**29 АВГУСТА 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; ВАСИЛИСА ЧЕРНЯВСКАЯ; 2017.08.28; СЕРГЕЙ СОБЯНИН ВРУЧИЛ МОСКВИЧАМ ГОСНАГРАДЫ ЗА СОЗДАНИЕ И РАЗВИТИЕ МОСКОВСКОГО ЦЕНТРАЛЬНОГО КОЛЬЦА

В числе награжденных – электромонтажники, машинисты автомотрисы, сотрудники городских и федеральных компаний.

В понедельник, 28 августа, мэр Москвы Сергей Собянин вручил государственные награды москвичам, внесшим большой вклад в реализацию проекта реконструкции и развития Московского центрального кольца. Торжественная церемония прошла в Белом зале столичной мэрии.

– Приятно выполнить поручение президента и вручить государственные награды людям, которые принимали участие в одном из самых сложных и значимых проектов Москвы за последние десятилетия, – отметил глава города. – Проект уникальный тем, что наземная ветка метро проходит через действующую ткань города. Пришлось построить новые путепроводы, тоннели, передоложить и протянуть сотни километров инженерных сетей, потеснить действующие строения и сооружения. Каждый шаг в этом направлении давался крайне сложно. Мы совместили усилия разных ведомств: правительства Москвы, федеральных министерств, Российских железных дорог, с десяток различных ведомств столицы, столкнулись с различными видами собственности. И люди, которые профессионально занимаются строительством, очень хорошо понимают, что реализовать проект подобного масштаба чрезвычайно сложно, можно сказать, почти невозможно в столь короткие сроки.

Мэр напомнил, что Московское центральное кольцо работает почти год. Новая наземная ветка метро протяженностью 54 километра стала практически спасением для двух миллионов человек, проживающих в непосредственной близости от кольца. Жители Коптево, Метрогородка, Хорошево-Мневников, Котловки, Ростокино, Сокола, Щукино, Перово, Соколиной горы, Бескудниковского, Донского, Нижегородского, Богородского и Головинского района имеют под боком самый скоростной вид общественного транспорта в городе. По Московскому центральному кольцу курсируют высокотехнологичные «Ласточки». 177 пар поездов перевозят более 350 тысяч человек в будни. Современные вагоны оборудованы системой климат-контроля, электронным информационным табло, современными системами безопасности, бесплатным доступом к интернету.

– В считанные месяцы проект набрал сотни тысяч пассажиров, – продолжил Сергей Собянин. – Московское центральное кольцо стало новой связью между округами и районами, это разгрузка действующих радиальных направлений железных дорог и метро. Это новая инфраструктура, которая вдохнула жизнь в целые территории, ранее бывшими депрессивными, и позволила интегрировать различные вида транспорта. Этот проект является значимой частью огромной совместной работы с **министерством транспорта** Российской Федерации, «РЖД». Московский транспортный узел за последние годы развивается огромными темпами. Речь идет о строительстве десятков километров пригородных путей, поставке современных поездов, развязок и федеральных магистралей. Эти проекты нельзя реализовать без совместной дороги. Они касаются каждого москвича.

Сергей Собянин поблагодарил работников ОАО «РЖД», «Мостоотряда-47», «Московской кольцевой железной дороги», «Дирекции Московского транспортного узла», ГБУ «Гормост», «Мосводостока», «Организатора перевозок» и «Московского метрополитена» за проделанную работу.

Орден дружбы мэр вручил руководителю административно-организационного аппарата ОАО «Российские железные дороги» Виктору Еремину.

– Я прежде всего хочу высказать слова благодарности москвичам: за их терпение в ожидании проекта, – сказал лауреат. – Он дал совершенно новое качество жизни. Московское центральное кольцо – это один из самых важных подарков, который транспортники могли сделать Москве. Столицу невозможно представить без наземной ветки метро.

Медалями ордена «За заслуги перед Отечеством II степени» отмечен начальник отдела группы заказчика по строительству и реконструкции интермодальных транспортно-пересадочных узлов Дирекции по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта – филиала «РЖД» Ншан Гамалян, электромонтажники-линейщики по монтажу воздушных линий высокого напряжения и контактной сети электромонтажного поезда № 1 Роман Гусев и Алексей Мишин, машинист автомотрисы электромонтажного поезда № 1 Роман Мичурин.

– Работа была трудная, но интересная, с творческим подходом. Отрадно осознавать, что плоды нашего труда востребованы москвичами, – сказал во время церемонии Роман Гусев.

Сергей Собянин вручил медаль «За развитие железных дорог» бригадиру по текущему содержанию и ремонту пути и искусственных сооружений Павлу Злобину. Вместе с ним такую же награду получил и нынешний директор по пассажирским перевозкам ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов, в прошлом начальник столичной подземки.

– Это пятая в моей жизни стройка, в настоящее время коллектив «МКЖД» обеспечивает перевозку пассажиров в постоянном режиме, – сказал еще один лауреат – гендиректор АО «Московская кольцевая автодорога» Владимир Машкин. Ему было присвоено звание заслуженного строителя.

Благодарность президента России получил инспектор по качеству и приемке строительно-монтажных работ Андрей Акимов. А министру транспорта Российской Федерации Максиму **Соколов**у и президенту «РЖД» Олегу Белозерову была объявлена благодарность мэра Москвы.

– Для меня важно услышать высокую оценку о взаимодействии московского и федерального правительства, – поблагодарил Сергея Собянина за проделанную работу столичного правительства и **министерства транспорта** РФ Максим **Соколов**. – Московское центральное кольцо – уникальный проект. Мало агломераций, которые имеют подобную систему, столь высокий уровень оказываемых услуг. Замечательное качество услуг ощущают на себе все те, кто проезжают по Московскому центральному кольцу ежедневно.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.28; РОСАВИАЦИЯ ЗАФИКСИРОВАЛА НА ВЫХОДНЫХ ЗАДЕРЖКИ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ 8 АВИАКОМПАНИЙ

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

Как сообщается на сайте ведомства, пять рейсов задержала «ВИМ-Авиа», по три – «Якутия» и Red Wings, два – «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL), по одному – NordStar, «Россия» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)), Pegas Fly и «ИрАэро». Причиной задержек стало позднее прибытие или замена по неисправности воздушного судна, позднее оформление и посадка пассажиров, отдых экипажа, «решение авиакомпании».

Самые продолжительные задержки зафиксированы у «Якутии» (более 17 часов, рейс Москва – Измир; почти 12 часов, Краснодар – Римини) и Red Wings (более 11 часов, Москва – Катания; более 9 часов, Москва – Неаполь).

**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.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.28; НАЧАЛСЯ ПОДЪЕМ АРКИ КЕРЧЕНСКОГО МОСТА ВЕСОМ В 6 ТЫС. ТОНН НА ФАРВАТЕРНЫЕ ОПОРЫ

Железнодорожную арку моста через Керченский пролив весом в шесть тысяч тонн – одну из двух самых габаритных конструкций объекта – начали поднимать на фарватерные опоры, сообщил информационный центр проекта «Крымский мост» в понедельник вечером.

«Около 21:00 мск произошел «отрыв» арочного пролета от плавучих опор, удерживавших его минувшие сутки. Сейчас конструкция удерживается на весу только высокопрочными тросами, протянутыми к ней от 16 домкратов, установленных наверху фарватерных опор. Расстояние между низом арки и плавучими опорами в настоящее время составляет около одного метра (и около 10 метров от воды)», – говорится в пресс-релизе.

После того, как арочный пролет выдержат в таком положении на весу и специалисты еще раз проверят работу грузоподъемного оборудования, операция по подъему объекта продолжится.

«Расчетная скорость движения составляет около пяти метров в час. Работы продолжатся в течение всей ночи», – отмечает «Крымский мост».

К завершению операции арка окажется на высоте в 35 метров от поверхности воды.

Морская операция по транспортировке железнодорожного арочного пролета от технологической площадки на востоке Крыма к фарватеру началась в воскресенье утром. Движение судов в Керченском проливе приостановили на 72 часа. Запрет не касается судов ВМФ и ФСБ, а также участвующих в процессе строительства моста.

Плавопоры приняли на себя вес гигантской арки днем 27 августа. Затем плавсистема начала движение от берегов Керчи к Керчь-Еникальскому каналу. К утру 28 августа арку доставили к фарватеру.

Два арочных пролетных строения: железнодорожное и автодорожное, – самые большие элементы моста.

Автодорожная арка на тысячу тонн легче железнодорожной, доставка конструкции к фарватеру намечена на сентябрь.

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

Девятнадцатикилометровый 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.

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; МАРГАРИТА ПАПЧЕНКОВА; 2017.08.29; КОНЦЕССИИ ИЗБЕЖАЛИ УГРОЗЫ ПРЕВРАТИТЬСЯ В ГОСЗАКУПКИ

Речь о внедрении своеобразной инфраструктурной ипотеки, когда объект фактически покупается в кредит, полученный от частных инвесторов, а пользователь объекта этот кредит постепенно гасит», – описывал в начале июня президент Владимир Путин новую модель частных инвестиций в инфраструктуру. Очень, впрочем, похожую на обычные концессии, против которых выступила Федеральная антимонопольная служба (ФАС), удивлялись тогда участники рынка.

Изобретать велосипед чиновникам пришлось после того, как ФАС предписала аннулировать конкурс на строительство дороги в Башкирии, который выиграл «Башкирдорстрой». ФАС утверждала, что концессия, в которой все расходы инвестора компенсирует государство, – это госзакупка. «Мы будем преследовать такие концессии, мы будем разрушать их через суды и будем стремиться к тому, чтобы эти имитаторы были наказаны», – грозил руководитель ФАС Игорь Артемьев. Служба выиграла процесс в Арбитражном суде Москвы, после чего банки заморозили финансирование всем концессиям с платой концедента.

В понедельник рынок выдохнул: апелляционный суд отменил решение суда первой инстанции. Для инвесторов внесена ясность, в зоне риска было несколько концессионных соглашений, говорит замминистра экономического развития Станислав Воскресенский. Решение угрожало 40 проектам, включая «Платон», платную автодорогу Москва – Петербург и ЦКАД, рассказывали консультанты. ФАС примет решение об обжаловании в кассации после того, как суд представит полное решение, сообщил замруководителя службы Рачик Петросян.

Представитель «Башкирдорстроя» не ответил на вопросы «Ведомостей». Алексей Костоваров, советник «Линии права», представлявшей интересы комитета Башкирии по транспорту, надеется, что кассационный суд поддержит апелляцию. Суд внес определенность в вопрос, может ли государство полностью компенсировать расходы инвестора, поддерживает исполнительный вице-президент Газпромбанка Алексей Чичканов. Особенно важно решение для регионов, где такие концессии зачастую единственная возможность обеспечить создание инфраструктуры, говорит старший юрист Hogan Lovells Константин Макаревич.

Но позиция ФАС по закону о концессиях остается прежней, предупреждает Петросян, в некоторых случаях концессионное соглашение со 100%-ной компенсацией из бюджета может быть оправданным – например, когда социально значимый объект нужен сейчас, а бюджетных средств пока нет. Нужно поправить закон так, чтобы государство могло компенсировать все расходы концессионера, но только после завершения строительства и ввода объекта в эксплуатацию, считает он.

«Сейчас, когда решение суда состоялось, рынок даже немного признателен ФАС», – говорит председатель совета директоров InfraONE Альберт Еганян: появится новый инструмент – инфраструктурная ипотека. Решение суда не отменяет проект по инфраструктурной ипотеке, только помогает ему, подтверждает федеральный чиновник. «Это все равно что сказать, что производство шин помешает производству машин», – иронизирует он.

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2017.08.29; ШЛАГБАУМЫ ПРОЕДУТ БЕЗ ОСТАНОВОК

«Автодор» до конца года введет единый транспондер для платных дорог

Госкомпания «Автодор» запускает проект по внедрению единого бесконтактного транспондера на платных дорогах. Пользователям не надо будет покупать отдельный прибор для каждой трассы, будет действовать единое устройство, позволяющее проезжать пункт оплаты без остановки. Впрочем, несмотря на лавинообразный прирост пользователей транспондеров, полностью искоренить заторы на платных трассах пока не получается, особенно в пиковые часы.

Напомним, транспондер – это бесконтактный прибор, привязанный к лицевому счету, установленный в салоне машины: он позволяет проезжать пункты взимания платы (ПВП) практически без остановки, тогда как остальные водители платят в кассе, образуя тем самым заторы. С 2011 года «Автодором» и его партнерами продано порядка 900 тыс. транспондеров (основная часть – за последние два года). От 30% до 60% водителей, в зависимости от участка, преодолевают пункты оплаты бесконтактным способом, при этом для каждой трассы нужно отдельное устройство. Единый прибор уже внедрен на дорогах, где транспондеры обслуживают структуры «Автодора» (на участках трасс М3, М4, обходе Вышнего Волочка). Остальные магистрали, находящиеся в ведении частных компаний, до сих пор не были включены в общую систему.

С 1 сентября к системе присоединится Северо-западная концессионная компания (СЗКК, обслуживает участок трассы М11 от Москвы до Солнечногорска): водители, купившие транспондеры в магазинах вдоль этой трассы, с 1 сентября смогут проехать с ним по М3, М4 и на обходе Вышнего Волочка. Аналогично, приобретя прибор в магазине на М4, можно будет пользоваться им на М11.

Глава «Автодора» Сергей Кельбах пояснил: соглашение по транспондерам подписано операторами платных дорог еще на Петербургском экономическом форуме в июне этого года, но практически выполнено не всеми: компании должны заключить между собой соглашения по обмену информацией, переговорный процесс довольно сложный. Сложнее всего договориться с консорциумом «Главная дорога» (компания, созданная УК «Лидер», эксплуатирует обход Одинцово), отметил господин Кельбах: в этой компании «сложная механика принятия решений». С «Магистралью северной столицы» (Западный скоростной диаметр в Санкт-Петербурге) процесс несколько проще. «Назвать точные сроки мы не готовы, но это вопрос ближайших месяцев, технически все ПВП готовы»,– заявили “Ъ” в компании «Новое качество дорог» (оператор обхода Одинцово). До конца 2017 года ожидается подключение всех компаний к системе единого транспондера, отметил господин Кельбах.

Отметим, что под фразой «единый транспондер» подразумевается, по сути, просто техническая возможность проехать через ПВП без остановки: программы лояльности для клиентов по-прежнему будут привязаны к конкретным устройствам. Так, к примеру, владелец транспондера, который был куплен в магазинах «Автодора» на трассах М3 и М4, не сможет воспользоваться программой скидок от СЗКК. На обходе Одинцово прибор, купленный в офисе оператора дороги, даст скидку до 36%, транспондер другой компании – всего 5%.

Тем временем, несмотря на массовое распространение транспондеров (к концу года ожидается миллионный пользователь), в часы пик на многих ПВП еще есть заторы. «Конечно, таких сильных пробок, как в 2012–2013 годах, уже нет, но пиковые нагрузки мы с трудом переживаем»,– признался Сергей Кельбах. Речь идет о так называемой залповой нагрузке, когда сотни тысяч водителей выезжают из города в течение 12–15 часов, это происходит, например, 30 апреля, 1 июня, 1 августа, 30–31 декабря. В связи с этим «Автодор» уже решил нарастить число полос на пунктах оплаты, где можно проехать с помощью транспондера, и рекомендовал сделать то же самое и операторам. Еще одной мерой по борьбе с пробками на ПВП является внедрение системы free flow, когда оплата проезда происходит на скорости до 40 км/ч, шлагбаум при этом всегда поднят. Но массовое внедрение этой системы невозможно без введения штрафа за неоплату проезда: необходимый законопроект обсуждается с 2014 года, сейчас он, по данным “Ъ”, находится в правительстве.

В компании «Новое качество дорог», комментируя заявление господина Кельбаха, сообщили, что сегодня все полосы всех ПВП на обходе Одинцово и так могут пропускать машины с помощью транспондера, но на некоторых все же требуется остановка перед шлагбаумом. В СЗКК добавили, что на основном ПВП (первом на пути из Москвы) есть реверсивные полосы, позволяющие регулировать нагрузку в зависимости от дня недели и времени суток.

### ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; 2017.08.29; ЦЕНТРАЛЬНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ ЗАКАЗАЛА ПОЕЗДА У РОДСТВЕННОГО ТВЕРСКОГО ЗАВОДА

Центральная пригородная пассажирская компания (Центральная ППК) планирует отказаться от арендованного парка в пользу собственного. Собственный парк выгоднее, говорит представитель Центральной ППК. Сейчас в парке компании 431 единица транспорта (электропоезда, автомотрисы и рельсовые автобусы) – все они арендованы у РЖД. Собственных электропоездов у Центральной ППК – 68. Но до конца 2018 г., рассчитывает перевозчик, все экспрессы одного из самых загруженных направлений – Киевского – будут собственными, говорил гендиректор Центральной ППК Михаил Хромов в конце июня (цитата по «Москва медиа»).

Аренда подвижного состава с экипажем – самая большая статья расходов Центральной ППК. В 2016 г. затраты по ней выросли на 6,7% до 15,6 млрд руб., говорится в отчете компании за 2016 г. В прошлом году Центральная ППК закупила 24 поезда, в 2017 г. – уже 20 поездов. В понедельник она сообщила о покупке еще двух поездов – «Иволга» (ЭП2Д) у Тверского вагоностроительного завода (входит в «Трансмашхолдинг», как и Центральная ППК, он подконтролен Искандеру Махмудову и Андрею Бокареву). Поезда «Иволга» предназначены для использования на небольших расстояниях – в составе всего пять вагонов, оборудованных мониторами и системами видеонаблюдения. Сумма сделки по ним составила 1,3 млрд руб.

20 поездов, приобретенных в этом году, Центральная ППК тоже закупила у родственного предприятия – Демиховского машиностроительного завода. Сколько всего поездов планирует Центральная ППК закупить в этом году – не ясно. Назывались оценки от 24 до 34 поездов. Представитель компании точной цифры не называет, но указывает, что в этом году Центральная ППК планировала закупать составы только у демиховского завода. Это современная российская разработка, где использованы все современные технологические решения (бестамбурное исполнение, информационные табло, адаптация головных вагонов для маломобильных категорий пассажиров, климатические системы, внешнее и внутреннее видеонаблюдение), говорит собеседник «Ведомостей». Руководство компании устроили технические характеристики поездов – методы и материалы обработки кузова обеспечивают большую устойчивость к внешним воздействиям, добавил он. Главное преимущество составов – возможность снизить стоимость обслуживания поездов, говорит представитель Центральной ППК, но размер экономии не раскрывает. Другие ППК, например, приобретают «Ласточки» – поезда Siemens, которые собирает СП концерна и группы «Синара» (см. иллюстрацию).

Заказ Центральной ППК позволит загрузить мощности Тверского вагоностроительного завода и улучшить его финансовое положение, говорит аналитик «ВТБ капитала» Елена Сахнова. С 2014 г. вагоностроительная отрасль переживает кризис. Тверской завод, например, говорил его гендиректор Андрей Соловей в интервью газете «Гудок», на протяжении нескольких лет работал с загрузкой 30–35%. Ситуация начала выправляться в 2016 г., когда появились крупные заказы от Федеральной пассажирской компании (ФПК) и др. Но в I квартале выручка завода сократилась на 36% из-за отсутствия заказов от ФПК.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.08.28; СТОП-КРАН ДЛЯ ТАРИФОВ

ФАС сбавила рост цен на электрички

Федеральная антимонопольная служба разработала поправки в методику расчета стоимости перевозки пассажиров в пригородных поездах. Цена проезда не должна увеличиться более чем на два процента или же превышать показатель инфляции за прошедший год.

ФАС также настаивает на вводе новых правил, которые должны снять все спорные вопросы, оставшиеся у регионов к перевозчикам по размеру платы за обслуживание парка электричек. Речь идет об оплате ремонта и техосмотра вагонов. Перевозчики и регионы пока идут в суд, чтобы доказать свою правоту, напомнил в беседе с «РГ» глава Союза пассажиров России Кирилл Янков.

Сейчас пассажиров перевозят 9,5 тысячи пригородных вагонов. И не все они в идеальном состоянии. Например, в 2018 году должны уйти в утиль 500 вагонов. Придет ли на их место новый парк или регионы предпочтут купить автобусы и перевозить на них своих жителей, зависит от решений, которые будут приняты на предстоящем в сентябре Госсовете. Там как раз намерены обсудить возможные схемы лизинга для пригородных компаний, подтвердил в беседе с «РГ» Кирилл Янков. Этот вариант и другие эксперты называют наиболее сбалансированным в решении вопроса по приобретению подвижного состава.

Единицы регионов потянут инвестиционную составляющую в тарифе, за счет которой можно активно обновлять парк вагонов. Сейчас региональные власти платят амортизационные и за счет них предлагают обновлять парк, добавил Янков.

Перевозку в пригородном сообщении осуществляют пригородные пассажирские компании по заказу регионов. Формируют региональный заказ на транспортное обслуживание населения на основе расчетов, предоставляемых локальными перевозчиками, а разницу между согласованной стоимостью билетов и реальными затратами пригородных компаний регионы должны возмещать из своего бюджета.

В некоторых случаях средств, предусмотренных на компенсацию выпадающих доходов, оказывается недостаточно для полного покрытия убытков перевозчиков, отметили в РЖД. В 2016 году все пригородные компании обеспечили рост доходов, а 21 пригородная пассажирская компания обеспечила безубыточную деятельность.

Для создания механизма субсидирования пригородных перевозок принято постановление правительства, предписывающее ФАС установить коэффициент 0,01 к тарифам на услуги инфраструктуры в пригородном сообщении. Также были внесены изменения в Налоговый кодекс, предусматривающие установление нулевой ставки НДС на услуги по перевозкам пассажиров в пригородном сообщении. Благодаря принятым мерам с 2011 года удалось значительно повысить уровень компенсации потерь в доходах со стороны субъектов.

Это дало результат. Идет увеличение регионального субсидирования, сохраняются маршрутная сеть, разработка планов комплексного транспортного обслуживания населения на долгосрочную перспективу, отмечают в госкомпании. Тем не менее в рамках тарифного регулирования на 2018 год регионам совместно с перевозчиками необходимо определиться с программой обновления подвижного состава и предусмотреть расходы на закупку парка в составе экономически обоснованных затрат при тарифном регулировании. Сегодня подвижной состав самостоятельно закупает только одна пассажирская компания. Остальным пригородным перевозчикам без государственной поддержки это сделать невозможно, считают в РЖД.

### ТАСС; ИВАН ПИЛЬЩИКОВ; 2017.08.28; ТРАНСПОРТ БУДУЩЕГО: КАК ТЕХНОЛОГИИ ПОМОГУТ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ ПРОБОК

Председатель совета директоров калифорнийской компании Hyperloop One Шервин Пишевар и президент технологического отдела этой фирмы Джош Гайгел рассказали ТАСС о перспективах появления в России разрабатываемого ими сверхскоростного поезда и объяснили, почему в работе их воодушевляет пример Петра I.

Как ускорить развитие мировой экономики

Проект создания транспортной системы Hyperloop был предложен американским инвестором Илоном Маском. Его идея заключается в том, что в специальных трубах, в которых воздух чрезвычайно разрежен, со скоростью до 1220 км в час будут передвигаться капсулы с пассажирами или грузами. Реализацией проекта занимается Hyperloop One. Есть соответствующие планы и в отношении России.

Проекты на основе технологии Hyperloop запланированы к реализации в Европе, Америке и России. В инфографике ТАСС – все, что на данный момент известно о сверхскоростном транспорте будущего.

Как признался в интервью ТАСС Пишевар, на него произвела сильное впечатление история основания российским императором практически на пустом месте города на Неве. Бизнесмен уверен, что развитие поездов Hyperloop позволит реализовать не менее грандиозные проекты по всему миру.

«Я читал книгу о Петре Великом, – сообщил предприниматель. – Если вспомнить историю Санкт-Петербурга, у него (Петра I – прим. ТАСС) появился замысел создать новый город с нуля, он сыграл ключевую роль в его строительстве, изучал кораблестроение в Европе, специально туда отправился, работал там и учился. Потом он применил полученные знания при строительстве. Это невероятно вдохновляет».

Если бы Петр Великий был жив сейчас, он бы в полной мере понял суть того, над чем работает Hyperloop One, отметил Пишевар. «Думаю, то, что он построил Санкт-Петербург на пустом месте, и то, как он работал над строительством порта, вызывает воодушевление», – сказал он. И из этого можно извлечь массу уроков.

«Построить совершенно новый город, как это сделал Перт Великий, возможно, – продолжил Пишевар. – Сегодня во многих городах мира инфраструктура устарела и разваливается, это сдерживает развитие мировой экономики. Если было бы возможно быстрее перемещать грузы и людей, это могло бы все изменить, ускорить развитие мировой экономики, дать людям во всем мире больше возможностей».

Джош Гайгел, в свою очередь, в интервью ТАСС отметил, что считает Петра I деятелем масштаба гениев эпохи Возрождения. «Это тот, кто опередил свое время, тот, кто пробует заниматься разными вещами, чтобы получить разнообразный опыт, и воплощает его в нечто такое, что возвышает его над современниками», – пояснил президент технологического отдела Hyperloop.

Специалист провел параллель между тем, как учился кораблестроению Петр I, и тем, как работают в пустыне на севере штата Невада сотрудники его компании, которые испытывают на специальном комплексе DevLoop сверхскоростной поезд. «В течение последних пяти месяцев я проводил не меньше двух дней в неделю в пустыне, где трудится наша команда, – рассказал Гайгел. – А в последние две недели я там жил, работал над испытаниями. Большая часть нашей команды из Лос-Анджелеса там жила».

Гайгел отметил, что несколько сотрудников Hyperloop One являются выходцами из России. В общей сложности в компании работают около 280 человек.

Hyperloop в России

В России в качестве пробного проекта рассматривается строительство ветки Hyperloop по маршруту Хуньчунь (Китай) – порт Зарубино (Приморский край) протяженностью 65 км.

В январе этого года **Минтранс** РФ объявил о создании рабочей группы по развитию технологии Hyperloop в транспортном комплексе страны. Зам**министра транспорта** России Алан **Лушников** во время выступления в Москве в июле не исключил, что РФ может стать второй страной после США, где будет реализован проект Hyperloop.

Между тем Гайгел полагает, что сверхскоростные поезда данного типа могут появиться сначала не в США, а в каком-то другом государстве, в том числе, возможно, и в России. Отвечая на вопрос о том, в какой стране, по его мнению, раньше всего начнет функционировать данная транспортная система, специалист указал: «Я бы очень удивился, если бы США стали первыми». По его мнению, «многие другие страны более прогрессивны с точки зрения регулирующих норм и выдачи лицензий».

Специалист указал, что в настоящее время компания ведет переговоры о возможности создания сверхскоростных поездов в ОАЭ, Финляндии и Нидерландах. В Hyperloop One рассчитывают начать строительство в 2021 году, хотя где именно – пока неясно, отметил он.

Как указал Гайгел, при применении указанной технологии путешествовать между городами, которые находятся на большом удалении друг от друга, можно будет так же легко, как «между станциями метро». Специалист предположил, что, к примеру, на поезде Hyperloop можно будет добраться из Санкт-Петербурга в Москву быстрее, чем на самолете.

Пишевар, в свою очередь, подчеркнул, что развитие железнодорожного транспорта сделало невыгодными авиарейсы между Брюсселем и Парижем. Вместе с тем, по мнению предпринимателя, говорить о том, где именно раньше всего появятся сверхскоростные поезда его компании, пока рано. Бизнесмен припомнил в связи с этим ситуацию с братьями Орвиллом и Уилбуром Райтами. За этими американцами во многих странах признается первенство в изобретении и постройке первого в мире самолета.

Как отметил предприниматель, один из братьев Райт решил больше никогда не делать прогнозов, так как некогда сильно ошибся в оценках. Он полагал, что на развитие и распространение авиации в мире потребуется не менее 50 лет. В действительности же это произошло гораздо быстрее. «Думаю, будет неразумно предсказывать, кто здесь будет первым, вторым, третьим, – добавил Пишевар. – Надеюсь, мы увидим».

Лекарство от пробок

Гайгел сообщил, что к настоящему времени компании удалось привлечь инвестиций примерно на $160 млн. «Мы предполагаем, что нам понадобится еще пара сотен миллионов, чтобы выйти на тот уровень, когда мы можем начать производство», – указал специалист.

Пишевар напомнил, что Hyperloop One удалось привлечь средства, в частности, и из России. «Мы получили капитал от замечательных инвесторов, нам очень повезло, что среди них и российские инвесторы», – сказал он.

В числе ключевых партнеров его компании в РФ Пишевар назвал основателя и акционера группы «Сумма» Зиявудина Магомедова и венчурный фонд Caspian VC, совладельцем которого тот является. Магомедов вошел в совет директоров Hyperloop One. Руководителем Caspian VC является Билл Шор. «Они много занимаются логистикой и бизнесом, связанным с портами, – констатировал Пишевар. – Это – одна из ключевых составляющих нашей бизнес-модели». «Они являются важными партнерами для нас», – подчеркнул американский предприниматель.

На вопрос о том, где именно, по его мнению, было бы разумно в первую очередь запустить сверхскоростные поезда в России, Пишевар ответил: «Думаю, во многих странах мы бы могли представить их в крупных городах, где много автомобильных пробок». Бизнесмен отметил, что Hyperloop мог бы уменьшить загруженность дорог. Кроме того, по мнению предпринимателя, сверхскоростные поезда были бы особенно полезны в крупных портах.

Как указал Пишевар, многие порты мира расположены на берегах на территории крупных городов. «Земля там очень дорогая. Компании, которые являются операторами этих портов, вынуждены тратить огромные средства на их расширение. Нагрузка на порты растет, так как мировая экономика развивается все быстрее», – пояснил он. По словам предпринимателя, сверхскоростные поезда позволили бы операторам этих объектов перенести часть нагрузки «вглубь территории».

Гайгел, в свою очередь, пояснил, что в случае строительства Hyperloop в каком-либо государстве, значительную часть работ, связанных с реализацией проекта, смогут взять на себя местные фирмы. «В случае с Россией мы бы, вероятно, сотрудничали с некой проектной организацией, она бы, к примеру, занималась доставкой цемента, транспортировкой стали, ее закупкой у местных производителей и многим другим», – указал специалист. «Для нас было бы очень дорого производить все в США, а потом доставлять», – добавил он. Гайгел отметил, что «есть много возможностей» и для производства высокотехнологичных компонентов Hyperloop в тех странах, где появятся эти сверхскоростные поезда.

На вопрос, благоприятна ли законодательная база в РФ для реализации проекта Hyperloop, Пишевар ответил: «Я выступал на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ) в этом году и в прошлом. Я говорил о том, что, насколько мы видим, власти многих стран относятся к Hyperloop очень положительно, у многих это вызывает большой интерес». Но построить Hyperloop без государственной поддержки невозможно. Так же как нельзя создавать без нее глобальные сети, подчеркнул бизнесмен.

Как отметил предприниматель, форум в Санкт-Петербурге был для него удобной платформой и позволил «обменяться с людьми со всего мира информацией и мнениями», в том числе с лидерами других крупных компаний.

Поддержка государства необходима

По словам Гайгела, американский инвестор Илон Маск, который предложил идею сверхскоростного поезда данного типа, в настоящее время не участвует непосредственным образом в работе Hyperloop One.

«Надеюсь, он относится с одобрением и считает, что мы хорошо справляемся, – констатировал специалист. – Но, думаю, по большей части мы занимаемся своим делом, а он довольно занят со SpaceX, Tesla и SolarCity».

И Пишевар, и Гайгел подчеркнули, что считают чрезвычайно успешными последние испытания, которые проводила компания. Так, 2 августа Hyperloop One сообщила, что впервые протестировала в условиях технического вакуума капсулу XP-1, которая в перспективе должна стать вагоном сверхскоростного поезда.

Испытания прошли 28 июля в комплексе DevLoop в Неваде. Это, по сути, огромный трубопровод, который установлен на эстакаде в пустыне. Диаметр тоннеля составляет 3,3 м, его общая протяженность – около 500 м.

Во время последнего теста сотрудники Hyperloop One поместили в тоннель, из которого был выкачан почти весь воздух, специальную мобильную платформу. Она в перспективе станет ходовой частью поезда. На платформу установили капсулу XP-1, сконструированную из алюминия и углеродного волокна. Представители фирмы впервые продемонстрировали ее 12 июля, такие вагоны компания в будущем планирует применять для перевозки грузов и пассажиров.

Во время пробного запуска XP-1 разогнали до скорости примерно 310 км/ч, капсула преодолела более 430 м. Как отметили в компании, таким образом была проведена вторая фаза испытаний ключевых элементов Hyperloop.

Об успешном завершении первой фазы представители фирмы также сообщили 12 июля, хотя завершилась она в мае. Во время нее эксперты Hyperloop One тестировали в DevLoop только мобильную платформу. Она разогналась в тоннеле до скорости 112 км/ч и преодолела 160 м за 5,3 секунды.

«Мы испытали саму капсулу и гораздо более сложную систему управления, торможения и все остальное, – указал Гайгел, говоря о состоявшемся в июле тесте. – По большому счету, этот тест был гораздо более трудным, чем тот, который имел место три месяца назад. Теперь мы значительно ближе к стадии, когда можно начинать производство».

Нам удалось сделать огромный скачок, сказал Пишевар, оценив проделанную работу. «С момента основания компании прошло два с половиной года, наша команда – Джош (Гайгел – прим. ТАСС) и другие – по сути, проделали путь от идеи до того, что мы сейчас показываем миру, – указал он. – Наступил наш звездный час, мы можем продемонстрировать наш комплекс в Неваде и то, что он по-настоящему работает».

По словам Гайгела, во время третьей фазы испытаний специалисты сосредоточатся главным образом на воздушном шлюзе, с помощью которого ограничивается поступление воздуха в тоннели, по которым движется поезд. Как ожидается, данная работа может быть завершена в октябре.

### ИНТЕРФАКС СЕВЕРО-ЗАПАД; 2017.08.28; «ЛАСТОЧКА» СВЯЖЕТ ПЕТРОЗАВОДСК И ВЕЛИКИЙ НОВГОРОД, ВРЕМЯ В ПУТИ – 6,5 ЧАСОВ

Октябрьская железная дорога с 30 августа запускает «Ласточку» между Петрозаводском и Великим Новгородом.

Как сообщил сайт ОЖД, прямой поезд будет курсировать ежедневно. Из Петрозаводска «Ласточка» будет отправляться в 14:32 и прибывать в Новгород в те же сутки в 21:02. Из Новгорода электропоезд будет отправляться в 17:45 и прибывать в Петрозаводск в 00:10 следующих суток.

В пути следования поезд из пяти вагонов будет делать остановки на станциях Чудово, Волховстрой-2, Лодейное Поле, Свирь. Общее время в пути – около 6,5 часов.

Стоимость проезда от 867 рублей. Оформить билеты можно за 60 суток. График движения разработан с учетом стыковки на станции Чудово с «Сапсаном».

«Ласточки», развивающие скорость до 160 км/ч, ходят из Петербурга в Петрозаводск, в Великий Новгород, в Выборг и ряд других направлений.

### ТАСС; 2017.08.28; РЕКОНСТРУКЦИЯ ПРИЧАЛОВ «МАГАДАНСКОГО МОРСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА» БУДЕТ ЗАВЕРШЕНА В СРОК

Реконструкция причалов АО «Магаданский морской торговый порт» (Магаданский МТП) будет завершена в срок, говорится в сообщении Минвостокразвития.

«В морском порту после совещания с подрядчиком «Больверк» и заказчиком график был уточнен. Подрядчик получил 85 метров для работы на 5 причале с тем, чтобы перейти туда и его завершить. Поэтому 20 сентября – точка отчета. Мы отследим и проконтролируем, чтобы все работы в морском торговом порту на 4 и 5 причалах были выполнены в установленные сроки», – подчеркнул глава региона Владимир Печеный.

Реконструкция причалов Магаданского МТП проводится в рамках федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года».

«Идем по графику. Занимаемся бетонированием территории, монтируем анкерные тяги, проводим земляные работы. Это уже завершающий комплекс работ на четвертом причале. Уже 20 августа приступаем к пятому, а четвертый причал должен быть завершен к концу сентября – началу октября», – рассказал руководитель подрядной организации «Больверк» Вадим Кирьяков.

АО «Магаданский МТП» – стивидорная компания, предоставляющая услуги в порту Магадан. Порт расположен на северном побережье Охотского моря на узком перешейке между двух бухт – бухтой Нагаева и бухтой Гертнера. В порту имеется 13 причалов, из которых три для перевалки нефтепродуктов, два – для контейнеров, и восемь – для других грузов.

### ТАСС; 2017.08.28; С МОМЕНТА ОГРАНИЧЕНИЯ СУДОХОДСТВА В КЕРЧЕНСКОМ ПРОЛИВЕ ТРАНЗИТНОЙ ПРОВОДКИ ЖДУТ 28 СУДОВ

Транзитной проводки в Керченском проливе с момента ограничения судоходства, введенного с 00:00 мск воскресенья на время установки железнодорожной арки Крымского моста, ожидают 28 судов. Об этом сообщает в понедельник информационный центр «Крымский мост».

«За 34 часа с момента ограничения плавания, связанного с операцией по установке арки Крымского моста, с обеих сторон от пролива транзитной проводки ждут в общей сложности только 28 судов», – говорится в сообщении. Отмечено, что это «в разы меньше, чем при задержке из-за непогоды, и ниже стандартного трафика движения по каналу».

«В среднем транзит по каналу осуществляют более 60 судов ежесуточно», – уточнили в инфоцентре.

Морская операция по установке железнодорожной арки Крымского моста началась 27 августа. На это время в Керчь-Еникальском канале ограничили судоходство. Как только строители подтвердят надежность закрепления арочного пролета на проектной высоте, плавание судов по фарватеру возобновится в стандартном режиме.

«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», – заверили в инфоцентре.

О строительстве моста

Арочные пролетные строения – самые габаритные элементы Крымского моста. Протяженность каждого – 227 м, железнодорожный весит 6 тыс. тонн, автодорожный – 4 тыс. тонн. После установки на фарватерные опоры они обеспечат беспрепятственный пропуск судов через свободное пространство шириной 185 м и высотой 35 м от воды.

На первом этапе морской операции установят железнодорожную арку моста, на втором этапе, который запланирован на сентябрь, – автодорожную.

Крымский 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.

Его протяженность составит 19 км. Строительно-монтажные работы на объекте начались в феврале 2016 года, общая стоимость проекта оценивается в 228 млрд рублей, строительство профинансировано уже на 60% (144 млрд рублей). Начало движения автомобилей по мосту запланировано на декабрь 2018 года, поездов – на декабрь 2019 года.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.08.29; ИРКУТСКИЙ АЭРОПОРТ СЛЕТАЕТ НА БУДУЩЕЕ

Область увидит его через восемь-девять лет

Правительство Иркутской области сдвигает сроки строительства нового аэропорта. По данным “Ъ”, власти региона планируют вернуть бюджетное финансирование объекта в размере 23 млрд руб. в ФЦП после 2022 года, а ввод его в эксплуатацию намечен на 2025–2026 годы. Конкурсная документация по выбору потенциального инвестора, которому придется реконструировать старый и строить новый аэропорт, появится к концу 2017 года. При этом, судя по заявлениям чиновников, до сих пор даже не решено нужно будет строить новый аэропорт на месте действующего или на другой площадке.

Как выяснил “Ъ”, власти Иркутской области актуализировали планы строительства нового главного аэропорта региона. Из письма министра жилищной политики, энергетики и транспорта области Артура Сулейменова гендиректору АО «Международный аэропорт Иркутск» Александру Рябикину (копия есть у “Ъ”) следует, что к первому кварталу 2019 года **Росавиаци**я и власти региона намерены включить бюджетные 23 млрд руб., выделенные на строительство аэропорта, в транспортную ФЦП, которая начнет действовать после 2022 года.

В мае **Минтранс** РФ исключил все аэропорты Иркутской области из федеральной программы модернизации. До конца года региональное АО «Иркутскаэроинвест» должно подготовить конкурсную документацию по выбору инвестора, который построит аэропорт Иркутск Новый и реконструирует и модернизирует существующий аэропорт. Лишь к 2022 году выберут генподрядчика строительства нового аэропорта, подготовят техзадание на проектную документацию, определят объемы работ и источники финансирования для объектов федеральной собственности (аэродром), инвестора в терминал и соинвестора в заправочные комплексы и т. д. По расчетам регионального **минтранса**, новый аэропорт будет сдан в 2025–2026 годах. В **Минтрансе** РФ “Ъ” сообщили: вопрос финансирования «находится в проработке».

Модернизация иркутского авиаузла, формат участия инвесторов и их выбор обсуждаются с 2014 года, когда старый аэропорт был передан от Росимущества области. Сначала проект включал реконструкцию аэропорта и строительство нового, затем в него вошла модернизация еще десяти малых аэропортов. Об интересе к проекту заявляли «Аэропорты регионов» (входят в «Ренову» Виктора Вексельберга) и «Базэл» Олега Дерипаски. Но основным претендентом регион указывал «Новапорт» Романа Троценко, что вызывало недовольство ФАС и «Базэла». В феврале сообщалось, что инвестора все же определят на конкурсе, но «Иркутскаэроинвест» (должен выбрать модель ГЧП) был создан регионом и «Новапортом». В мае губернатор Сергей Левченко заявил, что обсуждается вариант консорциума инвесторов, а в июне он уточнил: к строительству нового аэропорта планируется привлечь трех инвесторов, каждый из которых, как и регион, получит по 25%.

На прошлой неделе Александр Рябикин заявил «Байкал ТВ», что «инвестор есть», добавив: для «снятия остроты вопроса на ближайшие десять лет будет реконструирован действующий аэропорт» силами области и инвестора. Он заверил, что новый аэропорт построят на месте старого, перенос его на 60 км потребовал бы не менее 50 млрд руб. бюджетных средств. Но окончательное решение о новом месте аэропорта будет принято не ранее, чем через полгода.

В «Новапорте» отказались от комментариев, связаться с правительством региона вчера вечером не удалось. В «Базэле» сообщили “Ъ”, что пока неясны инвестобязательства по проекту, не решен вопрос о судьбе старого аэропорта – он выведен из программы и контролируется «неким СП» («Иркутскаэроинвест»). Обязательства должны быть консолидированы и обсуждаться со всеми потенциальными инвесторами, а исполнителем должен быть один из них, который сам уже примет решение о привлечении партнеров, считают в холдинге.

Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, полагает, что власти области «пытаются оправдать бездействие в течение полутора лет и, игнорируя предупреждения ФАС, недовольство заксобрания региона и прокурорские проверки, продолжают реализацию проекта с вовлечением СП области и “Новапорта”«. Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов отмечает: неопределенность государства в части инвестиций в проект обычно удерживает инвестора от принятия окончательного решения, а отсутствие господдержки ставит под вопрос перспективы проекта.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ЖАНДАРОВА; ТАРАС ФОМЧЕНКОВ; 2017.08.28; НА СВЯЗЬ НЕ ВЫХОДЯТ

Ted Travel устранился от решения проблем туристов

Авиакомпания «Якутия» вывезла из Антальи вторую группу туристов, пострадавших из-за приостановки деятельности туроператора Ted Travel. На нем в Москву прибыл 171 человек, за границей еще остается несколько сотен туристов. Они вернутся в страну в ближайшие два дня.

Сам владелец и президент туроператора Ted Travel Четин Бозаджы Джафер находится за границей и не выходит на связь, сообщили в Российском союзе туриндустрии. Джафер руководил целым рядом компаний. В начале 2000-х годов он руководил компанией Gotur, позднее Bentour. В РСТ считают преждевременными выводы о том, что компания была создана для того, чтобы собрать деньги с клиентов и исчезнуть. Однако отсутствие руководителя в стране в такой момент свидетельствует не в его пользу.

Напомним, туроператор Ted Travel заявил о приостановке деятельности 24 августа, объяснив это решение сложной эпидемиологической обстановкой в Турции из-за вируса Коксаки. Роспотребнадзор назвал это заявление манипуляцией. Основной причиной называется демпинг цен на путевки.

Если стоимость тура на 15 и более тысяч рублей дешевле аналогичного, это повод задуматься

Те туристы, которые оплатили отдых в Турции, но на море в итоге уже не попадут, могут обратиться в страховые компании для возмещения понесенных убытков. А чтобы не попасть впросак с отдыхом, нужно соблюдать всего несколько достаточно простых правил. Прежде всего, подсказывает исполнительный директор Ассоциации туроператоров России Майя Ломидзе, необходимо понимать, что на массовых направлениях пляжного отдыха рынок уже давно поделен между туроператорами и новому игроку на нем места нет. Если только он не занимается демпингом. «Разница в цене в 5 тысяч рублей плюс-минус не так страшна. Однако если стоимость тура у одного оператора ниже средней по рынку уже на 15 и более тысяч рублей, это повод задуматься», – говорит Ломидзе.

### Ъ-ОНЛАЙН; ИРИНА САМОЙЛОВА; 2017.08.28; NORDWIND СОГЛАСОВАЛА В РОСАВИАЦИИ РЕГУЛЯРНЫЙ РЕЙС УФА-МОСКВА С КОНЦА ОКТЯБРЯ

Авиакомпания Nordwind планирует с конца октября начать регулярные рейсы по направлению Уфа-Москва. **Росавиаци**я согласовала перевозчику ежедневные вылеты в аэропорт Шереметьево раз в день – в 5.55 ч местного времени, в обратном направлении – в 23.20 ч, сообщает пресс-служба международного аэропорта Уфы. Nordwind эксплуатирует Boeing 737-800 и Airbus A321. Авиакомпания станет шестым перевозчиком на московском направлении из Уфы после «ЮТэйра», «Сибири», «Аэрофлота», Red Wings и «Уральских авиалиний». Количество ежедневных частот на рейсе Уфа-Москва, как планируется, в зимнем расписании аэропорта увеличится с 14 до 16-ти. Дополнительную частоту также согласовали «Сибирь» (до четырех рейсов в день) и «Аэрофлот» (до шести рейсов).

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.28; ПРОКУРАТУРА ПРОВЕРЯЕТ СООБЩЕНИЯ О РАЗГЕРМЕТИЗАЦИИ НА БОРТУ АВИАЛАЙНЕРА АНТАЛЬЯ-МОСКВА

Транспортные прокуроры начали проверку в связи с чрезвычайным происшествием на борту пассажирского самолета, совершавшего рейс из турецкой Антальи в Москву.

«Московская межрегиональная транспортная прокуратура организовала проверку в связи с публикацией в СМИ сообщения о срабатывании датчика разгерметизации 17 августа воздушного судна авиакомпании «Ройял Флайт», выполнявшего рейс Анталья – Москва», – говорится в сообщении надзорного ведомства.

Проведение проверки поручено московскому прокурору по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте.

Ход проверочных мероприятий контролируется межрегиональной транспортной прокуратурой, отмечается в документе.

Ранее ряд СМИ сообщил, что на борту лайнера, летевшего из Антальи в Москву, 17 августа произошла разгерметизация. Boeing вернулся в турецкий аэропорт. После приземления пассажиров Royal Flight разместили в отеле на 13 часов, а затем отправили в Москву на резервном воздушном судне.

### ТАСС; 2017.08.28; АВИАКОМПАНИИ РОССИИ В ЯНВАРЕ-ИЮЛЕ 2017 ГОДА УВЕЛИЧИЛИ ГРУЗООБОРОТ НА 20,8%

Авиакомпании России в январе-июле 2017 года увеличили грузооборот на 20,8% по сравнению с показателем аналогичного периода прошлого года – до 4,27 млрд тонно-км. Объем перевозок грузов и почты составил 626,47 тыс. тонн (+20,9%). Процент коммерческой загрузки вырос на 2,7 п.п., до 69,4%, сообщает **Федеральное агентство воздушного транспорта** России (**Росавиаци**я).

Лидирующие позиции по перевозке почты и грузов, а также грузообороту в январе-июле 2017 года занимает группа компаний «Волга-Днепр», совокупный грузооборот которой составил 3,3 млрд тонно-км (+16,8%). Перевозка грузов и почты группой в отчетном периоде выросла на 16,7%, до 350,47 тыс. тонн. Авиакомпанией «ЭйрБриджКарго» перевезено 321,22 тыс. тонн (+15,1%), грузооборот составил 3,16 млрд тонно-км (+16,6%).

ГК «Аэрофлот» увеличила перевозку грузов на 45,6%, до 144,44 тыс. тонн, грузооборот составил 655,67 млн тонно-км (+49,5%). Материнской компанией «Аэрофлот» за отчетный период перевезено 122,66 тыс. тонн (+40,2%).

Совокупный объем перевозки грузов и почты авиакомпаниями «Сибирь» и «Глобус» (входят в группу компаний S7 Group) составил 29,86 тыс. тонн (рост к январю-июлю 2016 года – 13,5%), грузооборот составил 75,62 млн тонно-км (+16,7%).

Доля перевозки грузов ГК «Волга-Днепр» составила 55,9%, «Аэрофлот» – 23,1%, S7 Group – 4,8% совокупного объема.

По итогам 2016 года грузооборот гражданской авиации РФ достиг 6,58 млрд тонно-км, перевозка грузов и почты – 0,98 млн тонн.

### ТАСС; 2017.08.28; ТУРЕЦКАЯ ONUR AIR ПЛАНИРУЕТ ВВЕСТИ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗМИР – МОСКВА

Турецкий авиаперевозчик Onur Air намерен ввести регулярные прямые рейсы между Измиром и Москвой. Как сообщает в понедельник новостной портал «Эйрпорт хабер», об этом заявил гендиректор компании Теоман Тосун.

«Этим летом мы начали рейсы Москва – Стамбул и очень удовлетворены результатами. Мы повысим регулярность этих перелетов. А также мы начали подготовку к открытию рейсов Измир – Москва, и это верный выбор, исходя из запросов россиян», – сказал он. Тосун отметил, что ранее потребность на измирское направление не была изучена, но «после проведения в городе международной выставки (18-27 августа, партнером была РФ – прим. ТАСС) стало ясно, что спрос с российской стороны есть».

Генеральный директор Onur Air заметил, что более всего Турция разрекламировала Анталью как туристическое направление, но «есть еще и Измир, и Даламан, Бодрум, Кайсери, Эрзурум, куда тоже надо постепенно открывать прямые рейсы». Аэропорт Измира на данный момент малопопулярен с точки зрения туристического пассажиропотока, и практически все рейсы, в том числе из РФ, летят с пересадкой в Стамбуле.

Относительно вопроса о московском аэропорте назначения, куда сможет прилетать рейс Onur Air из Измира, Тосун отметил, что пока этот нюанс не согласован. «Московские аэропорты – это Шереметьево, Домодедово и Внуково, но не Жуковский. Мы работаем над тем, чтобы получить разрешение на полеты в Домодедово.

Получится – будем летать туда, нет – увеличим количество наших рейсов из Жуковского до семи в неделю и запустим оттуда измирский рейс», – сказал он.

Onur Air является частным перевозчиком, работающим на рынке Турции с 1992 года. В ее парке 23 пассажирских самолета, которые осуществляют перелеты между 15 городами республики, а также в Азербайджан, Иран и несколько европейских стран. Компания является лоукостером.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.28; АВИАКОМПАНИЯ «СИБИРЬ» НАМЕРЕНА В ФЕВРАЛЕ 2018Г ОТКРЫТЬ ЕЖЕДНЕВНЫЙ РЕЙС МОСКВА – САРАНСК

Авиакомпания «Сибирь» (работает под брендом S7 Airlines) откроет регулярные ежедневные рейсы по маршруту Москва – Саранск – Москва после возобновления работы саранского аэропорта по окончании реконструкции, говорится в сообщении на сайте органов власти Мордовии.

Договоренность об этом была достигнута на минувшей неделе на встрече гендиректора авиакомпании «Сибирь» Владимира Объедкова с председателем правительства Мордовии Владимиром Сушковым.

Представитель аэропорта Саранска сообщил «Интерфаксу», что авиакомпания «Сибирь» планирует начать выполнять регулярные ежедневные рейсы по маршруту Москва – Саранск – Москва с февраля 2018 года. Время с момента открытия аэропорта, которое запланировано на январь следующего года, до начала выполнения рейсов планируется использовать на рекламную кампанию, продажу билетов и подготовительные работы, сказал представитель аэропорта.

Кроме того, собеседник агентства сказал, что с авиакомпанией «Сибирь» есть предварительная договоренность об организации с апреля 2018 года перевозок по маршруту Санкт-Петербург – Саранск. Также на финишную стадию выходят переговоры еще с одним перевозчиком об организации регулярных авиаперевозок в Москву. В случае, если договоренность будет достигнута, то из Москвы в Саранск и обратно ежедневные рейсы будут выполнять два авиаперевозчика (в целом по 2 рейса в день туда-обратно).

Кроме того, ведутся переговоры с авиаперевозчиками об организации рейсов, которые свяжут Саранск и Сочи, Симферополь, Краснодар, Анапу.

Представитель аэропорта напомнил, что в 2016 году из аэропорта Саранска выполнялись полеты в Москву, на маршруте работали авиакомпания «ЮТэйр» (MOEX: UTAR) и «ИрАэро».

Представитель аэропорта также отметил, что в настоящее время завершается строительство постоянного терминала для обслуживания внутренних воздушных линий пропускной способностью 300 пассажиров в час, ведутся внутренние отделочные работы. Старый терминал аэропорта остается резервным и может быть использован, например, для обслуживания клиентских групп или команд во время Чемпионата мира по футболу 2018 года.

Ранее о намерениях досрочно, к 1 октября, сдать пассажирский терминал заявляли власти республики. Однако представитель аэропорта сообщил, что терминал будет готов к январю 2018 года, а не к октябрю текущего года.

Также практически завершены работы по реконструкции взлетно-посадочной полосы, остались работы, связанные со светосигнальным и радиотехническим оборудованием.

Строительство временного терминала для обслуживания международных воздушных линий с пропускной способностью 360 пассажиров в час (возводится к ЧМ-2018) также должно быть завершено до конца года.

«Аэропорт Саранска будет полностью готов до конца года и 4 января 2018 года начнет свою работу», – сказал представитель аэропорта.

Как сообщалось ранее, аэропорт Саранска закрыт на период с 1 января по 31 декабря 2017 года в связи с реконструкцией взлетно-посадочной полосы. Также сообщалось, что в аэропорту Саранска ведется строительство постоянного терминала для внутренних авиалиний (сметная стоимость составляет порядка 1,4 млрд рублей) и планируется строительство временного терминала для проведения ЧМ-2018.

В 2015 году аэропорту Саранска был присвоен статус международного.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.28; АВИАТОПЛИВО В АЭРОПОРТАХ МОСКВЫ С НАЧАЛА ГОДА ПОДОРОЖАЛО В СРЕДНЕМ НА 6,4%

Авиатопливо в аэропортах Московского авиаузла – «Шереметьево», «Домодедово» и «Внуково» – с начала года по состоянию на август подорожало в среднем на 6,4%, следует из статистики, опубликованной **Росавиаци**ей в понедельник.

В «Шереметьево» работают два поставщика авиакеросина – ЗАО «ТЗК Шереметьево» и ООО «Газпромнефть-Аэро Шереметьево». Стоимость тонны топлива в августе 2017 г. первого составила 39,4 тыс. руб. против 36,853 тыс. руб. по состоянию на январь 2017 г., второго – 38,6 тыс. руб. против 36,1 тыс. руб., следует из данных **Росавиаци**и.

Поставщик авиакеросина в «Домодедово» – ЗАО «Домодедово Фьюэл Фасилитис» – увеличил ценник за рассматриваемый период с 38,4 тыс. руб. до 40,1 тыс. руб. за тонну керосина.

ЗАО «Авиационно-заправочная компания» и ЗАО «Топливо-заправочный сервис», работающие в периметре третьего по величине аэропорта Москвы «Внуково», продают тонну топливо в августе за 38,95 тыс. руб. и 39,5 тыс. руб. соответственно, тогда как в начале года цены были на уровне 36,4 тыс. руб. и 36,9 тыс. руб.

Ранее в августе Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ, объединяет 24 авиапредприятия) обратилась в Федеральную антимонопольную службу (ФАС) с просьбой усилить контроль «опережающего роста цен на авиатопливо и аэропортовые ставки сборов за последний календарный год». В письме организации (опубликовано на ее сайте) указано, что по этой причине с июля 2016 г. по август 2017 г. стоимость обслуживания судна типа А320 с загрузкой в 100 пассажиров выросла в среднем на 15%.

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%, отмечает АЭВТ и предупреждает: рост ставок негативно скажется на эффективности авиаперевозок и «итоговом финансовом результате деятельности российских авиакомпаний в 2017 году». В конце письма организация просит вернуть регулирование тарифов в Московском авиаузле (МАУ), частично отмененное в конце 2015 года. Речь идет о сборах за взлет-посадку, авиационную безопасность, стоянку судов и услуги аэровокзального комплекса