**15 СЕНТЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2017.09.14; МИНТРАНС БУРЯТИИ: НА СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕМОНТ ПРИЧАЛОВ НА БАЙКАЛЕ НУЖНО 300 МЛН РУБЛЕЙ

Строительство и ремонт причалов на Байкале будет стоить порядка 300 млн рублей. Об этом сообщили в четверг в Министерстве по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Бурятии.

Решение о развитии инфраструктуры для водного транспорта на Байкале было принято в апреле в Улан-Удэ на совещании с министром транспорта России Максимом **Соколов**ым. Круг необходимых работ определяет специально созданная межведомственная группа, возглавляемая руководителем **Росморречфлот**а Виктором **Олерск**им.

«Ориентировочная стоимость мероприятий по причальным сооружениям составляет порядка 300 млн рублей», – пояснил **министр транспорта** Бурятии Сергей Козлов.

По его словам, уже определены точки маршрутной сети для обслуживания регулярных пассажирских и туристических перевозок на Байкале. Это город Северобайкальск, мыс Котельниковский, местность Хакусы, город Нижнеангарск, а также поселки Танхой, Байкальск, Энхалук, Сухая, Выдрино, Турка, Усть-Баргузин и Курбулик.

Козлов отметил, что на Байкале нужны как плавучие понтонные, так и железобетонные причалы. Их изготовлением могут заниматься, по мнению министра, местные производители металлоконструкций и бетона, а также производственные площадки Восточно-Сибирского речного пароходства. Средства на работу предлагается заложить в ФЦП «Развитие транспортной системы России», для работ по причалам на южном Байкале – в ФЦП «Развитие внутреннего и въездного туризма».

6 сентября стало известно, что **Министерство транспорта** РФ готово финансировать развитие инфраструктуры на восточном берегу Байкала для развития водного транспорта. По данным пресс-службы правительства Бурятии, за счет федеральных средств в размере 150 млн рублей будет реконструирован земснаряд – судно технического флота, предназначенное для проведения дноуглубительных работ.

### ПЕТЕРБУРГСКИЙ ДНЕВНИК; 2017.09.14; В ПЕТЕРБУРГСКОЙ ПОДЗЕМКЕ УСТРОЯТ «СОБАЧИЙ» ДОСМОТР

ГУП «Петербургский метрополитен» уже приступило к поискам поставщика такой необычной услуги, об этом сообщает сайт госзакупок.

В конкурсной документации указано, что кинологи с собаками будут дежурить на станции «Технологический институт» с 8:00 до 20:00. Предполагается, что они начнут работать 23 октября, а закончат 21 декабря этого года.

Животные на службе

Судя по всему, кинологи будут работать в обоих вестибюлях «Технологического института». В их обязанности войдет выборочное обследование пассажиров и их багажа «на предмет обнаружения взрывчатых веществ».

Человека, вызвавшего подозрение, проводят в досмотровую зону после того, как он пройдет через рамку металлодетектора. После этого его багаж досмотрят «при помощи поисковой собаки», говорится в документах.

Кроме того, новым сотрудникам придется в целях профилактики проверять вестибюль, а при указании сотрудников Службы контроля на метрополитене обследовать подозрительные предметы и безнадзорные сумки.

В документах также подробно прописано, что кинолог должен внимательно следить за поведением своего питомца. В частности, не допускать случаев нападения собак на людей и домашних животных, перевозимых пассажирами, а также «исключить возможность побега поисковой собаки».

Человеческий фактор

Около 300 сотрудников Петербургского метрополитена, отвечающих за безопасность, пройдут аттестацию. На проверку их квалификации транспортное предприятие истратит почти 5 млн рублей.

Как сообщает сайт госзакупок, организацию, которая займется аттестацией сотрудников, выберут в конце сентября. А сами проверки должны начаться в середине октября этого года, а закончиться в июне 2018 г.

Судя по документам конкурса, аттестация ждет сотрудников, ответственных за безопасность в метро. В частности, тех, кто включен в состав групп быстрого реагирования, и работников досмотровых зон.

Отдельно отмечается, что проверки их квалификации должны проводиться в Санкт-Петербурге, то есть без отрыва от места работы.

После теракта

Напомним, что внеплановая и тотальная проверка петербургского метро началась после теракта 3 апреля. По ее итогам территориальное управление **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта** (УГАН НОТБ СЗФО **Ространснадзор**а) предъявило Петербургскому метрополитену многочисленные претензии.

Однако перевозчику удалось «отбить» большую часть из них в Ленинском районном суде. Тогда **Ространснадзор** потребовал оштрафовать подземку за нарушения требований безопасности. Но метрополитену удалось доказать, что проверка проводилась с нарушениями.

Ставка на интеллект

Тем не менее после трагедии, унесшей жизни 15 человек, метрополитен заявил об усилении мер безопасности. Как ранее сообщал «ПД», до конца этого года количество камер интеллектуального видеонаблюдения должно увеличиться – их будет больше 4 тыс. Это оборудование позволяет следить за неадекватным поведением пассажиров и нештатными ситуациями на станциях.

Камеры реагируют на оставленные вещи, обращают внимание оператора на то, что в поле зрения находится предмет, который некоторое время лежит без движения.

До сих пор открытым остался вопрос о контроле на входе.

Проверка возможностей

Каждый пассажир проносит в метро металлические предметы, будь то ключи от квартиры, мобильные телефоны или мелочь. Рамки металлодетекторов сообщают об этом без остановки. В конце июля этого года Петербургский метрополитен решился на неоднозначный эксперимент. На четырех станциях – «Электросиле», «Звенигородской», «Спасской» и «Крестовском острове» решили досматривать всех без исключения пассажиров.

Выбор станций не случаен: все они не отличаются большим пассажиропотоком. Но даже там тотальные досмотры вызвали проблемы и возмущение пассажиров.

Для того чтобы проверить всех пассажиров, станции закрывали на вход, что создавало очереди. Людям приходилось либо ждать, когда двери станций для них откроются, либо искать другие способы передвижения.

Тогда в метрополитене пояснили, что это проверка возможностей полного досмотра.

Ее проводили в соответствии с постановлением правительства от 5 апреля, в котором прописаны меры по обеспечению транспортной безопасности, в том числе антитеррористической защищенности.

Есть поправки

Но даже в таком виде тотальный досмотр показал свою неэффективность.

Во время своего визита в Санкт-Петербург **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявил, что ситуация в петербургском метро находится под его личным контролем. Он также отметил, что ее проанализируют специалисты, отвечающие за безопасность перевозок.

Позже появился документ, изданный в ведомстве.

Это поправки в закон, которые предлагают изменить порядок досмотра пассажиров. В них говорится, что он должен быть выборочным.

За первые 6 месяцев 2017 г. в досмотровую зону Петербургского метрополитена отправили около 8 млн человек. У них нашли примерно 37 тыс. предметов, запрещенных в метро.

### КОММЕРСАНТ САМАРА; МАРИЯ ПАШИНИНА; 2017.09.14; РЕМОНТНЫЕ РАБОТЫ НА ДОРОГАХ САМАРЫ, СВЯЗАННЫЕ С ПОДГОТОВКОЙ К ЧМ-2018, ЗАВЕРШАТСЯ ЧЕРЕЗ 2-3 НЕДЕЛИ

Губернатор Самарской области Николай Меркушкин рассказал Помощнику Президента РФ **Игорю Левитину** о транспортной доступности стадиона «Самара Арена» в рамках рабочего визита последнего в регион. Об этом сообщает пресс-служба правительства Самарской области.

«Все ремонтные работы на дорогах Самары, связанные с подготовкой к Чемпионату, завершатся через две-три недели», – говорится в сообщении со ссылкой на губернатора Самарской области Николая Меркушкина.

Так, в стадии завершения находится строительство двух четырехполосных дорог на улицах Дальняя и Арена 2018, ведущих к стадиону. К стадиону продолжают вести высокоскоростную трамвайную линию. Кроме того, после реконструкции крупных магистралей добраться из аэропорта «Курумоч» до стадиона можно будет за 25 минут. Также сократится время в пути между Тольятти и Самарой.

Самара является городом-организатором ЧМ-2018. В 2018 году стадион «Самара Арена» примет шесть матчей мирового футбольного первенства – четыре матча группового этапа, матч одной восьмой и четвертьфинал.

### ТАСС; 2017.09.14; В ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ ОТКРЫЛИ ДВИЖЕНИЕ ПО СКОРОСТНОМУ МОСТУ ЧЕРЕЗ ТОБОЛ

Движение по четырехполосному скоростному мосту через реку Тобол на 123-м км федеральной автотрассы Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск открыли в Тюменской области. В церемонии приняли участие руководитель **Федерального дорожного агентства** **Роман Старовойт** и губернатор Тюменской области Владимир Якушев, сообщили в четверг в пресс-службе главы региона.

«В соответствии с проектом реконструкции новый мост построен параллельно существующему на расстоянии 25 метров. По техническим параметрам мосты соответствуют категории «скоростная дорога». Пропускная способность выросла более чем в семь раз – свыше 7 тыс. автомобилей в сутки», – говорится в сообщении.

По словам Якушева, строительство моста велось за счет средств федерального и областного бюджетов. «Почти год назад мы запустили движение по первой его очереди, сегодня мост полностью готов. Совместными усилиями мы решаем общую задачу – улучшаем качество и безопасность региональной дорожной сети. Делаем все, чтобы транспортные артерии, соединяющие стратегически важные регионы страны, работали надежно и без перебоев», – приводит пресс-служба слова губернатора.

В свою очередь **Старовойт** отметил, что работы на мосту проведены за два года. «В 2014 году я проезжал по этой дороге и видел, в каком состоянии был этот объект, тогда было принято совместное решение с руководством области о его реконструкции. Сегодня с удовлетворением вижу, какая огромная работа проделана строителями», – сказал он.

В соглашение включены три участка дороги Тюмень – Омск от Тюмени до поселка Богандинский общей протяженностью 28 км и реконструкция моста через реку Тобол в Ярковском районе. Он был построен в 1984 году, капитально отремонтирован в 1999 году. За время его эксплуатации произошло провисание пролетных строений, образовались трещины в поперечных швах между плитами, в зоне упоров объединения с балками.

### РБК; ПЕТР КАНАЕВ; АНДРЕЙ ГАТИНСКИЙ; 2017.09.14; СТРОИТЕЛИ МОСТА В КРЫМ ОТВЕТИЛИ НА СООБЩЕНИЯ О «САНКЦИОННОЙ» ТЕХНИКЕ

При строительстве Крымского моста подрядчики используют собственную технику, в том числе зарубежную, заявили в **Росавтодор**е, специально для моста власти ничего не закупают. В Голландии две компании заподозрили в таких поставках

При строительстве Крымского моста используются «сотни различных типов» спецтехники и строительного оборудования, часть которых произведена за рубежом. Об этом заявила РБК представитель федерального казенного учреждения «Управление федеральных автомобильных дорог «Тамань» и инфоцентра «Крымский мост» Алина Черно**иванов**а.

«Централизованной закупки/поставки оборудования непосредственно под стройку в Керченском проливе не было. Каждый из подрядчиков работает со своей техникой, приобретенной для собственных производственных нужд», – отметила она.

Издание De Gelderlander 1 сентября опубликовало статью о том, что к строительству Крымского моста причастны две компании из Нидерландов. Dematec Equipment и Bijlard Hydrauliek якобы изготовили оборудование для установки трубчатых свай. Оно было поставлено в Тамань в начале 2016 года, утверждает издание.

В Dematec Equipment заявили, что компания не нарушала санкционный режим в отношении полуострова: директор компании Дерк Ван ден Хойвел пояснил журналистам, что санкции ЕС запрещают вести деятельность в Крыму, «а в России можно работать». Глава Bijlard Hydrauliek Марсел Бейлард рассказал изданию, что его компания не была в курсе, что поставляют оборудование для строительства моста в России: по его словам, заказчик находился в Нидерландах.

В парламенте Нидерландов и в правительстве страны пообещали проверить ситуацию вокруг поставок.

В Министерстве иностранных дел Нидерландов заявили в ответ на запрос Deutsche Welle, что Амстердам не признает «незаконную аннексию Крыма». Власти страны «не поощряют действия, направленные на узаконивание нынешней ситуации». Строительство моста через Керченский пролив относится к подобного рода действиям, считают в правительстве. Европейский суд в Люксембурге в 2016 году постановил, что строительство Крымского моста подпадает под санкции ЕС.

В июле агентство Reuters сообщило, что в Крым были поставлены газовые турбины Siemens, которые предназначались для электростанции в Краснодарском крае, эту информацию подтвердили и источники РБК. В «Технопромэкспорте», дочерней структуре «Ростеха», пояснили, что закупили эти турбины на вторичном рынке, модернизировали их на собственных заводах и поставили в Крым.

После скандала с турбинами Siemens Евросоюз расширил санкционный список против России, в него включили гендиректора «Технопромэкспорта» Сергея Топор-Гилку, чиновника Минэнерго Евгения Грабчака и замглавы ведомства Андрея Черезова.

Совместное предприятие Siemens и «Силовых машин» обратилось 8 сентября в Арбитражный суд Москвы с новым иском против двух структур «Ростеха», ООО и ОАО «Технопромэкспорт».

### ТАСС; 2017.09.14; ЗАКОНОПРОЕКТ О ЗАМЕНЕ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА НА ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ ПОДГОТОВЯТ В 2019 ГОДУ

Законопроект о замене транспортного налога на экологический подготовят в 2019 году, сообщил ТАСС председатель комитета по транспорту и строительству Госдумы Евгений Москвичев.

«Я думаю, что это 2019 год»,– сказал он, отвечая на вопрос о сроках подготовки законопроекта.

По его словам, законопроект предусматривает замену транспортного налога на экологический, от которого будут освобождены новые автомобили не ниже экологических стандартов «Евро-4», «Евро-5», «Евро-6».

«Новые автомобили освободим [от экологического налога]. По «Евро-4», «Евро-5», «Евро-6» мы будем ставить задачу, чтобы они платили 0%»,– пояснил он.

Кроме того, как сообщил Москвичев, не планируется региональная дифференциация ставки экологического налога.

«Нет, не будет»,– сказал он отвечая на вопрос о возможной дифференциации экологического налога в зависимости от региона.

### ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; 2017.09.15; РЖД СМОЖЕТ ПЕРЕВОЗИТЬ ГРУЗЫ В ТЯЖЕЛЫХ ВАГОНАХ ЧЕРЕЗ ТРИ ГОДА

Пока такие вагоны в России выпускает только Объединенная вагонная компания (ОВК)

Железные дороги в США, Канаде, Мексике, Австралии и ЮАР давно перевозят грузы в вагонах с нагрузкой, достигающей 40 т на ось (тс). Их примеру готова последовать и Россия. С июля 2018 г. вагоны, способные выдерживать нагрузку на ось в 27 т, смогут ездить по железнодорожной ветке Качканар – Смычка Свердловской железной дороги, с января 2019 г. – из Кузбасса на Дальний Восток, а с 2020 г. – по всей сети РЖД. Об этом говорится в протоколе заседания рабочей группы по организации тяжеловесного движения у заместителя **министра транспорта** Алана **Лушников**а от 22 августа (копия есть у «Ведомостей»). Эти предложения еще должно одобрить правительство. Представитель Аркадия **Дворкович**а сообщил, что в аппарате вице-премьера протокол пока не получили.

Сейчас большая часть грузов перевозится в вагонах с нагрузкой 23,5 тс (см. иллюстрацию). Вагоны с нагрузкой 25 тс с 2015 г. курсируют на направлении Кузбасс – Дальний Восток, а в качестве эксперимента с 2017 г. на участке Качканар – Смычка используются 72 вагона с нагрузкой 27 т для перевозки сырья «Evraz НТМК», рассказывает представитель РЖД. Из-за ограничений пропускной способности между Кузбассом и Дальним Востоком могли потребоваться дополнительные инвестиции в расширение инфраструктуры, считали угольные предприятия. А использование новых вагонов увеличит провозную способность без значительных госинвестиций, поясняет представитель **Минтранса**. Это увеличит портовые мощности (в вагонах на единицу времени), сократит потребность в вагонах и их оборот – снизятся транспортные расходы. Использование новых вагонов сэкономит грузоотправителям более 550 руб. на вагон в сутки, а с учетом ускорения оборота, увеличения межремонтных пробегов – до 700 руб. в сутки, подсчитал гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров.

В ближайшие пять лет для перевозки руды, угля и щебня потребуется 18 000–20 000 тяжеловесных вагонов, прогнозирует заместитель гендиректора Центра фирменного транспортного обслуживания – филиала РЖД Андрей Дреничев. Ограничений в использовании таких вагонов нет, отмечает заведующий кафедрой Петербургского госуниверситета путей сообщения Юрий Бороненко: нагрузка на путь от новых полувагонов меньше, чем, например, у обычной цистерны.

Пока сертифицированы только 27-тонные вагоны ОВК, но выпускать их планирует и «Уралвагонзавод» (УВЗ). Представитель ОВК от комментариев отказался, его коллега в УВЗ сказал, что производство возможно довести до 8000 вагонов в год, если они будут востребованы. Размер инвестиций УВЗ не раскрывает. Но госсубсидии на начальном этапе, по словам заместителя гендиректора УВЗ Бориса Мягкова, позволили бы получить максимальный экономический эффект. «Алтайвагон» пока изучает спрос, сказал заместитель гендиректора по перспективному развитию завода Станислав Золотарев.

Инвестиции в разработку тележки 27 тс – не менее 1 млрд руб., оценивает Бурмистров. Усовершенствованные вагоны будут на 10–15% дороже полувагонов с тележкой 25 тс (их цена – от 2,4 млн до 2,9 млн руб.), говорит он. Грузоотправителей разница в цене не останавливает. «Нам потребуется около 50 000 вагонов», – говорит директор СУЭК по логистике Денис Илатовский (цитата по «Интерфаксу»).

### RG.RU; НИКОЛАЙ ГРИЩЕНКО; 2017.09.14; ИЗ РОСТОВА В АДЛЕР ЗАПУСТИЛИ ДВУХЭТАЖНЫЙ «ОЛИМПИЙСКИЙ» ПОЕЗД

Из Ростова-на-Дону в Адлер отправился первый двухэтажный поезд. Новый состав № 642/641 будет курсировать через день. В остальные дни по маршруту будут ходить привычные одноэтажные поезда. Об этом сообщает пресс-служба губернатора Ростовской области.

Отметим, что впервые двухэтажные пассажирские вагоны были появились на ростовском вокзале осенью 2013 года. Они были построены в рамках специальной программы к олимпийским играм в Сочи и были проходящими, то есть составы шли по маршрутам: Адлер – Москва, Адлер – Санкт-Петербург и Кисловодск – Москва – Адлер.

Другая особенность двухэтажного поезда заключается в том, что стоимость билета зависит от сезона, дней недели, спроса и количества проданных мест. Кроме того, новые вагоны способны вместить больше человек, чем одноэтажный: 64 места в купейном вагоне и 30 – в вагоне повышенной комфортности.

В каждом двухэтажном вагоне находятся три биотуалета, которые не закрываются на станциях, Wi-Fi и кондиционеры. В наличии также приспособление для подъема инвалидных колясок, а вагон-ресторан оборудован двумя лифтами: один предназначен для доставки готовых блюд в обеденный зал, а другой – для грязной посуды.

### ТАСС; 2017.09.14; ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ФИНЛЯНДИЕЙ ЗА 8 МЕСЯЦЕВ 2017 Г. УВЕЛИЧИЛИСЬ НА 25%

Пассажиропоток в сообщении между Россией и Финляндией в январе-августе 2017 года составил 378 тыс. человек, что на 24,6% превышает показатель аналогичного периода прошлого года, сообщает пресс-служба РЖД.

В частности, в сообщении между Санкт-Петербургом и Хельсинки поездами Allegro перевезено 329,8 тыс. пассажиров (+26,5% к аналогичному периоду 2016 года), поездами «Лев Толстой» (Москва – Хельсинки) – 48,3 тыс. пассажиров (+13%).

Грузовые перевозки между Россией и Финляндией также растут: за восемь месяцев года перевезено более 14,6 млн тонн (+3,8% к аналогичному периоду 2016 года). Положительной динамике, как отмечают в компании, способствует активная работа с клиентами, внедрение новых технологий и расширение номенклатуры грузов. Среди новых грузов – газовые трубы по проекту «Северный поток-2» и уголь, перевозка которого осуществляется в прямом железнодорожном сообщении с августа текущего года.

Во время рабочей встречи президента ОАО «РЖД» Олега Белозерова и президента VR Group («Железные дороги Финляндии») Рольфа Янссона, которая состоялась 13 сентября, стороны обсудили перспективы совместной работы в области перевозок грузов из Китая в Европу и по международному транспортному коридору (МТК) «Север-Юг», а также вопросы дальнейшего развития сотрудничества в сфере электронного обмена данными при перевозках грузов.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СИБИРИ; СВЕТЛАНА СИБИНА; 2017.09.14; МИЛЛИОНЫ – ПОД ЗЕМЛЮ

Казна Омской области выделит 127 миллионов рублей на выполнение работ на участке первой линии подземки. Сообщение о проведении соответствующего аукциона размещено на сайте госзакупок. По условиям контракта, работы следует завершить до конца года.

Речь идет о двух станциях, где необходимо выполнить монтажные работы, армирование стен, перекрытий в перегонных тоннелях, бетонирование, гидроизоляцию, провести вентиляцию. О том, что будет с подземкой дальше, омские власти сказать пока не готовы.

Федеральное финансирование стройки полностью прекратилось в прошлом году. Омичи, пытаясь спасти положение, предлагали заменить дорогую подземку более дешевым универсальным скоростным трамваем. Но идея оказалась нежизнеспособной.

По данным регионального минпрома, чтобы достроить метро в первоначальном виде, необходимо 24 миллиарда рублей. «Облегченный» вариант потребует вдвое меньше денег. Но и их в региональной казне нет. Инвесторов для завершения заведомо убыточного социального объекта не нашлось. По словам финансистов областного **минтранса**, метро, введенное в эксплуатацию, потребует ежегодных дотаций в размере двухсот миллионов рублей.

Объект решили законсервировать. Это решение обошлось местной казне в 600 миллионов рублей. Плюс еще 20 миллионов ежегодных расходов на поддержание тоннелей в безопасном состоянии. В общем, сэкономить на брошенном метро не получается, а вариантов того, как выйти из создавшегося положения, тоже нет.

Между тем бесконечный долгострой у горожан уже давно вызывает грустную иронию. В Интернете даже появилась карта омской подземки с единственной станцией «Библиотека имени Пушкина» (где действует только подземный переход). В сувенирных лавках можно купить жетон омского метро. А для мобильных устройств даже придумали программу, позволяющую видеть схему подземки и время ожидания прибытия поезда. Отчет ведется с даты 300-летия Омска в 2016-м году, к которому изначально был приурочен пуск подземки. С этого времени уже прошло почти десять тысяч часов.

Справка «РГ»

Строительство метро в Омске началось более двадцати лет назад. Проект первой очереди, соединяющей правый и левый берега Иртыша, включал пять станций, электродепо, инженерный корпус, а также метромост, который все-таки удалось построить. Длина участка составила более семи километров. По данному маршруту поезда со скоростью движения 36 километров в час за десять минут пути могут перевозить 190 тысяч пассажиров в сутки. С 2014 года строительство метро заморозили. Одна из причин – банкротство компании-застройщика «Мостовик». Степень готовности объекта составляет чуть более 30 процентов. На финансирование строительства объекта было направлено более десяти миллиардов рублей.

### ТАСС; 2017.09.14; ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ В КОНТЕЙНЕРАХ ПО СЕТИ РЖД ЗА 8 МЕСЯЦЕВ ВЫРОСЛИ НА 25%

Перевозки груженых крупнотоннажных контейнеров по сети ОАО «РЖД» в январе-августе 2017 года увеличились на 24,8% по сравнению с показателем аналогичного периода прошлого года и составили 1,69 млн TEU (эквивалент 20-футового контейнера), говорится в сообщении компании.

При этом транзитные перевозки выросли на 76,6% (до 214,5 тыс. TEU), экспорт – на 16,9% (до 542,8 тыс. TEU), импорт – на 53,8% (до 344,5 тыс. TEU). Рост перевозок во внутрироссийском сообщении составил 8,1% (перевезено 588,9 тыс. TEU).

### ТАСС; 2017.09.14; ГУБЕРНАТОР СТАВРОПОЛЬЯ ПРЕДЛАГАЕТ ВЕРНУТЬ «ВОДНЫЙ НАЛОГ» СУБЪЕКТАМ

Губернатор Ставропольского края Владимир Владимиров предлагает вернуть средства, отчисляемые в рамках так называемого водного налога в федеральный бюджет, субъектам.

«Мы сегодня выходим с инициативой вернуть «водный налог» [в регионы] как источник для содержания водохозяйственного комплекса. В Ставропольском крае мы собираем 2 миллиарда рублей «водного налога». Мы могли бы все это направить на то, чтобы чистить, расширять, укреплять и содержать [водохозяйственный комплекс]», – сказал Владимиров в четверг на пресс-конференции в пресс-центре ТАСС.

Он также подчеркнул необходимость улучшения взаимодействия между хозяйствующими субъектами.

По словам Владимирова, недостаток такой координации ощущался в регионе во время ликвидации последствий паводка.

«Если бы был единый центр принятия решения, а он должен однозначно у нас появиться, мы бы многих ошибок могли избежать», – отметил Владимиров.

Губернатор Ставрополья также предлагает пересмотреть механизм оказания помощи пострадавшим во время стихийных бедствий.

«Это все забюрокрачивание процесса возврата людям потерянного имущества. У человека нет ничего, и чтобы он что-то получил, он должен предоставить 38 справок», – сказал Владимиров.

Как сообщалось ранее, с 15 по 25 мая на Ставрополье впервые более чем за полвека выпало до трех месячных норм осадков, подъем уровня воды в реках привел к паводку. По результатам работы комиссий по оценке ущерба установлено, что в результате выпадения обильных и продолжительных осадков в 29 населенных пунктах Ставропольского края было подтоплено 2076 жилых домов и 3511 придомовых территорий.

### КОММЕРСАНТ; АЛЕКСАНДР ВОРОНОВ; 2017.09.15; ШТРАФЫ ДЛЯ АВИАДЕБОШИРОВ ПРИГОТОВИЛИСЬ К ВЗЛЕТУ

**Минтранс** предлагает новые санкции за хулиганство на борту самолета

Как стало известно “Ъ”, в **Минтрансе** разработали законопроект, ужесточающий наказание для дебоширов на борту самолетов. Действующий штраф за невыполнение требований командира воздушного судна предлагается повысить фактически в десять раз – до 40 тыс. руб. При этом мелкое хулиганство на транспорте, считают в ведомстве, должно караться отдельными штрафами – от 30 тыс. до 50 тыс. руб.– из-за «высокой общественной опасности». Ряд экспертов считают более действенным уголовное наказание, так как это позволит авиакомпаниям взыскивать с дебоширов материальный ущерб через суд.

О разработке законопроекта, ужесточающего санкции за правонарушения на воздушном транспорте, **Минтранс** сообщил на портале regulation.gov.ru. В ведомстве ссылаются на данные Генпрокуратуры о росте числа происшествий в самолетах с 7,2 тыс. в 2015 году до 8 тыс. в прошлом году. Авторы поясняют, что штрафы за нарушение правил безопасности на транспорте не обновлялись с 2009 года и «нуждаются в пересмотре».

Текста самого законопроекта на портале нет, но “Ъ” в **Минтрансе** рассказали о его содержании. Так, предлагается фактически десятикратно поднять штрафы за «невыполнение законных распоряжений командира воздушного судна» – с нынешних 2–5 тыс. до 20–40 тыс. руб. (ч. 6 ст. 11.17 Кодекса об административных правонарушениях РФ, КоАП). Как альтернативное наказание предложен административный арест на срок от пяти до пятнадцати суток.

Примечательно, что чиновники обосновывают необходимость наказания как «высокой общественной опасностью» правонарушений, так и инфляцией в размере 80% с 2009 года.

В **Минтрансе** также предлагают ввести отдельное наказание за мелкое хулиганство на транспорте – штраф 30–50 тыс. руб. или административный арест на срок от десяти до пятнадцати суток. Напомним, в апреле 2017 года в силу вступили поправки к ст. 213 УК РФ, по которому хулиганство на транспорте фактически приравнивается к выходкам с оружием и карается лишением свободы на срок до пяти лет. Накануне Химкинский городской суд вынес первый приговор по новым формулировкам этой статьи УК РФ в отношении Евгения Петрухина, следовавшего в мае 2017 года из Тель-Авива в Москву рейсом «Аэрофлота». Нетрезвый господин Петрухин, сообщали в суде, угрожал пассажирам и экипажу с применением ненормативной лексики, в Шереметьево был задержан полицией, а теперь приговорен к полугоду колонии-поселения.

Между тем до уголовных дел такие инциденты доходят редко, а к нарушителям чаще применяют административную ст. 20.1 КоАП РФ о мелком хулиганстве. Так, предусмотрен максимальный штраф 2,5 тыс. руб. при условии, что нарушитель проявил неповиновение полицейским.

В ведомстве дали понять “Ъ”, что новые штрафы помогут предотвращать инциденты, «создающие повышенную опасность для жизненно важных интересов личности, общества и государства».

Старший юрист адвокатского бюро DS Law Анна Лаврухина одобряет инициативу Минюста: «Чем более заметны штрафы, тем они эффективнее». «Для неплательщиков штрафов можно предусмотреть наложение запрета на выезд из страны»,– добавила она. Адвокат Зульфия Артыкова, впрочем, считает более действенным уголовное наказание, поясняя, что в этом случае у авиакомпаний появляется возможность взыскать с виновника происшествия еще и материальный ущерб через гражданское судопроизводство.

Отметим, что в мае 2017 года Красноярский краевой суд как раз взыскал рекордную компенсацию в размере 400 тыс. руб. с нетрезвой дебоширки, из-за которой следующему в Бангкок рейсу пришлось возвращаться в аэропорт вылета Красноярск.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.09.15; В САМОЛЕТАХ ПОЯВИЛИСЬ СВОБОДНЫЕ МЕСТА

Авиакомпании начали активный набор бортпроводников

На фоне подъема рынка авиаперевозок и активного расширения парка самолетов российские авиакомпании начали пополнять штат бортпроводников. «Северный ветер» и Azur Air, активно развивающие туристические направления, объявили о наборе нескольких сотен специалистов, о постоянном найме новых бортпроводников говорят и лидеры рынка «Аэрофлот» и S7. Этим летом в отрасли уже начали говорить о появлении дефицита квалифицированного персонала, но это касается лишь пилотов, уезжающих на заработки за рубеж. Эксперты отмечают, что в отличие от пилотов, бортпроводников можно гораздо быстрее обучить, поэтому сложностей с их набором возникнуть не должно.

Авиакомпания Azur Air (стратегический партнер туроператора ANEX Tour) планирует в 2017 году на 25% увеличить перевозки – до 3 млн пассажиров, сообщила директор по связям с общественностью перевозчика Анастасия Матюшина. По ее словам, «новые пассажиры, рост количества выполняемых рейсов, расширение географии полетов требуют увеличения парка и численности персонала». Поэтому в дополнение к эскадрильям в наиболее значимых городах маршрутной сети (Красноярске, Ростове-на-Дону, Петербурге) Azur Air открыла представительство бортпроводников в Екатеринбурге, откуда выполняет полеты по 16 международным туристическим направлениям. По словам госпожи Матюшиной, «есть определенный дефицит квалифицированных кадров». Набор был начат еще в высокий сезон, уже приняты на работу 62 специалиста.

Об открытии 200 вакансий бортпроводников сообщил «Северный ветер» (входит в группу туроператора Pegas Touristik). В компании «беспрецедентный набор» персонала объясняют тем, что продолжат расширять парк широкофюзеляжных судов для выполнения стратегии стыковочных рейсов (пассажиры из регионов развозятся на курорты через Москву). Новые самолеты потребуются в осенне-зимнем расписании, когда маршрутная сеть будет состоять более чем из 200 направлений, из регионов число рейсов в Москву удвоится. До конца года «Северный ветер» получит четыре узкофюзеляжных самолета, по плану к 2019 году парк компании будет состоять из 50 самолетов (сейчас 20).

На фоне резкого роста авиаперевозок в этом году (по оперативным данным **Росавиаци**и, пассажиропоток за январь–август вырос на 19,9%, до 70,1 млн человек) бортпроводников набирают и другие компании. В S7 “Ъ” сообщили, что в компании более 2 тыс. бортпроводников, в этом году парк пополняется новыми самолетами, что «подразумевает увеличение штата». Каждый месяц в учебном центре S7 Training стартует обучение новых групп по первоначальной подготовке бортпроводников. В «Аэрофлоте» работают более 7 тыс. бортпроводников, но набор постоянно ведется в Москве и регионах. При этом дефицита этих специалистов в компании не видят: в центральный офис ежедневно приходят десятки претендентов на эти вакансии.

Ранее авиакомпании уже говорили о нехватке персонала, но речь шла о летном составе, в частности о дефиците командиров воздушных судов. В июне о нехватке пилотов заявил гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев, объяснив тенденцию тем, что некоторые пилоты уходят работать в Азию, где зарплата выше. «В отличие от пилотов бортпроводников можно гораздо быстрее обучить и привлечь к работе, поэтому сложностей с их набором возникнуть не должно»,– считает исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Он отметил, что «расширение штата актуально для авиакомпаний, где продажи идут преимущественно в составе турпакетов через туроператоров, стимулирующих перевозчиков наращивать объемные показатели». С увеличением налета, в том числе на регулярных рейсах, как это демонстрирует «Северный ветер», перевозчикам потребуются дополнительные экипажи, говорит господин Пантелеев. Но в современной авиации требования к персоналу становятся более специфичными – бортпроводники должны обеспечивать не только безопасность, но и увеличивать продажи товаров на борту.

### ТАСС; 2017.09.14; АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ РФ И ИРАКОМ ВОЗОБНОВИТСЯ 17 СЕНТЯБРЯ

Авиасообщение между Россией и Ираком возобновится 17 сентября после перерыва в 13 лет, следует из сообщения Внукова. Первый рейс из Багдада выполнит авиакомпания Iraqi Airways в аэропорт Внуково.

Планируется, что самолет авиакомпании приземлится в Москве в 11:00 17 сентября.

ЭРанее эту информацию подтвердили в посольстве России в Ираке. Как сообщил ТАСС пресс-атташе российского диппредставительства, первый полет по данному маршруту действительно запланирован на воскресенье. «Российское диппредставительство приветствует открытие иракскими авиалиниями маршрута между Багдадом и Москвой», – отмечается в заявлении. Посольство РФ выразило надежду, что авиасообщение между столицами двух стран «послужит развитию экономического и торгового сотрудничества между Россией и Ираком».

В конце августа иракский авиаперевозчик Iraqi Airways заявил о планах открыть регулярные рейсы из Багдада в Москву с сентября 2017 года после 13-летнего перерыва. Об этих планах было объявлено после переговоров представителей **Росавиаци**и с послом Ирака в РФ Хайдаром Мансуром Хади, а также с представителями Iraqi Airways и компании ICM Group.

Ранее **Росавиаци**я сообщала, что возобновление авиасообщения состоится в сентябре

### ТАСС; 2017.09.14; МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТЕРМИНАЛ В КАЛУГЕ В ПОЛНОЙ МЕРЕ ЗАРАБОТАЕТ С 1 ЯНВАРЯ 2018 ГОДА

Новый международный терминал аэропорта Калуги в полной мере заработает с 1 января 2017 года. Об этом в ходе международного форума по развитию автомобилестроения «Автоэволюция» заявил губернатор Калужской области Анатолий Артамонов.

«Мы завершаем строительство международного терминала в нашем аэропорту Калуги. Мы и сейчас можем эти рейсы совершать и совершаем, но в полной мере эта работа начнется с открытием, с 1 января 2018 года», – сказал глава региона.

Как ранее сообщал ТАСС, необходимость строительства нового международного терминала в аэропорту Калуги вызвана потребностями изменения классификации пункта пропуска через государственную границу с работающего на нерегулярной основе на постоянный многосторонний. В строительстве терминала применяются технологии быстрого возведения, его площадь составит 2,4 тыс. кв. м.

В настоящее время из аэропорта совершаются внутренние рейсы в Санкт-Петербург, Сочи, Симферополь, Минводы, Уфу.

Как сообщили ТАСС в пресс-службе администрации региона, для полноценной работы международного терминала необходимо завершить оборудование таможенного поста. После полноценного открытия терминала планируется осуществлять перелеты в семь стран, сейчас, как сообщили в пресс-службе, основным направлением является Германия.

Международный аэропорт Калуги был введен в эксплуатацию после 13-летнего перерыва в конце мая прошлого года. Пропускная способность аэровокзального комплекса – 100 пассажиров в час. Прогнозируемый пассажиропоток достигнет к 2020 году 250 тыс. человек, а к 2025 – около полумиллиона человек.

VIII международный форум по развитию автомобилестроения – экспорт как драйвер роста «Автоэволюция 2017» проходит в Калуге 14-15 сентября. В этом году он посвящен не только развитию автомобилестроения и производства автокомпонентов в России, но и вопросам экспортного потенциала России, инфраструктурным проектам и развитию логистических транспортных узлов.

### ТАСС; 2017.09.14; ВТОРОЙ ЭТАП РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА АЛЫКЕЛЬ НА СЕВЕРЕ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ ЗАВЕРШЕН

Второй этап реконструкции аэропорта Алыкель – воздушных ворот Таймыра и Норильска на севере Красноярского края завершен. Об этом сообщила в четверг пресс-служба **Федерального агентства воздушного транспорта** (**Росавиаци**я).

«Завершен второй этап реконструкции аэродрома Алыкель, город Норильск. 14 сентября 2017 года **Росавиаци**я выдала аэродрому Алыкель сертификат соответствия, подтверждающий готовность воздушной гавани осуществлять прием и отправку воздушных судов безопасно и без ограничений», – говорится в сообщении. С 15 сентября аэропорт начнет принимать среднемагистральные самолеты, выполняющие прямые рейсы из Москвы и других городов, на всю располагаемую длину полосы в 3,43 км.

Реконструкция норильского аэропорта Алыкель началась в 2016 году, на время работ самолетам была доступна полоса в 2,5 км, что позволило не ограничивать перевозки пассажиров и грузов. Однако с 1 июня работы велись на участке взлетно– посадочной полосы длиной более 1 км, воздушные суда типа Boeing в этих условиях приземляться не могли, поэтому их заменили самолетами малой авиации.

Работы по обновлению инфраструктуры норильского аэропорта ведутся только в летний сезон. Их планируют завершить в сентябре 2018 года. Деньги из федерального бюджета выделяют в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 гг.)», 9,6 млрд рублей на ее реализацию направили из бюджета, 3 млрд рублей – компания «Норникель».

Норильск расположен за Северным полярным кругом, транспортное сообщение города с внешним миром осуществляется через авиаперевозки. Он является самым северным городом, где живут более 100 тыс. человек (население Норильска – порядка 180 тыс. жителей).

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.14; В РОССИИ НАЧАЛИСЬ КОНСУЛЬТАЦИИ О СРОКАХ И ПАРАМЕТРАХ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С ЕГИПТОМ – ИСТОЧНИК

Российские транспортные власти начали консультации с рядом профильных ведомств для возобновления авиасообщения с Египтом, сообщил «Интерфаксу» источник знакомый с ситуацией.

«В рамках консультаций предстоит определить приемлемые сроки и параметры возобновления полетов, с тем, чтобы скоординировать работу различных ведомств в этом направлении», – сказал источник.

Он сообщил, что в «базовом варианте предполагается в первую очередь открытие регулярного авиасообщения между столицами двух государств – Москвой и Каиром».

«Особое внимание уделяется безопасности полетов. Меры безопасности в новом терминале аэропорта Каира на момент последней проверки в августе были признаны достаточными для приема и отправки рейсов на российском направлении», – сказал источник.

Он сообщил, что «после того как подготовительные процедуры будут выполнены, предполагается подготовка соответствующего итогового документа». «Этот документ станет основой для возобновления авиасообщения», – сказал источник.

После начала полетов между Москвой и Каиром, может быть возобновлено авиасообщение с египетскими курортами, но лишь после проверки российскими специалистами мер безопасности в аэропортах Хургады и Шарм-Эль-Шейха.

«Как ожидается, российские эксперты в сфере авиабезопасности могут посетить эти аэропорты в ближайшее время как только получат приглашение египетской стороны», – сказал источник.

### ТАСС; 2017.09.14; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА ДОМОДЕДОВО ЛЕТОМ ВЫРОС НА 6,2%, ДО 10 МЛН ЧЕЛОВЕК

Московский аэропорт Домодедово летом 2017 года обслужил более 10 млн пассажиров, что на 6,2% превышает показатель аналогичного периода прошлого года, сообщает пресс-служба аэропорта.

Пассажиропоток на внутрироссийских рейсах за отчетный период составил 5,3 млн человек. В рейтинге самых популярных направлений лидером стал Симферополь: более 737,6 тыс. пассажиров за три месяца. Также в числе наиболее востребованных маршрутов – Сочи, Санкт-Петербург, Новосибирск, Краснодар и Анапа.

На международных направлениях самые высокие показатели пассажиропотока зафиксированы в Анталью. За весь летний сезон Домодедово обслужил 460 тыс. человек.

В числе самых популярных зарубежных маршрутов также Тиват, Барселона, Бургас, Ларнака, Франкфурт, Дубай.

Максимальный среднесуточный пассажиропоток зафиксирован 15 июля: в этот день услугами аэропорта воспользовались 120,5 тыс. человек.

Московский аэропорт Домодедово является одной из крупнейших воздушных гаваней России. В 2016 году аэропорт обслужил 28,5 млн человек. Маршрутная сеть включает 72 уникальных направления.

### ТАСС; 2017.09.14; АЭРОПОРТ ДОМОДЕДОВО ПОСТРОИТ ПРИТЕРМИНАЛЬНУЮ РАЗВЯЗКУ К ЧМ-2018 ПО ФУТБОЛУ

Московский аэропорт Домодедово построит притерминальную развязку, которая разделит транспортные потоки «на вылет» и «на прилет», что повысит транспортную доступность аэропорта. Об этом сообщается в пресс-релизе воздушной гавани.

«Работы по развитию дорожной сети проводятся в рамках реализации проекта строительства нового сегмента пассажирского терминала (Т2). Сооружение первой очереди двухуровневой притерминальной транспортной развязки синхронизировано со строительством Т2. Оба объекта будут введены в эксплуатацию к началу Чемпионата мира по футболу в 2018 году», – говорится в сообщении.

Вдоль здания пассажирского терминала будет построена двухуровневая эстакада, которая обеспечит циркуляцию наземного общественного и личного транспорта при подъезде к аэропорту с разделением потоков на «прилет» и «вылет». Также предусмотрено расширение центрального подъездного участка федеральной трассы А-105 и создание зон для стоянки общественного транспорта. В аэропорту добавили, что к настоящему времени завершено порядка 30% работ по сооружению левой полуразвязки.

Кроме того, для удобства пассажиров будет построена пешеходная галерея, которая соединит многоуровневый паркинг и Т2.

Московский аэропорт Домодедово является одной из крупнейших воздушных гаваней России. В 2016 году аэропорт обслужил 28,5 млн человек.

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.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.14; СРЕДНЯЯ СТОИМОСТЬ АВИАБИЛЕТА НА ВНУТРЕННИХ РЕЙСАХ В РОССИИ ЗА ГОД СНИЗИЛАСЬ ПОЧТИ НА 8%

Стоимость перелета на внутренних рейсах в России за год снизилась на 7,84%, количество бронирований выросло почти в полтора раза, сообщили порталу «Интерфакс-Туризм» в пресс-службе онлайн-поисковика билетов Aviasales.

«Средняя стоимость авиабилета на внутренних рейсах в России за год снизилась на 7,84%, теперь она составляет 9,3 тыс. рублей. При этом за год количество бронирований выросло на 46%. Любопытно, что интенсивно растут региональные маршруты», – отметили в компании.

Самым популярным направлением по-прежнему остается Москва, и в качестве пункта прибытия, и как отправная точка для путешествующих по городам России. Например, маршруты Москва – Набережные Челны и Москва – Оренбург за год показали самый высокий рост: 391% и 279% соответственно. В Москву активнее стали летать из Красноярска и Чебоксар, бронирования на этих направлениях выросли в два раза.

Однако половина маршрутов в топ-20 наиболее быстро растущих вообще не связана с Москвой, отмечают в Aviasales. Продажи авиабилетов на маршруте Петербург – Волгоград выросли за год на 257%, а на маршруте Тюмень – Сочи на 215%. Растет спрос на таких направлениях, как Махачкала – Петербург (плюс 213%), Петербург – Самара (плюс 211%), Калининград – Петербург (плюс 190%), Казань – Петербург (плюс 181%), Челябинск – Сочи (плюс 179%), Петербург – Минеральные Воды и Екатеринбург – Сочи (плюс 172%).

«Увеличение спроса почти на всех маршрутах связано со снижением стоимости перелета. К примеру, билеты на маршруте Тюмень – Сочи подешевели на 19% до средней стоимости 23,4 тыс. руб., а билеты Махачкала – Петербург и Петербург – Самара упали в цене на 18%, до 9,3 тыс. и 8,1 тыс. руб. соответственно», – отметили в компании.