя ФАС Александру Редько, с июля 2016 года по август 2017 года в аэропортах «наблюдается опережающий рост цен» на топливо и аэропортовые услуги. По подсчетам АЭВТ, в среднем заправка топливом подорожала на 12%, доставка пассажиров – на 18%, бортового питания – на 6%, обслуживание пассажиров на международных линиях – на 10%, авиабезопасность – на 8%, уборка самолета – на 4%. В результате стоимость обслуживания судна типа А320 с загрузкой в 100 пассажиров выросла в среднем на 15%, пишет президент АЭВТ Владимир Тасун. При этом из-за конкуренции между авиакомпаниями их доходы от перевозки за январь–июль снизились в среднем на 5%, а по отдельным направлениям – на 10%.

В пресс-службе ФАС сообщили “Ъ”, что рассмотрят обращение. Источник “Ъ”, знакомый с позицией службы, говорит, что аэропорты Москвы действительно поднимают сборы, но предварительно «всегда обращаются в ФАС, предоставляя финансовое обоснование своих действий». По данным “Ъ”, с начала года во Внуково сборы (без учета аэронавигации и заправки топливом) выросли на 9%, в Домодедово – почти на 34%, в Шереметьево – на 16,1%.

Среднегодовой темп роста (при накопленной инфляции в 7,9%) во Внуково составил 5,4%, в Шереметьево – 9,4%, в Домодедово – 20,3%. За семь лет рост сборов во Внуково составил в среднем 4,9%, в Домодедово – 8,4%, в Шереметьево – 5,8% в год. По словам источника “Ъ”, опережающий рост в Домодедово «обусловлен сильным недофинансированием в предыдущие периоды». К тому же, добавляет собеседник “Ъ”, в Домодедово и Шереметьево «идет масштабное строительство за счет средств операторов», а если перевести аэропорты МАУ на долгосрочное регулирование тарифов, то их рост «будет в разы выше, чем сейчас».

В Домодедово заявили “Ъ”, что корректировка тарифов – «ежегодное плановое мероприятие». Аэропорт считает статистику АЭВТ «некорректной», поскольку расчет «не учитывает уровень накопленной инфляции с последнего момента повышения тарифов». В части топливного обеспечения «аэропорт идет по пути демонополизации»: авиакомпании здесь впервые в РФ могут сами выбирать поставщика топлива и услуг заправки. В Шереметьево “Ъ” сообщили, что «ежегодный рост ставок аэропортовых сборов и тарифов на обслуживание воздушных судов не превышает уровень инфляции». Во Внуково на запрос “Ъ” не ответили.

При этом опрошенные “Ъ” авиакомпании поддержали оценку АЭВТ. В «Уральских авиалиниях» “Ъ” сообщили, что дерегулированные тарифы на наземное обслуживание «растут опережающими темпами в аэропортах, где нет конкуренции в этой сфере». По оценке перевозчика, стоимость топлива в августе 2017 года выросла на 20% к уровню средней цены аналогичного периода прошлого года. Поскольку билеты на летний сезон приобретаются заранее, компания вынуждена компенсировать потери «за счет собственной рентабельности». Источник “Ъ” в «Аэрофлоте» подтвердил «необоснованный рост ставок на аэропортовое обслуживание в РФ». Но «Аэрофлот», не являясь членом АЭВТ, «взаимодействует с ФАС напрямую». В Red Wings наблюдают рост ставок до 30% «в очень многих российских аэропортах». В S7 уточнили, что тенденция опережающего роста тарифов аэропортов по сравнению со стоимостью перевозки «сохраняется уже много лет». При этом авиакомпании указывают на одновременное снижение своих тарифов на перевозку пассажиров.

Ведущий эксперт НИУ ВШЭ Андрей Крамаренко говорит, что, в отличие от авиакомпаний, аэропорты – это стабильно прибыльный бизнес, пусть и с небольшой рентабельностью. Формально рост регулируемых сборов, утверждаемых ФАС, достаточно скромный, и многие аэропорты компенсируют это за счет быстрого роста нерегулируемых. Но повышение тарифов – это не всегда плохо, считает эксперт, и часто свидетельствует о том, что операторы вкладываются в инфраструктуру, которую нужно окупать.

### КОММЕРСАНТЪ FM; ЮЛИЯ ВАГАПОВА; 2017.08.27; ОТЛОЖЕННЫЙ ПОЛЕТ

Что случилось во время направлявшегося в Москву рейса компании Royal Flight

Пассажиры скандального рейса Royal Flight написали жалобу в **Минтранс**. Как сообщила «Коммерсантъ FM» одна из пострадавших, обращение сначала поступило в **Росавиаци**ю, но та отправила его в министерство. 17 августа на борту, который летел из Антальи в Москву, произошла разгерметизация. Boeing в срочном порядке вернулся в турецкий аэропорт. Впоследствии пассажиры поделились пережитым в соцсетях. Их истории широко обсуждаются в интернете, в частности, на Facebook и на сайте Airlines Inform.

Как рассказывают некоторые очевидцы, кислородные маски в момент ЧП не работали, а стюарды не оказали необходимую поддержку. Многим пассажирам стало плохо, кроме того, как признаются клиенты Royal Flight было ощущение, что самолет вот-вот развалится. Есть и те, кто благодарит экипаж за помощь. Однако все однозначно признаются, что пережили огромный стресс.

«Коммерсантъ FM» связался с некоторыми пассажирами рейса 77-04.

Елена Чукова: «Мне сразу не понравилось то, как самолет набирал высоту и как с правой стороны работал двигатель. Было ощущение, что лайнер постоянно попадает в воздушные ямы. И буквально ту же секунду вылетели кислородные маски. В этот момент по салону пошел запах гари, а спереди был виден даже дым. Было заметно, что бортпроводники в этот момент испугались. Пассажирам никто ничего не объяснял. В салоне было ужасно жарко, то есть, видимо, отказала и система вентиляции. Моя мама написала обращение и президенту, и в **Росавиаци**ю. В ведомстве ответили, что жалоба передана на рассмотрение в **Министерство транспорта**».

Наталья Кипарина: «Кислородные маски было невозможно надеть на лицо из-за растянутых до безобразия резинок. Мы сами их придерживали руками. Мешочки, которые должны были расправиться, были слипшимися и сделали это лишь частично. Я специально поинтересовалась у бортпроводника, как они должны работать. Но мой вопрос поверг его в такое смущение, что он не смог ничего ответить. Было очень страшно. Мы летели с детьми и пели им песенки, чтобы успокоить. Когда рейс вернулся в аэропорт, никто из персонала не торопился нам помочь. Не было ни врача, ни психолога. А маленькие дети продолжали плакать из-за перенесенного стресса. Уже на другом лайнере я пробовала нащупать спасательный жилет, который должен находиться под креслом, но ничего не нашла».

Артур Сабитов: «Промелькнула мысль, что очень долго после взлета мы летим пристегнутыми. Было ощущение, что мы падаем. Было светло, и под самолетом было видно землю. В тот момент, когда лайнер снижался, пилот по громкой связи объявил, чтобы все сохраняли спокойствие, и заявил, что ситуация находится под контролем. Однако голос его, очевидно, подводил. После приземления нас порядка получаса держали в салоне, после чего отвезли в холл аэропорта, где представитель авиакомпании с недовольным лицом заявил, что ситуация была абсолютно штатной и переживать пассажирам не о чем».

Как заявил «Коммерсантъ FM» пресс-секретарь Royal Flight Максим Курашвили, перед вылетом самолет был исправен, также никаких технических нарушений не удалось обнаружить и после полета. Кроме того, все оборудование работало штатно, в том числе кислородные маски, подчеркнул господин Курашвили.

Кислородные маски на рейсе Royal Flight вряд ли могли быть неисправны, считает директор кадрового центра компании «Авиаперсонал» Анна Ермилина. По ее словам, скорее всего, пассажиры не могли ими воспользоваться из-за шока, а бортпроводники же действовали, согласно инструкции, отметила эксперт: «Претензии пассажиров не обоснованы, потому бортпроводники действовали согласно правилам. Вначале полета они объясняют, как правильно себя вести при разгерметизации салона. Если воздушное судно допущено к полету, то все оборудование на нем рабочее. Не может быть такого, чтобы кислородные маски оказались в непригодном состоянии. Так что я не могу утверждать, что маски на борту Royal Flight не работали. Возможно, просто пассажиры были в шоковом состоянии, испугались и не смогли правильно ими воспользоваться».

Заслуженный пилот России Вадим Базыкин уверен – крушения борта 77-04 не произошло только благодаря виртуозной работе экипажа. К сожалению, технические неисправности современных пассажирских самолетов, по словам летчика, обычное явление: «На самолетах этого поколения полностью исключается человеческий фактор, фактически остается просто железяка, которая, однако, в любой момент имеет право сломаться. Авиация – это транспорт повышенной опасности, поэтому там всегда есть риски. Если в салоне чувствовался запах гари, значит, ситуация была серьезной из-за какой-то неисправности, которая могла привести к навязчивым действиям автопилота. В этом случае экипажу пришлось переключаться на ручное управление. При отказе одного двигателя командир корабля имеет право принять решение о следовании в пункт назначения. В этой же ситуации он обязан был экстренно посадить самолет. Чтобы вернуться на землю с такой максимальной загрузкой, лайнер должен отойти в зону ожидания и слить топливо. Если речь не идет о критической ситуации, например, пожаре, то у пилотов есть время. Ничего страшного, если высота была менее 3 км. «Порог смерти» начинается с 8 км. Летный состав, конечно, имеет право и должен прочувствовать всю ситуацию. Однако пассажиры должны быть уверены в команде экипажа и в ее действиях. Честь и хвала пилотам, что все закончилось именно таким образом. Значит, они все сделали грамотно».

Теперь пассажиры Royal Flight могут подать в суд на авиакомпанию и добиться компенсаций за неисправные спасательные средства на борту, подчеркнул юрист, учредитель общественной организации «Московский правозащитный центр» Михаил Салкин: «Пассажиры могут потребовать от авиакомпании компенсацию за то, что оборудование на самолете не было подготовлено к аварийной ситуации. Если кислородные маски были не в рабочем состоянии, то это может быть доказано фото– и видеосвидетельствами. Кроме того, сейчас имеет смысл обратиться в транспортную прокуратуру, чтобы ее специалисты провели проверку на предмет соблюдения законодательства в части подготовки самолета к полету. По общему правилу, если в салоне произошла разгерметизация, то право на компенсацию не возникает, потому что это технический момент, который мог возникнуть, например, из-за столкновения с птицей или в результате каких-то других обстоятельств».

Авиакомпания Royal Flight осуществляет чартерные рейсы практически по всем популярным туристическим направлениям – в Индию, Арабские эмираты, Турцию, Австрию и Испанию.

### КОММЕРСАНТ; СЕРГЕЙ МАШКИН; 2017.08.28; ПИЛОТ НЕ УМЕЛ ЛЕТАТЬ В ТЕМНОТЕ

Стало известно, как разбился Ми-8

Как следует из представленного Межгосударственным авиакомитетом (МАК) отчета о расследовании катастрофы вертолета Ми-8Т авиакомпании «Скол» в ЯНАО, экспертам пришлось разбираться сразу с двумя авиапроисшествиями, случившимися в районе вертолетной площадки «Ротор-40» под Уренгоем. Над ней в октябре 2016 года практически одновременно оказались два Ми-8Т с вахтовиками на борту. Обоим экипажам требовалась срочная дозаправка, но «Ротор» оказался скрыт в густом тумане. В итоге один из пилотов чудом посадил машину; другой, запаниковав, погубил себя и еще 18 человек.

21 октября два Ми-8Т ООО «Авиакомпания “Скол”« должны были доставить вахтовиков с аэродрома Уренгой (Ямало-Ненецкий автономный округ) к расположенному примерно в трехстах километрах от него Сузунскому нефтегазовому месторождению (Красноярский край), а обратным рейсом – забрать нефтяников, направлявшихся уже на отдых.

Борты RA-25326 и RA-22869 под управлением командиров Александра Аскарова и Александра Додонкова отправились из Уренгоя примерно с получасовой разницей. Им предстояло сделать промежуточную посадку для дозаправки на расположенной точно посередине пути вертолетной площадке «Ротор-40». Обе машины, как сообщили их командиры по радиосвязи, «залились под крышки», а затем благополучно прибыли в Сузун.

Во время обратного перелета, который проходил уже в сумерках, и без того не лучшая погода окончательно испортилась: усилился снегопад, а нижняя граница облачности, заявленная на уровне 450 м, постепенно опускалась.

На полпути к «Ротору» командир RA-22869 вызвал на связь шедшего первым пилота Аскарова, который, по его расчетам, должен был начать в это время дозаправку. Тот ответил, что сесть на площадку не смог, поскольку «все закрыло» туманом, и он «крутится над факелом» (на площадке выжигали остатки газа).

Командир Аскаров также сообщил, что вынужден садиться при любом раскладе, поскольку в баках осталось 500 л топлива, которого не хватит на полет в Уренгой или возвращение в Сузун. Потратив около получаса на посадку, экипаж дозаправился и благополучно добрался до Уренгоя. Посадка этого вертолета на «Роторе» была квалифицирована расследователями как серьезный авиационный инцидент, произошедший из-за нарушения пилотом производственной дисциплины и отсутствия контроля за ним со стороны руководства «Скола».

Примерно в это же время командир Додонков, вертолет которого только подлетал к «Ротору», понял, что дозаправочная площадка для него теперь закрыта не только туманом, но и другим вертолетом. Несмотря на то что оставшихся у него 700 л топлива тоже не хватало до Уренгоя, командир решил продолжить рейс без дозаправки. Он доложил диспетчеру, что планирует прибыть в аэропорт в 20:10 по местному времени, а еще через несколько минут аудиозапись переговоров в его кабине оборвалась – на речевом самописце закончилась лента.

Дальнейшие события эксперты реконструировали уже по показаниям параметрического самописца. Ми-8Т, вместо того чтобы набрать расчетную высоту в 500 м, стал прижиматься к земле. Пилот, очевидно, стремился «поднырнуть» под облака, чтобы видеть поверхность. Из-за уменьшения скорости и высоты полета расход топлива вырос примерно втрое, и уже в 19:49 на приборной панели вертолета, как следует из расшифровки, загорелось табло «осталось топлива 300 л», свидетельствующее о том, что двигатели могут выключиться минут через 17–20.

Руководство летной эксплуатации Ми-8 предписывает в случае достижения аварийного уровня горючего «принять окончательное решение о месте посадки и произвести ее, не допуская полной выработки топлива». Александр Додонков, по мнению расследователей, начал искать площадку «в состоянии повышенного психоэмоционального напряжения». Опустившись до 20–30 м, он стал совершать энергичные, но не обоснованные ситуацией маневры, резко разворачивая машину в обе стороны. В 20:08, как следует из отчета, Ми-8Т летел хвостом вперед. Экипаж в это время уже «не оказывал корректирующего воздействия на органы управления», что свидетельствовало о полной потере им «визуального контакта с землей и ориентировки в пространстве». Машина с задранным носом и сильным левым креном, оказавшись фактически в обратном штопоре, полетела по спирали вниз и ударилась о землю.

Несмотря на то что падение произошло с относительно небольшой высоты, энергии удару добавил так называемый эффект хлыста, появившийся в результате вращения машины. Три члена экипажа и 16 вахтовиков погибли мгновенно. Три пассажира, сидевшие в задней части отсека и, кстати, не пристегнутые ремнями, отделались травмами.

По мнению участников расследования, само решение командира Додонкова о ночном возвращении в Уренгой было необоснованно рискованным, поскольку ночные визуальные полеты над местностью, не имеющей световых ориентиров,– тайгой, тундрой, степью или пустыней – чреваты потерей ориентировки в пространстве. Отправляясь в обратный рейс, вертолетчик Додонков знал об ухудшении метеоусловий на площадке «Ротор-40» и должен был перенести полет на следующий день или как минимум продумать альтернативные варианты посадки на другие площадки. Однако за семь проведенных в Сузуне минут экипаж, по мнению комиссии, вообще не успел сделать никаких расчетов.

Александр Додонков, по мнению МАК, переоценил и свои профессиональные возможности. Полярный вертолетчик с огромным стажем (более 10 тыс. часов полетов), он практически не имел опыта ночных полетов и тем более – опыта поиска неосвещенной посадочной площадки с воздуха в условиях плохой видимости. Как установила комиссия, в 2015 году пилот Додонков летал в темноте всего полчаса и столько же – в 2016 году, за неделю до гибели. Вообще, как следует из отчета, ночные посадки в тайге разрешаются только командирам, имеющим ночной налет свыше 100 часов, не менее десятка ночных приземлений на тренировках, да и то при задействовании их в поисково-спасательных работах или для оказания срочной медицинской помощи.

Командир же Додонков привык летать в дневное время, визуально контролируя полет. Этим и объяснялось его стремление «поднырнуть» под облака. Подняться над ними и продолжить полет по авиагоризонту экипаж, по мнению близкого к расследованию источника “Ъ”, просто боялся, поскольку не имел опыта «приборного» полета. Подыскивая место для аварийной посадки, вертолетчики ориентировались лишь на показания барометрического и радиовысотомеров, а также на обычный карманный GPS-навигатор. Кстати, как показало проведенное моделирование полета, если бы экипаж после принятия решения о беспосадочном полете в Уренгой занял эшелон 1500 м и полетел к аэропорту с постоянной скоростью 220 км/час, оставшегося запаса топлива ему с лихвой хватило бы.

### МИР 24; 2017.08.27; «УЛЕТНЫЙ» ТАРИФ

В пятерку стран, которые пользуются большим спросом у российских туристов, вошли Испания, Болгария, Греция, Тунис и Италия. Безусловный лидер – Турция, которой уступают даже российские пляжи. Объяснить это можно экономическими соображениями курортников, которых притягивает all inclusive и цена авиабилета, которая входит в стоимость тура.

Словом, из России за границу можно отправиться по относительно разумным ценам. А вот путешествия по стране обходятся дорого, порой – просто разорительно. На проблему даже обратил внимание глава государства Владимир Путин, передает корреспондент телеканала «МИР 24» Роман Никифоров.

Во многих российских регионах – похожие проблемы. Например, если вылететь в Тюмень из Москвы завтра, а вернуться через неделю, то это обойдется минимум в 17,5 тысячи рублей. Цена та же, что и с путешествием в Берлин при похожем расстоянии. Но если отправиться из Саратова, который к Тюмени на 300 километров ближе, то цена на билеты вырастает более чем в два раза: прямых рейсов нет, пересадка в столице, и от шести часов в пути. Дешевле будет добираться даже из Барселоны, хотя здесь расстояние составляет 4,7 тысячи километров. Столько же, сколько от Тюмени до Владивостока. Только в этом направлении пассажиру придется выложить уже 67 тысяч рублей, что почти на 20 процентов больше, чем при полете туда-обратно в Нью-Йорк, хотя до него 8,5 тысячи километров, три пересадки и 45 часов пути.

Разговоры об этой ценовой аномалии дошли до президента. На прошлой неделе Владимир Путин проводил совещание в Калининграде, и глава Федеральной антимонопольной службы Игорь Артемьев предложил ему свою версию, кто виноват.

«Все наши авиационные компании импортировали из США и Европы специальные компьютерные системы динамического ценообразования Sabre, Amadeus идругие. Это вообще мировой сговор, похожий на картельный сговор всех авиационных компаний мира. Алгоритм приводит к тому, что, собственно, кривая спроса, которая должна приводить к какому-то экономически обоснованному тарифу, на самом деле выше проходит, то есть они больше берут», – заявил глава ФАС.

«Знаю про эти компьютерные системы, которые сами цену устанавливают. Не хочется говорить, что это чушь, не могу сказать, что я полностью с вами согласен по поводу сговора авиационных компаний. Это глобальная вещь, но разобраться с этим точно нужно», – ответил Путин.

Сегодня в России работает несколько GDS – глобальных дистрибьюторских систем, и лишь одна из них отечественная – «Сирена Трэвел», которая, впрочем, является лидером на внутреннем рынке. Здесь уверяют, что цены устанавливают исключительно авиакомпании, а системы автоматического бронирования являются лишь виртуальными прилавками, к которым приходят перевозчик и пассажир. Владельцы таких прилавков – лица не заинтересованные.

«Они живут, получая свою плату с объема транзакций. И стоимость транзакции фиксированная. Поэтому для нас, и я думаю, для любой системы, нет разницы, продаем ли мы тарифы по 50 долларов или за 100 тысяч. Мы все равно зарабатываем одинаково», – подчеркнул генеральный директор компании «Сирена Трэвел» Михаил Баскаков.

Но вот и депутата Госдумы Александра **Старовойт**ова «терзают смутные сомнения».

«Покупая билеты из точки А в точку Б утром мы можем заплатить около 6-7 тысяч рублей, в обед это может стоить 10-12, а к вечеру – уже 15. Я, конечно, не являюсь неким техническим специалистом, но более чем уверен, что у каждой системы есть некая система фильтров, которые ты можешь выставлять, и которая дает либо одни результаты либо другие», – отметил депутат.

В самой антимонопольной службе конкретизировать свои претензии, видимо, пока не готовы. В ответе на официальный запрос, представители ведомства ответили, что тема сложная, и «все, что про нее можно было сказать, было сказано на совещании в Калининграде».

Неохотно общаются с журналистами и перевозчики. Дать развернутый комментарий о ценообразовании согласилась только одна компания «Якутия».

«Стоимость рейса складывается из аренды или амортизации воздушного судна, а также топлива, которое заправляется в крыло, аэропортовых услуг и других сопутствующих услуг – бортпитание, аэронавигационное обслуживание и другие», – сказал коммерческий директор авиакомпании «Якутия» Георгий Решетников.

По его словам, самой компании остается не более 15 процентов от билетной выручки. Из этих денег платят зарплату пилотам и инженерам, поддерживают летную годность воздушных судов. Причем возить пассажиров за границу выгоднее.

«При выполнении рейсов за рубеж существует льгота по НДС, он составляет ноль процентов. При полетах по России в 2017 году тоже действует льгота. Но НДС все равно начисляется в размере 10 процентов», – отметил коммерческий директор «Якутии».

Однако пассажиры авиакомпаниям не верят. Мол, те задирают цены из-за отсутствия конкуренции. Жительница Кемерово Юлия Семочкина вынуждена по работе постоянно перемещаться между Москвой и Кемерово и вывела свою закономерность.

«На мой взгляд, это монополия двух компаний. На рынок у нас пришел третий перевозчик, и на некоторый период времени стоимость билетов сократилась до 15 тысяч в среднем. Но потом этот перевозчик ушел, и стоимость опять выросла», – отметила Семочкина.

Авиаторы, в свою очередь, жалуются на огромные расстояния и низкую плотность населения в регионах. Из-за этого многие рейсы невыгодны, от них отказываются. В турагентствах, занимающихся путешествиями по России, подтверждают, что от Урала до Камчатки на карте авиасообщений сплошные белые пятна, а все пути идут через Москву или Петербург. Из-за этого перспективные туристические маршруты так и не становятся массовыми.

«Туры и программы на такие регионы, как Чукотка, остров Врангеля, будут дороже, чем на любые Мальдивы и Сейшелы», – сказала исполнительный директор туристической компании Юлия Григорьева.

Эксперты уже давно говорят о создании системы хабов – региональных узлов, через которые можно будет перераспределить потки. Уже и точки известны – Краснодар, Екатеринбург, Новосибирск, Хабаровск, Владивосток. Но есть проблема – состояние многих российских аэропортов, на которые большой лайнер сажать нельзя, и даже маленький опасно. Все эти объекты после распада Советского Союза оказались вне правового поля.

«Во времена СССР не было рыночной экономики. Про аэропорт как некий экономический объект ничего сказано не было. Инвесторы, может быть, и хотели бы, но непонятно, за счет чего зарабатывать деньги», – сказал авиаэксепрт Денис Матюхин.

Новой стратегии по развитию инфраструктуры и ценообразованию ждут от правительства. Может, такая и готовится, но пока в ответ на наш развернутый запрос из **Минтранса** пришло лишь короткое сообщение: цены действительно устанавливаются перевозчиком, а использование систем бронирования является международной практикой.

### ТАСС; 2017.08.25; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ В ЯНВАРЕ – ИЮЛЕ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 21%

Российские авиакомпании в январе – июле 2017 г. увеличили перевозки пассажиров на 21% по сравнению с показателем за аналогичный период предыдущего года, до 58,27 млн, сообщила **Росавиаци**я.

При этом по итогам июля перевезено почти 12,03 млн пассажиров, что на 19% превышает результат июля 2016 г.

Пассажирооборот в январе – июле увеличился на 23,8%, до 143,88 млрд пассажиро-километров (в июле рост составил 19,6%, до 29,22 млрд пассажиро-километров), перевозки почты и грузов возросли на 20,9%, до 626,47 тыс. тонн (+16,9%, до 94,72 тыс. т), грузооборот вырос на 20,8%, до 4,27 млрд тонно-километров (+12,4%, до 636,5 млн тонно-километров).

Лидером по перевозкам пассажиров в отчетном периоде традиционно стал «Аэрофлот»: в январе – июле эта авиакомпания перевезла 18,55 млн пассажиров, что на 14,3% больше, чем годом ранее. Второе место заняла «Россия» с почти 6,37 млн перевезенных пассажиров (рост на 58,7% к январю – июлю 2016 г.), третье – авиакомпания «Сибирь» (5,5 млн пассажиров, рост на 1,6%), «Уральские Авиалинии» заняли четвертое место (4,27 млн пассажиров, рост на 23,3%). Пятерку лидеров замыкает «ЮТэйр» – компания нарастила перевозки на 13,2%, до 4,04 млн человек.

### ТАСС; 2017.08.25; АВИАПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО ИТОГАМ ЯНВАРЯ-ИЮЛЯ 2017 ГОДА ВЫРОСЛИ НА 20,9%

Перевозка грузов и почты гражданской авиацией РФ по итогам января-июля 2017 года увеличилась на 20,9%, до 626,47 тыс. тонн. Грузооборот составил 4,27 млрд тонно-км (+20,8%). Перевозка пассажиров за отчетный период выросла на 21%, до 58,27 млн человек. Пассажирооборот составил 143,88 млрд пасс-км (+23,8%), сообщает **Федеральное агентство воздушного транспорта** России.

Пассажиропоток в международном сообщении вырос на 37,7%, до 23,47 млн человек, пассажирооборот – на 35,9%, до 80,5 млрд пасс-км. Перевозка пассажиров между Россией и странами СНГ увеличилась на 13,7%, между Россией и прочими зарубежными странами – на 43,7%. Грузов и почты в международном сообщении перевезено 471,51 тыс. тонн, что больше, чем в январе-июле 2016 года на 25,4%. Грузооборот составил 3,78 млрд тонно-км (+22,4%).

Во внутреннем сообщении отмечен рост перевозки пассажиров на 11,8%, до 34,8 млн человек, грузов и почты – на 9,2%, до 154,96 тыс. тонн. Пассажирооборот увеличился на 11,1%, до 63,38 млрд пасс-км, грузооборот – на 9,8%, до 486,19 млн тонно-км.

Процент занятости пассажирских кресел за отчетный период увеличился на 2,4 пр.п., до 82,5%, процент коммерческой загрузки – на 2,7 пр.п., до 69,4%.

По итогам 2016 года грузооборот гражданской авиации России составил 6,58 млрд тонно-км, перевозка грузов и почты – 976,88 тыс. тонн, пассажирооборот – 215,59 млрд пасс-км, перевозка пассажиров – 88,56 млн человек.

### ТАСС; ТАТЬЯНА КУЗНЕЦОВА; 2017.08.25; ГЕОГРАФИЯ ПОЛЕТОВ ИЗ КРЫМА ЗА ТРИ ГОДА РАСШИРИЛАСЬ В ПЯТЬ РАЗ

География полетов из аэропорта Симферополя по российским направлениям расширилась в пять раз за три с лишним года после воссоединения Крыма с Россией. Сегодня с полуострова можно улететь более чем в 60 российских городов, в следующем сезоне, возможно, к ним добавятся Калининград, города Дальнего Востока и Камчатки, рассказал ТАСС генеральный директор аэропорта Евгений Плаксин.

«География полетов [из Крыма в российские города] в общем расширилась более чем в пять раз», – отметил собеседник агентства.

«Если в украинский период мы обслуживали порядка 10-15 российских направлений в зависимости от сезона… то после перехода аэропорта Симферополь в правовое поле РФ число рейсов по российским направлениям расширилось. Уже в 2014 году в аэропорт летали рейсы по 35 направлениям… на данном этапе мы оперируем уже порядка 60 направлениями по РФ», – пояснил Плаксин.

Собеседник агентства рассказал, что в украинский период аэропорт Симферополя был «рядовым региональным аэропортом», в то время он обслуживал менее 90 тыс. пассажиров в месяц. Исключение было лишь в курортный сезон, когда туристы из разных уголков Украины и некоторых зарубежных стран прилетали на отдых.

«Безусловно, плюсом того периода были международные рейсы (сейчас аэропорт обслуживает только внутрироссийские направления – прим. ТАСС), однако общий пассажиропоток оставлял желать лучшего. Существенного прироста пассажиров из года в год не наблюдалось, и предпосылок к росту пассажиропотока также не было», – отметил Плаксин.

Так, по его данным, за 2012 год симферопольский аэропорт обслужил порядка 1,1 млн пассажиров, а в 2013 году эта цифра составляла 1,2 млн. В 2016 году аэропорт обслужил 5,2 млн пассажиров.

Плаксин напомнил, что до воссоединения Крыма с РФ перелеты из аэропорта Симферополь осуществлялись по Украине, в Турцию, Германию, Армению, Латвию, Узбекистан и так далее. Что касается российских направлений, то в разные годы украинского периода Крыма в города РФ самолеты отправлялись в аэропорты Московского авиаузла, а также в Санкт-Петербург, Курск, Уфу, Екатеринбург, Сургут, Новосибирск, Нижний Новгород и ряд других.

«Сегодня [из аэропорта Симферополь] рейсы выполняются на юг, север, в центральную часть России, Урал и Сибирь. Также хорошо налажено сообщение с Москвой и Санкт-Петербургом. Так, в Москву из Симферополя выполняется более 300 рейсов в неделю, в Санкт-Петербург – около 60», – отметил Плаксин.

Развитие новых направлений

Собеседник ТАСС рассказал, что, несмотря на развитость маршрутной сети полетов в Крым, на полуостров по-прежнему нельзя прилететь прямым рейсом из Калининграда, с Дальнего Востока и Камчатки.

«На это есть объективные причины: открытие новых направлений планируются авиакомпаниями на основе анализа пассажирского спроса и целого ряда маркетинговых исследований. Просто чьего-то желания мало. Важный аспект здесь играет и расстояние – без пересадок в Петропавловск-Камчатский или Владивосток можно долететь только на широкофюзеляжном самолете, таком как Boeing 747. И нельзя забывать о том, что чем больше расстояние, тем выше издержки у авиаперевозчиков», – пояснил Плаксин.

Он не исключил, что рейсы по этим направлениям откроются в 2018 году.

«Мы заинтересованы в развитии данных направлений, активно работаем с авиакомпаниями, надеюсь, что в следующем году по данным направлениям мы полетим <…> Спрос среди жителей данных регионов на отдых в Крыму, я уверен, есть, поэтому необходимо наладить транспортное сообщение с этими направлениями», – сказал гендиректор аэропорта.

Рейсы за рубеж пока под санкциями

По словам Плаксина, несмотря на то, что аэропорт Симферополя сохраняет приставку «международный», рейсы из-за рубежа с 2014 года он не принимает, хотя готов возобновить полеты в любой момент.

«Из Симферополя сегодня, к сожалению, нет открытых международных направлений, и на данный аспект повлиять мы пока не в силах. Не осуществляются зарубежные перелеты по причине санкций», – сказал он.

«Мы готовы принимать иностранных перевозчиков, и у нас все для этого есть, но причины опасения авиакомпаний также можно понять. Попасть под санкции не хочет никто. Мы открыты к сотрудничеству и ведем переговоры, но пока говорить о чем-то конкретном не будем», – пояснил Плаксин.

В целом, отметил он, санкции не повлияли на работу аэропорта, если говорить о внутренних перевозках, и главный показатель здесь, по словам эксперта, – пассажиропоток. Однако собеседник агентства признал, что ограничительные меры повлияли на закупки технологического оборудования для нового терминала, который сейчас строят в Симферополе, и планируют открыть весной 2018 года.

«Традиционно при строительстве подобных объектов используется оборудование западных производителей, которые в нашем случае отказались от поставок в Крым. Но мы не видим в этом больших проблем и переориентировались на отечественных и азиатских производителей», – заключил Плаксин.

### EASTRUSSIA.RU; 2017.08.28; ЧУКОТКА РАССЧИТЫВАЕТ ПРИВЛЕЧЬ АВИАПЕРЕВОЗЧИКА ГРУППЫ S7

Власти Чукотского автономного округа рассчитывает привлечь в регион нового авиаперевозчика, в Анадыре планируется рабочая встреча с гендиректором ПАО «Авиакомпания Сибирь» (входит в S7), сообщила в понедельник пресс-служба правительства автономии по итогам заседания под председательством губернатора Романа Копина. Пассажиропоток «ЧукотАвиа» в I полугодии вырос на 20,1%, до 17,9 тыс.

Со слов начальника управления транспорта, связи и дорожного хозяйства региона Андрея Быкова сообщается, что росту пассажиропотока способствовали субсидированные авиарейсы по всем населенным пунктам округа. Прогнозируемый объем субсидирования из окружного бюджета на 2017 год составит 717,5 млн руб. Губернатор на совещании обратил внимание на своевременную подготовку заявок по перспективным направлениям субсидирования, чтобы максимально быстро выйти на решения по отпускной кампании 2018 года. Как отмечается, процесс по подготовке к следующему отпускному сезону уже фактически начат.

Глава региона заявил, что работа по привлечению дополнительных перевозчиков будет продолжена.

Субсидируются авиарейсы сообщением Магадан-Омолон, Магадан-Анадырь и Хабаровск-Анадырь. Выполнение рейсов сообщением Москва-Анадырь «ВИМ-АВИА» и «ЮТэйр» продолжаю, но продажу по льготному спецтарифу эти авиакомпании закрыли, исчерпав лимит финансирования из федерального бюджета. По той же причине прекращена продажа льготных авиабилетов на маршруте Певек-Москва. Пресс-служба напоминает, что по поручению вице-премьера – полпреда президента в ДФО Юрия Трутнева 1 сентября **Минтранс**, **Росавиаци**я совместно с Минвостокразвития и Минфином должны подготовить предложения по дополнительному финансированию программ субсидирования авиаперевозок пассажиров между Дальним Востоком и европейской частью страны региональных воздушных перевозок.