**30 ЯНВАРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

***Деятельность Министра транспорта***

### ИЗВЕСТИЯ; РОМАН КРЕЦУЛ; 2018.01.30; БЕЗБИЛЕТНИКОВ ЗАПРЕТЯТ ВЫСАЖИВАТЬ НА МОРОЗ

Разработанный **Минтрансом** документ уже направлен в правительство

На мороз запретят высаживать не только детей, но и взрослых безбилетников. Соответствующий законопроект внес в правительство **Минтранс**, рассказали в ведомстве. «Зайца» нельзя будет выгнать из транспорта, если это поставит человека в опасное для жизни и здоровья положение. В **Минтрансе** дополнительно прорабатывают вопрос о наказании для контролеров, нарушивших это правило. Сейчас в ряде регионов уже запрещено высаживать из транспорта детей-безбилетников.

**Минтранс** предлагает запретить высаживать безбилетных пассажиров на мороз. Законопроект с необходимыми поправками в устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта находится на рассмотрении в правительстве, сообщили «Известиям» в министерстве.

Документ дополняет устав ст. 36.1 «Ответственность безбилетного лица…», которая устанавливает порядок оплаты штрафа за отсутствие билета. В случае если «заяц» отказывается заплатить штраф, он «удаляется из транспортного средства лицом, уполномоченным на осуществление контроля», указано в документе. Но сделана оговорка, что выгнать безбилетника можно «за исключением случаев, если удаление поставит безбилетное лицо в опасное для жизни или здоровья состояние».

– Проект предполагает недопустимость высадки не только детей, но и любых пассажиров без билета, – пояснили в ведомстве.

Разработанный **Минтрансом** законопроект предусматривает также альтернативу выдворения безбилетного пассажира из транспорта: если он отказывается платить штраф, деньги могут взыскать в судебном порядке.

Прошлой зимой «Известия» сообщали о многочисленных случаях, когда кондукторы высаживали на мороз детей, у которых не хватало денег на билет. Проблема привлекла внимание детского омбудсмена Анны Кузнецовой, которая обратилась к главе **Минтранса** Максиму **Соколов**у с просьбой принять меры. Министр тогда разъяснил свою позицию в письме губернатору Свердловской области: высадка детей в условиях низких температур не является соразмерной нарушению и может повлечь возникновение ситуаций, опасных для жизни и здоровья ребенка. Всё это Максим **Соколов** просил довести до сведения перевозчиков. Он также сообщал, что считает нужным запретить выгонять из транспорта детей-безбилетников. Однако итоговая версия законопроекта распространяется и на взрослых.

К нынешней зиме некоторые регионы, в частности Свердловская, Челябинская и Московская области, ввели запрет на высадку детей из транспорта. Тем не менее подобные скандальные ситуации возникают в разных регионах и сейчас. Только в этом январе большой резонанс вызвали сообщения местных СМИ об 11-летней девочке, высаженной из маршрутки в Новокузнецке на 35-градусный мороз, о высадке из транспорта в Тюмени 12-летней девочки, у которой не хватило на оплату проезда пяти рублей, о выгнанном из маршрутки 13-летнем школьнике в Астрахани.

В **Минтрансе** добавили, что прорабатывают вопрос о наказании для контролеров, которые все-таки высадят «зайцев», несмотря на опасность для жизни.

Председатель комиссии по взаимодействию с общественными советами Общественной палаты РФ доктор юридических наук Владислав Гриб обратил внимание, что формулировка в подготовленном ведомством законопроекте довольно широкая. Потому что все ситуации предусмотреть и перечислить в законе невозможно.

– Самый распространенный случай – это мороз, – пояснил Владислав Гриб «Известиям». – Но не только. Представьте себе – последний рейс автобуса, остановка в лесу, и там высаживают девушку-подростка. А может быть остановка в степи, где 40 градусов жары и автобус ходит раз в сутки. Если контролер будет знать, что запрещено высаживать в случае угрозы жизни или здоровью, он предпочтет лишний раз не высадить человека. Он будет знать: если что-то случится, ему придется ответить.

По словам эксперта, конкретные разъяснения о том, что считать ситуацией угрозы жизни и здоровью, можно будет оформить в виде рекомендаций для работников общественного транспорта.

– После принятия поправок мы попросим общественный совет **Минтранса** разработать эти рекомендации, – добавил Владислав Гриб.

При оценке ситуации контролерам надо обращать внимание на три вещи: погодные условия, личность безбилетника (это может быть ребенок, инвалид или пенсионер), на время суток. Ночью к пассажирам, даже если они не оплатили проезд, следует относиться внимательнее, считает эксперт.

Безжалостных контролеров можно привлечь по ст. 125 УК РФ «Оставление в опасности», считает председатель Союза пассажиров Кирилл Янков. Она предусматривает до одного года лишения свободы.

Ранее **Минтранс** предложил законодательно определить размер штрафа для безбилетников. Как писали «Известия», он может быть установлен в 20-кратном размере от полной стоимости билета.

<https://iz.ru/701717/roman-kretcul/bezbiletnikov-zapretiat-vysazhivat-na-moroz>

На ту же тему:

<https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/201801300201-lh1e.htm>

<https://russian.rt.com/russia/news/475333-mintrans-vysazhivanie-bezbiletnik>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5a6fc28b9a7947112be2a404>

<https://tvrain.ru/news/moroz-456347/>

<https://life.ru/t/новости/1083770/smi_v_mintransie_priedlaghaiut_zaprietit_vysazhivat_biezbilietnikov_na_moroz>

<https://realnoevremya.ru/news/88158-bezbiletnikov-mogut-zapretit-vsazhivat-na-moroz>

<http://tass.ru/obschestvo/4912842>

<https://rueconomics.ru/303852-v-mintranse-predlozhili-nakazyvat-kontrolerov-za-vysadku-zaicev-na-moroz>

<http://fedpress.ru/news/77/society/1948354>

### ТАСС; 2018.01.29; ДВОРКОВИЧ: СОГЛАШЕНИЕ ПО АВИАБЕЗОПАСНОСТИ МЕЖДУ РФ И ЕГИПТОМ ПОДГОТОВЛЕНО

Соглашение по авиабезопасности полетов между Россией и Египтом подготовлено, российская сторона ожидает подписания документа египетской стороной. Об этом ТАСС сообщил вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович**.

«Мы изначально говорили, что должно быть соглашение, которое касается вопросов безопасности. Оно было подготовлено. Я так понимаю, что египетская сторона его готова подписать, иначе бы не возобновилась [дискуссия]», – сказал он.

Возможные сроки возобновления полетов

Ранее **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявлял, что регулярные воздушные перевозки между Москвой и Каиром могут начаться в середине февраля.

Президент России Владимир Путин 4 января 2018 года подписал указ о возобновлении регулярных воздушных перевозок в Каир.

Россия прекратила авиасообщение с Египтом осенью 2015 года после крушения над Синаем самолета российской авиакомпании «Когалымавиа», летевшего из Шарм-эш-Шейха в Санкт-Петербург. На его борту находились 217 российских туристов и семь членов экипажа, все они погибли. ФСБ впоследствии квалифицировала случившееся как теракт.

Для возобновления авиасообщения Россия потребовала от Египта усиления мер авиационной безопасности.

<http://tass.ru/ekonomika/4910164>

На ту же тему:

<http://www.mk.ru/economics/2018/01/29/soglashenie-po-aviabezopasnosti-mezhdu-rf-i-egiptom-podgotovleno.html>

<https://riafan.ru/1020234-soglashenie-po-aviabezopasnosti-mezhdu-rossiei-i-egiptom-podgotovleno-dvorkovich>

<https://govoritmoskva.ru/news/149166/>

<https://www.kommersant.ru/doc/3533574>

<https://iz.ru/701599/2018-01-29/rossiia-i-egipet-podgotovili-soglashenie-po-aviabezopasnosti-poletov>

<https://rg.ru/2018/01/29/dvorkovich-rf-zhdet-ot-egipta-podpisaniia-soglasheniia-po-aviabezopasnosti.html>

<https://360tv.ru/news/obschestvo/rossija-i-egipet-zakonchili-rabotu-nad-soglasheniem-po-aviabezopasnosti/>

<https://www.kp.ru/online/news/3004308/>

<http://argumenti.ru/society/2018/01/561936>

<http://www.aif.ru/politics/russia/dvorkovich_rf_zhdet_ot_egipta_podpisaniya_soglasheniya_po_aviabezopasnosti>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.29; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ПРИСТУПИЛО К ПРОЕКТИРОВАНИЮ РЕКОНСТРУКЦИИ ВПП-1

АО «Международный аэропорт «Шереметьево» (МАШ) заказало у ФГУП «ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект» проектные и инженерно-изыскательские работы для реконструкции первой взлетно-посадочной полосы, следует из материалов системы «СПАРК-Маркетинг».

В проектной документации подрядчик должен учесть реконструкцию как самой полосы, так и примыкающих к ней рулежных дорожек, а также строительство двух новых «рулежек» для схода к северному терминальному комплексу «Шереметьево» («Шереметьево-1»: терминалы «В», «С1» и «С2»).

Сумма договора с подрядчиком – 83,6 млн руб. Непосредственно проектные и изыскательские работы должны быть выполнены в течение 3 месяцев, еще около 2,5 месяцев отводится на проведение госэкспертизы документации.

ВПП-1 «Шереметьево» была построена в 1953 году, позже неоднократно ремонтировалась. Глава совета директоров МАШ Александр Пономаренко заявлял «Ведомостям» в январе, что работа полосы продлена до конца 2018 г., необходима ее реконструкция, строительство «дополнительных перронов и мест стоянок, рулежных дорожек». Эти работы планируются после ввода в эксплуатацию ВПП-3 (ожидается к ЧМ-2018), говорил он.

По словам топ-менеджера, финансирование реконструкции будет обеспечено за счет самого МАШ в рамках концессионного соглашения с государством. При заключении договора «Шереметьево» планирует вложить в аэродромную инфраструктуру всего около $451 млн.

Ранее в январе газета «Коммерсантъ» со ссылкой на источники сообщала, что правительство должно выпустить постановление об условиях концессии с аэропортами Москвы – «Шереметьево», «Домодедово» и «Внуково» – уже к середине марта. В минувшую субботу глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** заявил журналистам, что ведомство собирается внести в правительство основные условия концессионных соглашений в I полугодии 2018 года.

### GUDOK.RU; 2018.01.29; «ВОСТОЧНЫЙ ПОРТ» В 2017 ГОДУ ПЕРЕВАЛИЛ БОЛЕЕ 23 МЛН ТОНН УГЛЯ

За год стивидорная компания обработала более 317 тыс. полувагонов

Крупнейший в России специализированный порт с высокотехнологичной перевалкой угля АО «Восточный Порт», входящий в угольный портовый холдинг ООО «Управляющая портовая компания», по итогам работы в 2017 году выполнил план, перевалив 23,2 млн тонн угольной продукции премиального качества.

За год «Восточный Порт» обработал более 317 тыс. полувагонов. Количество инновационных полувагонов с повышенной грузоподъемности увеличилось до 195 тыс. (62% подвижного состава).

На причалах порта погружено 539 судов, из них 191 (35%) сухогруз типа panamax и 46 (8%) типа capesize. По сравнению с 2016 годом количество обработанных судов типа capesize увеличилось вдвое. Самым крупнотоннажным судном за прошедший год стал сухогруз STAR PAULINE дедвейтом 180 тыс. тонн и длиной 289 метров, судовая партия составила 149 тыс. тонн.

В октябре АО «Восточный Порт» установил рекорд предприятия по интенсивности погрузки – 67 тыс. тонн в сутки. Рекорд был поставлен 16 октября при погрузке балкера типа capesize FPMC B108, который взял на борт 83,8 тыс. тонн угля, время погрузки судна составило 30 часов.

В ноябре «Восточный Порт» отгрузил 400 млн тонн угля с момента запуска в эксплуатацию. Юбилейная тонна вошла в судовую партию балкера типа capesize MBA GIOVANNI.

В 2017 году уголь из «Восточного Порта» направлялся в 13 стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Лидером среди стран-грузополучателей осталась Южная Корея – 29% грузооборота (более 6,6 млн тонн), на втором месте Япония – 26% (6 млн тонн), на третьем Тайвань – 16% (3,6 млн тонн). На долю Китая пришлось 6% грузооборота – 1,2 млн тонн.

В рамках программы модернизации оборудования на специализированном угольном комплексе «Восточного Порта» в январе 2017 года заменена одна из четырех судопогрузочных машин (СПМ). Благодаря высокой мощности новая судопогрузочная машина орошает водой уголь во время погрузки, повышая экологическую безопасность перевалки.

В феврале в порту смонтированы каркасные ветрозащитные укрытия по пути перемещения составов с размороженным углем к вагоноопрокидывателям. Общая длина укрытий составляет 600 метров, в них одновременно помещается 60 вагонов с углем. Новая система ветрозащиты закрыла еще один из участков перемещения открытых составов с углем по территории терминала. Ветрозащитные сооружения, оснащенные инфракрасными излучателями, помогают предотвратить повторное смерзание угля и защищают его от выдувания из вагонов в период сильных ветровых нагрузок в Приморье.

В июле завершена модернизация водных очистных сооружений для очистки технических, сточных и ливневых вод на территории угольного комплекса. «Восточный Порт» является единственным стивидором в Приморье, имеющим собственные водоочистные сооружения. Сбор воды для очистки проводится со всей территории угольного комплекса. После модернизации очистных сооружений показатели проб улучшились в 2,5 раза.

В преддверии зимы смонтированы скоростные двери на входе в закрытый комплекс вагоноопрокидывателей, что позволяет сохранять теплый воздух в здании и препятствует попаданию угольной пыли в атмосферу. На ветрозащитных сооружениях обновлено защитное покрытие. Заменено 3,3 км. конвейерных лент, обеспечена эффективная работа конвейеров в условиях суровой зимы.

Специалисты портового холдинга на базе собственной аккредитованной лаборатории в течение года ежедневно проводили экологический мониторинг, отслеживая состояние атмосферного воздуха, промышленных вод, акватории бухты Врангеля. Дополнительными мерами экологического мониторинга, введенными портом по собственной инициативе, стали измерение радиационного фона и использование беспилотного аппарата (квадрокоптера).

В 2017 году отобрано 166 проб сточной воды, 77 проб природной поверхностной воды (включая морскую), 53 пробы питьевой воды. В санитарно-защитной зоне «Восточного Порта» сделана 61 проба атмосферного воздуха, 19 проб промышленных выбросов. Показатели проб продемонстрировали эффективность природоохранной деятельности предприятия, нарушений предельно допустимой концентрации вредных веществ не установлено.

В 2017 году проведены дноуглубительные работы у причала Третьей очереди. Глубина причала №51 увеличена до 16,5 метров, что позволит принимать суда дедвейтом до 180 тыс. тонн.

Доставлено и смонтировано современное специализированное оборудование для Третьей очереди – 2 СПМ и конвейеры к ним, 4 реклаймера и 2 стакера, пересыпные станции для соединения складских площадок с вагоноопрокидывателями и СПМ, конвейеры для соединения Третьей очереди с действующим угольным комплексом. Завершено строительство подземных бункеров вагоноопрокидывателей. Начался монтаж тандемных вагоноопрокидывателей и поставка спецтехники малой механизации.

В декабре в рамках XI Международного форума «Транспорт России» Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев в режиме телемоста Москва-Восточный Порт торжественно запустил в эксплуатацию новую электроподстанцию «Угольная-2», которая обеспечивает питание объектов Третьей очереди.

«Восточный Порт» участвовал в ключевых отраслевых мероприятиях в России и за рубежом, принял делегации руководителей органов власти и бизнеса.

В сентябре 2017 года «Восточный Порт» посетили **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, заместитель **министра транспорта** – глава **Федерального агентства морского и речного транспорта** Виктор **Олерский**, президент ОАО «РЖД» Олег Белозеров, генеральный секретарь Международной морской организации (IMO) Китак Лим.

В рамках официального визита в Россию «Восточный Порт» посетила делегация Монголии во главе с президентом страны Халтмаагийном Баттулгой.

В сентябре на ВЭФ-2017 «Восточный Порт» представил проект строительства Третьей очереди, подписал ряд соглашений, в том числе меморандум о совместном внедрении передовых технологий в сфере обеспечения экологической безопасности производственных процессов в рамках исполнения ранее подписанных контрактов с японской корпорацией Marubeni Сorporation.

Проект Третьей очереди «Восточный Порт» также был представлен на Транспортной неделе-2017, которая прошла в Москве в декабре.

В завершение года «Восточный Порт» вошел в состав Совета по морской деятельности при губернаторе Приморского края. Задачами нового представительного органа являются развитие морской деятельности региона, в том числе, бережное и рациональное использование природных морских ресурсов.

В 2017 году заключен новый трехлетний коллективный договор с работниками предприятия. Документ стал итогом совместной работы руководства «Управляющей портовой компании», администрации «Восточного Порта», юристов и первичной профсоюзной организации порта. В правовом документе сохранены условия предыдущего договора, а также внесены изменения, которые во многом повышают социальные гарантии работников и ветеранов порта.

<http://www.gudok.ru/news/?ID=1402765>

***Новости отрасли***

*Автомобильный и городской транспорт, дорожное хозяйство*

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2018.01.30; КРУПНЫЙ ПОДРЯДЧИК «ГАЗПРОМА» ПОЛУЧИЛ КОНТРАКТ НА ДУБЛЕР МКАД

Риски строительства примет на себя Подмосковье

Группа ВИС станет инвестором строительства платной дороги Виноградово – Болтино – Тарасовка, которая соединит трассы А104 (продолжение Дмитровского шоссе) и М8 (продолжение Ярославского). Об этом «Ведомостям» рассказал человек, близкий к ВИС, и подтвердили представители компании и **минтранса** Московской области.

В капитале ООО «Четвертая концессионная компания» ВИС будет принадлежать 90%, еще 10% – Газпромбанку, который прокредитует проект, рассказал менеджер банка и подтвердил человек, близкий к ВИС. Их представители это не комментируют.

Инициатива строительства 16 км четырехполосной дороги принадлежит самой ВИС – крупному подрядчику «Газпрома». Недавно назначенный гендиректором ВИС Юрий Раушкин работал на руководящих должностях в «дочках» «Газпрома» более 15 лет. Регион поддержал частную концессионную инициативу.

Предварительная смета дороги (до утверждения проекта Главгосэкспертизой) оценивается в 27,4 млрд руб. в ценах 2017 г. – это базовый вариант в проекте концессионного соглашения, опубликованного на torgi.gov.ru. 75% должен вложить инвестор, еще 25% – на этапе строительства государство. По сравнению с последними концессиями платных дорог капитальный грант от государства невелик, замечает исполнительный вице-президент Газпромбанка Алексей Чичканов.

Условия концессии очень гибкие для инвестора, поэтому проект чрезвычайно привлекательный, говорит директор EY Сергей Лузан. Соглашение заключается без фиксированных сроков строительства и стоимости – она будет определена после утверждения проекта Главгосэкспертизой и может быть по решению инвестора увеличена на 50%. За каждый дополнительно потраченный рубль Московская область готова заплатить инвестору 2,1 руб., говорит Лузан.

Проект концессионного соглашения предполагает, что регион в значительной мере берет на себя риск спроса на новую дорогу, замечает Лузан. Вложив в стройку более 20 млрд руб., инвестор рассчитывает на выручку минимум 67 млрд руб. до 2032 г., следует из проекта соглашения. Если планы не сбудутся, то большую часть потерь восполнит он гарантирует инвестору выручку в 46 млрд руб. при строительстве дороги в срок. Если стройка затянется, то компенсация вырастет, например, до 61 млрд руб. при задержке на три года.

Условия получения этой компенсации комфортные для концессионера, считает партнер PwC Дмитрий Ковалев. Регион будет ежеквартально авансом расплачиваться с инвестором, а по итогам года сумма уменьшается на полученную выручку и часть денег возвращается в бюджет. Взаиморасчеты было бы правильно проводить ежеквартально, а не раз в год, перечисляя деньги авансом, говорит Ковалев, либо по факту на основе квартальных отчетных форм.

Крупные расходы для бюджета области почти неизбежны. Тариф составит в среднем 10 руб./км для легковых автомобилей, говорит представитель министерства инвестиций Московской области. Чтобы компенсация от региона не потребовалась (при базовом варианте сметы и сроков), в сутки по дороге должно проезжать более 110 000 автомобилей, но пока такого трафика не было ни на одной платной трассе, признает представитель **министерства транспорта** области. Даже по бесплатной А105 к аэропорту «Домодедово» проезжает 70 000 автомобилей в сутки, по данным **Росавтодор**а.

Подмосковные власти и не рассчитывают на такой трафик. В среднем по дороге Виноградово – Болтино – Тарасовка будет проезжать 39 000 автомобилей в сутки, сообщало министерство инвестиций. Это немногим меньше, чем проезжало по участку платной автодороги М11 в аэропорт «Шереметьево» и до Солнечногорска – в среднем 42 300 автомобилей за сутки в 2016 г., по данным концессионера – Северо-Западной концессионной компании (СЗКК). У дороги М11 нет подобных гарантий трафика и получения доходов от концедента, говорит представитель СЗКК.

И даже если концессионер перекроет дорогу и по ней не проедет ни одна машина, внакладе он не останется – заплатит штраф в 500 млн руб. в год, но получит от региона компенсацию в 4 млрд, следует из проекта соглашения. Регион имеет право в таком случае разорвать контракт, передал через представителя исполнительный директор группы ВИС Кирилл Гапеев. Но условия расторжения даже по вине концессионера благоприятны для него, говорит Лузан: значительную часть вложенных денег инвестору вернут. За редкими исключениями в других проектах таких условий нет, отмечает старший юрист Hogan Lovells Константин Макаревич. Московская область и ее жители в любом случае остаются в плюсе, считает представитель **Минтранса**: они получат новую дорогу.

Контракт ВИС получает без конкурса – других желающих не нашлось. Никто не откликнулся на опубликованное предложение и точечную рассылку по известным в отрасли инвесторам, говорит представитель **минтранса** области. Отсутствие предложений от других участников рынка может быть связано с джентльменским подходом по отношению к частным концессионным инициативам, считает Макаревич.

Несмотря на то что дорога – первый государственно-частный проект группы ВИС в Подмосковье, капитальный грант на строительство регион выдаст авансом, банковскую гарантию по нему инвесторы предоставлять не обязаны, следует из проекта соглашения. А в целом стройка обеспечена гарантией всего на 5% ее стоимости. Как правило, государство требует гарантировать возврат аванса, отмечает Лузан, а гарантия по всему проекту может достигать 15%. Концессионер обычно должен предоставить 6–7 различных видов гарантий, говорит Ковалев.

Капитальный грант на строительство компания будет получать траншами, после того как отчитается за предыдущий, отмечает Гапеев. Для получения очередного транша достаточно отчета о целевом использовании 75% средств, хотя обычно необходимо подтвердить 100%, замечает консультант инфраструктурных проектов. Это нужно для непрерывности стройки, объясняет Гапеев.

Несмотря на гибкие условия, возможности областных чиновников контролировать стройку ограничены: по условиям соглашения они будут посещать стройплощадку лишь раз в полгода по предварительному уведомлению.

Строительство будет контролировать Госстройнадзор, ВИС заинтересована в качестве дороги, так как будет получать доход от ее эксплуатации, отмечает Гапеев. На стадии строительства этого достаточно, а на стадии эксплуатации проверки возможны чаще – раз в два месяца, говорит представитель регионального **минтранса**.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2018/01/30/749339-podryadchik-gazproma-dubler-mkada>

### ТАСС; АЛЕКСЕЙ ПЕТРОВ; 2018.01.29; ОМСКИЕ ВЛАСТИ БУДУТ ЗАБИРАТЬ МАРШРУТЫ У ЧАСТНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА НЕВЫПОЛНЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ

Власти Омской области будут забирать маршруты у частных перевозчиков, которые выходят в рейсы только тогда, когда им это выгодно. Об этом сообщил в понедельник ТАСС руководитель департамента транспорта, строительства транспортных объектов и гидротехнических сооружений регионального **Минтранса** Алексей Лазуткин.

Врио главы Омской области Александр Бурков дал поручение навести порядок в пассажирских перевозках в регионе после того, как 18-летняя жительница деревни 18 Партсъезд вынуждена была идти от шоссе до дома 8 км по 35-градусному морозу из-за того, что частный перевозчик, который ездит в этот населенный пункт, не вышел на маршрут. Девушка попала в больницу с обморожением конечностей первой и второй степени.

«Мы будем проводить внеплановые проверки перевозчиков, выезжать и проверять. Также перевозчик обязан нам передавать информацию о движении. Если они не будут выполнять это требование, мы будем забирать маршрутные карты и свидетельства», – сказал Лазуткин.

По его словам, техническая возможность осуществлять контроль движения пассажирского транспорта есть. «У нас есть региональная информационная система. Данные должен передавать или оператор, который обслуживает маршрут, или сам перевозчик», – уточнил руководитель департамента.

По словам Буркова, проблема невыполнения перевозчиками своих обязательств актуальна для региона. «Я сейчас могу назвать с десяток населенных пунктов, где перевозчики выиграли 29 декабря конкурсы, а сегодня ездят только полмаршрута. Где можно собрать деньги, там они собирают, а дальше не едут, – цитирует его пресс-служба областного правительства. – У нас почему-то частный бизнес решил, что может получать государственные деньги в виде дотаций, компенсации от государства на регулируемых маршрутах и не выполнять свою работу, они ошибаются».

Врио губернатора обратился к следственным органам с просьбой помочь проверить все маршруты. «Прошу включиться в этот процесс и наказать виновных, чтобы в дальнейшем было неповадно другим, чтобы думали головой – люди на улице, с детьми, старики могут попасть в такую ситуацию, в которой оказалась эта молодая женщина», – подчеркнул Бурков.

<http://tass.ru/sibir-news/4911452>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.29; ДОРОГА МЕЖДУ КРЫМСКИМ МОСТОМ И ТРАССОЙ «ТАВРИДА» ГОТОВА ПОЧТИ НА 80%

На востоке Крыма уложен асфальтобетон на 7-ми из 8,6 км автомобильного подхода к строящемуся мосту через Керченский пролив, сообщил в понедельник государственный комитет дорожного хозяйства Крыма.

«На подходах уложено 7 км асфальтобетона в четырехполосном исполнении (без верхнего слоя покрытия) из 8,6 км, предусмотренных проектом. Верхний слой основания выполнен на 84%, нижний слой покрытия – на 80%. Готовность транспортной развязки и путепроводов – от 13% до 71%», – говорится в пресс-релизе.

По данным комитета, общая готовность объекта составляет 77%.

Новая дорога свяжет Крымский мост с четырехполосной трассой «Таврида» (дорогой Керчь-Феодосия-Белогорск-Симферополь-Бахчисарай-Севастополь). **Росавтодор** ранее оценивал стоимость автоподхода в 7,1 млрд рублей. Автоподход и трассу строит АО «ВАД».

Работы на трассе «Таврида» разбиты на шесть этапов. Работы в рамках 1-го, 4-го и 6-го этапов – это реконструкция существующей дороги, участки 2-го, 3-го и 5-го этапов – новое строительство в обход Феодосии, Старого Крыма, Белогорска и Симферополя.

«Параллельно действующей дороги до декабря 2018 года будет выполнено строительство двух новых полос от Керчи до Симферополя. После переброса движения на построенную половину на месте прежней дороги до декабря 2020 года построят еще две полосы», – сообщил Госкомитет дорожного хозяйства Крыма.

Крымский мост станет самым протяженным в России (19 км), он соединит полуостров с материковой РФ автомобильной и железной дорогами. Движение машин по мосту должно открыться в декабре 2018 года, поездов – 1 декабря 2019 года. Общая стоимость проекта составляет 227,92 млрд рублей в ценах соответствующих лет. Генподрядчиком выступает «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга.

Как сообщалось, к концу декабря были завершены работы по сборке пролетных строений автодорожной части моста. В январе на автодорожном участке нпоявились мачты освещения и барьерное ограждение. В этом году выйдет на полную мощность строительство ж/д части мостового перехода.

### ДОРИНФО; АЛИНА КОРОВИНА; 2018.01.29; ТРАССА М-5 «УРАЛ» В 2017 ГОДУ: ОТ АВАРИЙ И ПРОБОК ДО РЕМОНТА И РЕКОНСТРУКЦИИ

Федеральная автодорога М-5 «Урал» протяженностью свыше 1800 км проходит по территории десяти субъектов России – Московской, Рязанской, Пензенской, Самарской, Свердловской, Челябинской, Ульяновской и Оренбургской областей, а также Республик Башкортостан и Мордовия. Она начинается от МКАД в Москве и тянется до Челябинска через Рязань, Пензу, Самару. Трасса входит в состав международного транспортного коридора «Север – Юг» (NS), европейского маршрута E-30 «Корк (Ирландия) – Омск» и азиатского маршрута AH-7 «Екатеринбург – Карачи (Пакистан)». В прошлом году дорога М-5 не раз фигурировала в материалах СМИ. Портал «ДорИнфо» собрал наиболее значимые и резонансные события, которые произошли на трассе за 2017 год. Ремонт и реконструкция дорожных объектов, повышение безопасности движения, аварии и многокилометровые пробки – все это в одном материале.

Дорожные работы на трассе М-5 «Урал»: что и где сделано за 2017 год

В прошлом году на федеральной трассе М-5 «Урал» в границах Московской области было восстановлено свыше 100 км проезжей части. В ходе работ специалисты заменили дорожное покрытие, отремонтировали примыкания и съезды, укрепили обочины и откосы, нанесли дорожную разметку.

Так, к нормативному состоянию привели дорогу в обоих направлениях с 86-го км по 94-й км, с 94-го км по 101-й км, со 101-го км по 109-й км, со 109-го км по 117-й км и со 117-го км по 124-й. Отремонтировано не только дорожное покрытие, но и искусственные сооружения – пять путепроводов и два моста через реку Москва. Специалистами проведен ремонт пролетов, опор и конусов, восстановлены лестницы, заменены деформационные швы и обустроена гидроизоляция, уложено новое мостовое полотно, установлены ограждения и нанесена дорожная маркировка. В частности, такие работы выполнены в Коломенском районе на путепроводах в районе 104-го км и 106-го км, а также на речных мостах в районе 35-го км и 105-го км.

В Рязанской области в прошлом году реконструировали участок трассы М-5 «Урал» с 241-го км по 245-й км. В ходе работ дорожники сделали участок четырехполосным, привели к нормативу съезды и примыкания, устроили разворотные петли и переходно-скоростные полосы, установили 1 км шумозащитного экрана рядом с жилыми домами, построили водоотводную систему и установили новые очистные сооружения. Реконструкция позволила ликвидировать «бутылочное горлышко», которое находилось рядом с селами Добрый Сот и Заречье в Спасском районе. Помимо этого, на трассе появилось 145 дорожных знаков и 9 км нового ограждения, два пешеходных перехода оборудовали светофорами, на проезжую части нанесли разметку термопластиком, смонтировали уличное освещение.

Работы по реконструкции коснулись и моста через реку Проня. Для удобства автомобилистов к существующему сооружению специалисты пристроили новое, рабочее движение по которому открыли ещё в 2015 году. На старой «половине» были выправлены подвижные опоры и выполнена установка защитных кожух, устранены разрушения и восстановлен защитный слой, главные балки усилены, а полотно моста выровнено, заменены деформационные швы, отремонтированы водоотвод и лестницы. Также в Рязани в 2017 году продолжились строительные работы на развязке, которая находится на пересечении трасс М-5 «Урал» и Р-132 «Калуга – Рязань». В настоящее время движение разрешено по правой полосе М-5 и правому полукольцу.

На отрезке трассы М-5, проходящем по территории Пензенской области, восстановили изношенное покрытие на участке с 540-го км по 548-й км в Нижнеломовском районе и с 662-го км по 678-й км в Городищенском районе. На обходе Пензы прошла реконструкция участка с 634-го км по 645-й км, в ходе которой проезжая часть стала четырехполосной. Также специалистами построена развязка на пересечении М-5 и улицы Аустрина. Объект позволил сократить затрачиваемое на дорогу время, направляясь из Бессоновского района до Пензы. Вторая развязка, которая появилась на 645-м км трассы М-5, обеспечила свободный выезд с улицы Чаадаева на федеральную дорогу в сторону села Чемодановка. Помимо этого, в 2017 году открыли автомобильное движение по отремонтированному путепроводу через ж/д переезд и реконструированному мосту через реку Суру.

В Ульяновской области дорожники продолжили реконструкцию дороги с 814-го км по 835-й км. Проезд по двухполосному участку разрешили в границах Николаевского района в середине сентября. В рамках работ переустроили инженерные конструкции, построили водопропускную систему, устроили дорожную одежду. Также шли работы на строящемся мосту через ручей, где смонтировали балки пролетного строения, установили ограждение и устроили водоотвод. Реконструкцию планируют завершить в IV квартале 2018 года.

В Тольятти (Самарская область) раньше запланированного срока отремонтировали мост через Волгу, который находится в районе 970-го км М-5 возле Жигулевской ГЭС. Работы на объекте шли круглосуточно в четыре этапа. Специалистами были восстановлены деформационные швы, отремонтированы конструктивные элементы моста, заменены водоотводные трубки и устроены дренажные каналы, покрытие дороги уложено в два слоя.

В Республике Башкортостан ремонтные работы шли на двух участках общей протяженностью 18 км. В ноябре специалисты капитально отремонтировали мост через реку Ик на 1281-м км. На объекте восстановлены береговые и промежуточные опоры, обновлено мостовое полотно, заменены деформационные швы и переходные плиты, отремонтирован водоотвод, укреплены конусы и восстановлены конструктивные элементы под мостом. После реконструкции открыли участок на 1418-м км. В ходе работ было заменено дорожное покрытие, расширена проезжая часть и устроены две трубы.

Капремонт выполнен в 2017 году на подъезде к Екатеринбургу (Свердловская область) на участке со 138-го км по 143-й км и с 191-го км по 193-й км. Помимо этого, дорожниками отремонтированы путепровод через автодорогу в районе 185-го км, а также развязки на 139-м км, 157-м км, 161-м км, 178-м км и 185-м км. В Челябинской области на участках трассы М-5 восстановили порядка 60 км дорожного покрытия. К нормативному состоянию привели семь искусственных сооружений: мосты через реки Куваши (1722-й км), Бишбайтал (1851-й км), Серазак (1863-й км), а также два путепровода через ж/д переезды – в районе 1852-го км и 1777-го км.

Ограничения движения на трассе М-5 «Урал»

На федеральной трассе М-5 «Урал» в 2017 году ограничение движения в основном вводились на вышеперечисленных участках в связи с текущим и капитальным ремонтами, строительством и реконструкцией. Речь обычно идет о сужении дороги или организации проезда в реверсивном порядке. Помимо этого, на отрезке с 943-го км по 972-й км, который проходит по территории Самарской области, с 1 мая по 30 ноября в период с 7:00 до 22:00 действовали ограничения для большегрузов массой от 3,5 тонн и габаритами больше 3,4 метров. Такое решение было принято из ремонтных работ. Трассу под Екатеринбургом дважды перекрывали ночью из-за монтажа пролетных строений пешеходных переходов. Ограничения действовали в течение получаса.

Весной 2017 года талые воды с полей размыли участок трассы М-5 «Урал» в Алексеевском районе Самарской области, что привело к проседанию дорожного полотна и, соответственно, невозможности проезда.

Неоднократно вводили ограничения на трассе М-5 из-за неблагоприятных метеорологических условий. Так, зимой мощный снегопад, порывистый ветер и метели приводили к снижению видимости. Самым длинным перекрытым участком за минувший год стал отрезок в Самарской области. Для предотвращения аварийных ситуаций дорогу закрыли с 890-го км по 1194-й км. Протяженность закрытого участка составляла свыше 300 км. Кстати, из-за этого на дороге скопилась 30-километровая пробка, которая держалась около суток.

Повышение безопасности дорожного движения на трассе М-5 «Урал»

Для повышения безопасности участников движения и снижения аварийности на трассе М-5 «Урал» в прошлом году дорожники провели ряд мероприятий. В частности, в Подмосковье для профилактики ДТП с участием пешеходов новое ограждение появилось на участках с 27-го км по 85-й км. Также был отремонтирован подземный переход в районе 28-го км трассы рядом с поселком Октябрьский. Его наземную часть защитили навесом из поликарбоната, установили перильное ограждение, смонтировали освещение, восстановили водоотводную систему, для спуска и подъема маломобильных групп устроили автоматическую площадку. В общей сложности на трассе выполнена установка 34-х камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД, пяти пунктов учета интенсивности движения и шести метеостанций. По информации ФКУ «Центравтомагистраль», с января по ноябрь 2017 года в регионе зафиксировано снижение аварийности почти на 20% по сравнению с аналогичным периодом 2016 года.

В 2017 году в границах Рязанской, Пензенской, Саратовской, Ульяновской и Самарской областей трасса была оборудована системой освещения на 14-ти нерегулируемых пешеходных переходах, на восьми переходах появились светофоры. В Самарской области по оси барьерного ограждения выполнена установка свыше 6 км противоослепляющих экранов. Чтобы исключить выезд автомобилей на «встречку», в Пензенской области устроили более 2 км тросового ограждения, ещё порядка 300 метров появилось на подъезде к Самаре. Автономной системой освещения в ходе капремонта были оборудованы 17 автобусных остановок и 17 нерегулируемых пешеходных переходов. Согласно статистике ФКУ «Поволжуправтодор», проведенные мероприятия позволили снизить количество ДТП на трассе М-5 в этих регионах на 9%. За 11 месяцев 2017 года произошло 1137 аварий, в которых погибли 348 человек, ещё 1863 человека получили ранения. В 2016 году было зафиксировано 1247 ДТП с 356 погибшими и 1863 пострадавшими.

На участке трассы с 1214-го км по 1217-й км, проходящем по территории Башкирии, специалисты заменили почти тысячу погонных метров барьерного ограждения. Также на отрезке с 1401-го км по 1449-й км установили дублирующие дорожные знаки на 17-ти пешеходных переходах.

Согласно статистике ФКУ Упрдор «Приуралье», на подведомственных участках М-5 за 2017 год аварийность снизилась на 19,4%. Так, в 2016 году произошло 201 ДТП против 162-х в 2017 году. При этом число пострадавших уменьшилось примерно на 28 % – с 292 до 209 человек, а погибших на 7,5 % – с 53 до 49 человек. В Управлении добавили, что число ДТП, которые произошли из-за неудовлетворительных дорожных условий, стало меньше на 64 % по сравнению с 2016 годом.

Металлическое барьерное ограждение для разделения встречных потоков появилось на всех участках капремонта трассы М-5 «Урал» в Свердловской области. Помимо этого, для повышения безопасности выполнены монтаж столбов освещения и устройство надземных модульных пешеходных переходов в районах 191-го км и 193-го км рядом с автобусными остановками. Для исключения выхода пешеходов на проезжую часть обустроены тротуары с перилами к остановкам общественного транспорта. Помимо этого, на 191-м км и 193-м км подъезда к Екатеринбургу устроены две разворотные петли. В ФКУ «Уралуправтодор» сообщили, что проведенные мероприятия оказали положительное влияние на снижение аварийности в регионе на трассе М-5, а также повысили пропускную способность транспортного узла.

На территории Челябинской области в 2017 году специалисты заменили и установили свыше 10,5 тысяч погонных метров бокового металлического ограждения и установили порядка 11,3 погонных метров осевого ограждения. Три пешеходных перехода в районе 1779-го км («Миасс»), 1840-го км («поселок Биргильда») и 1843-го км («поселок Витаминный») оборудовали освещением с датчиками движения и светофорными объектами. Для повышения безопасности участников движения запрещен поворот налево на 1799-м км федеральной трассы. Предупреждающие щиты «Аварийно-опасный участок» были установлены в шести местах. В ФКУ Упрдор «Южный Урал» отметили, что в прошлом году в местах выполнения работ по повышению уровня безопасности движения было отмечено снижение аварийности и тяжести последствий ДТП по сравнению аналогичным периодом 2016 года.

Федеральная трасса М-5 «Урал» пользуется большой популярностью у автомобилистов – по ней ежедневно проезжает несколько десятков тысяч машин в сутки, на дороге часто происходят аварии, в которых погибают и травмируются люди. Причиной автокатастроф становятся выезд на «встречку», нарушение скоростного режима, несоблюдение безопасной дистанции, опрокидывание транспортного средства в кювет. Также к ДТП может привести плохая погода.

Одним из трагических ДТП в 2017 году стало столкновение легковушки и грузовика, которое произошло на М-5 в границах Челябинской области. Авария, зафиксированная 24 января, унесла четыре жизни. По информации полиции, водитель легкового автомобиля Kia Rio на «высокой» скорости врезался снегоуборщик КАМАЗ, который двигался в том же направлении. Удар оказался настолько мощным, что иномарку выбросило в кювет, а оторвавшееся у КАМАЗа колесо отлетело в «Ладу». В результате этого водитель отечественной легковушки потерял управление и пробил металлическое ограждение вдоль дороги. В ДТП не выжили водитель легковой иномарки и три его пассажира. Согласно фотографиям с места ДТП, Kia Rio гнала на скорости свыше 160 км/ч. По уточненной информации, в салоне лежали несколько бутылок водки.

Ещё одна смертельная авария с участием грузовика случилась в середине февраля прошлого года в Рязанской области. При столкновении двух легковушек и грузовика погибли три человека, еще один попал в больницу. В районе 241-го км М-5 «Урал» 28-летний мужчина потерял контроль над рулевым управлением автомобиля «Лада Приора», в результате чего легковушку вынесло на

встречную полосу, где она врезалась сначала в Chevrolet Lacetti, а затем протаранила грузовик Volvo. В ДТП погибли водитель отечественной машины с двумя пассажирами. Третий пассажир «Приоры» с травмами был доставлен в больницу.

Жуткая авария с участием фуры и микроавтобуса произошла на трассе в Башкирии в первых числах марта. Как сообщила полиция, микроавтобус марки Peugeot с 17-ю пассажирами направлялся из Уфы в Малояз. На 1505-м транспортное средство столкнулось с большегрузом Scania, двигавшимся по встречной полосе. От удара у микроавтобуса буквально раскурочило переднюю часть, два его пассажира, мужчина и женщина, погибли на месте аварии, ещё шесть человек из него отвезли в медучреждение.

Несколько смертельных аварий было зафиксировано на федеральной автодороге летом прошлого года. В частности, в середине июня на территории Рязанской области в районе 292-го км из-за слишком высокой скорости водитель автомобиля Chevrolet потерял управление, выехал на «встречку» под колеса грузовика Volvo. В результате столкновения мужчина, управлявший легковушкой, а также трое его пассажиров – женщина, ребенок 11-ти лет и подросток 16-ти лет – погибли на месте происшествия. В ходе проверки полиция выяснила, что иномарка была обута в «зимнюю» резину. В июле ДТП с легковушкой Hyundai Solaris и фурой Renault Magnum в районе 951-го км в Самарской области стало причиной смерти четырех человек. Полиция выяснила, что легковое авто выехало на «встречку», где врезалось в грузовик. В аварии погиб водитель легковушки и три его пассажира. Ещё одному человеку потребовалась госпитализация.

В том же месяце четыре человека стали жертвой страшной аварии в Челябинской области. На 1798-м км трассы М-5 «Урал» водитель автомобиля «Газель» для того, чтобы повернуть налево, выехал со своей полосы на встречную, что привело к столкновению с большегрузом Volvo. В результате ДТП погиб мужчина, управлявший «Газелью», а также три его пассажира – женщина, парень и ребенок. В конце октября 2017 года в Оренбуржье произошло столкновение микроавтобуса Volkswagen и трактора с прицепом. Удар оказался такой силы, что трактор опрокинулся дороге. При столкновении смертельные травмы получил три человека, ещё троих транспортировали в лечебное учреждение.

Трое погибли и двое получили травмы в массовой аварии на подъезде к Оренбургу от трассы М-5 «Урал» в Самарской области. Авария случилась в конце прошлого года, 26 декабря. В ходе проверки полиция выяснила, что на 42-м км подъездной дороги к Оренбургу столкнулись четыре транспортных средства. Водитель автомобиля ВАЗ-21214 («Нива») буксировал на гибкой сцепке иномарку Daewoo Nexia. При мощном снегопаде отечественная легковушка выехала на «встречку» по колеса грузовика марки КАМАЗ. В это же время буксируемую иномарку протаранила ехавшая по трассе машина «Лада Приора». В результате ДТП погибли три человека – водитель «Нивы» и два его пассажира. Еще два человека – пассажир ВАЗа и водитель Daewoo Nexia были помещены в госпиталь с травмами.

<http://dorinfo.ru/99_detail.php?ELEMENT_ID=62057>

### 59.RU; ТИМУР ХУСАИНОВ; 2018.01.30; ТРИ РАЗВЯЗКИ И ПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД: КАКИМ БУДЕТ НОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ЧУСОВУЮ

Второй автомобильный мост через Чусовую станет частью Северного широтного коридора «Томск – Сургут – Ханты-Мансийск – Ивдель – Пермь»

В 2018 году впервые за 13 лет в Пермском крае начнется строительство большого автомобильного моста через реку Чусовая. Масштабный проект стоимостью более 14 млрд рублей обещают завершить к 2021 году. Перед началом большой стройки мы решили вспомнить, как возводили существующий мост, и узнать, какой будет его вторая очередь. Подробнее – в материале 59.ru.

Строительство моста через Чусовую началось в разгар Перестройки в 1988 году и продолжалось восемь лет до 1996 года. Окончание большой стройки, которое пришлось на 1990-е годы, ждали многие пермяки и жители севера тогда еще области. Что неудивительно: до этого в Пермь добирались с пересадками – с автобуса, который ходил несколько раз в день, на электричке или на машине и переправе, зимой – по льду. С появлением моста добраться из Перми до Березников и других городов на севере Прикамья стало возможно на автомобиле – и всего за несколько часов.

Поставили эксперимент

Строился мост в сложнейших условиях. Кроме нехватки финансирования на стыке политических эпох строителям мешала природа – глубина реки под опорами моста доходила до 25 метров, а буровые сваи приходилось погружать на глубину до 40 метров. Мало кто знает, но инженеры решили обкатать на мосту новые технологии строительства и применили передовые технологии сварки металлических конструкций. Полная длина моста составила 1504 метра.

Выполнен чусовской мост из балок, которые опираются на несколько пролетов. Схема существующего моста это температурно-неразрезная плеть, когда один конец сооружения закреплен на одном берегу, а второй конец моста опирается на незакрепленную опору на противоположной стороне.

– Главный сварщик мостоотряда 123 ночами не спал и заметил такую особенность, что в шесть утра в июле на солнечной стороне температура была уже металла около 50 градусов, а на теневой стороне температура порядка 8-9 градусов, – рассказал 59.ru инженер-исследователь кафедры Автомобильных дорог и мостов ПНИПУ Николай Богоявленский. – Возник вопрос: как при разнице температур будет вести себя конструкция днем, после полудня? И, следовательно, как делать сварные швы? Восточная сторона остывает, а западная сторона нагревается. В итоге была разработана технология сварки, которая учитывает угловые перемещения и особенности Уральского климата. Такая технология была отработана впервые на таком необычном сооружении.

Угловые перемещения, движения конструкции моста по вертикали и по горизонтали. Да, пермский мост двигается. Вверх-вниз мост заставляют двигаться проезжающие по нему автомобили, вперед и назад – как раз разница температур, которая сказывается на сужении и расширении металла. Двигается мост за счет незакрепленной опорной части, на которую приходится основная нагрузка. И это – не недоделка, а идея проектировщиков в работе конструкций.

– Из-за таких нагрузок существуют серьезные угловые перемещения на последней опоре моста. Если посмотреть сверху, можно увидеть, как сооружение перемещается. Из-за этого существующие немецкие деформационные швы находятся в предельной нагрузке. Это была одна из частей эксперимента, поставленного при строительстве Чусовского моста. В этом нет ничего критичного, мост сейчас работает в штатном режиме, но существуют такие особенности, – объясняет Николай Богоявленский.

Еще одной особенностью моста стала организация строительства – его части собирали на бетонных стапелях на берегу Чусовой, грузили на баржи и загоняли в пролет. Эти конструкции после строительства остались на своем месте на одном берегу, их можно увидеть и сегодня. Кроме того, на существующем мосту также была впервые поставлена охранная сигнализация внутри сооружения.

Вторая очередь

О строительстве второй очереди моста активно заговорили в 2013 году. Финансировать проект собирался Внешэкономбанк, по оценке властей региона, инвестиции в него должны были составить 7,5 млрд рублей. С момента открытия до 2013 года количество транспорта, проезжающего по мосту, сильно увеличилось, а сам мост стал самым узким местом на трассе Пермь-Березники, в выходные на подъездах к нему вставали многокилометровые пробки. В 2016 году проект строительства второго моста через Чусовую был выбран **Росавтодор**ом в качестве приоритетного ГЧП-проекта. На его реализацию решили выделить средства, собранные системой «Платон».

Изначально власти региона заявляли, что проезд по новому мосту будет платным для всех. Однако в 2017 году правительство региона договорилось с инвестором, что оплачивать проезд по мосту будут лишь водители грузового транзитного транспорта. В июне между краем и банком ВТБ было подписано концессионное соглашение, по которому 9,6 млрд рублей выделит федеральный и региональный бюджеты, а 3 млрд рублей вложит инвестор. По данным «Ъ-Прикамье», в ноябре **Минтранс** выбрал генподрядчика строительства. Возводить мост будет компания «Стройтрансгаз», которая входит в Volga Group российского бизнесмена Геннадия Тимченко.

Сегодня проект моста разработан, он будет заключаться в строительстве нового моста параллельно с существующим. Тем самым движение на обоих мостах станет односторонним (сейчас мост имеет по одной полосе в город и из города). Также будут реконструированы подъезды к мосту. Планируется, что участок Восточного обхода Перми расширят до четырех полос, на трассе реконструируют три существующие развязки: на выезде из микрорайона Лёвшино, на выезде из микрорайона Голованово и на пересечении трассы Пермь – Березники с выездом в поселок Пальники. Кроме того, строителям предстоит расширить существующий туннель под железнодорожными путями и реконструировать мостовой переход над железной дорогой на другом берегу.

Проект нового моста через Чусовую и подъездов к нему

– Это должен быть целый огромный комплекс. За основным мостом находится железобетонный мост через железнодорожные пути. Он однозначно будет расширяться. Эстакада со стороны Перми также должна расширяться. Возможно, будет переустройство из туннельного типа в эстакадно-балочную систему, по типу того, что сейчас возводится на Героев Хасана. На перспективу ее можно реконструировать и, если потребуется, расширить пролеты, – рассказывает инженер-исследователь.

Главная проблема

По словам инженера ПНИПУ, строители моста могут столкнуться с задачей – подземными пустотами, так называемыми карстовыми полостями под мостом.

– На первом месте в таком проекте – всегда устройство фундамента моста. Если посмотреть на карту этого района, можно заметить много карстовых полостей. Где-то они действующие – там нет подтопления карстовых воронок, есть недействующие – где стоит вода. Какие именно там полости, и есть ли вообще они там будет понятно в производстве работ, у мостовиков здесь все четко налажено. Сделать это можно с помощью бурения. Конечно, технологии по борьбе с карстовыми полостями не новы: заделка, бетонирование, но они увеличивают текущие затраты, – подчеркивает Николай Богоявленский.

Новый мост начнут строить в 2018 году и завершат к 2021 году. В отличие от своего старшего брата, его будут возводить уже по современным требованиям с учетом существующих нагрузок. На новом мосту будут установлены охранные системы, системы видеонаблюдения и весового контроля, а также датчики деформации. Не исключено, что будет создан центр управления движением. Попутно со строительством нового моста, скорее всего, отремонтируют и старый мост.

– Все зависит от того, столкнутся ли строители с задачами по карсту, и какая будет скорость производства и организации работ. В принципе, за четыре года с учетом современных технологий и оборудования построить новый мост вполне реально, – заключает Николай Богоявленский.

<http://59.ru/text/gorod/392887376592896.html>

*Железнодорожный транспорт*

### RNS; 2018.01.29; ЧИСЛО МАЛОМОБИЛЬНЫХ ПАССАЖИРОВ В ПОЕЗДАХ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ В 2017 ГОДУ ВЫРОСЛО ПОЧТИ В 3 РАЗА

Поездами дальнего следования холдинга РЖД в 2017 году воспользовались 83,5 тыс. пассажиров с ограниченными возможностями здоровья, что в 2,7 раза больше, чем в 2016 году, сообщили в РЖД.

В том числе поездами дальнего следования ФПК (дочернее общество РЖД) перевезено 69,5 тыс. пассажиров с ограниченными возможностями здоровья, что почти в 2,5 раза больше чем в 2016 году. В скоростных поездах «Сапсан» перевозки маломобильных пассажиров увеличились почти в 7 раз – до 14 тыс. человек.

В РЖД объяснили такие показатели работой в компании по повышению доступности поездок для пассажиров с ограниченными физическими возможностями, в частности, ежегодным увеличением количества вагонов со специализированным купе, а также скидками на проезд, которые действуют с 2017 года.

В настоящее время на сети железных дорог России эксплуатируется 646 штабных вагонов, оборудованных купе для пассажиров с ограниченными возможностями. В 2017 году ФПК было приобретено 13 таких вагонов, и еще 30 штабных вагонов были дооборудованы специальным купе во время капитального ремонта.

<https://rns.online/transport/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.30; ИНДЕКСАЦИЯ ГРУЗОВЫХ Ж/Д ТАРИФОВ В РФ В 2018 Г. НА 5,4% ЗАВЕРШЕНА ВО ВТОРНИК

Индексация грузовых железнодорожных тарифов на 5,4% (в соответствии с принятыми правительством РФ решениями), завершена во вторник – спустя почти месяц после начала года, когда традиционно происходит повышение ставок.

Это следует из телеграммы, опубликованной на сайте ОАО «Российские железные дороги». Согласно ей, с 0:00 МСК 30 января вступает в силу приказ Федеральной антимонопольной службы (ФАС) РФ, вносящий соответствующие изменения в приложение к аналогичному документу от 2015 г. Он датирован 26 декабря 2017 г., однако министерство юстиции РФ зарегистрировало его только 18 января 2018 г. На официальном интернет-портале правовой информации документ опубликован 19 января. Из-за этого с 1 января 2018 г. ставки были проиндексированы только на 1,9%.

Нормативный акт вводит две надбавки в дополнение к 3,9%-ной «базовой» индексации грузовых железнодорожных тарифов (по принципу «инфляция минус»). Ранее по итогам совещания 5 декабря у главы правительства РФ Дмитрия Медведева было решено сохранить на долгосрочный период целевую 2%-ную надбавку, вводившуюся на 2017 г. для дополнительного финансирования капитального ремонта пути. То есть, из базы расчетов тарифов 2018 г. ее было решено не исключать. При этом к базовой индексации в 3,9% в 2018 г. предполагалась еще одна дополнительная 1,5%-ная надбавка, призванная компенсировать расходы владельцу инфраструктуры (на большей части территории РФ это РЖД), связанных с корректировкой налогового законодательства.

Приказ Федеральной антимонопольной службы (ФАС) РФ о сохранении 2%-ной надбавки на капремонт и повышении ставок на 3,9% в декабре был зарегистрирован министерством юстиции РФ и опубликован. В то же время вместо одной из «плоских» надбавок ведомство предлагало ввести их для пробега порожних вагонов (на уровне порядка 7%), чтобы стимулировать операторов и грузовладельцев к его сокращению и повышению эффективности использования пропускных способностей сети.

Однако в итоге от идеи «порожних» надбавок антимонопольная служба решила отказаться. Правление ведомства утвердило сохранение надбавки в 2% на капремонт пути при базовой индексации на 3,9%, а «налоговую», как говорили источники «Интерфакса», решено установить на уровне 1,44%, что давало бы 5,4%-ный рост ставок вместо 5,45% при последовательном применении индексирующих коэффициентов в «+3,9%» и «+1,5%». В официально опубликованном приказе фигурирует именно индекс «1,44».

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.29; РЖД РАССМАТРИВАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ ЗАПУСКА ЕЖЕДНЕВНОГО ПОЕЗДА САМАРА-КАЗАНЬ

Куйбышевская железная дорога (КбшЖД, филиал ОАО «РЖД») рассматривает возможность запуска ежедневного пассажирского поезда по маршруту Самара-Казань, говорится в пресс-релизе КбшЖД.

«Согласно маркетинговым исследованиям, данный маршрут будет востребован у населения и привлечет дополнительный пассажиропоток по регионам курсирования поезда», – сообщается по итогам выступления начальника КбшЖД Рашида Сайбаталова на расширенной коллегии **Минтранса** Татарстана по итогам работы транспортного комплекса республики за 2017 год и задачам на 2018 год, состоявшейся 27 января в IT-парке Набережных Челнов.

Предполагается, что состав будет отправляться из Самары и Казани в вечерние часы, прибывать в конечную точку маршрута – в утренние. Время в пути составит 12 часов. По данным сервиса «Яндекс.Расписание», в настоящее время доехать из Самары до Казани по железной дороге можно на поезде Самара-Киров, также между городами выполняются регулярные автобусные и авиарейсы.

Отмечается, что в 2017 году КбшЖД продолжила работу по повышению качества транспортного обслуживания промпредприятий Татарстана, снижению транспортных затрат в цене их продукции и рациональному распределению грузопотоков между видами транспорта.

Также за отчетный период реализована скоростная доставка для стекольного завода «Тракья Гласс Рус» (совместный проект турецкой Sisecam и французской Saint-Gobain в Татарстане).

«Совместно с Горьковской железной дорогой для ритмичного снабжения сырьем при производстве листового стекла АО «Тракья Гласс Рус» реализована услуга по ускоренной доставке грузов со станций Сережа и Сухобезводное на станцию Тихоново с возвратом порожних вагонов, что позволило сократить срок доставки с 6 до 2 суток, оптимизировать на 33% количество подвижного состава, задействованного в перевозке», – говорится в пресс-релизе.

Сообщается также, что для освоения перспективного объема перевозок Нижнекамского нефтехимического кластера организована подготовка технических условий, в которых будет определен комплекс мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры.

### ТАСС; 2018.01.29; ПОЕЗДА ИЗ АЭРОПОРТА В КАЗАНЬ В ДНИ МАТЧЕЙ ЧМ-2018 БУДУТ ХОДИТЬ КРУГЛОСУТОЧНО

Поезда из аэропорта Казани в город будут ходить круглосуточно с интервалом в один час в дни проведения матчей чемпионата мира по футболу. Об этом сообщил **министр транспорта** и дорожного хозяйства Татарстана Ленар Сафин в ходе итоговой коллегии ведомства.

«В дни проведения матчей на маршруте Казань – аэропорт – Казань будут курсировать три состава электропоездов. Интервал движения между поездами составит 1 час. Поезда будут курсировать 24 часа в день матча и до 6 утра следующего дня. Бесплатным проезд станет для зрителей и волонтеров», – сказал он.

Министр отметил также, что для сообщения с Москвой, Санкт-Петербургом, Самарой, Нижним Новгородом, Волгоградом и Екатеринбургом будут запущены 100 дополнительных поездов. Также в рамках организации транспортного обслуживания матчей ЧМ определено 35 протокольных маршрутов. В прошлом году для обслуживания гостей и участников ЧМ было закуплено 10 трамваев и 15 троллейбусов. В этом году ожидается поставка 242 автобусов и трех трамваев.

Чемпионат мира по футболу пройдет в России с 14 июня по 15 июля 2018 года. Матчи турнира примут Москва, Санкт-Петербург, Калининград, Волгоград, Казань, Нижний Новгород, Самара, Саранск, Ростов-на-Дону, Екатеринбург и Сочи.

<http://tass.ru/ekonomika/4910069>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.29; РЖД ГОТОВЫ ПРЕДОСТАВИТЬ ЛЬГОТЫ НА ПЕРЕВОЗКУ СОИ ИЗ ПРИМОРЬЯ ПО РФ – ВЛАСТИ

ОАО «Российские железные дороги» готово предоставить льготы на транспортировку сои, произведенной сельхозпроизводителями Приморского края, на внутренний рынок страны.

Как сообщила администрации региона, вопрос обсуждался на встрече его главы Андрея Тарасенко с министром сельского хозяйства РФ Александром Ткачевым в Москве.

«Сегодня вопрос о реализации приморской сои стоит особенно остро. В 2017 г. аграрии края произвели более 370 тыс. тонн (этой продукции – ИФ). Ее экспортируют в Корею и Китай. Предприятия края готовы направлять продукцию и на внутренний рынок, однако сейчас это невыгодно из-за высоких тарифов на железнодорожный транспорт», – говорится в пресс-релизе.

А.Тарасенко отметил, что уже встретился с генеральным директором РЖД Олегом Белозеровым. «Компания готова предоставить льготы для вывоза продукции сельхозпроизводителей Приморья на внутренний рынок страны», – приводит слова чиновника региональная администрация.

Ранее сообщалось, что группа компаний «Содружество» планирует построить в Приморском крае завод по переработке сои и морской терминал для перевалки продукции.

### RG.RU; ЕВГЕНИЙ БОГДАНОВ; ЕКАТЕРИНА ШЕРЕМЕТ; 2018.01.29; ИНДЕКСАЦИЯ ТАРИФОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ СТИМУЛИРУЕТ РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ

В конце прошлого года было принято одно из фундаментальных и революционных решений относительно изменения системы тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом – решение о долгосрочной индексации тарифов по формуле «инфляция минус». Теперь грузоотправители знают, что изменение тарифа через год, два и три не превысит инфляцию, и могут планировать свою экономику.

Индексация на 2018 год должна составить 3,9%, далее – инфляция минус 0,1%. При этом на 2018 год Совет потребителей поддержал дополнительную индексацию в размере 1,9% на развитие инфраструктуры и сохранение дополнительной 2%-й индексации 2017 года. Отдельно стоит отметить, что решение предусматривает возможности изменения в рамках долгосрочной индексации – но при неухудшении условий для пользователей. Можно рассуждать о тонкостях практического применения долгосрочной индексации – о том, как повлияют отдельные решения о дополнительной индексации и о целевом характере надбавок, о применении гибких тарифных условий, но принципиальным отличием этого решения от множества других тарифных решений является то, что оно было единодушно поддержано всеми участниками процесса.

Так, Федеральная антимонопольная служба под руководством И. Артемьева услышала пожелание ключевых пользователей системы – грузоотправителей, которые неоднократно выражали запрос на стабильность в рамках тарифной системы. При все возрастающей волатильности на рынках биржевых товаров, к которым относятся многие номенклатуры грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, снятие фактора неопределенности в таком значимом для российских грузоотправителей аспекте, как стоимость перевозки железнодорожным транспортом, не только сегодня, но и в обозримой перспективе может привести к положительным решениям о реализации дополнительных проектов и даже в целом к улучшению инвестиционного климата в стране.

Перевозчик – ОАО «РЖД» – поддержав такое решение, тоже оказывается выигравшей стороной: компания получает большую определенность и предсказуемость доходной базы, что позволяет привлечь более «длинные» деньги на более выгодных условиях для реализации проектов развития. Кроме того, компании не придется отвлекать ресурсы на длительный переговорный процесс с регуляторами в рамках тарифной кампании, доказывая целесообразность предлагаемых решений и готовя бесчисленные справки. По этой же причине выигрывает и регулятор. Ведь помимо общего положительного восприятия, он также освобождается от необходимости ежегодно вникать в детали бухгалтерской отчетности компании, где он заведомо находится в ситуации меньшей осведомленности, чем ОАО «РЖД».

Еще одним важным положительным моментом такого решения является его стимулирующий характер. Недаром такой подход был предложен как один из эффективных методов воздействия на монополии и создания стимулов для снижения затрат объекта регулирования в качестве альтернативы регулированию по норме доходности. Ведь, если решение о долгосрочной индексации принято на основе корректных предпосылок о долгосрочном развитии компании, ее оптимизационных ресурсах и инвестиционных потребностях с учетом прогнозов изменения грузооборота, то компания берет на себя, с одной стороны, все риски отклонения от бюджетных и плановых показателей, а с другой – весь потенциальный эффект от высвобождения дополнительных средств. Такой подход, применяемый достаточно широко при регулировании естественных монополий в мире, в том числе в транспортной отрасли – в частности, на железных дорогах Великобритании и Австралии, в сегменте аэропортов – позволяет преодолеть «вечный» конфликт между естественной монополией и регулятором и снизить остроту проблемы асимметричной информации.

Для того, чтобы через несколько лет можно было говорить об успешном применении долгосрочного подхода к индексации тарифа, необходимо учесть и уроки прошлого опыта. Как мы помним, в России уже была попытка фиксирования конкретных значений индексации тарифов на ближайшие три года. Однако попытка была неуспешной, в первую очередь из-за того, что были определены конкретные цифровые значения индексации. Предполагалось, что эти значения будут соответствовать прогнозной инфляции, однако в силу сложности прогнозирования таких показателей в нашей стране произошли существенные отклонения фактических значений инфляции от прогнозных, в том числе в силу непреодолимых обстоятельств. Для практической реализуемости принципа долгосрочной индексации необходимо договориться о принципе: тариф будет проиндексирован на величину инфляции (какой бы она ни была). В этом случае уровень непредсказуемости балансируется, так как в финансовых планах и моделях ОАО «РЖД» и грузоотправителей «переменная» инфляция присутствует в любом случае. Также в плоскости практического применения лежит вопрос о действиях и решениях сторон в случае форс-мажорных обстоятельств, например, необходимости значимых дополнительных инвестиций или кризисных снижениях объемов.

При этом важно подчеркнуть мнение регулятора о том, что долгосрочная индексация не отменяет практик применения гибкого тарифа при условии неухудшения положения пользователей. Неоднократно и ОАО «РЖД», и Федеральной антимонопольной службой упоминается динамическая модель ценообразования, направленная на формализацию и автоматизацию «правил игры» в рамках гибких тарифных решений. Несмотря на то, что реализация такой модели сопряжена с высокой сложностью, необходимо поддержать целесообразность подобных начинаний, ведь они не только позволят упорядочить в той степени, в какой это возможно, принятие отдельных тарифных решений, но и способствовать развитию отношений и повышению прозрачности в диалогах между регулятором, ОАО «РЖД» и грузоотправителем. Одним из ключевых параметров такой динамической модели должно стать стимулирование перевозки дополнительных объемов на железнодорожном транспорте.

В условиях, когда основная часть себестоимости приходится на постоянные затраты, каждая дополнительная тонна груза, перевезенная по цене не ниже переменных затрат, в значительной степени идет в прибыль и помогает формировать инвестиционный ресурс.

<https://rg.ru/2018/01/29/indeksaciia-tarifov-na-zheleznodorozhnom-transporte-stimuliruet-razvitie-ekonomiki.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.29; ДВА УЧАСТКА Ж/Д ОБХОДА КРАСНОДАРА РЕКОНСТРУИРУЮТ ЗА 8 МЛРД РУБЛЕЙ

АО «РЖДстрой» выбрало ООО «Спецтрансстрой» (Москва) в качестве подрядчика для выполнения работ по реконструкции двух участков железнодорожного обхода Краснодарского узла суммарно на 8,076 млрд рублей.

Как сообщается в материалах системы «СПАРК-Маркетинг», компания была выбрана в качестве подрядчика способом закупки у единственного поставщика.

«Спецтрансстрой» получил право на строительство еще двух участков двухпутной электрифицированной железнодорожной линии на участке Козырьки – Гречаная со строительством новой станции «Кирпили». Цена первого контракта составляет 3,216 млрд рублей (с учетом НДС 18%), второго – 4,86 млрд рублей (с учетом НДС 18%).

Работы будут выполняться в рамках комплексной реконструкции участка им. М.Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла.

Работы на участке должны быть выполнены до 31 декабря 2018 года.

Как сообщалось, «Спецтрансстрой» в 2017 году получил несколько контрактов АО «РЖДстрой» на реконструкцию участков железнодорожного обхода Краснодарского узла суммарно более чем на 9 млрд рублей.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Спецтрансстрой» основано в сентябре 2010 года. Основной вид деятельности – производство общестроительных работ. Компания на 99% принадлежит ее генеральному директору Юрию Рейльяну. Речь идет о бывшем замглавы министерства регионального развития РФ, позднее занимавшем пост замминистра строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ. С последнего поста Ю.Рейльян уволился в феврале 2016 года, а в июне того же года он и его партнер Виктор Пигина приобрели «Спецтрансстрой». Тогда у Ю.Рейльяна был 51%.

В 2016 году «Спецтрансстрой» получил целый ряд контрактов ОАО «Российские железные дороги» и АО «РЖДстрой» на несколько миллиардов рублей. Наиболее крупные заказы связаны с развитием железнодорожных выходов к портам юга РФ со стороны Волгограда в обход краснодарского ж/д узла (строительство второго пути на четырех участках более чем на 6 млрд рублей и двухпутной электрифицированной линии со станцией почти на 1,4 млрд рублей), магистрали Междуреченск-Тайшет в Сибири для увеличения грузопотока с Кузбасса и новой линии Кызыл-Курагино к угольным месторождениям Тувы (работы на втором Джебском тоннеле примерно на 0,7 млрд рублей) и на Таманском полуострове, где ведется строительство глубоководного порта и моста в Крым (на несколько сотен миллионов рублей).

АО «РЖДстрой» – 100%-ная дочка РЖД, созданная в 2006 году на базе 19 строительно-монтажных трестов. Компания занимается строительством объектов ж/д инфраструктуры.

*Внутренний водный транспорт*

### ТАСС; 2018.01.29; «СЕВЕРО-ЗАПАДНОЕ ПАРОХОДСТВО» УВЕЛИЧИЛО ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК В 2017 ГОДУ НА 3,5%

Объем перевозок судами ПАО «Северо-Западное пароходство» (СЗП, входит в UCL Holding) по итогам 2017 года составил 5,8 млн тонн, показав рост 3,5% по сравнению с аналогичным показателем 2016 года. Об этом говорится в сообщении компании.

В общем объеме перевозок около 1,9 млн тонн (33%) составили перевозки новыми теплоходами СЗП – 10 судами DCV36 (головное судно «Аметист») и 7 судами RSD49 «Нева-Лидер»

Судами СЗП перевозились зерновые грузы – 2,2 млн тонн (+22 %), черные металлы – 1,0 млн тонн (+11%), химические и минеральные удобрения – 0,86 млн тонн (+10%), уголь – 0,7 млн тонн (+13%), цветные металлы – 0,15 млн тонн (-65%), лесные грузы – 0,16 млн тонн (-64%), остальные грузы – 0,74 млн тонн.

Большую часть перевозок – более 4,6 млн тонн или 80% от общего объема, – составили экспортные грузы пароходства, которые показали рост 13%. Основную номенклатуру экспорта составили зерновые грузы, черные и цветные металлы, уголь, химические и минеральные удобрения, лесные грузы.

Перевозки между иностранными портами составили 0,7 млн тонн или 17% от общего объема, показав рост 10%.

Объем импортных грузоперевозок пароходства снизился на 34% до 0,1 млн тонн, что вызвано общим сокращением импорта в Россию из стран Европы. Доля импорта в общем объеме перевозок за 9 месяцев текущего года составила 1,7%.

Внутрироссийские перевозки за отчетный период практически не осуществлялись.

ПАО «СЗП» – крупнейший перевозчик в системе водного транспорта России, специализирующийся на экспортно-импортных перевозках генеральных, массовых, насыпных и навалочных грузов, буксировках негабаритных грузов и плавсредств.

Компания оперирует 57-ю морскими и «река-море» грузовыми судами суммарным дедвейтом 278 тыс. тонн и 3-мя «Ro-Ro» баржами «река-море», средний возраст единицы флота – 16,5 лет.

Северо-Западное пароходство входит в VBTH – судоходный дивизион международной транспортной группы UCL Holding, консолидирующей железнодорожные, стивидорные, судоходные и логистические компании. В состав дивизиона также входит Волжское пароходство, компания «В.Ф. Танкер», ряд судостроительных активов.

<http://tass.ru/transport/4910428>

*Воздушный транспорт*

### ТАСС; 2018.01.29; НОВАЯ СИСТЕМА НАБЛЮДЕНИЯ ЗА САМОЛЕТАМИ ЗАРАБОТАЕТ В ПЕТЕРБУРГЕ В ФЕВРАЛЕ – МАРТЕ

Новая многопозиционная система наблюдения (МПСН) «Альманах», которая снизит риск аварий на взлетно-посадочной полосе, заработает в штатном режиме в феврале – марте в аэропорту Пулково, сейчас система проходит испытания. Об этом сообщил журналистам замначальника Службы радиотехнического оборудования и связи (ЭРТОС) Санкт-Петербургского центра обслуживания воздушного движения Сергей Карякин.

«Система позволит улучшить качество работы и будет осуществлять летный и наземный контроль. Сейчас проходят приемо-сдаточные испытания, в штатном режиме заработает в феврале-марте. Стоимость около 130 млн рублей», – сказал он, пояснив, что Пулково станет первым аэропортом, где заработает такая система.

По словам главного конструктора Юрия Капойко, благодаря тому, что система, в отличие от применяемых сейчас локаторов, принимает данные сразу с нескольких датчиков, информация о ситуации на аэродроме является более точной и передается в режиме реального времени. Система не просто распознает объект, но и позволяет его идентифицировать, определить тип судна или отличить его от спецтехники, на которой установлены датчики.

Система разработана концерном «Алмаз-Антей». По словам разработчиков, отечественная система по цене сопоставима с зарубежными аналогами, но будет дешевле в эксплуатации. В дальнейшем система «Альманах» будет внедрена еще в восьми городах (Минеральные Воды, Самара, Тюмень, Владивосток, Новосибирск, Краснодар, Хабаровск, Екатеринбург).

<http://tass.ru/ekonomika/4910926>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/01/29/749284-rossiya-razvernula>

### ТАСС; 2018.01.29; AZUR AIR ОТПРАВИТ ТУРИСТОВ ANEX TOUR В МЕКСИКУ 30 ЯНВАРЯ И 3 ФЕВРАЛЯ

Отправляющиеся в Мексику туристы от туроператора Anex Tour 30 января и 3 февраля полетят рейсами авиакомпании Azur Air из Домодедово вместо рейсов авиакомпании «Россия» из Внуково. Об этом сообщила пресс-служба Ростуризма по итогам совещания с **Росавиаци**ей, туроператорами Anex Tour и «Библио глобус», а также авиакомпаниями.

Ранее авиакомпания «Россия» сообщила о проблеме, возникшей при продаже Anex Tour туристам авиабилетов в Канкун. Иностранные перевозчики при выполнении чартерных рейсов в города Мексики должны руководствоваться правилом, которое предписывает пассажирам, прилетевшим рейсом одной авиакомпании, вылетать обратно на борту самолета этого же перевозчика.

Однако у туроператора «Библио глобус» 3 февраля завершается полетная программа Москва – Канкун, выполняемая на самолетах авиакомпании «Россия». Из этого следует, что туроператор Anex Tour продавал своим клиентам туры, не обеспеченные авиаперевозками, не имея какого-либо разрешения на передачу пассажиров другой авиакомпании.

«По итогам совещания было принято решение о том, что перевозку туристов туроператора Anex Tour 30 января и 3 февраля из Москвы в Канкун (Мексика) вместо авиакомпании «Россия» осуществит авиакомпания Azur Air (рейс ZF 111) с вылетом из Домодедово. Точное время вылета будет сообщено туристам туроператором и авиакомпанией», – отмечается в сообщении пресс-службы Ростуризма.

Туроператор также предоставит туристам трансфер в аэропорт.

Ростуризм отмечает, что проблема с перевозками российских туристов, которая была связана со спором между хозяйствующими субъектами и могла повлечь за собой ущерб правам и законным интересам туристов, продолжается с 11 января. Ни одна из вовлеченных в бизнес-конфликт сторон более двух недель не уведомляла о сложившейся ситуации ни Ростуризм, ни **Росавиаци**ю.

26 января Ростуризм и **Росавиаци**я провели экстренное совещание для решения вопроса авиаперевозки туристов 27 января из России в Мексику и 28 января в обратном направлении с участием представителей туроператоров Anex Tour и «Библио глобус», авиакомпаний «Россия» и Azur Air, а также Ассоциации «Турпомощь». Тогда же участники рынка впервые проинформировали регуляторов туристской и авиатранспортной отраслей о разногласиях, которые привели к возникновению проблемной ситуации.

Ростуризм и **Росавиаци**я взяли ситуацию под постоянный контроль.

<http://tass.ru/ekonomika/4912561>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.29; «ВИМ-АВИА» ПРОСИТ ПОГАСИТЬ ДОЛГИ ПЕРЕД СОТРУДНИКАМИ ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ АЭРОФЛОТА

«ВИМ-Авиа» рассчитывает, что долги по зарплате перед сотрудниками компании будут погашены за счет средств «Аэрофлота», следует и из сообщения перевозчика, размещенного на его странице в Facebook.

«В конце сентября 2017 г. вице-премьер Аркадий **Дворкович** утвердил директиву, предусматривающую предоставление ПАО «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) права использовать собственные средства на общую сумму, не превышающую 1,8 млрд руб., на обеспечение текущей операционной и финансовой деятельности авиакомпании «ВИМ-Авиа». Перечисление денежных средств в пределах указанной суммы должно производиться только на основании письменного указания **Росавиаци**и», – говорится в сообщении.

«Несмотря на то, что на данный момент израсходовано около 600 млн рублей, и авиакомпания неоднократно обращалась в **Росавиаци**ю с просьбой рассмотреть возможность оплаты задолженности по заработной плате перед сотрудниками из выделенного правительством бюджета, **Росавиаци**я отвечала отказом», – указывает «ВИМ-Авиа».

По данным перевозчика, его суммарная задолженность перед коллективом за 2017 г. составляет 541 млн руб., с учетом января эта сумма вырастет до 630 млн руб. При этом сумм по возмещению акцизов и НДС не хватает для погашения долга.

«Коллектив авиакомпании ожидает решения правительства РФ относительно возможности использования части оставшихся (у «Аэрофлота» – ИФ) средств на погашение задолженности коллективу по заработной плате, а также на платежи, позволяющие продолжать деятельность компании, например, аренда офиса», – заявили в «ВИМ-Авиа».

«ВИМ-Авиа», замыкавшая первую десятку крупнейших авиакомпаний РФ, в сентябре 2017 года заявила о прекращении всех чартерных программ. Причиной стали нехватка оборотных средств и долги перед контрагентами (ранее оценивались более чем в 10 млрд рублей). В настоящее время сертификат эксплуатанта «ВИМ-Авиа» ограничен, самолеты возвращены лизингодателям, большая часть работников уволилась.

На ту же тему:

<https://1prime.ru/industry_and_energy/20180129/828392654.html>

<https://www.gazeta.ru/comments/2018/01/29_e_11629459.shtml>

<http://tass.ru/ekonomika/4911751>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.29; РЕЙСЫ В КАИР АВИАКОМПАНИИ EGYPTAIR ПОЯВИЛИСЬ В РАСПИСАНИИ «ДОМОДЕДОВО» С 6 ФЕВРАЛЯ

Рейсы авиакомпании EgyptAir между Каиром и Москвой начнут осуществляться с 6 февраля, следует из расписания на сайте аэропорта «Домодедово».

Рейсы будут выполняться по вторникам, четвергам и воскресеньям. Вылет из Каира запланирован в 10:50, из «Домодедово» – в 15:50. Время в пути составит четыре часа.

Ранее рейсы в Каир авиакомпания планировала выполнять с 1 февраля.

Президент РФ Владимир Путин своим указом от 2 января разрешил регулярные воздушные перевозки между Россией и Каиром. Соответствующие изменения внесены в указ президента «Об отдельных мерах по обеспечению национальной безопасности РФ и защите граждан РФ от преступных и иных противоправных действий» от 8 ноября 2015 года, который вводил запрет для российских авиакомпаний на осуществление воздушной перевозки граждан с территории РФ на территорию Египта. Ростуризм 4 января заявил, что туроператоры могут формировать турпродукт в Арабскую Республику Египет на базе регулярного авиасообщения с Каиром.

Россия приостановила авиасообщение с Египтом в конце 2015 года, после теракта в небе над Синайским полуостровом. На борту самолета авиакомпании «Когалымавиа», который направлялся из Шарм-эль-Шейха в Санкт-Петербург, произошел взрыв. Находившиеся на его борту 217 пассажиров и семь членов экипажа погибли.

### RNS; 2018.01.29; АВИАКОМПАНИЯ S7 ПЛАНИРУЕТ ВНЕДРИТЬ ТЕХНОЛОГИЮ РАСПОЗНАВАНИЯ ЛИЦ

Авиакомпания «Сибирь» (S7 Airlines) планирует интегрировать технологию распознавания лиц пассажиров в бизнес-залах аэропорта «Домодедово», сообщила авиакомпания.

Видеокамеры, установленные на входе в бизнес-залы, будут распознавать пассажиров S7 и отслеживать клиентов перевозчика после выхода из зала, а также смогут передать информацию о необходимости посадки на рейс.

Система на базе технологии «компьютерного зрения», интегрированная в ТВ-панель с расписанием вылетов, покажет пассажиру информацию о том рейсе, на который он зарегистрирован.

Формирование базы данных фотографий будет происходить исключительно с личного согласия каждого пассажира S7 Airlines. Авиакомпания рассматривает различные варианты сбора данных, в том числе собственное мобильное приложение S7 и фотосъемку при сканировании посадочного талона на входе в бизнес-залы. Фотографии пассажиров, как и вся личная информация, которая обрабатывается S7 Airlines, будет защищена в соответствии с законодательством, говорится в сообщении авиакомпании.

«Мы активно используем самые современные технологии для обеспечения комфорта пассажиров на каждом этапе путешествия. В частности, прогрессивная технология распознавания лиц позволит нам предлагать пассажирам персонализированные услуги в бизнес-залах во время ожидания вылета. Например, можно будет получить актуальную информацию о статусе рейса и любых изменениях, просто взяв со стола планшет с «компьютерным зрением», – сказал директор департамента пассажирского опыта S7 Group Светлана Кулюкина, ее слова приведены в сообщении.

Технология распознавания лиц основана на возможности обучаемых нейронных сетей самостоятельно разрабатывать и применять алгоритм сравнения объектов. Система преобразовывает увиденное лицо в набор цифр, после чего сравнивает его с собственной базой данных. При этом, благодаря высокому уровню защиты данных, обратное преобразование из набора цифр в фотографию невозможно.

S7 впервые провела тестирование системы совместное с компаний VisionLabs в офисе авиаперевозчика в декабре 2017 года.

<https://rns.online/transport/aviakompaniya-S7-planiruet-vnedrit-tehnologiyu-raspoznavaniya-lits-2018-01-29/>

### КОММЕРСАНТ.RU; СЕРГЕЙ ТИТОВ; 2018.01.29; «ПОБЕДА» ОТСТУПИЛА С БАРАТАЕВКИ

Лоукостер вынужден отменить авиарейсы в Ульяновск

Авиакомпания «Победа» отменила авиарейсы в Ульяновск, запланированные на февраль, объясняя это затянувшейся сертификацией аэродрома аэропорта Ульяновск (Баратаевка) после реконструкции. В самом аэропорту отмечают, что «Победа» пошла «на свой страх и риск», не получив официальной информации о сроках открытия аэропорта.

Лоукостер «Победа» (дочерняя компания «Аэрофлота») официально на своем сайте объявил об отмене авиарейсов «Москва-Ульяновск» в феврале этого года. Авиарейсы должны были выполняться ежедневно самолетами Boeing 737-800 (189 мест) с 16 февраля 2018 года. «Отменено 26 рейсов по маршруту Москва-Ульяновск-Москва, которые планировалось выполнить в период с 16 по 28 февраля 2018 года. Авиакомпания вынуждена пойти на эту меру после получения от аэропорта уведомления о невозможности выполнения рейсов в указанный период в связи с затянувшимся процессом сертификации надзорными органами полностью реконструированного аэродрома международного аэропорта Баратаевка»,– говорится в пресс-релизе «Победы». Также отмечается, что по состоянию на 23 января 2018 года на рейсы с вылетом с 16 по 28 февраля продано свыше 2700 билетов. Пассажирам всех отмененных рейсов будет произведен полный возврат денежных средств. Гендиректор АО «Аэропорт Ульяновск» Сергей Наконечный пояснил «Ъ», что на самом деле никакой официальной информации о том, что аэропорт начнет работу в феврале, не было, и «авиакомпания “Победа” открыла продажу билетов на свой страх и риск, не согласовав с аэропортом дату начала полетов». «Мы им согласовали только слот (время прибытия и отправления – «Ъ»), договора с ними у аэропорта еще даже нет. Мы им, кстати, предлагали в случае, если аэропорт в феврале не откроется, начать авиарейсы в аэропорт Восточный, с которыми у них уже был договор, но они ничего не ответили, а рейсы отменили»,– сказал гендиректор.

Открытие аэропорта после реконструкции ВПП, начатой в апреле 2016 г., неоднократно переносилось. Сначала планировалось открыть его в конце 2016 г, потом – к июню 2017 г., затем сроки были перенесены на сентябрь 2017 г., потом – на середину января 2018 г. Руководитель департамента транспорта регионального минпромстройтранса Юрий Чибисов ответил, что «все работы завершены, но разрешения на руках пока еще нет». «Документы предоставляются, рассматриваются, возвращаются и снова предоставляются, институт гражданской авиации работает. Мы рассчитываем, что в феврале аэропорт откроется»,– обнадежил господин Чибисов.

Между тем источник, близкий к процессу, пояснил «Ъ», что задержка связана с тем, что «УИ ГА» заставляют повторно проходить госэкспертизу проекта, поскольку в 2016 году вышло постановление правительства РФ, согласно которому, ее положено проводить, если в проектную документацию вносились изменения». По словам собеседника, при столь масштабных реконструкциях внесения конструктивных изменений в проект не избежать, и сейчас УИ ГА готовит документы для повторного предоставления, но неизвестно, сколько продлится госэкспертиза. Затягивать открытие аэропорта накануне ЧМ-2018 по футболу недопустимо, и в связи с этим, по некоторым данным, в Росгосэкспертизу с предложением ускорить процесс ее прохождения по аэропорту Баратаевка уже обращались **Росавиаци**я и вице-премьер РФ Дмитрий Козак. «Есть информация, что Росгосэкспертиза готова рассмотреть документацию по ускоренной программе, но это все равно может затянуться до середины-конца марта»,– сказал источник.

[https://www.kommersant.ru/doc/3533783?query=**росавиаци**я](https://www.kommersant.ru/doc/3533783?query=росавиация)

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.29; АЭРОПОРТ ЧЕЛЯБИНСКА В 2017Г УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК ПОЧТИ НА ЧЕТВЕРТЬ

Международный аэропорт «Челябинск» (АО «Челябинское авиапредприятие», входит в группу «Новапорт») в 2017 году обслужил 1 млн 517 тыс. пассажиров, что на 24% больше по сравнению с показателем 2016 года, сообщает пресс-служба правительства Челябинской области.

В том числе, пассажиропоток на внутрироссийских линиях превысил 1 млн 256 тыс. человек (в 2016 году – 1 млн 108,6 тыс. человек).

«В основном пользовались спросом Москва и Санкт-Петербург. Показали рост и южные направления: впервые сохраненные в «зимнем» расписании Сочи и Симферополь», – говорится в сообщении.

Авиакомпания «Северный ветер» (Nord wind) помимо чартерных рейсов впервые запустила регулярные рейсы в Москву. Кроме того, вернулась на рынок «Нордавиа» с маршрутом в Санкт-Петербург. Также «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) ввел еще один, пятый ежедневный рейс Челябинск-Москва.

Значительный рост пришелся на международные направления. В прошлом году на рынок зашли две турецкие авиакомпании – Onur Air и Atlas Global. Как сообщается, «традиционное популярное курортное направление в Турцию восстановлено полностью», впервые появились регулярные рейсы в Дубай. Наиболее популярные международные направления помимо Анталии – Пхукет, Гоа и Камрань.

С 2018 года список партнеров челябинского аэропорта пополнила авиакомпания «Ямал», которая открыла четыре прямых рейса из Челябинска в Самару, Ростов-на-Дону, Горно-Алтайск и Волгоград.

Со ссылкой на гендиректора АО «Челябинское авиапредприятие» Юрия Конькова сообщается, что в конце 2017 года завершено проектирование нового пассажирского терминала, в 2018 году планируется начать строительные работы. Срок ввода в эксплуатацию аэровокзала – первый квартал 2020 года. Также ведется проектирование нового аэродрома.

По данным пресс-службы, в 2017 году на обновление и модернизацию техники аэропорта было направлено более 80 млн рублей, в этом году на эти цели запланировано более 130 млн рублей. До 2020 года сумма составит порядка 600 млн рублей.

Ранее сообщалось, что Челябинская область претендует на проведение саммитов ШОС и БРИКС в 2020 году.

АО «Челябинское авиапредприятие» является частью сетевого аэропортового проекта компании ООО «Новапорт» (входит в AEON Corporation) Романа Троценко. Кипрская T.S. Trans Siberia Co Limited (аффилирована с «Новапортом») владеет 92,68% обыкновенных акций «Челябинского авиапредприятия».

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.29; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА ОМСКА В 2017Г УВЕЛИЧИЛСЯ НА 16%

Аэропорт «Омск-Центральный» в 2017 году увеличил пассажиропоток на 16% по сравнению с предыдущим годом, до 963,6 тыс. пассажиров, сообщила пресс-служба аэропорта.

На внутренних воздушных линиях перевезено свыше 820,2 тыс. человек (рост на 10%), на международных – 143,3 тыс. человек (рост на 70%).

Основной пассажиропоток традиционно приходится на московские рейсы: на этом направлении перевезено 583,3 тыс. человек. Второе место у Санкт-Петербурга – 79,5 тыс. человек. Среди международных направлений лидируют Турция (61,7 тыс. пассажиров) и Казахстан (30,8 тыс. пассажиров).

В 2017 году в аэропорту «Омск-Центральный» было обслужено 5 тыс. 110 воздушных судов. За этот период обработано 3 тыс. 832 тонны почты и грузов.

### ИНТЕРФАКС-ПОВОЛЖЬЕ; 2018.01.29% БАШКИРСКИЙ «ГОСТИНЫЙ ДВОР» ВЫИГРАЛ СУД С «ВИМ-АВИА»

Арбитражный суд Башкирии удовлетворил иск ООО Многофункциональный комплекс «Гостиный двор» (Уфа) к авиакомпании «ВИМ-Авиа», соответствующая информация размещена в картотеке арбитражных дел.

Как сообщалось, ООО требовало взыскать с зарегистрированного в Татарстане авиаперевозчика 814,948 тыс. рублей, в том числе 788,866 тыс. рублей основного долга и 26,082 тыс. рублей процентов за пользование чужими денежными средствами.

В конце сентября прошлого года стало известно о крупных долгах «ВИМ-Авиа» перед контрагентами (по данным **Росавиаци**и, всего около 10 млрд рублей), после чего десятый крупнейший авиаперевозчик РФ заявил о прекращении чартерных рейсов. Билеты авиакомпании на тот момент приобрели почти 200 тыс. пассажиров, порядка 40 тыс. находились за рубежом. Для контроля ситуации **Минтрансом** был создан оперативный штаб, в который вошли представители **Росавиаци**и, Ростуризма, Роструда, авиакомпаний S7, «Аэрофлот», аэропорта «Внуково», туроператоров. 9 октября **Минтранс** сообщил о завершении программы перевозки пассажиров «ВИМ-Авиа».

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.29; АГАА ЧЕРЕЗ СУД ПЫТАЕТСЯ ОБЯЗАТЬ АЭРОПОРТ «БАЙКАЛ» ЗАКЛЮЧИТЬ ДОГОВОР АРЕНДЫ ФЕДЕРАЛЬНОГО ИМУЩЕСТВА

Федеральное государственное унитарное предприятие «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (АГАА) направило в Арбитражный суд республики Бурятия иск с требованием обязать ООО «Аэропорт Байкал» (подконтрольно совладельцу холдинга «Новапорт» Роману Троценко) заключить договор аренды федерального имущества.

Причем документ, по данным картотеки арбитражных дел, должен быть подписан ответчиком «в редакции направленной оферты – договора аренды федерального недвижимого имущества аэропорта Улан-Удэ от 17 октября 2017 года».

Остальные подробности дела не раскрываются.

Предварительное судебное заседание назначено на 22 февраля.

Как сообщалось, в начале октября прошлого года правительство РФ разрешило предоставить ООО «Аэропорт Байкал» в аренду на 49 лет недвижимость основного аэропорта Бурятии без проведения торгов. Согласно распоряжению правительства РФ, в перечне имущества указывалось 35 объектов недвижимости федеральной собственности.

По данным кадастровой карты, размещенной на сайте Росреестра, речь шла, в частности, о бетонной и грунтовой взлетно-посадочных полосах 1971 и 2002 годов постройки, о рулежных дорожках, перроне, аварийно-спасательной станции.

Также сообщалось, что в сентябре 2017 года группа компаний «Метрополь» заявила о продаже бизнесмену и совладельцу холдинга «Новапорт» Роману Троценко основного аэропорта Улан-Удэ – «Байкал» в рамках реализации непрофильных активов.

Цена сделки не раскрывалась.

ГК «Метрополь» приобрела аэропорт «Байкал» у австрийской компании Meinl Airports International в мае 2011 года. По данным ряда источников, цена сделки составила порядка $5 млн (австрийцы в 2007 году купили аэропорт за $24 млн). В 2013 году в аэропорту состоялось открытие воздушного пункта пропуска через госграницу РФ, в том же году аэропорт перешел на круглосуточный режим работы.

«Байкал» является аэропортом федерального значения, имеет статус международного, осуществляет деятельность как запасной аэропорт для Читы, Иркутска и Братска. В настоящее время ведется строительство новой взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, позволяющей принимать все типы воздушных судов. Стоимость работ оценивается в 3,9 млрд рублей.

Холдинг «Новапорт», созданный в 2002 году, на паритетных началах принадлежит группе AEON Corporation бизнесмена Р.Троценко и инвестиционному холдингу Meridian Capital (Казахстан), управляет аэропортами Новосибирска («Толмачево»), Барнаула, Кемерово, Томска, Читы, Астрахани, Челябинска («Баландино»), Волгограда («Гумрак»), Перми, Тюмени («Рощино»), Мурманска, Минеральных вод, Калининграда («Храброво»).

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2018.01.30; ГРУЗОВОЙ И ПАССАЖИРСКИЙ САМОЛЕТЫ, ЛЕТЕВШИЕ В МАГАДАН, ПРИЗЕМЛИЛИСЬ В ХАБАРОВСКЕ ИЗ-ЗА НЕПОГОДЫ

Пассажирский самолет Хабаровск-Магадан вынужденно вернулся в аэропорт вылета из-за непогоды в Магадане, по этой же причине на запасном аэродроме в Хабаровске приземлился грузовой борт, летевший на Колыму из Красноярска.

«Самолет Хабаровск-Магадан вылетел в 11:12 местного времени. Уже в 11:25 поступила информация, что аэропорт Магадана закрыт из-за непогоды до 17:00 по местному времени. Экипаж принял решение вернуться в аэропорт вылета. Самолет некоторое время кружил над городом, чтобы выработать топливо», – сообщила агентству «Интерфакс-Дальний Восток» начальник пресс-службы аэропорта Хабаровск Марина Кравченко.

По ее словам, в 13:30 по местному времени в аэропорту Хабаровска также приземлился грузовой борт, следовавший в Магадан из Красноярска.

Ожидается, что пассажирский самолет вылетит к месту назначения во вторник вечером.

Хабаровский аэропорт ранее также принял борт из Владивостока, следовавший в Благовещенск. Самолет совершил вынужденную посадку из-за технических неполадок.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2018.01.30; АЭРОПОРТ МАГАДАНА ВРЕМЕННО ЗАКРЫТ ПО ПОГОДНЫМ УСЛОВИЯМ

Сильный ветер и снег стали причиной временного закрытия аэропорта Магадана, часть рейсов пережидает непогоду в Хабаровске.

Согласно оперативному табло магаданского аэропорта, все внутрирегиональные рейсы перенесены на 31 января, самолет из Хабаровска ждет улучшения погоды в аэропорту вылета, рейс из Москвы задерживается на семь с половиной часов.

В Магадане сейчас идет снег, скорость ветра достигает 18 метров в секунду.