**14 ФЕВРАЛЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РБК: ВАСИЛИЙ МАРИНИН; ВАЛЕРИЯ КОМАРОВА; 2018.02.13; «ПОБЕДА» ОТКАЗАЛАСЬ ОТ ПОЛЕТОВ В МИНСК ИЗ-ЗА ВЫСОКИХ ТАРИФОВ

Российский лоукостер «Победа» отказался от полетов в столицу Белоруссии, не сумев договориться о снижении тарифов с аэропортом Минска. Теперь «Победа» агитирует других перевозчиков поддержать позицию о равных условиях обслуживания

Авиакомпания «Победа», которая планировала в этом году открыть рейс из Санкт-Петербурга в Минск, отказалась от полетов в белорусскую столицу, не сумев договориться о тарифах на обслуживание в аэропорту, сказал РБК источник, близкий к руководству компании. Представитель «Победы» подтвердил отзыв слотов и приостановку переговоров с аэропортом Минска.

«Победа» не первый раз пытается начать полеты в Белоруссию. С Минска авиакомпания хотела начать свои заграничные полеты в 2015 году. Но тогда белорусский национальный перевозчик «Белавиа» не согласовал тарифы, и аккредитацию белорусских властей российской авиакомпании получить не удалось.

В конце 2017 года «Победа» вновь попыталась договориться о полетах в Минск. В ноябре авиакомпания подала заявку на полеты в белорусскую столицу из Санкт-Петербурга. 23 ноября 2017 года она получила допуск Межведомственной комиссии, а аккредитацию белорусских авиавластей – 25 декабря 2017 года, говорит представитель.»Победы».

Но по словам сотрудника пресс-службы авиакомпании, аэропорт Минска предложил российскому перевозчику тарифы для нерезидентов, номинированные в евро. Они существенно выше, чем для резидентов. 1 февраля «Победа» обратилась с письмом к главе **Минтранса** Максиму **Соколов**у с просьбой урегулировать ситуацию (письмо есть в распоряжении РБК). В письме авиакомпания указывает, что белорусские авиакомпании обслуживаются в российских аэропортах на таких же условиях, как и российские перевозчики. Представитель «Белавиа» пока не ответили РБК.

«Обращение получено. После рассмотрения в установленном порядке будет направлен ответ», – заявил представитель российского **Минтранса**.

Уполномоченный сотрудник «Победы» ездил в Минск для встречи с руководством аэропорта, но договориться не удалось, говорит источник РБК. В аэропорту Минска пока не ответили на запрос РБК.

«Была встреча с единственным представителем «Победы», которому объяснили, что их тарифы ничем не отличаются от тарифов «Аэрофлота», Utair и «Ямала». Это три авиакомпании российские, которые на регулярной основе совершают рейсы (в аэропорт «Минск»). Никаких специальных тарифов, завышенных нет», – заявлял журналистам гендиректор «Национального аэропорта Минск» Дмитрий Меликян на прошлой неделе (цитата по газете «Беларусь Сегодня»).

«Utair оплачивает все сборы в Национальном аэропорту Минск по установленным тарифам для иностранных компаний», – сообщил РБК представитель авиакомпании.

Но источник в авиакомпании «Победа» заявляет, что переговоры с аэропортом Минска не будут возобновлены до тех пор, пока не будут созданы «равные условия по стоимости обслуживания для российских и белорусских перевозчиков». «Сейчас в авиакомпании поставлены под сомнение полеты «Победы» в Гомель, которые уже согласованы и запланированы», – говорит собеседник.

Сейчас из Санкт-Петербурга в Минск летают «Белавиа» и S7, согласно данным аэропорта Пулково. Из Москвы в столицу Белоруссии рейсы совершают «Аэрофлот» и Utair.

​С февраля кроме «Победы» из Санкт-Петербурга в Минск должна была начать полеты «Нордавиа». Источник в «Победе» говорит, что руководство лоукостера планирует обратиться к «Нордавиа» и другим перевозчикам с просьбой поддержать позицию о равных условиях для белорусских и российских авиакомпаний.

«Условия для выполнения рейсов «Белавиа» в аэропорту Минска отличаются от условий выполнения рейсов в этом же аэропорту для «Нордавиа» и других российских перевозчиков. А условия обслуживания рейсов для белорусского и российских перевозчиков в аэропорту Санкт-Петербурга одинаковы», – сообщил РБК представитель «Нордавиа». По его словам, такое положение дел не может не сказываться на ценовой политике, которую формируют перевозчики, поскольку у одного из них есть явное преимущество. «Нам не предлагали участвовать в переговорах, но в целом позицию авиакомпании «Победа» мы разделяем», – добавил представитель перевозчика.

<https://www.rbc.ru/business/13/02/2018/5a82afa19a7947e33866cc30>

### ИНТЕРФАКС-ТУРИЗМ; 2018.02.13; ТУРОПЕРАТОР ANEX TOUR МОЖЕТ НАЙТИ ЗАМЕНУ ПЕРЕВОЗЧИКУ AZUR AIR

Туроператор Anex Tour может найти замену перевозчику Azur Air, если в ближайшую неделю авиакомпания не достигнет договоренности с **Росавиаци**ей, сообщили порталу «Интерфакс-Туризм» в пресс-службе туроператора.

Как сообщает пресс-служба со ссылкой на заместителя генерального директора Anex Tour Яну Муромову, в данный момент переговоры с другими авиакомпаниями туроператор не ведет, однако, если в ближайшую неделю Azur Air не решит проблемы с **Росавиаци**ей, в Anex Tour готовы искать альтернативу перевозчику – в том числе, среди небольших авиакомпаний.

«Azur Air – наш стратегический партнер, и мы верим, что он справится с ситуацией. Но при любом раскладе Anex Tour остается независимым туроператором, который выполняет свои обязательства перед клиентами», – отметила она.

**Росавиаци**я ограничила до 20 марта срок действия сертификата эксплуатанта крупнейшей в РФ чартерной авиакомпании Azur Air. Решение было принято после проверки, которую ведомство провело в декабре 2017 года: в деятельности авиаперевозчика были выявлены «несоответствия и недостатки, касающиеся вопросов поддержания летной годности воздушных судов и организации летной работы».

В то же время в пресс-службе Anex Tour отметили, что Azur Air с большой вероятностью успеет выполнить все требования регулятора к середине февраля. Глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** ранее сообщал, что Azur Air намерена подать заявку на снятие ограничений уже на этой неделе.

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2018.02.13; СОТРУДНИКАМ СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ МОГУТ РАЗРЕШИТЬ ПРИМЕНЯТЬ ГРАЖДАНСКОЕ ОРУЖИЕ ВЕСНОЙ 2018 Г.

Пакет поправок к закону о транспортной безопасности, предусматривающих возможность использования сотрудниками транспортной безопасности гражданского оружия и спецсредств, может быть принять Государственной думой в весеннюю сессию. Об этом на международном форуме «Технологии безопасности 2018» сообщил депутат Госдумы Александр **Старовойт**ов.

«Комитет по транспорту и строительству ГД совместно с **министерством транспорта** РФ готовит ко второму чтению внесенные правительством изменения в ФЗ «О транспортной безопасности». Целью нового законопроекта является совершенствование законодательства в сфере обеспечения транспортной безопасности. В настоящий момент проходят последние согласования на уровне правительства. Сроки поставлены достаточно жесткие, поэтому делается все возможное. Я надеюсь, что в ближайшее время в весеннюю сессию на площадке ГД, во втором и третьем чтениях законопроект будет уже принят», – сказал А.**Старовойт**ов.

Директор департамента специальных программ и транспортной безопасности **Минтранса** РФ Александр Корниенко добавил, что указанные изменения коснутся, прежде всего, возможности использования подразделениями транспортной безопасности гражданского оружия различных видов.

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.13; ДОРОГУ НА БАЙКАЛЬСКОМ ОСТРОВЕ ОЛЬХОН РЕШИЛИ ПОСТРОИТЬ С ПРИМЕНЕНИЕМ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

Минстрой Иркутской области начал прием заявок на применение инновационных технологий при строительстве дороги на острове Ольхон на озере Байкал, сообщает пресс-служба правительства региона.

«Сбор заявок от компаний и организаций будет вестись в течение месяца (до 17 марта – ИФ). Лучшие решения будут применены при проектировании и строительстве объекта», – говорится в сообщении.

Техзадание на применение инноваций размещено на сайте министерства.

Президент РФ Владимир Путин в августе 2017 года потребовал от иркутского губернатора Сергея Левченко решить вопрос о строительстве асфальтированной дороги на Ольхоне. Впервые этот вопрос был поднят местными жителями в ходе «Прямой линии» с президентом в июне 2017 года.

Минстрой Иркутской области оценил строительство такой дороги длиной 35,2 км в 2 млрд руб. (от паромной переправы до поселка Хужир на Ольхоне).

Ольхон – самый большой остров на Байкале, соединен с материком паромной переправой, является самым популярным местом отдыха российских и иностранных туристов, входит в состав Прибайкальского национального парка. В настоящее время по Ольхону проложена грунтовая дорога.

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.14; МЕДВЕДЕВ ПОДПИСАЛ ПОСТАНОВЛЕНИЕ О ВЫДЕЛЕНИИ БОЛЕЕ 7,5 МЛРД РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Правительство РФ выделит более 7,5 млрд рублей на строительство дорог в Калининградской области в 2018 и 2019 годах, соответствующее постановление подписал премьер-министр Дмитрий Медведев, говорится в сообщении на сайте кабинета министров в среду.

«В федеральном бюджете предусмотрены в 2018 и 2019 годах межбюджетные трансферты Калининградской области на финансирование дорожной деятельности в сумме 4,086 миллиарда рублей (в 2018 году) и 3,524 миллиарда рублей (в 2019 году). Подписанным постановлением установлены правила предоставления этих межбюджетных трансфертов», – отмечается в тексте постановления.

Сообщается, что выделенные средства предназначены для строительства объектов, входящих в состав второй очереди Кольцевого маршрута в районе Приморской рекреационной зоны (Северный обход города Калининграда с реконструкцией транспортной развязки с Московским проспектом) первого и второго этапов.

### ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2018.02.13; ФЕДЕРАЛЬНОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛИЛО ПЕРМСКОМУ КРАЮ 300 МИЛЛИОНОВ НА КЛЮЧЕВЫЕ ДОРОЖНЫЕ ОБЪЕКТЫ

Правительство РФ при распределении 17,5 млрд рублей, предназначенных на ремонт дорог, выделило Пермскому краю 300 миллионов.

Эти средства будут направлены на особо важные для Российской Федерации и Прикамья объекты дорожной инфраструктуры. В краевом **Минтрансе** уточнили, что по 150 млн рублей пойдут на строительство моста через Чусовую и обхода Чусового. Отмечается, что строительство стратегически важной магистрали идет с опережением графика. Изначально сдача объекта планировалась на конец 2019 года, сейчас заказчик и подрядчик ориентируются на середину 2019 года. Готовность объекта составляет 50 %.

В ближайшие пять лет в Пермском крае планируется реализовать несколько крупных инвестпроектов, включая мост через Чусовую, продолжение реконструкции дороги Пермь – Екатеринбург на участке от Кукуштана в направлении Кунгура.

<http://fedpress.ru/news/59/economy/1962182>

### KOMMERSANT.RU; 2018.02.13; В ПОДМОСКОВЬЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ БОЛЕЕ 300 КМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ

В 2018 году в Подмосковье будет отремонтировано в общей сложности 302 км федеральных дорог, сообщили в ФКУ «Центравтомагистраль» (структурном подразделении **Росавтодор**а, курирующим дорожную сеть Московской области).

Наибольший объём работ (128 км) запланирован на трассе А-108 (большое бетонное кольцо). Помимо этого на федеральной дороге М-9 «Балтия» будет обновлено 60 км дороги, на А-107 (московское малое кольцо) – 56 км. «Дорожники выполнят замену покрытия трасс и нанесут разметку, – пояснили в ФКУ. – На ряде участков будут установлены новые знаки со светоотражающей пленкой и барьерное ограждение. Для удобства пешеходов приведут в порядок тротуары и автобусные остановки».

Капремонт пройдет на пяти участках дороги А-108 в Дмитровском, Серпуховском и Рузском районах (общей протяженностью 30,6 км), а также на 12-километровом участке трассы М-2 «Крым» в Серпуховском районе. «Запланированы работы по расширению земляного полотна, устройству систем дренажа и водоотвода, замене дорожного покрытия, – рассказали в ФКУ. – В целях повышения безопасности движения будут построены переходно-скоростные полосы, линии электроосвещения, установлены шумозащитные экраны. Завершить работы планируется в ноябре 2018 года».

Ранее **Минтранс** Московской области подписал концессионное соглашение с группой «ВИС» о строительстве к 2020 году новой платной дороги Виноградово–Болтино–Тарасовка. Стоимость проезда для легковой машины – 160 руб. (10 руб. за км).

<https://www.kommersant.ru/doc/3547802>

### ДОРИНФО; 2018.02.13; РЕМОНТ ДОРОГ ПО БКД В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАВЕРШАТ К 1 НОЯБРЯ

Ремонт дорог в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» на территории Ростовской области в этом году планируют завершить к 1 ноября. Об этом сообщает пресс-служба правительства региона во вторник, 13 февраля, по итогам заседания межведомственной рабочей группы в областном **Минтрансе**.

«Чтобы успеть в обозначенный срок, необходимо до 30 марта заключить муниципальные контракты на производство работ», – отметила зам**министра транспорта** Ростовской области Елена Козловская.

Всего же в этом году на территории Ростовской агломерации с учетом местных и региональных дорог планируется отремонтировать порядка 130 км покрытия. Основные работы пройдут в Ростове-на-Дону. Ранее сообщалось, что город планирует во второй половине марта заключить контракты на ремонт дорог по БКД, работы охватят 50 км.

На региональных трассах ремонт по федеральному проекту в этом году охватит 33,1 км, еще порядка 50 км – дороги в других муниципальных образованиях, которые вошли в границы Ростовской агломерации. В частности, работы пройдут в десяти районах и городах – в Аксайском, Багаевском, Кагальницком, Красносулинском, Матвеево-Курганском, Неклиновском и Октябрьском районах, а также в городах Батайск, Таганрог и Шахты.

<http://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=62516>

### RNS; 2018.02.13; ФАС ВЫЯВИЛА ПРИЗНАКИ КАРТЕЛЯ НА АУКЦИОНАХ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России выявила признаки нарушения антимонопольного законодательства при проведении 14 аукционов по ремонту дорог в Самарской области на общую сумму свыше 4 млрд рублей, сообщил регулятор.

ФАС России возбудила дело в отношении компаний «Самаратрансстрой», «Ульяновсктранстрой» и «С.И.Т.И.» по признакам заключения и реализации антиконкурентных соглашений при проведении аукционов на выполнение ремонта автодорог.

«Организации, вероятно, создавали видимость конкуренции, в результате чего начальная максимальная цена контракта снижалась не более, чем на 0,5%», – говорится в сообщении ФАС.

<https://rns.online/transport/FaS-viyavila-priznaki-kartelya-na-auktsionah-po-remontu-dorog-v-Samarskoi-oblasti-2018-02-13/>

### ГУДОК; 2018.02.14; БЕЗ ЛЮДЕЙ ЖЕЛЕЗО РАБОТАТЬ НЕ БУДЕТ

Глава ОАО «РЖД» рассказал редакции «Гудка» о развитии компании

Генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров на встрече с редакцией «Гудка» рассказал о том, как повлияет на работу внедрение цифровых технологий, как компания заботится о ветеранах, сколько железные дороги заработали в прошлом году и сколько потратят в нынешнем, а также ответил на вопрос, может ли женщина возглавить РЖД.

– Олег Валентинович, 2017 год был удачным для компании, основные производственные показатели выполнены и перевыполнены. Но все ждут от РЖД дальнейшего роста. Будут ли установленные рекорды побиты в 2018 году?

– В прошлом году нам удалось достичь действительно хороших результатов. Я вижу в этом заслугу всего коллектива. Все подразделения, работники, каждый человек участвовал в этой работе и вносил посильный вклад. Грузооборот у нас вырос более чем на 6%, погрузка достигла уровня 2012 года. Мы обычно сравниваем работу РЖД в части погрузки и грузооборота с 1988 годом, рекордным для МПС. Так вот, нам до этих показателей осталось совсем чуть-чуть.

Остальные показатели за период новейшей истории компании мы уже перевыполнили. В этом году, думаю, возьмём очередную планку, превысим по грузообороту уровень 1988 года. Мы видим по итогам января, что это возможно: рост погрузки составил 3,5% (к уровню прошлого года. – Ред.), в феврале ожидаем роста на 3%, можно сказать, идём по верхней планке оптимистичного сценария.

Прибыль компании по итогам 2017 года планировалась в размере 3 млрд руб., а составила более 16 млрд руб. Один из ключевых критериев – производительность труда – увеличен на 9,2%. Это честный трудовой результат, и мы им гордимся.

Для меня было важно через производительность труда увидеть, как работает экономика предприятия. Этот параметр мне кажется самым главным. Поскольку это результат работы всего коллектива, принято решение выплатить нашим сотрудникам единовременное поощрение. Это должно произойти до конца месяца. В каждом коллективе решение будет приниматься комиссией по премированию предприятия совместно с представителями профсоюзов.

Ещё один очень важный момент. Дороги традиционно работали в режиме неполного рабочего времени. В прошлом году мы ушли от этого и теперь за производительность труда боремся иными, правильными методами. Механизм был временной мерой, позволял найти определённый баланс между увольнениями и сохранением кадрового потенциала. Как нас проинформировали профсоюзы, эту ключевую проблему мы решили.

В прошедшем году мы старались чаще прислушиваться к нашему коллективу. По-моему, нам это удалось. Работники у нас профессиональные, и если они рекомендуют на что-то обратить внимание – это в большинстве случаев справедливо. В том числе и в отношении создания лучших условий работы.

– Вы сейчас говорите о производственных показателях. Но РЖД – огромная инфраструктурная компания, с большим количеством активов, которые надо поддерживать и развивать. Как исполняется инвестиционная программа?

– Инвестпрограмма в прошлом году составила свыше 470 млрд руб. Мы закупили 459 локомотивов, в этом году планируем приобрести 686. Это рекордные инвестиции и огромный объём работы – создание проектной документации, формирование трудовых коллективов и т.д. В прошлом году железнодорожники запустили все намеченные объекты, открыли досрочно – на год раньше срока – обход Украины.

Год был очень важным и с точки зрения взаимоотношений с нашими поставщиками, подрядчиками, мы выстроили – где-то ужесточили, где-то более правильно сформировали – наши отношения с ними.

– Вы говорите про производительность труда как один из важнейших показателей, но мы все понимаем, как её можно повысить – либо делать больше работы, либо делать тот же объём, что и раньше, но меньшим количеством сотрудников. Для компании какой путь приоритетнее?

– Варианты повышения производительности труда могут быть разными. Придерживаться какой-то одной линии в моём понимании – значит, сужать круг возможностей, что неправильно. Необходимо относиться к нашему коллективу бережно и, если есть возможность, сохранять его. В тех случаях, когда принимаются вынужденные решения по сокращению, мы не просто механически увольняем людей, а стараемся перевести их на другие места и дать новый опыт. Основным фактором роста производительности труда я считаю увеличение объёма работ. А мы в прошлом году привлекли порядка 7 млн тонн дополнительных грузов. Повышать производительность труда вот таким образом, на мой взгляд, абсолютно правильно.

– Два года назад стартовал знаковый и очень показательный проект – Московское центральное кольцо. Сейчас пришла очередь создания скоростных диаметров. Когда можно ожидать начала их работы?

– Проект МЦК – новый тренд в городских перевозках. Сегодня в мире пассажирские перевозки растут гораздо динамичнее грузовых. И основной прирост идёт в агломерациях. Мы не только идём в ногу со временем, но и в ряде случаев, по словам коллег из Siemens (а им есть с чем сравнивать), опережаем зарубежные аналоги.

Первые диаметры планируем запустить в следующем году. В ближайшее время более чётко определимся, когда по времени, какой объём работ сможем реализовать. Первые маршруты – это Лобня – Одинцово, Нахабино – Подольск.

Осуществить такие проекты без поддержки местных властей нереально. Это должен быть совместный интерес. Есть несколько узких мест, которые надо расширять. Например, это переезд от Курского вокзала в сторону площади трёх вокзалов. Мы договорились, что Москва участвует в инвестициях в инфраструктуру. ЦППК должна закупить подвижной состав, отвечающий специальным требованиям, которые мы все вместе выработаем для удобства пассажиров. **Министерство транспорта** ответственно за своевременность предоставления субсидий. Мы считаем, что с запуском диаметров пассажирские перевозки в пригородах Москвы могут вырасти вдвое.

Нашим опытом интересуются в регионах – Казани, Новосибирске, Санкт-Петербурге. Конечно, в итоге решает пассажир – он либо придёт к нам, либо нет. Опыт МЦК показывает, что пассажир приходит. Людям комфортно в наземном транспорте. Думаю, что именно за ним будущее.

– Вы затронули важную тему комфорта. Замена устаревших электричек на новые – главная проблема пригородного движения. Как этот процесс будет происходить в ближайшие годы?

– В ближайшие годы он будет происходить крайне активно. Напомню, что президент страны в прошлом году провёл Госсовет по пассажирским перевозкам. В части железнодорожного транспорта были даны чёткие поручения, которые нам предстоит выполнить. В этом году мы закупаем порядка 30 электропоездов «Ласточка» и 22 электропоезда ЭП3Д. Последних надо больше, поэтому сейчас с Минпромторгом прорабатываем механизм покупки с использованием лизинга, чтобы объём закупки увеличить в разы. В этом году на ЭП3Д потратим 5 млрд руб. Если эти же деньги использовать как первый взнос по лизинговому платежу, можно купить существенно большее количество подвижного состава.

В дальнем следовании в текущем году будет закуплено 686 вагонов. Для сравнения: в прошлом году это было 425 вагонов. Думаю, нужно выйти на цифру 800 вагонов в год. План амбициозный, но есть вопросы к производителям. Я был недавно на Тверском заводе – там, говорят, уже сварщиков не хватает. Нужно искать специалистов.

– Олег Валентинович, туалетов гравитационного типа в вагонах пассажирских больше нет?

– Пока, к сожалению, ещё есть. Мы стараемся комплектовать поезда так, чтобы по наиболее востребованным направлениям ездили вагоны новые, с современными туалетами.

– Несколько дочерних компаний РЖД занимаются логистическими операциями, транзитом, обслуживанием контейнерных перевозок. Не наступил ли момент, когда необходимо внутри холдинга ликвидировать элементы внутренней вынужденной конкуренции?

– Такие вопросы к управлению компанией будут возникать всегда. Можно, конечно, довести ситуацию до суровой конкуренции и каннибализма, а можно, понимая рынок, развести функции и упорядочить систему. Мне кажется, что мы сейчас идём по второму пути. В нашем транспортно-логистическом блоке чётко определено, кто чем должен заниматься. Скажем, Gefco не может выполнить определённую работу так, как с ней могла бы справиться «РЖД-Логистика». Предприятия взаимодополняют друг друга. Считаю, что «дочки» в различных сегментах помогают лучше использовать нашу инфраструктуру. То есть мы для них являемся базой, а они развивают сервисы.

– Считается, что мы достигли предела грузовых перевозок и увеличения скорости пассажирских. И есть идея разделить, сделать фактически две инфраструктуры – грузовую и пассажирскую. Насколько это актуально и насколько экономически целесообразно?

– Давайте вернёмся в начало беседы. У нас хорошие темпы роста погрузки и грузооборота. Мы должны развиваться быстрее, чем развивается экономика, чтобы не создавать проблем с перевозкой. Наш инвестиционный цикл – 5–7 лет. Другие экономические циклы гораздо быстрее. Сегодня даже предприятие можно построить за 2–3 года. Нужно развивать пропускные способности. Потенциал нынешней системы не исчерпан, можно добавлять в неё элементы, позволяющие увеличить грузооборот.

На ряде направлений инфраструктуру логично разделить. Пассажирские и грузовые поезда двигаются с разной скоростью, поэтому для запуска одного скоростного поезда нужно сократить несколько грузовых.

Есть и другие нюансы. В результате специализации линий мы сможем существенно оптимизировать издержки на содержание инфраструктуры, увеличить количество поездов, повысить соблюдение графика движения, надёжность и скорость доставки грузов и пассажиров.

Мы хотим запустить пилотный проект разделения линий на направлении Москва – Краснодар, которое планируется специализировать под ускоренное пассажирское движение. Для этого потребуется электрификация участков Ртищево – Кочетовка и Ожерелье – Узловая – Елец. Считаем, что это даст очень хороший экономический эффект.

– Программа «Цифровая железная дорога» реализуется в компании с прошлого года. Она предусматривает перевод технологических операций в автоматический, цифровой режим. Как реализация программы отразится на работе сотрудников РЖД?

– Хороший вопрос. Хочется вопросом на вопрос ответить: а как цифровизация отражается на вашей работе? На нашей так же отразится.

Если серьёзно, цифровизация традиционных инфраструктур даёт очень интересные эффекты. Все мы знаем, как изменились, например, сервис такси или сфера госуслуг с появлением электронных сервисов. Это же удобно и выгодно всем без исключения! Под таким углом мы и смотрим на цифровизацию железной дороги.

Более того, она идёт уже не первый год: автоматизируются системы управления, вводятся новые клиентские сервисы вроде продажи билетов на поезда и так называемой биржи вагонов. Другое дело, что системного взгляда на процесс не было, а двигаться хаотично – это не по-железнодорожному. Поэтому было принято решение разработать комплексную программу, которую мы назвали «Цифровая железная дорога». Документ содержит анализ возможных направлений внедрения цифровых технологий в отрасли.

Любая автоматизация создаёт задел по увеличению эффективности. Безусловно, повлияет она и на профессии – какие-то исчезнут, какие-то появятся. Но могу точно сказать, что ряд задач никто, кроме человека, выполнить не сможет, никакая «цифра», никакой компьютер.

– В России в этом году пройдёт чемпионат мира по футболу, пожалуй, главное спортивное событие во всём мире. И российские железные дороги готовятся принять множество иностранных гостей. Как вы оцениваете на сегодняшний день уровень подготовки железных дорог к этому событию? И как подобные спортивные события в принципе влияют на облик железных дорог?

– Подготовка к любому важному мероприятию даёт хороший, положительный эффект. И уж тем более если речь идёт о чемпионате, на который приедут люди из разных стран! Конечно же, мы хотим всем продемонстрировать, что наш железнодорожный сервис лучший в мире.

Хочу напомнить, что Россия как принимающая сторона обязана обеспечить перевозку болельщиков и гостей чемпионата. Мы прогнозируем, что только поездами дальнего следования воспользуются более 2,6 млн болельщиков. Будет назначено 736 рейсов дополнительных поездов по 30 маршрутам.

Все работы идут в графике. Завершаем работы по подготовке вокзалов. Всего будет обновлён 31 вокзал. Причём в Нижнем Новгороде мы фактически с нуля строим новый и современный вокзал, а в Волгограде, помимо реконструкции, проводим серьёзную реставрацию. Применяем и новые технологии. Электроника системы «Умный вокзал» сама создаёт комфортную среду для пассажиров. Даже не знаю, кто кем руководить будет: начальник вокзала – вокзалом или вокзал – начальником, посмотрим.

Наша работа в прошлом году во время Кубка конфедераций получила высокие оценки. И мы сделаем всё, чтобы сработать на отлично и приятно удивить гостей чемпионата.

– В конце прошлого года на итоговом заседании правления вы поручили обратить внимание на условия труда женщин в компании. Сейчас мы сталкиваемся с тем, что на местах эту задачу поняли по-разному. Что конкретно вы имели в виду, как должна происходить в холдинге эта работа, будут ли женщинам доступны новые профессии?

– Мы с коллегами уже обсудили подходы к этой работе, образован Координационный совет по совершенствованию условий труда, отдыха и социальной поддержке женщин. У меня позиция сугубо прагматичная: нужно создать такие условия, чтобы каждый человек мог себя реализовать. Да, в компании есть профессии, подразумевающие тяжёлый физический труд. По сути, мы должны дать оценку принципам разделения женского и мужского труда. При этом, конечно, у мужчин и у женщин есть особенности, которые нужно учитывать. Женщины становятся мамами, и им нужно всячески помогать.

Согласен, сложно со всей отдачей заботиться о детях и одновременно работать. Но мне кажется, сейчас можно всё успеть. Компания со своей стороны имеет все возможности создать матерям максимально комфортные условия труда. Мы обязаны дать им возможность раскрыть свой потенциал. Считаю, что среди управленцев должно быть больше женщин. И нужно как можно быстрее уйти от практики, когда женщины работают по специальностям с тяжёлыми условиями труда.

– Можете ли вы себе представить, что когда-нибудь женщина возглавит «Российские железные дороги»?

– Могу. Я даже знаю, кто бы это мог сделать. Причём это не одна женщина, их много.

– Минэкономразвития даёт прогноз, что в течение ближайших 5–6 лет ежегодно будет выбывать 800 тыс. трудоспособного населения, то есть от 4 до 5 млн человек.

ОАО «РЖД» – самый крупный работодатель в стране, и эта проблема, вероятно, затронет компанию. Что сегодня происходит с кадрами и как проводится политика по удержанию и воспитанию новых специалистов, которые так необходимы холдингу?

– Что бы мы ни придумывали, работать будут люди. Без людей железо работать не будет. Поэтому не устану повторять: ключевой капитал компании – это люди.

Сегодня в компании сложилось оптимальное соотношение между разными возрастами: 30% сотрудников 25–35 лет, 30% – от 35 до 45 и 30% – старше 45 лет. Молодёжь придаёт динамику компании, смотрит по-новому на привычные вещи. Старшее поколение передаёт традиции, прививает вкус к работе, выступает наставниками. При этом крайне важно уделять внимание пенсионерам и ветеранам. Эта работа также требует новых подходов, и мы уже сделали практические шаги в этом направлении.

В январе мы открыли Центр пожилого человека. Эту цель мы с руководством нашей Центральной дирекции здравоохранения поставили перед собой год назад. Люди должны знать, что, работая хорошо в компании, они не останутся без внимания. Минздрав России провёл необходимую законодательную работу, а мы в тесном сотрудничестве с российскими и израильскими специалистами предприняли ряд практических шагов, чтобы этот проект был воплощён в жизнь.

Очевидно, что чувствовать себя максимально комфортно и защищённо важно каждому работнику компании. Кто-то работает до 18 часов, кто-то – до 20. Мы знаем, что школы или детские сады работают от звонка до звонка, но их звонки не всегда совпадают с нашими, а у нас не всегда возможно уйти на полчаса раньше и прийти на полчаса позже. Соответственно, нам нужны иные условия работы детских учреждений. Мы работаем в этом направлении с регионами.

– Сейчас довольно часто поднимают тему качества образования и реальной готовности выпускников вузов к работе. Что в РЖД делается для адаптации новых работников? Что вы думаете о наставничестве?

– Это ещё одно направление, на которое руководство страны сейчас обратило самое пристальное внимание. В Сочи на прошлой неделе состоялся финал всероссийского проекта «Лидеры России», в котором принимали участие семь работников компании. В феврале на ВДНХ пройдёт форум «Наставник-2018», направленный на развитие профессиональной среды наставничества.

Для нас, железнодорожников, этот вопрос не формальный. Кого следует считать хорошим руководителем? Как его оценить? Индивидуальные качества и достижения важны, но в конечном итоге главная задача – создать в коллективе работающую систему, которая способна развиваться. Иначе это будет «царство на час».

Надо заниматься развитием талантливой молодёжи, надо формировать следующее поколение, создавать им условия – такие руководители нужны компании.

За каждым новым сотрудником в ОАО «РЖД» должен быть закреплён опытный наставник. Для молодых работников важно получить более глубокое представление о железнодорожной отрасли, культуре и структуре компании, стоящих перед ней целях и задачах – это повышает их мотивацию на работу. В ответ компания будет получать дополнительные полезные инициативы от молодых работников, которые можно будет использовать. Только так РЖД получат тот темп изменений, которые определяют успешность развития современных компаний.

Мы все так или иначе являемся наставниками для наших коллег, просто не фокусируемся на этом. Внимательное отношение к младшим коллегам, уважение, иногда дружеский совет создают правильную атмосферу, а значит, и настоящий, работоспособный коллектив.

– 18 марта состоятся выборы президента страны. Компания и прежде предоставляла избирательным комиссиям возможность организовать на вокзалах голосование среди пассажиров. Будет ли такая практика реализована в этом году?

– У компании есть соглашение с Центральной избирательной комиссией, на 37 железнодорожных вокзалах будут работать избирательные участки. Мы активно участвуем в общественной жизни и создадим максимально комфортные условия для того, чтобы могли проголосовать все желающие: и пассажиры, и, конечно же, наши сотрудники. Тем более многие из них работают на отдалённых, труднодоступных участках.

Мы многое сделали, создали огромные заделы на будущее, и всё достигнутое нужно не только сохранить, но и обязательно приумножить. Нас много. Если сложить работников холдинга, наши семьи, пенсионеров, ветеранов, смежников – мы, наверное, будем близки к «контрольному пакету» избирателей. То есть именно мы с вами решаем, куда и с кем пойдём дальше. Именно от нас в большой степени действительно зависит будущее страны. Поэтому очень важно прийти на избирательные участки. Уверен, мы выберем верный путь!

<http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1404481>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2018.02.13; ПОПАЛИ ПОД ПОЕЗД

В прошлом году выросло количество аварий на переездах

Количество аварий на железнодорожных переездах в прошлом году выросло на 17,5 процента. Такие данные приводит Госавтоинспекция.

Всего в 2017 году на железнодорожных переездах России произошло 242 ДТП. В них погибли 94 человека и 317 были ранены.

Больше всего таких аварий происходило в Центральном федеральном округе. Только в Московской области в прошлом году зафиксировано 12 ДТП на переездах. Меньше всего этим грешат территории Северо-Кавказского федерального округа. В Кабардино-Балкарии и Ингушетии за год не произошло ни одного ДТП на переезде.

Не успел начаться год, а в России уже произошло несколько смертельных аварий на переездах. 4 января в Приморском крае на регулируемом переезде перегона Дальнереченск-2 – Эбергард 49-летний водитель иномарки решил проскочить на запрещающий сигнал. Он столкнулся с третьей секцией локомотива. В результате водитель погиб, а его жена и дочь были госпитализированы с различными травмами.

В Хакасии 20 января водитель легкового автомобиля выехал на переезд на запрещающий сигнал светофора перед электричкой. Машинист применил экстренное торможение, но было поздно. В результате водитель автомобиля погиб. К счастью, не пострадали пассажиры электрички.

12 февраля в Амурской области на регулируемом переезде произошло столкновение товарного поезда с грузовым автомобилем «КамАЗ». B peзyльтaтe cтoлкнoвeния пoeзд oпpoкинyл гpyзoвик. 55-летний вoдитeль «КамAЗa» пoгиб нa мecтe.

Но чаще всего аварии происходят на нерегулируемых переездах. Как сообщают в Госавтоинспекции, к сожалению, многие водители забывают, что электрички и поезда идут с большой скоростью, и даже при применении машинистом всех средств для экстренной остановки тормозной путь поезда составляет 1,5-2 тысячи метров. Пытаясь выиграть несколько секунд, водители зачастую ставят под угрозу свою жизнь, а также жизнь и здоровье своих пассажиров и ни в чем не повинных пассажиров поездов и электричек.

В 95 процентах случаев в таких авариях виноват водитель автомобиля. Впрочем, случаются и отказы техники, а то и неграмотное вмешательство в ее работу дежурного. Так недавно в Интернете популярность набрала запись с видеорегистратора. Машины стоят на переезде в ожидании поезда. Тут открывается шлагбаум, опускаются защитные барьеры, и через переезд проносится поезд. К счастью, ни одна из машин не тронулась в это время. Произошло это на переезде в Лесколовском поселении Всеволожского района Ленинградской области.

Поэтому Госавтоинспекция напоминает водителям, что начинать движение через переезд можно только при открытом шлагбауме и выключенной сигнализации. Если хотя бы одна из систем сигнализации включена, то даже при открытом шлагбауме движение через переезд запрещено. Приближаясь к переезду, независимо от положения шлагбаума и сигнализации водитель должен убедиться в отсутствии приближающегося поезда и лишь тогда въезжать на переезд.

<https://rg.ru/2018/02/13/v-rf-uvelichilos-kolichestvo-avarij-na-zheleznodorozhnyh-pereezdah.html>

На ту же тему:

[https://www.kommersant.ru/doc/3547952?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3547952?query=минтранс)

### RT; МАРИНА ТИЩЕНКО; 2018.02.14; МИНТРАНС СООБЩИЛ, ЧТО В ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДАХ ПЕРЕСТАНУТ БРАТЬ СБОР ЗА ОФОРМЛЕНИЕ ЛЬГОТНЫХ БИЛЕТОВ

**Министерство транспорта** сообщило о приостановке взимания сбора за оформление билетов в пригородных поездах для льготных категорий граждан (соответствующее письмо есть в распоряжении RT). В настоящее время к ним относятся, например, инвалиды войны, ветераны боевых действий, участники Великой Отечественной войны, некоторые категории военных, инвалиды.

«По информации ОАО «Центральная ППК» принято решение о приостановлении взимания сбора за оформление проездного документа (билета) в поезде пригородного сообщения вышеуказанным гражданам – получателям социальной помощи», – говорится в письме **Минтранса** в ответ на обращение Объединения пассажиров.

В ЦППК сообщили RT, что речь идёт о федеральных льготниках.

Ранее Общероссийское объединение пассажиров направило обращение в **Минтранс** с просьбой установить в электричках безусловный бесплатный проезд для пассажиров, которые имеют на это право, вне зависимости от того, покупают они билет на станции отправления или в электропоезде.

В организации объяснили, что пассажир, который пользуется правом бесплатного проезда, обязан приобретать билет на станции отправления. Общественники отмечают, что терминалы для покупки билетов и кассы есть далеко не на всех железнодорожных станциях. Сложившаяся ситуация, по их словам, приводила к тому, что контролёры в электропоездах продавали «бесплатный билет» и просили оплачивать сбор за его оформление.

По данным организации, в Московской области эта сумма составляет 100 рублей. Льготные категории граждан не могли отказаться от покупки, так как в случае отказа на них накладывали штраф.

<https://russian.rt.com/russia/news/481085-prigorodnye-poezda-sbor-lgotniki>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.13; РЖД ПЛАНИРУЮТ В 2018 Г. ПРОДОЛЖИТЬ ДАВАТЬ СКИДКИ ШКОЛЬНИКАМ В ПЕРИОД КАНИКУЛ

ОАО «Российские железные дороги» планирует в 2018 году продолжить практику предоставления скидок школьникам в период каникул: вопрос обсуждался на встрече премьер-министра РФ Дмитрия Медведева с генеральным директором РЖД Олегом Белозеровым во вторник.

«Регулярно возникают вопросы о том, чтобы помочь школьникам – предоставить им льготы, чтобы они могли со своими семьями отдохнуть на каникулах – весенних, летних и осенних. Компания когда-то выступила инициатором такого рода программы, еще в 2016 г. и в 2017 г. ее продолжили. Речь шла о предоставлении скидок на билеты в плацкартных вагонах. Это потребовало достаточно значительных ресурсов, которые компания смогла мобилизовать», – напомнил глава правительства.

При этом он поинтересовался у руководителя РЖД, «каковы возможности продолжения этой программы в 2018 г.» с учетом того, что «потребность в таких перевозках для семей, особенно многодетных, остается очень высокой».

О.Белозеров в ответ поблагодарил Д.Медведева за те решения, которые были приняты правительством – «прежде всего, обнуление ставки НДС и решение о долгосрочном тарифе» на грузовые перевозки. «Как раз комплекс этих мероприятий постоянно дает возможность совершенствовать работу в пассажирском комплексе, и, благодаря этим решениям, мы предлагаем как раз одобрить продление (этой – ИФ) программы и расширение, в том числе и на купейный сегмент. И на плацкартный и на купейный сегмент мы предлагаем давать скидки в течение года», – заявил топ-менеджер.

«Мы закупаем новый подвижной состав, которым будем обеспечивать эти перевозки. В прошлом году купили более 400 вагонов, в этом году планируем купить почти 700. Это будет новый состав, который обеспечит новый уровень качества. При этом со своей стороны мы обеспечиваем, в том числе, и различные иные элементы улучшения. Это работа и с маломобильными гражданами, и хотел попросить одобрения на этот год», – добавил он.

Д.Медведев отметил, что программа «действительно, достигает своих целей», заявив, что «если компания в результате оптимизации расходов с учетом принятых долгосрочных решений по линии тарифной политики сможет высвободить необходимые финансовые ресурсы, то это будет весьма и весьма неплохо, и очень позитивно будет встречено семьями, которые такие рода льготу используют».

Кроме того, О.Белозеров сообщил, что РЖД «подготовили предложения по перевозкам наших ветеранов Великой отечественной войны в течение мая». «Мы бы хотели не срок с 1-го по какую-то дату, а в течение месяца перевозить ветеранов ВОВ всеми типами подвижного состава», – сказал он. «Конечно, если компания к этому готова, я думаю, это было бы в моральном смысле абсолютно правильное решение», – ответил он это Д.Медведев.

На туже тему:

<https://rg.ru/2018/02/13/veteranam-vov-rasprostraniat-pravo-besplatnogo-proezdah-v-poezdah-na-maj.html>

### GUDOK.RU; АННА БУЛАЕВА; 2018.02.13; ПОДГОТОВКА ВОКЗАЛОВ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА К ЧЕМПИОНАТУ МИРА ВЫПОЛНЕНА НА 85%

Общая сумма, затраченная на строительные работы, составит почти 3,5 млрд рублей

Работы по модернизации 5 санкт-петербургских вокзалов – Витебского, Московского, Финляндского, Ладожского и Балтийского к чемпионату мира по футболу 2018 года выполнены на 85%, сообщила пресс-служба Октябрьской железной дороги.

«Модернизация вокзальных комплексов в рамках подготовки к чемпионату мира по футболу 2018 началась в конце 2016 года. Общая сумма, затраченная ОАО «РЖД» на выполнение строительных работ, составит почти 3,5 млрд руб.», – говорится в сообщении.

В рамках модернизации на вокзалах Санкт-Петербурга проведены работы по замене инженерных систем вокзальных комплексов, адаптации для маломобильных групп населения, обновлении системы навигации и систем видеонаблюдения. Так, например, на Финляндском вокзале количество камер видеонаблюдения увеличилось в 3 раза.

Витебский, Финляндский, Московский, Ладожский и Балтийский вокзалы подключены к централизованной системе информирования пассажиров – система позволяет централизовать информацию о движении поездов, автоматически выводить ее на табло и давать громкоговорящее оповещение без участия человека. Текст объявления генерируется из заранее записанных диктором фраз на русском и английском языках.

Тактильная плитка для маломобильных пассажиров на петербургских вокзалах использоваться не будет. Ее заменит более современный аналог – термопластиковые тактильные полосы.

На Московском вокзале заработает система «Говорящий город». Используя специальный приемник, слабовидящие пассажиры смогут перемещаться по вокзалу с помощью голосового сопровождения. Специализированный зал, предполагающий помимо всего прочего, возможность суточного отдыха для маломобильных пассажиров откроется на Витебском вокзале.

Ранее Gudok.ru сообщал, что ОАО «РЖД» к ЧМ-2018 для удобства болельщиков запустит систему «Умный вокзал».

Матчи чемпионата мира пройдут с 14 июня по 15 июля 2018 года в 11 городах России – Москве, Санкт-Петербурге, Казани, Сочи, Нижнем Новгороде, Самаре, Волгограде, Ростове-на-Дону, Калининграде, Екатеринбурге и Саранске. Москва готовится принять 12 матчей, в том числе церемонии открытия и закрытия чемпионата.

<http://www.gudok.ru/news/?ID=1404403>

### ТАСС; 2018.02.13; РЖД ОРГАНИЗОВАЛИ ТЕСТОВУЮ КОНТРЕЙЛЕРНУЮ ОТПРАВКУ ИЗ КАЛИНИНГРАДА В МОСКВУ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) 10 февраля организовало тестовую отправку автомобильного грузового прицепа на контрейлерной платформе из Калининграда в Москву, говорится в сообщении компании.

На станции Калининград-Сортировочный прицеп с условным грузом был установлен и закреплен на платформу, которая в составе грузового поезда была отправлена на станцию Кунцево-2 (г. Москва). 13 февраля контрейлерная платформа прибыла на станцию назначения. Время на ее транспортировку, с учетом прохождения пограничных пунктов пропуска, составило 76 часов. Это в два раза быстрее, чем автотранспортом, а стоимость железнодорожной контрейлерной перевозки на 30% меньше, чем транспортировка по автомобильным дорогам.

Контрейлерная платформа для нового транспортного проекта разработана и произведена в России, сертифицирована для эксплуатации на железных дорогах. В ходе тестовой перевозки отрабатывались вопросы технического сопровождения груза на контрейлерных платформах и таможенного оформления.

Целью проекта является организация контрейлерных перевозок на постоянной основе, что позволит переключить часть грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт.

Наибольший потенциал для организации контрейлерных перевозок имеют максимально загруженные автотранспортные направления, отмечают в РЖД. Более высокая скорость прохождения погранпереходов и доставки грузов по железной дороге позволяет существенно снизить логистические издержки.

Кроме того, транспортировка по железной дороге более экологична. На 1 тонно-км выбросы парниковых газов в атмосферу у большегрузного автотранспорта почти в четыре раза выше, чем на железной дороге.

Контрейлерные перевозки – комбинированные железнодорожно-автомобильные перевозки прицепов, полуприцепов, трейлеров (прицепов для тяжеловесных неделимых грузов) или съемных кузовов на железнодорожной платформе. В Европе такую технологию назвали «бегущее шоссе», т.е. перевозка автомобиля на железнодорожной платформе с пониженным полом. Недостатком контрейлерной технологии считается необходимость перевозки самого автомобиля (уменьшается коэффициент использования грузоподъемности вагона и происходит потеря производительности автомобиля), а также водителя, для которого необходимо создать комфортные условия.

<http://tass.ru/ekonomika/4953484>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2018.02.13; ПОЕЗД ДАЛЬШЕ НЕ ИДЕТ

На западе Москвы и области во вторник встали электрички

Во вторник утром в час пик на железной дороге на западе Подмосковья случился коллапс. По разным причинам встали поезда на Белорусском и соседнем Киевском направлениях. На первом оказалась поврежденной контактная сеть, на втором – сломалась электричка. Сотни пассажиров в итоге опоздали на работу. «РГ» разбиралась в ситуации.

Выбираться из вставших электричек пришлось по сугробам. Фото: Сергей Михеев/ РГВыбираться из вставших электричек пришлось по сугробам. Фото: Сергей Михеев/ РГ Выбираться из вставших электричек пришлось по сугробам. Фото: Сергей Михеев/ РГ

Первым встало Белорусское направление. Очевидцы рассказывают: рано утром электричка в Москву доехала до Немчиновки, потом в салоне погас свет и машинист объявил: «Поезд дальше не идет». «Народ вынужден выпрыгивать из электричек в сугроб, так как поезд уже отъехал от платформы, и далее вся толпа спускается к МКАД и должна добираться своим ходом, кто как может», – написал в соцсетях пассажир Александр Скорняков. Поезда встали на участке Одинцово – Кунцево-1 на целый час. «После проведения работ сторонней организацией произошла разрегулировка контактной сети на втором главном пути», – сообщили «РГ» в МЖД. Даже после того как движение снова открыли, многие еще долго не могли уехать. Опаздывали и поезда дальнего следования. Задержки пригородных поездов в итоге доходили до 1,5 часа. Потом «эхом» начались проблемы и на смежном с Белорусским Савеловском направлении – туда идет часть электричек.

Часть пассажиров из Одинцова узнав о проблемах, попытались уехать через соседнее Киевское направление. Но и там, как назло на перегоне Внуково – Лесной городок сломалась электричка ЦППК, блокировав главный путь. Движение не остановили, поезда пропускали по очереди в обе стороны по второму пути, но, конечно, быстро сделать это не получалось. В итоге снова опоздания, в том числе и аэроэкспрессов. Даже после того как на Белорусском направлении починили контактную сеть, а на Киевском убрали с рельсов электричку, сбои сохранялись долго -– полностью расписание,удалось восстановить только к двум часам дня.

Социальные сети ЦППК переполнили возмущенные комментарии сотен пассажиров, опоздавших на работу и вынужденных по сугробам выбираться с путей.

Как сообщили «РГ» в пресс-службе Центральной пригородной пассажирской компании, за справкой об опоздании в таких случаях можно обратиться в любую кассу компании на станции или остановочном пункте по факту опоздания поезда. Но в то же время отметили, что разовые билеты подлежат возврату только в случаях массовых сбоев в графике движения поездов. Был ли сбой массовым, в ЦППК уточнить не смогли.

«Услуга не соответствует публичному предложению, а расписание – это публичное предложение, хотя перевозчик это обычно оспаривает, – заявил «РГ» председатель Союза пассажиров Кирилл Янков. – Если кто-то из пострадавших пассажиров захочет посудиться с МЖД и ЦППК, мы поможем ему.

Можно рассчитывать на небольшую моральную компенсацию. Но основное – это создание прецедента. Чем больше судов будут выигрывать пассажиры, тем тщательнее перевозчики и владельцы инфраструктуры будут относиться к своим обязанностям соблюдения условий договора перевозки».

<https://rg.ru/2018/02/13/reg-cfo/na-zapade-moskvy-i-oblasti-proizoshel-sboj-v-dvizhenii-elektrichek.html>

### KOMMERSANT.RU; 2018.02.13; КАССАЦИЯ ПРИЗНАЛА НЕЗАКОННОСТЬ РЕШЕНИЯ ФАС В ОТНОШЕНИИ НМТП

Арбитражный суд Московского округа встал на сторону портовиков в деле о злоупотреблении доминирующим положением и завышении тарифов в Новороссийске. Как сообщает «Интерфакс», кассация подтвердила незаконность решения и предписания ФАС об установлении монопольно высоких тарифов в Новороссийского морского торгового порта (НМТП, подконтролен «Сумме» Зиявудина Магомедова и «Транснефти»).

В конце 2016 года и начале 2017 года жалобы в ФАС на НМТП направили «Руснефть» и «Роснефть», заявлявшие о злоупотреблении доминирующим положением. Ранее ОАО РЖД сообщило ведомству о росте стоимости перевалки в морских портах. Как отмечали в монополии, это негативно сказывается на объемах отправки грузов по железной дороге в направлении портов.

В конце марта ФАС признала, что НМТП нарушил антимонопольное законодательство. Служба настаивала на том, что стивидор поддерживал монопольно высокие цены на перевалку, благодаря чему прибыль НМТП в 2015 году удвоилась, а рентабельность – увеличилась в пять раз. В итоге ведомство обязало порт перечислить в бюджет доход от злоупотребления доминирующим положением – 9,74 млрд руб. С претензиями были не согласны в НМТП и подали в суд. В июле арбитраж признал незаконность решения ФАС, а в сентябре апелляция подтвердила это решение.

В ходе заседания во вторник ФАС просила отменить решения судов и отправить дело на новое рассмотрение или принять новое решение. Аналогичной позиции придерживался и представитель «Роснефти».

Представитель порта отмечал, что с оценкой судов предыдущих инстанций согласен полностью.

Ранее, суд в двух инстанциях также признал незаконным решение ФАС в отношении Приморского торгового порта, также входящего в НМТП.

<https://www.kommersant.ru/doc/3547881>

### INFOSHOS; 2018.02.13; ОТКРЫЛСЯ ПЕРВЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЕЙС КИТАЙ-РОССИЯ ИЗ ПОРТА ТЯНЬЦЗИНЬ

Открылся первый международный рейс COSCO SHIP Китай-Россия из порта Тяньцзинь. По сравнению с другими рейсами Китай-Европа он отличается наиболее коротким расстоянием, что позволяет значительно сэкономить на себестоимости перевозки и открыть важные узлы Экономического коридора Китай-Монголия-Россия.

Грузовой рейс с 46 стандартными контейнерами отправился из порта Тяньцзинь в Москву. Рейс пересекает границу в Эрляньхоте (Внутренняя Монголия), в Дзамын-Удэ (Монголия), после чего на Наушкинской станции (Россия) контейнеры перегружаются и отправляются прямо в Москву. Этот рейс стал самым коротким и новым маршрутом среди грузовых рейсов Китай-Европа.

Генеральный директор отдела дополнительных операций ОАО Компании контейнерных перевозок COSCO SHIP г.Тяньцзинь Ван Шули сказал: «За 14 суток рейс проезжает 7600 км. Среди товаров есть компьютеры, автозапчасти, обувь, головные уборы, товары широкого потребления, продукция легкой промышленности. В будущем ожидается, что на российский рынок» будет поступать больше продукции из Японии, Кореи, Тайваня и стран ЮВА .

Ван Шули пояснил: «За каждый контейнер мы платим 20 тысяч юаней, в среднем один контейнер содержит 25 тонн груза. Перевозка традиционными видами транспорта стоит по 7-8 юаней за каждый килограмм. Именно поэтому этот рейс значительно повышает конкурентоспособность продукции из Пекина, Тяньцзиня и Хэбэя.

 «Наша компания функционирует в Москве, мы сотрудничаем с РЖД. Преимущество сотрудничества заключается в том, что мы приобретаем товары для обратной перевозки – этот вопрос ранее на протяжении долгих лет был для нас камнем преткновения».

<http://www.infoshos.ru/?idn=17975>

### КОММЕРСАНТ; ВСЕВОЛОД ИНЮТИН; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВ; 2018.02.14; ЭКИПАЖ СТОЛКНУЛСЯ С РАЗДВОЕНИЕМ СКОРОСТИ

Ан-148 мог разбиться из-за обледенения приборов

Расшифровав параметрический самописец разбившегося Ан-148-100В «Саратовских авиалиний», эксперты Межгосударственного авиационного комитета (МАК) установили, что катастрофа 11 февраля в Подмосковье могла быть вызвана тем, что экипаж не располагал объективными данными об истинной скорости самолета. Перед взлетом по какой-то причине не был включен обогрев приемников полного давления (ППД), что привело к искажению и расхождению показаний приборов. Как выяснилось, проблема не уникальна – за неделю до катастрофы было зафиксировано семь случаев «расхождения показаний скорости» на SSJ 100 «Аэрофлота». Правда, без фатальных последствий.

Данные, опубликованные во вторник МАК, основываются на информации, полученной после расшифровки параметрического бортового самописца. По версии экспертов, на 150-й секунде полета возникли разночтения между показателями модуля воздушных параметров (МВП), которые видел командир воздушного судна Валерий Губанов, и данными, которые считывал и выводил на отдельную панель резервный модуль. В этот момент Ан-148 находился на высоте около 1,3 км по отношению к взлетно-посадочной полосе Домодедово. Скорость, которую видел пилот Губанов, была выше, чем та, которую указывал резервный модуль. Спустя почти полминуты расхождения достигли почти 30 км/ч, и автоматика дала экипажу команду сравнить приборную скорость. Через 50 секунд, уже на высоте 2 км, эта команда повторилась, после чего экипаж, по всей видимости, отключил автопилот и вскоре повел самолет на снижение, видимо, пытаясь таким образом набрать недостающую по приборам скорость. Тангаж при этом достигал 30 градусов. В этот момент «командирский» МВП показывал, что скорость самолета равна нулю, а резервный – крайне низкие для подобной ситуации 200 км/ч.

Предположительно, Валерий Губанов до самой гибели видел 0 км/ч на своих датчиках, а индикатор, расположенный на панели резервных приборов, за несколько мгновений до столкновения с землей начал показывать резкий рост скорости, в момент крушения составившей около 800 км/ч.

Изученный экспертами черный ящик не фиксировал показатели, которые передавались автоматикой второму пилоту Сергею Гамбарьяну. Они могли отличаться от того, что видел Валерий Губанов, и того, что фиксировала резервная панель. Дело в том, что по конструкции Ан-148 каждый из трех ППД отвечает за сбор данных для своего модуля – «командирского», резервного и того, что должен был получать пилот Гамбарьян. Впрочем, вряд ли истинную картину видел и он. Из расшифровки параметрического самописца следует, что обогрев всех трех ППД был выключен, а значит, они, вероятнее всего, были попросту заморожены и не работали. Это прямо противоречит контрольной карте и летному руководству для Ан-148. Они требуют включения этой системы на исполнительном старте, то есть непосредственно перед взлетом самолета. В МАК пока не знают, почему это требование не было исполнено. Но опрошенные “Ъ” специалисты не исключают, что экипаж мог просто забыть это сделать.

 «Пилоты, по всей видимости, не прочитали контрольную карту, что в обязательном порядке делается перед докладом диспетчеру о готовности к взлету. В пасмурную погоду зимой непрогретые ППД на взлете просто забиваются снегом и влагой, которые превращается в лед. В результате приборы фиксируют давление с ошибкой, а значит, пилоты видят недостоверные данные о скорости. Такие ситуации много раз бывали, и из них, как правило, летчики благополучно выходят. Здесь помогают бортинженеры или техники, которые по показателям работы двигателей могут определить скорость и вывести машину в горизонтальный полет»,– объяснил “Ъ” бывший военный летчик, работавший с Ан-148.

Самолет на 20 минут задерживался с вылетом из Домодедово, прогрев мог быть включен раньше, а затем выключен во избежание перегрева и выхода из строя ППД. Закончившийся трагедией рейс не был первым для этого борта 11 февраля. Но и в этот день, и в течение нескольких предыдущих суток пилоты неизменно включали прогрев.

Ан-148 «Саратовских авиалиний» стал вторым самолетом этой модели, потерпевшим катастрофу. В 2011 году в деревне Гарбузово Белгородской области во время учебного полета разбился Ан-148 военно-транспортной модификации, предназначавшийся ВВС Мьянмы. В той катастрофе погибли все шесть человек, находившиеся на борту. Эксперты тогда изначально также говорили о неисправности датчиков скорости, из-за которой летчики разогнали машину до такой степени, что она потеряла управляемость и начала разваливаться еще в воздухе. Однако в итоге выяснилось, что проблемы с датчиками не были ключевым обстоятельством трагедии. Одним из главных факторов, как оказалось, стало полное взаимное непонимание между управлявшими самолетом мьянманскими пилотами и летчиками-испытателями воронежского авиазавода.

Было взаимопонимание между пилотами Губановым и Гамбарьяном 11 февраля, станет понятно из расшифровки речевого самописца, который, по данным МАК, получил серьезные повреждения при катастрофе.

Кстати, проблемы с системой определения скорости вовсе не относятся к частым причинам технических жалоб эксплуатантов Ан-148. На завод-производитель машины возвращали из-за проблем с выпуском шасси. Кроме того, поступали жалобы на проблемы с двигателями машины, но они устранялись либо до сдачи заказчикам, либо без привлечения завода.

Официальный представитель СКР Светлана Петренко во вторник заявила, что наряду с версией МАК ведомство проверит и другие. Однако при расследовании авиакатастроф следствие обычно соглашается с окончательными выводами технической комиссии и опирается именно на них. Таким образом, уже можно предположить, что основными фигурантами уголовного дела по ч. 3 ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц) станут пилоты Ан-148, но их уголовное преследование прекратят в связи с гибелью, если на это согласятся их родственники.

Во вторник выяснилось, что на похожие проблемы, связанные с расхождением показаний скорости у командира воздушного судна и второго пилота, жаловались в начале февраля пилоты самолетов SSJ 100, эксплуатируемых «Аэрофлотом». В телеграмме **Росавиаци**и (есть у “Ъ”) поясняется, что с 4 по 5 февраля, когда выполнение полетов в Московском аэроузле осложнялось обильным снегопадом, в аэропорту Шереметьево произошло семь инцидентов с самолетами этого типа. На борту фиксировалось расхождение показаний скорости у командира воздушного судна и второго пилота. Инциденты происходили при разбеге для взлета или на начальном этапе набора высоты. Во всех случаях экипажи прекращали взлет или возвращались на аэродром вылета. По предварительным данным, после осмотра самолетов были обнаружены отложения льда на фюзеляже перед приемником воздушного давления. Образование льда могло произойти в условиях сильного снегопада, из-за замерзания воды, стекавшей с передней верхней части фюзеляжа и стекол кабины экипажа. В «Аэрофлоте» на запрос “Ъ” не ответили. В **Росавиаци**и “Ъ” подтвердили подлинность телеграммы.

Всего, по данным **Росавиаци**и, с 2011 года с SSJ 100 произошли 14 подобных инцидентов, связанных как с отсутствием, так и с расхождением показаний скорости, следует из документа. По результатам расследований трех инцидентов причины неполадки были связаны с попаданием воды в приемники системы воздушных сигналов. В одном случае был сделан вывод о невключении экипажем судна обогрева ППД. Такие же неполадки были зафиксированы в отчете МАК о причинах катастрофы Ан-148.

В «Гражданских самолетах Сухого» (ГСС) не стали комментировать телеграмму **Росавиаци**и, отметив только, что SSJ 100 успешно прошел сертификационные испытания российских и европейских авиационных властей «с учетом более жестких требований по полетам в условиях обледенения, чем применялись к ранее сертифицированным самолетам». В эксплуатационной документации на SSJ 100 содержатся все необходимые рекомендации наземному персоналу по подготовке самолета к полету и летному экипажу по эксплуатации в сложных метеоусловиях, подчеркнули в ГСС.

В телеграмме **Росавиаци**и не указываются требования об ограничении эксплуатации типа самолета. Но регулятор отмечает в качестве одного из факторов авиационных происшествий и инцидентов в последние годы «низкое качество подготовки летного поля к приему и выпуску самолетов», а также неэффективную оценку рисков выполнения полетов в условиях опасных погодных аномалий – при сильном ливневом снеге или дожде. Так, с взлетно-посадочных полос и рулежных дорожек некачественно убирается лед и уплотненный снег, поступает необъективная информация о виде, площади и толщине слоя загрязнений, а из-за наличия снежных насыпей на обочинах ВПП и рулежных дорожках могут произойти столкновения с ними. В качестве примера некачественной очистки искусственных покрытий приводится аэропорт Шереметьево. Из-за некачественной подготовки ВПП аэродрома Анадырь произошел инцидент с самолетом Boeing 767: при выполнении посадки куски льда на ВПП существенно повредили механизацию крыла, самолет был отстранен от эксплуатации.

<https://www.kommersant.ru/doc/3548169>

На ту же тему:

<https://iz.ru/708471/evgenii-deviatiarov-sergei-valchenko-aleksei-ramm-aleksandr-kruglov/pilotov-obmanuli-datchiki>

<https://rg.ru/2018/02/13/mak-prichinoj-krusheniia-an-148-moglo-stat-obledenenie-datchikov-skorosti.html>

<http://tass.ru/proisshestviya/4954642>

<https://rns.online/transport/MaK-nazval-vozmozhnuyu-prichinu-krusheniya-an-148-Saratovskih-avialinii-2018-02-13/>

<https://www.vedomosti.ru/politics/news/2018/02/14/750912-rosaviatsiya-nepoladki-ssj-an-148>

<https://www.rbc.ru/society/14/02/2018/5a836efb9a7947078c8432e4>

<https://lenta.ru/news/2018/02/13/nepoladki/>

<http://tass.ru/obschestvo/4955849>

<https://ria.ru/incidents/20180214/1514578733.html>

<http://www.fontanka.ru/2018/02/13/149/>

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2018.02.13; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ СБИВАТЬ БЕСПИЛОТНИКИ ЗА НАРУШЕНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

Их неконтролируемые полеты создают опасность для гражданской и военной авиации

**Минтранс** предлагает принуждать к посадке, повреждать или уничтожать беспилотники за полеты без разрешения в воздушном пространстве, использование которого запрещено или ограничено. Министерство уже разрабатывает соответствующие поправки в Воздушный кодекс, говорится в материалах законопроекта на сайте regulation.gov.ru. Полномочиями контролировать воздушное пространство **Минтранс** предлагает наделить органы внутренних дел и поручить Росгвардии выявлять беспилотники-нарушители. В материалах не уточняется, будут ли именно эти силовые структуры также сажать и сбивать летательные аппараты.

Также **Минтранс** предлагает дать право полиции и Росгвардии составлять протоколы об административных нарушениях при использовании воздушного пространства беспилотниками.

Сейчас за нарушения воздушного пространства беспилотниками грозит только штраф от 2000 до 500 000 руб., говорит человек, близкий к **Минтрансу**. На любые полеты беспилотников необходимо получать разрешения от подразделений Госкорпорации по организации воздушного движения (ГК по ОрВД), но по сути за разрешениями почти не обращаются. Также нет четкой классификации беспилотников и статистики по их количеству, продолжает собеседник «Ведомостей». Есть требование регистрировать беспилотники, но четкого порядка нет и выполняют его далеко не все.

В 2016-2017 гг. выросло количество нарушений при использовании воздушного пространства беспилотниками: в 2016 г. зафиксирован 41 случай, за пять месяцев 2017 г. 28 случаев, сообщала в прошлом году **Росавиаци**я. Более свежих данных ведомство пока не публиковало. В некоторых случаях создавалась угроза для безопасности полетов пилотируемых воздушных судов и даже людей на земле. Наибольшую угрозу для полетов самолетов представляют несанкционированные запуски беспилотников в районах аэродромов (вертодромов, посадочных площадок), большинство допустивших нарушения беспилотников относятся к категории любительских (с максимальной взлетной массой до 30 кг), сообщала **Росавиаци**я.

Так, в 2016 г. было три случая, когда беспилотники пересекали в полете взлетно-посадочную полосу «Шереметьево» или пролетали над стоянкой самолетов. В окрестностях Екатеринбурга при тренировке парада Победы вертолет ВВС заметил опасное сближение с квадрокоптером и был вынужден совершать маневр для ухода от столкновения. В 2016 г. экипаж Boeing-737 при заходе на посадку во «Внуково» заметил в 3 км беспилотник на уровне глиссады снижения. В 2017 г. беспилотник летал над Пермским пороховым заводом (запретная зона для полетов), в Хабаровске был запущен беспилотник в опасной близости к военным самолетам, выполнявшим демонстрационный полет на парад Победы.

Регистрацией беспилотников в России занимается ФГУП «Защитаинфотранс», говорит представитель госкорпорации по орвд. Представитель ФГУПа во вторник не смог предоставить информацию о количестве зарегистрированных аппаратов.

«Ведомости» ожидают комментариев **Минтранса**.

<https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2018/02/13/750860-mintrans-predlagaet-sbivat-bespilotniki>

На ту же тему:

[https://www.kommersant.ru/doc/3548080?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3548080?query=минтранс)

<https://iz.ru/708482/2018-02-13/mintrans-predlozhil-sbivat-drony-za-narushenie-vozdushnogo-prostranstva>

<https://rg.ru/2018/02/13/mintrans-predlozhil-sbivat-nezakonno-letaiushchie-bespilotniki.html>

<https://www.rbc.ru/society/13/02/2018/5a8315719a7947477c195a59>

<https://www.gazeta.ru/tech/news/2018/02/13/n_11166229.shtml>

[https://rns.online/transport/Mintrans-predlozhil-sbivat-letayuschie-bez-razresheniya-bespilotniki–2018-02-13/](https://rns.online/transport/Mintrans-predlozhil-sbivat-letayuschie-bez-razresheniya-bespilotniki--2018-02-13/)

<https://ria.ru/society/20180213/1514569592.html>

### КОММЕРСАНТ; ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2018.02.14; ПОСЫЛКИ ПРИСЫПАЛО СНЕГОМ

В аэропорту Шереметьево случился сбой обработки грузов

Изменение схемы работы грузового оператора «Аэрофлота» в Шереметьево в конце января и снегопад в начале февраля привели к сбою при ввозе заказов из иностранных интернет-магазинов. Для его ликвидации «Аэрофлот» объявлял пятидневное эмбарго на транзит импортных грузов через Шереметьево. Обработка грузов возвращается в обычный режим, но курьерские компании предупреждают о задержке в доставке посылок.

Технические сложности у подрядчика «Аэрофлота» из аэропорта Шереметьево привели к скоплению грузов, рассказал “Ъ” собеседник в курьерской компании, доставляющей покупки из иностранных интернет-магазинов. Из-за этого, по его словам, «Аэрофлот» вводил эмбарго для транзита груза из зарубежных пунктов маршрутной сети в пункты назначения на территории Евразийского экономического союза. Как следует из письма «Аэрофлота» его партнерам (есть у “Ъ”), эмбарго вводилось с 8 февраля «в связи с необходимостью ликвидации сбойной ситуации, вызванной скоплением груза в SVO, усугубившейся неблагоприятными метеоусловиями».

Как сообщили “Ъ” в пресс-службе «Аэрофлота», сбойная ситуация с обработкой грузов в Шереметьево уже ликвидирована, 12 февраля грузоперевозки были возобновлены в обычном режиме. «В период сбоя эмбарго не распространялось на перевозки почты, а это как раз в значительной степени перевозки товаров интернет-торговли, авиационных запчастей для ремонта воздушных судов, а также на перевозки человеческих останков, в том числе из-за рубежа»,– отметили в «Аэрофлоте».

Ограничения сняты с 23:59 12 февраля, «по факту на сегодня обслуживание грузов осуществляется в штатном режиме», уточнила “Ъ” директор по связям с общественностью АО «Московский аэропорт Шереметьево» (МАШ) Анна Захаренкова. Обработка грузов вернулась в штатный режим, подтверждает и гендиректор подконтрольного МАШ ООО «Москва Карго» Владимир Федоренко.

Ограничения на прием грузов с международных рейсов «Аэрофлота» были связаны со сложными метеоусловиями в Московском регионе, поясняет госпожа Захаренкова, 2–4 февраля прошел ливневый снегопад, повлекший перенос и отмену рейсов в аэропорту. Также, по ее словам, произошли непредвиденные отклонения в работе нового технологического оборудования.

Именно техническими проблемами в первую очередь вызвано «затоваривание» грузами Шереметьево, уверены участники рынка. Грузовой оператор аэропорта Шереметьево, обслуживающий рейсы «Аэрофлота», с 28 января перевел все направления международных воздушных линий на новый грузовой терминал «Москва Карго», рассказал “Ъ” начальник управления международных перевозок DPD в России Евгений Привалов. В связи с ростом грузопотока произошел технический сбой в автоматической системе хранения и комплектации грузов, что усугубилось плохими погодными условиями, отметил он. «Рейсы внутренних воздушных линий были переведены на новый терминал ранее, и на данный момент ситуация с внутренними отправками вполне благоприятная. Что касается импортных грузов, то по ним есть задержки, они затронули всех B2C-клиентов, чьи посылки перевозит “Аэрофлот”, в частности это грузы из Америки, Китая, Европы»,– сообщил господин Привалов. В DPD ожидают, что ситуация стабилизируется в ближайшее время. Сам перевозчик по возможности перенаправляет грузы для отправки в другие московские аэропорты.

О сбое при обработке грузов в Шереметьево также известно вице-президенту по операционной деятельности DHL Express Юрию Шевченко. «У нас нет задержки международных экспресс-грузов, так как мы летаем на своем самолете, храним и обрабатываем отправки на своем терминале в Шереметьево, оформляем по реестру»,– отметил он. Представители TNT, Pony Express и UPS комментариев не предоставили.

Ситуация в Шереметьево «постепенно успокаивается», но проблемы уже привели к задержке в доставке грузов до двух–пяти дней у некоторых курьерских служб, констатирует собеседник в одной из таких компаний. По его оценке, задержки в больших масштабах наблюдались на внутренних рейсах и также могли коснуться получателей товаров из иностранных интернет-магазинов в регионах.

<https://www.kommersant.ru/doc/3548142>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСАНДР БЕЛЯЕВ; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; ВЯЧЕСЛАВ ПРОКОФЬЕВ; 2018.02.13; СКРИПКУ СДАВАЛИ В БАГАЖ

Музыканты волнуются: не сорвут ли им гастроли новые правила провоза музыкальных инструментов в самолетах?

Авиакомпании уже давно ведут странную негласную борьбу с музыкантами – которым возить свои инструменты все труднее, потому что политика авиакомпаний непредсказуема.

Крупные музыкальные инструменты, виолончели, контрабасы и т.п. давно уже летают по билетам – как люди. За гитары в кофре берут дополнительную плату, или вообще не пускают пассажира в салон с инструментом. Музыканты жалуются на то, что подчас невозможно угадать – пустят ли тебя в салон с инструментом, или потребуют серьезную доплату, или вообще заставят сдавать в багаж.

Теперь же некоторые авиакомпании собираются вообще запретить провоз в салоне скрипок и альтов в статусе ручной клади. (В некоторых компаниях такие ограничения уже существуют).

Художественный руководитель музыкального театра «Геликон-опера» Дмитрий Бертман считает, что новый запрет, если он вступит в силу, ставит под вопрос гастрольную деятельность музыкальных коллективов вообще. «Это просто остановит все», уверен Бертман, потому что «ни один музыкант не сдаст инструмент в багаж – это часть его тела, его жизни».

Бертман подтверждает, что скрипки и альты действительно несколько выходят за габариты ручной клади, но напоминает, что «всю жизнь скрипки и альты возились в салоне самолета. На виолончель мы вынуждены покупать билет всегда, в России так же, как и во всем мире». Бертман считает, что нежелание авиакомпаний отличать хрупкий и дорогой музыкальный инструмент от простой сумки или чемодана говорит о некомпетентности людей, разрабатывающих такие правила. «Люди зарабатывают всю жизнь на эту скрипку, и это личная собственность музыканта или собственность оркестра. Это огромнейшая ценность – инструменты. Я даже не говорю про Страдивари, Гварнери... великие музыканты, которые гастролируют, никогда в жизни не смогут с этим инструментом выехать, получается».

Пока музыкантов авиакомпании медленно прижимали, они находили какие-то выходы из ситуации и мирились с новыми неудобствами и рисками. Но блоги музыкантов в соцсетях каждую неделю пестрят постами о том, кому какой инструмент какая авиакомпания испортила, и как не удалось – или, реже, удалось – получить компенсацию.

Наталья О'Шей, лидер популярной рок-группы «Мельница», выступающей в СНГ, Прибалтике и Израиле, вспоминает, как «гитару в багаже сломали. Отсудить у компании ничего не удалось, потому что поломку обнаружили не сразу, не в аэропорту. Инструмент был дорогой, «эндорсерский» (т.е. предоставленный фирмой-производителем. – Ред.), и, к счастью, его удалось починить. Но с тех пор у нас супержесткие и супертяжелые флайт-кейсы. Есть у нас специальный шкаф для трех гитар, сделанный в Англии по спецзаказу. Мы регулярно платим за перевес и негабарит, но зато этот шкаф значительно сложнее бросить или уронить».

Решение, подходящее для стадионной рок-группы, не может устроить исполнителей академической музыки: по финансовым соображениям в том числе. «Музыканты – люди не самые богатые, классика – это не шоу-бизнес, это, скорее, гордость страны. Исполнительское искусство наравне с балетом – это одно из немногих, что держит нас еще в авангарде во всем мире», – говорит заслуженный артист России виолончелист Борис Андрианов. , называя новое решение о запрете «бредом».

Вводя разные правила, авиакомпании стремятся заработать, что, по мнению Андрианова, «понятный мотив», как и то, что «пассажиры жалуются на то, что багажные полки забиты», в том числе и кофрами с инструментами. Но в любом случае «один-два скрипача, да даже целый оркестр, не сделают погоды на рейсе». Теоретически при разработке правил авиакомпании руководствуются вопросами безопасности полета и законодательством (см.врез). Но Андрианов считает, что для музыкальных инструментов как ручной клади стоит сделать исключение: «Провоз музыкального инструмента с ручной кладью должен быть исключением. Пусть не виолончелей, ладно, мы <виолончелисты> уже смирились, но что касается других инструментов, то такое решение просто невозможно. Пожалуйста, пусть они ужесточают свои правила, но пусть это касается баулов, сумок, чего угодно, но не музыкальных инструментов. Мне кажется, это надо донести до тех, кто принимает решение. Иначе музыканты просто перестанут ездить».

Официально

Берите в салон и альт, и виолончель

В **минтрансе** выразили недоумение, на предмет того, что музыкантам запретят возить их музыкальные инструменты, в том числе виолончели, в салоне самолета с 15 февраля. «Подобные инициативы **минтрансом** не прорабатываются», отметили «РГ» в ведомстве.

В **Минтрансе** ответили на предложение вернуть курилки в аэропорты

Перевозка музыкальных инструментов регулируется федеральными правилами, которые утверждены еще в 2007 году и никаких измений с тех пор в этот пункт правила не вносились. С согласия перевозчика пассажир может перевозить не только ручную кладь, но и багаж, который требует особых мер предосторожности при транспортировке, в том числе музыкальные инструменты. Багаж, перевозимый в салоне воздушного судна, размещается в специально предназначенных местах (отсеках), а при их отсутствии – на отдельном пассажирском кресле. В таком случае для перевозки музыкального инструмента пассажир обязан купить билет на него, гласит Воздушный кодекс.

Есть и ограничения по провозу музыкальных инструментов (в салоне рояль не перевезешь). Вес одного места багажа, перевозимого в салоне, не должен превышать 80 килограммов, а его размеры должны позволять разместить его на отдельном пассажирском кресле. Упаковка багажа, перевозимого в салоне воздушного судна, должна обеспечивать его крепление на пассажирском кресле. За подъем инструмента в салон самолета отвечает его владелец, уточняется в законе. Небольшие музыкальные инструменты, если они умещаются на полке в салоне или под сиденьем пассажира, можно провезти как ручную кладь. Понятие «ручная кладь» также регулируется федеральным законодательством. Так, авиакомпании не могут устанавливать для пассажиров требования по перевозке багажа и ручной клади ниже той планки, которая предписана федеральными правилами.

Как у них

Для контрабаса – отдельный билет

Аналогичные правила действуют в разных странах.

Что касается крупных музыкальных инструментов, таких. как контрабас, то, к примеру, Air France предлагает два варианта. Тот же контрабас можно сдать в багаж или пронести в салон самолета в том случае, если пассажир заранее (за 48 часов до вылета) согласовал этот вопрос с авиаперевозчиком и приобрел билет на дополнительное место для своего «музыкального» багажа.

Как сообщили «Российской газете» в парижском аэропорту Руасси-Шарль де Голль, здесь не помнят случая, чтобы на борт самолета нельзя было пронести в виде ручной клади скрипку или гитару. Главное, чтобы сумма трех измерений была не более 115 см. При небольшом превышении, как правило, также не возникает проблем.

<https://rg.ru/2018/02/13/mintrans-raziasnil-pravila-provoza-muzykalnyh-instrumentov-v-samoletah.html>

### КОММЕРСАНТ; ОКСАНА ПАВЛОВА; 2018.02.13; АНДРЕЙ ТРАВНИКОВ ПРИЗВАЛ ВЕРНУТЬ ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОДРОМА ТОЛМАЧЕВО В ГОСПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА

Правительство Новосибирской области и **Минтранс** России разработают по поручению президента Владимира Путина предложения по включению проекта по реконструкции аэродромного комплекса Толмачево в федеральную госпрограмму развития транспортной системы страны. Об этом сообщил журналистам врио губернатора Новосибирской области Андрей Травников по итогам рабочей поездки в регион Владимира Путина.

«Я доложил Владимиру Владимировичу перспективы развития аэропорта Толмачево – планы амбициозные. Также я рассказал о проблеме которая может стать сдерживающим фактором – состояние взлетно-посадочной полосы. Необходим ее ремонт и реконструкция»,– рассказал глава региона. По словам Андрея Травникова, проект реконструкции ВВП Толмачево был включен в ФЦП «Развитие транспортной системы России» на 2010−2020 годы, однако позднее, в результате сокращения госпрограммы, он был из нее исключен. «Иным способом, кроме как через госпрограмму, мы решить проблему реконструкции ВВП не сможем. Взлетно-посадочные полосы Толмачево являются федеральной собственностью – одна из ВВП находится в оперативном управлении Минобороны РФ, другая – **Минтранса** РФ. При этом пропускная способность новой полосы из-за отсутствия дополнительных рулежных дорожек, сегодня в разы меньше, чем у старой полосы. Учитывая рост пассажиропотока в Толмачево, вопрос реконструкции аэродрома стоит очень остро. Нужно возвращать объект в госпрограмму»,– сказал врио губернатора.

Общая стоимость реконструкции, по данным аэропорта на 2017 год, составляет 8,1 млрд руб. Проект реконструкции аэродромного комплекса был разработан ФГУП ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект» в 2014−2015 годах по заказу **Федерального агентства воздушного транспорта** в рамках программы «Развитие транспортной системы России» на 2010−2020 годы. В июле 2015 года проект получил положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России». Проектом предусмотрено развитие летной зоны ВПП−2 со строительством рулежных дорожек и других объектов инфраструктуры, реконструкцию западной части летной зоны ВПП-1 со строительством пассажирского и грузового перронов, новой аварийно-спасательной станции и оснащением аэродромных объектов техническими средствами охраны и пр.

Руководство аэропорта рассчитывает, что к 2019–2020 году пассажиропоток в Толмачево составит 5,5–6 млн человек. В 2017 году он превысил 5 млн пассажиров.

<https://www.kommersant.ru/doc/3547700>

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2018.02.14; СЕНАТОР РАССКАЗАЛ, КОМУ РАЗРЕШАТ СБИВАТЬ ДРОНЫ

Особоохраняемые и режимные объекты должны быть обеспечены системами защиты от несанкционированного пролёта над ними дронов и беспилотников. Об этом рассказал «Парламентской газете» зампред Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Алексей Кондратьев.

«Закон должен чётко регламентировать порядок распознавания дронов-нарушителей и применения к ним средств борьбы, – полагает сенатор. – Нужно законодательно определить, кто и в каких случаях имеет право на использование против беспилотников систем радиоэлектронной борьбы либо средств огневого поражения».

По словам парламентария, если режимный объект принадлежит Минобороны, то у ведомства должны быть свои службы ПВО, направленные против действий малых летательных устройств.

«Если это важный объект государственного значения, который охраняется Росгвардией, то соответствующие средства противодействия должны быть на вооружении этой федеральной службы, – пояснил Алексей Кондратьев. – Безопасность аэропортов обеспечивает служба транспортной безопасности, у которой тоже должны быть и средства и полномочия сбивать или принудительно сажать беспилотники».

С 5 июля 2017 года в России обязательна регистрация дронов массой свыше 30 кг. Квадрокоптеры, вертолётики и прочие летающие игрушки весом от 250 грамм до 30 кг владелец должен поставить на учёт в порядке, установленном Правительством. Согласно ст. 11.5.5 КоАП, управление воздушным судном, не прошедшим государственной регистрации, влечёт наложение административного штрафа на командира воздушного судна в размере от 2 до 2,5 тысячи рублей или лишение права управления воздушным судном на срок до одного года.

«Теперь нужно дорабатывать законодательство как не только наказать владельца дрона-нарушителя, но и обеспечить безопасность граждан, быстро приземлив аппарат, находящийся в небе без разрешения, – отметил сенатор. – Ведь даже простое падение беспилотника в местах массового скопления людей, может привести к трагедии. Нельзя упускать из вида и возможность использования дронов в террористических целях».

Он также добавил, что отечественные предприятия проявляют особый интерес к теме борьбы к беспилотниками. «Уже есть промышленные образцы, которые позволяют перехватывать управление и сажать дроны-нарушители. В то же время надо понимать, что эти системы – крайняя мера реагирования, на случай несанкционированного использования дронов», – подчеркнул Алексей Кондратьев.

Ранее стало известно, что **Минтранс** опубликовал на официальном портале проектов нормативных и правовых актов законопроект, предлагающий законодательно оформить практику пресечения полётов беспилотников в воздушном пространстве, использование которого запрещено или ограничено.

В случае нарушения запрета беспилотные воздушные суда могут быть принуждены к посадке или уничтожены.

Полномочиями по контролю за соблюдением федеральных правил использования воздушного пространства предлагается наделить соответствующие подразделения МВД и Росгвардии, которые уже занимаются выявлением беспилотных воздушных судов-нарушителей.

<https://www.pnp.ru/politics/senator-rasskazal-komu-razreshat-sbivat-drony.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.13; САРАВИА ПРОДОЛЖАЕТ ЛЕТАТЬ ПО РАСПИСАНИЮ, НЕСМОТРЯ НА ПРИОСТАНОВКУ ЭКСПЛУАТАЦИИ АН-148 – КОМПАНИЯ

Авиакомпания «Саратовские авиалинии» («СарАвиа»), несмотря на временную приостановку эксплуатации самолетов Ан-148, продолжает выполнять рейсы в соответствии с расписанием полетов, сообщила «Интерфаксу» пресс-секретарь авиаперевозчика Елена Воронова.

Так, во вторник по расписанию будут выполняться рейсы Саратов – Москва – Саратов, Саратов – Санкт-Петербург – Саратов, Саратов – Ереван – Саратов, Саратов – Минеральные Воды – Саратов, Саратов – Сургут – Саратов, Москва – Пенза – Москва, Москва – Киров – Москва, Москва – Грозный – Москва, Москва – Ижевск – Москва, Москва – Нягань – Москва, Санкт-Петербург – Киров – Санкт-Петербург, Санкт-Петербург – Курск – Санкт-Петербург, Санкт-Петербург – Нарьян-Мар – Санкт-Петербург, Красноярск – Иркутск – Чита – Иркутск – Красноярск, Красноярск – Благовещенск – Владивосток – Благовещенск – Красноярск, Минеральные Воды – Салоники – Минеральные Воды, Минеральные Воды – Ереван – Минеральные Воды.

При этом отменен рейс Москва – Курск – Москва 13-14 февраля. На направлении Москва – Орск – Москва 12-14 февраля временно рейсы выполняет компания-партнер АО «Ижавиа».

Самолет Ан-148 «Саратовских авиалиний» потерпел крушение 11 февраля в Подмосковье, погиб 71 человек. Вскоре после инцидента «СарАвиа» приняла решение приостановить эксплуатацию самолетов этого типа. Ан-148 заменены на самолеты Як-42 и Embraer-190.

В парке «СарАвиа» до авиакатастрофы было 6 самолетов Ан-148-100, такое же количество Як-42 и два Embraer-190. Самолеты Ан-148 были задействованы на 19 регулярных маршрутах и на одном чартерном рейсе.

### ТАСС; 2018.02.13; «САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПРИЗЫВАЮТ СМИ НЕ РАСПРОСТРАНЯТЬ СЛУХИ О ВЕРСИЯХ КАТАСТРОФЫ АН-148

Авиакомпания «Саратовские авиалинии» обратилась к средствам массовой информации с просьбой не использовать в работе непроверенную информацию о причинах катастрофы самолета Ан-148 в Подмосковье. Соответствующее обращение размещено во вторник на официальном сайте перевозчика.

«За двое суток после авиакатастрофы рейса 6В-703 Москва-Орск (от 11.02.2018 года) средства массовой информации, пользователи социальных сетей выдвинули огромное число версий относительно причин крушения самолета. Ни одна из них не подтверждена официально. Просим вас, пока идет расследование Межгосударственного авиационного комитета, не пользоваться непроверенными данными, слухами, это сказывается на состоянии родных и близких погибших пассажиров и членов экипажа», – говорится в тексте обращения.

В авиакомпании добавили, что идет работа в тесном контакте со следствием, чтобы установить причины случившегося. Перевозчик не планирует комментировать никаких предварительных версий, так как объективный вывод может быть сделан только по окончании официального расследования.

Пассажирский Ан-148 «Саратовских авиалиний», выполнявший рейс из Москвы в Орск, 11 февраля пропал с экранов радаров через несколько минут после взлета из аэропорта Домодедово. Обломки воздушного судна были найдены в районе деревни Степановское Раменского района Подмосковья. На борту находился 71 человек, включая шесть членов экипажа. Не выжил никто.

<http://tass.ru/proisshestviya/4954069>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Saratovskie-avialinii-prosyat-ne-vidvigat-versii-prichin-krusheniya-do-zaversheniya-rassledovaniya-2018-02-13/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.13; ПОИСКОВЫЕ РАБОТЫ НА МЕСТЕ АВИАКАТАСТРОФЫ В ПОДМОСКОВЬЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ ВО ВТОРНИК – МЧС

МЧС РФ планирует завершить работы по поиску фрагментов самолета Ан-148, упавшего в минувшее воскресенье в Подмосковье, в течение вторника.

«В течение дня планируется максимально завершить работу, связанную с поиском всех элементов воздушного судна. Это сегодня – основная задача «, – приводит пресс-служба министерства слова начальника Главного управления МЧС России по Московской области Сергея Полетыкина.

По данным МЧС, в настоящее время обнаружено около 700 элементов самолета.

Самолет «Саратовских авиалиний» Ан-148 выполнял рейс № 703 Домодедово – Орск. Он потерпел крушение 11 февраля в Раменском районе Московской области вблизи населенного пункта Степановское. На борту находился 71 человек. Все погибли.

После крушения самолет оставил воронку глубиной порядка 2,5 метра.

По данным на 8:00 мск вторника, на месте крушения обнаружено более 1,4 тыс фрагментов тел и около 500 фрагментов воздушного судна, обследовано 30 га территории.

### ТАСС; 2018.02.13; НА МЕСТЕ КРУШЕНИЯ САМОЛЕТА АН-148 В ПОДМОСКОВЬЕ ОБНАРУЖЕНЫ ДВИГАТЕЛИ ЛАЙНЕРА

Двигатели разбившегося самолета Ан-148 обнаружены на месте его крушения в Раменском районе Подмосковья и подняты из воронки. Об этом ТАСС сообщили в оперативном штабе на месте ЧС.

«Из образовавшейся в результате падения самолета воронки при помощи инженерной техники подняты двигатели», – сказал собеседник агентства.

Ранее начальник Главного управления МЧС по Московской области Сергей Полетыкин сообщил, что поисковая операция вступила в завершающую стадию. «Сейчас акцент делается на работе с МАК и Следственным комитетом, связанной с вывозом фрагментов воздушного судна», – сказал он. Обломки самолета будут отправлены в Жуковский.

Всего за прошедшие сутки на месте крушения лайнера была обследована площадь в 30 га, обнаружено свыше 1400 фрагментов тел погибших, а также почти 500 фрагментов самолета. Подъем обломков самолета осуществляется при помощи автокрана и кранов-манипуляторов. Для проведения поисковой операции активно используются беспилотники, снегоходы, а также специализированная спасательная техника повышенной проходимости, автокраны, экскаваторы, бульдозеры.

Всего в ликвидации последствий авиакатастрофы задействованы более 1100 человек и свыше 200 единиц техники.

<http://tass.ru/proisshestviya/4953377>

### ТАСС; 2018.02.13; НОВЫЙ АВИАПЕРЕВОЗЧИК «АЗИМУТ» УВЕЛИЧИТ ЧИСЛО РЕЙСОВ ИЗ МАХАЧКАЛЫ

Новая авиакомпания юга России «Азимут» в апреле 2018 года увеличит количество рейсов из аэропорта Махачкалы в Ростов-на-Дону и Краснодар, сообщил во вторник ТАСС генеральный директор аэропорта Махачкалы Арсен Пирмагомедов.

«В апреле у нас будет пять рейсов в Ростов и три в Краснодар, их будет выполнять авиакомпания «Азимут». Сейчас она выполняет два рейса в Ростов и два – в Краснодар – по средам и воскресеньям», – сказал Пирмагомедов.

По его словам, увеличение рейсов в эти города позволит снизить нагрузку на Московский авиационный узел – сейчас авиапассажирам из Махачкалы приходится летать в Ростов и Краснодар через столичные аэропорты Внуково и Домодедово.

Кроме того, по словам Пирмагомедова, ведутся переговоры об открытии воздушного сообщения Махачкалы с Симферополем. «Мы просим их (авиакомпанию «Азимут») включить новое направление – Махачкала – Ростов – Симферополь. Это субсидируемое направление и у него есть перспективы – это развитие торгово-экономических отношений между жителями Дагестана и республики Крым, отдых, туризм», – отметил собеседник ТАСС, добавив, что пока это направление «находится в разработке».

В настоящее время «Азимут», базовый перевозчик нового аэропорта Платов в Ростове-на-Дону – единственная авиакомпания, выполняющая рейсы из Махачкалы в Ростов и Краснодар. Полеты в оба города были начаты в ноябре 2017 года. Ранее исполнительный директор авиакомпании Эдуард Теплицкий сообщал ТАСС, что перевозчик в перспективе планирует увеличить количество рейсов на этих направлениях. По его словам, их загрузка составляет более 80%.

<http://tass.ru/obschestvo/4952908>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.13; «ЮТЭЙР» СООБЩИЛА ОБ ОТСУТСТВИИ НЕИСПРАВНОСТЕЙ У САМОЛЕТА, ВЕРНУВШЕГОСЯ ВО «ВНУКОВО» ИЗ-ЗА ЗАДЫМЛЕНИЯ В САЛОНЕ

Наземные технические службы не обнаружили неисправностей на борту самолета Москва-Сургут, вернувшегося накануне во «Внуково» из-за задымления.

«Рейс UT247 Москва-Сургут вернулся во «Внуково» из-за неприятного запаха в салоне. Наземные службы не обнаружили никаких неисправностей», – сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе авиакомпании «ЮТэйр», которой принадлежит самолет.

После возвращения в аэропорт вылета пассажирам был предоставлен резервный борт перевозчика, который сразу же вылетел по маршруту и благополучно добрался до Сургута.

Ранее сообщалось, что экипаж «Боинга» рейса Москва-Сургут после взлета доложил о задымлении в пассажирском салоне и вернулся в аэропорт вылета – «Внуково».

### ТАСС; 2018.02.13; АЭРОПОРТЫ «БАЗЭЛ АЭРО» В ЯНВАРЕ 2018 Г. ОБСЛУЖИЛИ БОЛЕЕ 715 ТЫС. ПАССАЖИРОВ

Аэропорты «Базэл Аэро» (Сочи, Краснодар, Анапа, Геленджик) по итогам января 2018 года обслужили 715,04 тыс. пассажиров, что на 22% больше, чем за аналогичный период 2017 года, говорится в сообщении компании.

На внутренних направлениях авиакомпании перевезли через аэропорты Краснодарского края 654,84 тыс. человек (+20% в сравнении с январем 2017 года), на международных – 60,19 тыс. (+61%).

Количество самолетовылетов за отчетный период составило 3,07 тыс. операций, что на 11% больше, чем в январе 2017 года. Объем обработанных грузов и почты вырос до 707 тонн (+13%).

Международном аэропорту Сочи обслужено 387,78 тыс. человек (+19%). Услугами авиакомпаний на внутренних рейсах воспользовались более 372 тыс. пассажиров (+17%), на международных – около 16 тыс. (+92%).

Международный аэропорт Краснодар в январе 2017 года обслужил 284,64 тыс. человек (+27%). Количество пассажиров на внутренних направлениях составило 240 тыс. человек (+23%), на международных – более 44 тыс. (+52%).

Международный аэропорт Анапа в январе текущего года обслужил более 40 тыс. человек (+17%).

Аэропорт Геленджик обслужил более 2,2 тыс. пассажиров (+41%).

<http://tass.ru/transport/4953508>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.13; АВИАКОМПАНИЯ S7 В КОНЦЕ АПРЕЛЯ ОТКРОЕТ РЕЙСЫ ПЕТЕРБУРГ-БАРСЕЛОНА, СООБЩИЛИ В АТОР

Авиакомпания S7 с 27 апреля 2018 года открывает рейсы в Барселону, это уже третий перевозчик в столицу Каталонии из аэропорта Пулково, сообщили порталу «Интерфакс-Туризм» в Ассоциации туроператоров России (АТОР).

По данным АТОР, полеты туда и обратно будут выполняться на лайнерах A319 по вторникам и пятницам.

На маршруте из Санкт-Петербурга в Барселону планируют работать также испанская Vueling и авиакомпания «Россия».

### РИА НОВОСТИ; 2018.02.13; МОСКОВСКИЙ АРБИТРАЖ ПРИЗНАЛ БАНКРОТОМ «КОГАЛЫМАВИА»

Арбитражный суд Москвы признал банкротом авиакомпанию «Когалымавиа» и открыл в ней процедуру конкурсного производства сроком на полгода, передает корреспондент РИА Новости из зала суда.

Катастрофа лайнера Airbus A321 «Когалымавиа», разбившегося на Синае 31 октября 2015 года, стала крупнейшей в истории российской и советской авиации. Тогда погибли все находившиеся на борту 217 пассажиров и семь членов экипажа. По данным ФСБ РФ, это был теракт.

Суд утвердил конкурсным управляющим должника Александрв Волчкова. Его отчет о ходе конкурсного производства назначен на 7 августа. Начальную процедуру банкротства – наблюдение – суд ввел в апреле 2017 года по заявлению ФНС России.

<https://ria.ru/incidents/20180213/1514531937.html>

### РИА НОВОСТИ; 2018.02.13; АРБИТРАЖ ТАТАРСТАНА НАЧАЛ ПРОЦЕДУРУ БАНКРОТСТВА «ВИМ-АВИА»

Арбитражный суд Татарстана во вторник по заявлению ульяновского АО «Спектр-Авиа» ввел в отношении авиакомпании «ВИМ-Авиа» начальную процедуру банкротства – наблюдение, передает корреспондент РИА Новости из зала суда.

Исковое заявление было подано в ноябре 2017 года, но рассмотрение несколько раз откладывалось по разным причинам. В деле также есть заявление о банкротстве «ВИМ-Авиа» от ещё одного кредитора – банка «Российский кредит» в лице Агентства по страхованию вкладов.

В ходе предыдущего судебного заседания 7 февраля представитель «ВИМ-Авиа» заявил о готовности авиакомпании погасить задолженность перед «Спектр-Авиа» в размере 3,7 миллиона рублей, предоставив суду соответствующее гарантийное письмо гендиректора компании. Представитель истца просил ввести в отношении должника процедуру наблюдения. При этом он отметил, что после подачи заявления о признании должника банкротом был осуществлен ряд сделок по переуступке прав требований, в настоящее время кредитором является ООО «РНГО». Суд предоставил «ВИМ-Авиа» пять дней на погашение долга. Однако долг погашен не был.

«Заявление ООО «РНГО» о процессуальной правопреемственности удовлетворить… Признать заявление ООО «РНГО» обоснованным, ввести в отношении ООО «ВИМ-Авиа» процедуру банкротства – наблюдение», – сказал судья.

<https://ria.ru/economy/20180213/1514546118.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.14; МОСГОРСУД РАССМОТРИТ ЖАЛОБУ НА ЗАОЧНЫЙ АРЕСТ СОВЛАДЕЛЬЦА «ВИМ-АВИА» МУРСЕКАЕВА

Мосгорсуд в среду рассмотрит апелляционную жалобу защиты на заочный арест совладельца авиакомпании «ВИМ-Авиа» Рашида Мурсекаева, обвиняемого в злоупотреблениях полномочиями, которые повлекли для контрагентов компании ущерб на сумму около 800 млн руб.

В жалобе защита бизнесмена настаивает, что решение о его заочном заключении под стражу необоснованно, и просит его отменить.

Скрывшиеся, по версии следствия, за рубежом Р.Мурсекаев и экс-финдиректор «ВИМ-Авиа» Алевтина Калашникова заочно арестованы в России по обвинению в злоупотреблениях полномочиями, которые повлекли для контрагентов компании ущерб на сумму около 800 млн рублей (ч. 2 ст. 201 УК РФ).

Следствие считает, что в 2015-2017 годах фигуранты приобрели у подконтрольных Р.Мурсекаеву компаний авиационное топливо по завышенной стоимости. В результате противоправных действий компаниям-контрагентам «ВИМ-Авиа» был причинен имущественный ущерб на сумму более 782 млн рублей, четыре компании признаны потерпевшими по уголовному делу.

По делу в отношении руководства «ВИМ-Авиа» в качестве обвиняемых также проходят бывший гендиректор авиакомпании Александр Кочнев и главбух Екатерина Пантелеева, которым инкриминируется хищение денежных средств пассажиров (ч. 4 ст. 159 УК РФ). Последние с санкции суда находятся под домашним арестом.