**14 ОКТЯБРЯ 2016**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 14.10.2016; СОВЛАДЕЛЕЦ «ВНУКОВО» ВИТАЛИЙ ВАНЦЕВ ЗАЙМЕТСЯ АВИАПЕРЕВОЗКАМИ

О грядущем создании новой частной авиакомпании «Азимут» с парком из 10 ближнемагистральных самолетов SSJ100 заявил в конце сентября **министр транспорта** Максим **Соколов**. Инвесторов он не назвал. По данным СПАРК, АО «Авиакомпания «Азимут» зарегистрировано в 2014 г. в Краснодаре, по 50% в нем владеют ООО «Инвесттехсервис» Ванцева и ООО «АТ» бывшего первого заместителя гендиректора авиакомпании «Якутия» Павла Удода и Павла Екжанова. Ванцев и Удод подтвердили – «Азимут» их проект.

«Проект возник еще в 2014 г.: «Якутия» несколько лет совершала региональные рейсы по югу страны, но закрыла свой филиал в Краснодаре, – рассказал «Ведомостям» Ванцев. – Ниша освободилась, Павел предложил мне ее занять». На юге есть богатые регионы с развитыми сельским хозяйством и туризмом, с тесными экономическими связями. Но между ними нет прямого авиасообщения, продолжает Ванцев: «Мы два года изучали рынок и сочли проект перспективным». Кризис бизнесмена не пугает. Наоборот, он скорее поможет проекту, так как люди переключаются на отдых внутри страны, считает Ванцев.

Начать полеты планируется с лета 2017 г., сначала в парке будет четыре SSJ100, в 2018 г. добавится три, в 2019 г. еще три. Базироваться «Азимут» планирует в аэропортах Ростова и Краснодара; у компании будет около 20 маршрутов. Первые три года перевозки будут убыточными. После выхода на полную мощность «Азимут» станет перевозить 2–3 млн человек ежегодно, продолжает Ванцев. «Такой проект невозможен без господдержки – мы рассчитываем на льготные ставки лизинга от ГТЛК [Государственная транспортная лизинговая компания] и субсидирование перевозок из федерального и региональных бюджетов: за четыре года рассчитываем на 2,1 млрд руб. субсидий, из них 650 млн руб. – региональных», – говорит он. С государственной ГТЛК, по его словам, «Азимут» скоро выйдет на подписание контрактов, начаты переговоры с регионами.

Для финансирования работы «Азимуту» нужно 400 млн руб., ведутся переговоры с банком «Россия» о кредитной линии, рассказал Ванцев. Представитель банка на запрос «Ведомостей» не ответил.

Сколько партнеры вложат собственных средств, Ванцев не сказал.

Переговоры с «Азимутом» идут, подтвердил близкий к ГТЛК человек. Но на первые 32 SSJ100 по программе развития региональных авиакомпаний большой спрос, их может не хватить. Хотя если ГТЛК будет докапитализирована на 30 млрд руб. для закупки еще 26 судов, то авиакомпания вполне может войти в программу, продолжает он. Представитель ГТЛК тему не комментирует.

В 2016 г. на субсидирование региональных перевозок федеральный бюджет предусмотрел 3,8 млрд руб. «Азимут» вполне может войти в эту программу, говорит федеральный чиновник. «В этом году бюджет Ростовской области выделил на субсидирование перевозок из Ростова авиакомпании «Руслайн» 73 млн руб., область готова расширять такое сотрудничество с другими авиакомпаниями», – сказала представитель областного **минтранса** Инна Бабаян.

«Не вижу здесь никакой экономики, не понимаю, зачем это Ванцеву, проект сможет существовать только при поддержке государства», – недоумевает топ-менеджер российской авиакомпании. Острая зависимость от субсидий, особенно региональных, – большой риск, отмечает топ-менеджер другого перевозчика. На чисто коммерческой основе такой проект не выживет, соглашается гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. Если уж государству нужен такой социальный проект и оно готово его спонсировать, то имеет смысл его реализовывать с одним из действующих перевозчиков, у которого есть персонал, система продаж и техническая база, считает эксперт.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 13.10.2016; ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ГРУППЫ «СУММА» ВОШЕЛ В СОВДИР HYPERLOOP ONE

Председатель совета директоров российской группы «Сумма» Зиявудин Магомедов и руководитель крупного портового оператора DP World Султан Ахмед бен Сулайем вошли в совет директоров американской Hyperloop One, сообщается в пресс-релизе группы «Сумма».

«Как руководители транспортно-логистических компаний мирового масштаба Зиявудин Магомедов и Султан Ахмед бен Сулайем смогут поделиться своим видением, уникальным опытом и знаниями, чтобы помочь Hyperloop One реализовать свои масштабные замыслы», – говорится в релизе.

«В том числе, речь идет о возможной имплементации технологии вакуумного поезда в России и на евразийском пространстве, в таких проектах как «Большой порт «Зарубино», а также транспортных коридорах «Север – Юг» и «Шелковый путь», – добавляется в сообщении.

Магомедов и Султан Ахмед Бен Сулайем вошли в совет директоров после завершения очередного раунда привлечения инвестиций, по итогам которого компания привлекла еще 50 миллионов долларов и довела общую сумму инвестиций, полученных момента основания в 2014 году, до 160 миллионов долларов. При этом поясняется, что официально они вступят в должности во время проведения ближайшего заседания совета директоров.

Ранее на Петербургском экономическом форуме Hyperloop One, работающая над технологией высокоскоростной перевозки, группа «Сумма» и правительство Москвы подписали меморандум о намерениях с целью создания концепции применения Hyperloop в Москве. Вакуумные поезда Hyperloop могут запустить между столичными аэропортами и в Новую Москву.

Компания проводит оценку проектов по всему миру, в том числе в России. В 2017 году она выберет первые три проекта для реализации, в их число может войти российский. **Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** говорил, что первая в России система Hyperloop стоимостью 30-40 миллиардов рублей может появиться на участке от Китая до порта Зарубино.

Идею Hyperloop («гиперпетля») представил в 2012 году инженер, предприниматель и инвестор Илон Маск, который выступил идеологом и основателем таких компаний, как SpaceX и Tesla Motors. Новое транспортное средство будет вдвое быстрее самолета и в три-четыре раза быстрее скоростного поезда. Транспорт будет безопасен и будет работать от солнечной энергии.

### ИНТЕРФАКС; 13.10.2016; ЛЕНОБЛАСТЬ НАМЕРЕНА ПОСТРОИТЬ ПАССАЖИРСКИЙ АЭРОПОРТ НА БАЗЕ АЭРОДРОМА «СИВЕРСКИЙ» В ГАТЧИНЕ

Правительство Ленинградской области намерено построить на территории аэродрома «Сиверский» в Гатчинском районе пассажирский аэропорт, сообщил губернатор Александр Дрозденко журналистам в четверг по итогам подписания соглашения о сотрудничестве между правительством региона и ДОСААФ.

По его словам, в ближайшее время этот вопрос будет обсуждаться с министром транспорта РФ Максимом **Соколов**ым.

Сроки реализации проекта, инвестиции и возможных инвесторов губернатор не уточнил. «Я бы не хотел раскрывать подробности, мы ждали подписания соглашения с ДОСААФ, чтобы выйти на конкретные параметры проекта. Через месяц мы представим, как будем его реализовывать», – сказал он.

«Авиация будет развиваться. Мы хотим развивать и малую авиацию, вертолетную авиацию. Инвесторы есть, причем и российские. Мы не хотим делать аэропорт класса А, как в Петербурге, мы хотим сделать обычный небольшой аэропорт,– сказал А.Дрозденко. – Мы считаем, что любой регион вправе иметь свой аэропорт. Он может быть разный: как для грузовой авиации, для спортивной авиации, так и может быть аэропорт-лоукостер, для деловой авиации. Много вариантов».

Передача земель для реализации проекта будет осуществляться в установленные законом сроки, добавил глава региона.

Относительно подписанного с ДОСААФ соглашения он сказал, что из бюджета будут финансироваться только совместные с этой организацией проекты, остальные инфраструктурные проекты планируется осуществлять на основе концессионных соглашений. «Максимум – можем обсудить концессионный грант», – уточнил А.Дрозденко.

В июне текущего года глава **Минтранса** М.**Соколов** отмечал, что строительство крупного пассажирского аэропорта на территории Ленинградской области нецелесообразно и усложнит работу авиационного комплекса страны.

Предварительный проект создания в Ленобласти объектов инфраструктуры воздушного транспорта, в том числе пассажирского аэропорта для выполнения низкозатратных рейсов, был представлен в 2013 году в рамках проработки основных направлений развития транспорта в регионе. В 2014 году областное правительство начало обсуждение вопроса передачи в собственность региона неиспользуемых аэродромов министерства обороны РФ, в том числе «Сиверского».

### ГТРК САМАРА; 13.10.2016; ЗА ЭТОТ СЕЗОН ДОРОЖНЫХ РЕМОНТНЫХ РАБОТ В САМАРЕ УДАЛОСЬ ОБНОВИТЬ ПОЧТИ 100 УЛИЦ

В Самаре завершают ремонт дорог. В этом сезоне удалось обновить без малого сто городских улиц. Но ни один участок не открывается для движения без оценки высокой комиссии.

Такого масштабного дорожного ремонта в Самаре никогда не было. И проходит в круглосуточном режиме. Время час ночи и буквально на наших глазах преображается участок дороги на проспекте Кирова, между улицами Ново-Садовая и Солнечная. Применяется так называемая карточная технология.

Ремонт дорог картами – это замена асфальта большими участками, свыше 100 квадратных метров. Технология позволяет за несколько дней приводить в порядок целые улицы. Михаил Лыков живет на проспекте Кирова и буквально из окна наблюдает за работами.

Сейчас в Самаре таким способом приводят в порядок 15 дорог. Город получил 400 миллионов рублей из федерального бюджета от сборов по программе «Платон». Уже завершен ремонт картами на улицах Теннисная, Магистральная, Воронежская, 22 Партсъезда. Сегодня заканчиваются работы и на Ленинской.

Инспекционная комиссия, во главе с мэром Олегом Фурсовым, объезжает отремонтированные улицы. В центре внимания – сроки и качество.

Поставлена задача -недоработки срочно устранить. В целом, каждая дорога после ремонта проходит трехступенчатую проверку качества. В том числе, и народную.

В этом году Самара получила беспрецедентную сумму на ремонт дорог около 10 миллиардов федеральных денег.

На будущий год на ремонт дорог в столице региона было запланировано 5 миллиардов рублей.

Но по инициативе Губернатора и **Министра транспорта** Максима **Соколов**а город получит дополнительно еще миллиард.

### ВЕДОМОСТИ; АННА ЗИБРОВА; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ; 13.10.2016; ПРОИЗВОДИТЕЛИ УДОБРЕНИЙ ПРОСЯТ НЕ ПОВЫШАТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТАРИФЫ

Российская ассоциация производителей удобрений (РАПУ) просит премьера Дмитрия Медведева не допустить РЖД вводить экспортную надбавку на перевозку минеральных удобрений и аммиака в период 2017-2019 гг., а также не индексировать железнодорожный тариф на эти грузы выше 4,5% в 2017 г. Такое письмо ассоциация направила Медведеву в понедельник 10 октября.

Производители объясняют, цены на аммиак и минудобрения, поставляемые на экспорт в сентябре снизились на 40%-70% к январю 2015г. Ситуация сохранится и в 2017г. с дальнейшей понижательной динамикой, и так ближайшие 3-4 года,– указывает РАПУ со ссылкой на своих экспертов.

Право варьировать стоимость своих услуг в рамках «ценового коридора» (от «минус 12,8%» до «плюс 13,4%» к установленным государством ставкам) РЖД получили в 2013 г. Позже ФАС опустила нижнюю границу коридора до «минус 25%» (для низкодоходных грузов I тарифного класса – на расстояние до 3000 км, для грузов II и III тарифного классов – без ограничения по дальности транспортировки). Позже монополия сократила надбавку для угля и металла до 1,3%. Но на этой неделе РЖД заявила, что возвращает надбавку в 13,4% на перевозки энергетического угля на экспорт. Кроме того, монополия просила правительство разрешить ей применять надбавки и в 2017г. (по закону, из действие заканчивается текущим годом). А **Минтранс** предложил дать право РЖД повышать грузовые тарифы до 25% в рамках тарифного коридора, говорил ТАСС министр Максим **Соколов** в начале октября.

Если экспортная надбавка все же будет отменена, РЖД предлагает дополнительно индексировать тарифы в 2017 г.: на контейнерные перевозки и перевозки в полувагонах грузов 1-го и 2-го класса – на 4,2%, для грузов 3-го класса – на 2,2%, для порожнего пробега – на 2,75%. Если и такая мера не будет принята, РЖД предлагает индексировать тариф за порожний пробег на 10%. (Сейчас убыток РЖД от перевозки порожних вагонов – 63,5 млрд руб. в год.)

В результате снижения цен на удобрения на мировом рынке и одновременного действия повышающего коэффициента к тарифам на экспортные перевозки доля железнодорожного тарифа в цене продукции увеличилась уже в 2-3 раза и достигает 30% от конечной стоимости продукции, жалуются производители Медведеву.

У производителей аммиака и минудрбрений нет выбора, они могут возить свой груз только по железной дороге,– подчеркивают они. Гендиректор Infoline-аналитика Михаил Бурмистров, считает, что химики несколько преувеличивают потери. «Сравнивают текущую железнодорожную составляющую в стоимости продукции с январем 2015г., когда цены на удобрения в том числе за счет девальвации были на пике»,– говорит эксперт. «В сегменте минераловозов ставка аренды в 2016 году выросла с 750-800 руб. до 850-900 руб. за обычный хоппер и с 950 до 1100 руб. в сутки за инновационный,– подчеркивает эксперт. Экспортная надбавка была введена еще в 2014г., однако для производителей это было нивелировано девальвацией рубля,– продолжает Бурмистров. Сейчас, когда цены на мировом рынке на минеральные удобрения и химические продукты снизились, это безусловно негативно повлияло на доходность, и на фоне обсуждения изменений в Прейскурант 10-01 производители решили восстановить рентабельность за счет снижения транспортных расходов»,– подытоживает он.

Доля транспортной составляющей в структуре себестоимости производителей удобрений действительно сильно выросла за минувший год, подтверждает аналитик Raiffesienbank Константин Юминов. Удобрения подешевели, тарифы РЖД выросли в рублях, к тому же укрепился и сам рубль, что привело к росту транспортных расходов с 15-20% в структуре долларовой себестоимости производителей до 25-30% отмечает Юминов.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 14.10.2016; ДОХОД С КОЛЕС

**Минтранс** намерен привлекать бизнес к строительству международных грузовых пунктов пропуска в морских портах. Каким именно путем, пока еще не решено.

**Минтрансу** передана часть полномочий Росграницы, в том числе и по обустройству пунктов пропуска. Сегодня из 314 действующих пунктов пропуска не более 20 процентов оснащены по современным нормативам. То есть вложения требуется в более чем 200 пунктов, констатировал ранее замглавы ведомства Алексей **Цыденов**.

Вопрос, как собрать эти деньги. Есть предложение – брать плату за прохождение досмотра на пунктах пропуска и за счет этого содержать и развивать их сеть. Конечно, речь идет не о гражданах, а о пропуске грузовых железнодорожных вагонов, контейнеров и машин.

Летом на одном из заседаний говорили о создании на прилегающих к портам территориях предприятий вместе с бизнесом, а доходы от такого сотрудничества использовать для организации пунктов пропуска. Но сами пункты пропуска, по предложению **минтранса**, должны оставаться в госсобственности. Но, видимо, этот вариант не был одобрен. И ведомству пришлось сменить тактику.

Если говорить про опыт других стран, то пока ни в одной стране не введена плата за проезд автомобилей через госграницу. А вот один пример частно-государственного партнерства при создании пунктов пропуска есть. Так, на границы Турции и Ирана был построен за счет средств частных инвесторов комплекс с гостиницей, магазином беспошлинной торговли и помещениями для таможенников и пограничников, рассказал замгенерального директора Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) Петр Павлюк. При этом нагрузки на транспортный бизнес не было, подчеркнул он. Инвестиции окупались не за счет услуги по пропуску через границу.

А вот введение платы за проезд может привести к росту тарифов на транспортные автоперевозки, считает он. Его поддерживает и гендиректор Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин.

Скажется ли введение платы за пересечение границы на транзитных перевозках грузов?

В первую очередь все будет зависеть от размера сбора. Если он будет в допустимых пределах, то это влияния на объемы транзитных перевозок не окажет, считает Павел Иванкин. Такой же точки зрения придерживаются и другие эксперты.

При этом Петр Павлюк считает, что надо больше внимания уделять повышению пропускной способности пунктов, тогда расширять их площади будет не нужно. Задача **минтранса** – сокращение длительности процедур контроля грузов и транспорта в пунктах пропуска.

Как ранее говорил замглавы **минтранса**, глава **Росморречфлот**а Виктор **Олерский**, часть существующих требований являются избыточными. И сейчас в рамках «дорожной карты» идет работа над упрощением порядка перемещения товаров и транспорта через таможенную границу Евразийского экономического союза. И одним из важных моментов при пропуске через границу является организация досмотровых площадей внутри страны, отмечают в Ассоциации международных автоперевозчиков.

**Минтранс** также подготовил поправки в законодательство, которые должны отменить дублирование сведений о грузе и товаре, представленных в электронном виде и на бумаге. Но когда они будут приняты, пока не известно.

В 2017 году также планируется перейти на единую электронную подпись при взаимодействии со всеми госорганами власти, что также должно упростить прохождение всех таможенных процедур.

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 14.10.2016; ДОРОГАМ УКАЖУТ ПУТИ УЛУЧШЕНИЯ

**Минтранс** обязал власти 34 субъектов федерации подготовить до конца года проекты программ по улучшению дорожной сети. На основе этих документов в регионы будет распределено из федерального бюджета 40 млрд руб. Эксперты считают, что этих денег недостаточно: сегодня субъектам федерации нужно суммарно около 1 трлн руб. в год дополнительно к уже выделяемым деньгам, чтобы поддерживать дорожную сеть в рабочем виде.

На сайте **Минтранса** опубликованы 39-страничные рекомендации для региональных властей «по разработке программ комплексного развития транспортной инфраструктуры». Напомним, что ситуация с катастрофическим состоянием дорог в ряде субъектов федерации обсуждается властями с начала года. В мае решением правительства РФ 10,8 млрд руб. (собранных системой «Платон») было направлено в 24 региона на срочный ремонт дорог, находящихся в критическом состоянии. Затем в сентябре на заседании совета по стратегическому развитию и приоритетным проектам президент Владимир Путин призвал «качественно улучшить ситуацию с региональными дорогами», сконцентрировав усилия на «крупных агломерациях». **Минтранс** подготовил проект «Безопасные и качественные дороги», в рамках которого предполагается распределить 40 млрд руб. между 34 регионами, где есть города с населением от 500 тыс. человек (за исключением Москвы и Санкт-Петербурга). Для того чтобы получить финансирование, субъекты федерации должны разработать план действий – проекты программ развития инфраструктуры.

В первую очередь в документе должны быть обозначены цели программ: количество очагов аварийности к 2018 году должно сократиться на 50%, к 2025 году – на 85%, а доля дорог, соответствующих нормативам (включая федеральные и региональные на территории субъекта федерации), должна составить 50% к 2018 году и 85% к 2025 году. Регион должен представить список объектов, требующих ремонта, и необходимые объемы финансирования, а также перечень очагов аварийности с описанием мероприятий для снижения числа ДТП. Нужно будет также составить список мест размещения камер фото– и видеофиксации нарушений, провести анализ автопарка региона и составить прогноз уровня автомобилизации. Кроме того, каждый субъект федерации должен выделить из собственного бюджета не менее 1 млрд руб. на выполнение программы. В рекомендациях прописана и этапность: до 2018 года нужно реализовать «некапиталоемкие мероприятия» (содержание, обустройство, ремонт, организация дорожного движения), в 2018-2025 годах – финансово затратные мероприятия, связанные со стройкой.

Директор Института экономики транспорта ВШЭ Михаил Блинкин считает, что привести 85% дорог в регионах в нормативное состояние к 2025 году будет очень сложно, при условии что сейчас этот показатель в среднем по России равен 39%. «Правительством еще в 2007 году утверждены нормы финансирования содержания автодорог,– напомнил господин Блинкин.– И если мы возьмем нормативы для самых простых дорог пятой технической категории, то на поддержание их в рабочем состоянии нужно 1,5 трлн руб. ежегодно». При этом, по его данным, фактическое финансирование дорожного хозяйства в регионах в 2015 году составило 469 млрд руб., из которых 137 млрд руб. пришлось на разного рода трансферты из федерального бюджета (таким образом, текущий дефицит составляет около 1 трлн руб.). «При текущих бюджетных обстоятельствах закладываемые в программах цифры кажутся нереальными,– отметил Михаил Блинкин.– Хотя кто его знает, может быть, в ближайшие годы у нас неожиданно начнется внезапное макроэкономическое процветание».

### ИЗВЕСТИЯ; 14.10.2016; МИНТРАНС УПРОЩАЕТ ПОЛУЧЕНИЕ АВТОСТРАХОВКИ

**Минтранс** предлагает упростить оформление документов о дорожно-транспортных происшествиях без участия сотрудников полиции (процедура носит название «европротокол»). С этой целью разработан проект приказа об изменении действующих с 2014 года правил предоставления информации о ДТП страховщику и требований к техническим средствам контроля, установленных соответствующим постановлением правительства.

Ожидается, что с января 2017 года у автостраховых компаний появится возможность узнавать о всех обстоятельствах дорожно-транспортного происшествия в автоматическом режиме в некорректируемом виде. Речь идет, в частности, о сведениях о скорости и ускорении транспортного средства в момент ДТП.

Напомним, что возможность оформления документов по европротоколу существует в России с 2009 года. В числе условий его оформления – участие в аварии не более двух автомобилей, отсутствие ущерба жизни и здоровью, имуществу третьих лиц, а также отсутствие между участниками ДТП разногласий относительно обстоятельств происшествия. Президент Российского союза автостраховщиков (РСА) Игорь Юргенс напоминает, что при этом лимит выплаты по европротоколу составляет в настоящее время 50 тыс. рублей.

– Постановление, в которое планируется внести изменения, действует с октября 2014 года. Его подготовка и принятие были связаны с тем, что с 1 октября 2014 года лимит страховой выплаты при оформлении ДТП без участия сотрудников полиции в Москве, Санкт-Петербурге, Московской и Ленинградской областях увеличен до 400 тыс. рублей, – отметил он.

Применение такого лимита, по его словам, возможно в случаях, когда страховой компании предоставлены данные об обстоятельствах ДТП, зафиксированных с помощью технических средств контроля, которые, в свою очередь, обеспечивают некорректируемую регистрацию информации.

– Постановлением как раз и устанавливаются правила предоставления такой информации страховщику. Эту процедуру часто называют «безлимитным европротоколом», – пояснил «Известиям» Юргенс.

Но, согласно действующей редакции нормативного акта, выплаты по «безлимитному европротоколу» предусмотрены на основании представленных потерпевшим электронных носителей с фотографиями.

– Данная процедура, как неоднократно указывал РСА, не соответствует требованиям закона о некорректируемости информации, которая может быть использована при урегулировании, – подчеркнул Юргенс.

Окончательная версия проекта постановления **Минтранса** пока не опубликована. Однако в описании нового нормативного акта отмечается, что с ее вступлением в силу удастся предотвратить в том числе рост мошенничества в страховании.

В Российском союзе автостраховщиков выражают надежду, что в документе будут учтены все их предложения. В частности, возможность автоматической передачи данных о ДТП, зафиксированных бортовым устройством после нажатия потерпевшим на специальную кнопку (если, конечно, такая кнопка предусмотрена).

– При этом речь идет не о кнопке вызова экстренных оперативных служб, а о некоторой дополнительной кнопке «Европротокол», – пояснил президент союза.

Он сообщил, что бортовые устройства передают информацию о ДТП в государственную автоматизированную информационную систему (ГАИС) «ЭРА-ГЛОНАСС», и далее она поступает в систему обязательного страхования (АИС РСА).

– Фактически в одном бортовом устройстве предусматривается симбиоз двух функционалов – фиксация и передача данных о ДТП для урегулирования в рамках «безлимитного европротокола» и вызов экстренных оперативных служб через ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС», – отметил Юргенс.

В то же время очевидно, что применение таких устройств потребует определенного времени.

– Для того чтобы норма закона об ОСАГО относительно «безлимитного европротокола» с применением данных о ДТП, поступивших от технических средств контроля, фактически заработала в ближайшее время, РСА настаивает на том, чтобы в постановлении был предусмотрен определенный переходный период, в течение которого передача данных «с борта» в АИС РСА будет производиться без участия ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС», – сказал глава союза автостраховщиков. По его мнению, такой период целесообразно установить до 1 июля 2017 года.

Кроме того, РСА предлагают предусмотреть и возможность дооборудовать ранее установленные устройства всем необходимым для передачи данных через ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС». То есть те бортовые устройства, которые сейчас установлены на автомобилях и применяются, например, как противоугонные системы, могли бы быть использованы для передачи данных, предусмотренных процедурой «безлимитного европротокола».

В экспертном центре «Движение без опасности» положительно оценивают идею передавать страховщикам информацию о ДТП в автоматическом режиме, отмечая, что ее основная цель – упростить жизнь автолюбителям и сократить время оформления аварии.

– Мы считаем, что это последовательная работа РСА по созданию удобных условий для российских автомобилистов, которая уже дала свои первые результаты: создание электронного полиса ОСАГО, Бюро страховых историй и европротокола, – сказала президент центра Наталья Агре.

Она также отметила, что популярность европротокола постоянно возрастает.

– На сегодня почти 30% ДТП оформляются с его помощью. В первом полугодии 2016 года доля водителей, оформлявших ДТП с применением европротокола (то есть без вызова сотрудников полиции), в целом по России выросла и составила 29,1%. По итогам первого полугодия 2015 года эта доля равнялась 11,9%, в целом по итогам 2015 года – 17,9%, – рассказала она.

В РСА уверены, что более охотно к процедуре европротокола автовладельцы стали прибегать в связи с масштабной информационной кампанией, а также с изменениями правил дорожного движения, предписывающими освобождать проезжую часть и не создавать пробки.

По данным РСА, сумма выплат по европротоколу в рамках прямого возмещения убытков в январе-июне 2016 год составила 4,315 млрд рублей, что в 3,3 раза больше к аналогичному периоду 2015 года (1,305 млрд рублей). Число выплат тоже выросло более чем в два раза, достигнув 198 тыс. против 83 тыс. в первом полугодии прошлого года. При этом средняя выплата при оформлении европротокола составила 21,8 тыс. рублей (годом ранее – 15,7 тыс. рублей).

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 13.10.2016; РФ И ВЕНГРИЯ ОБМЕНЯЮТСЯ РАЗРЕШЕНИЯМИ НА ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА 2016 ГОД

Российско-венгерская смешанная комиссия по вопросам сотрудничества в области международного автомобильного сообщения на заседании решила дополнительно обменяться 500 разрешениями для транзитных перевозок грузов на 2016 год, а также согласовала решение об увеличении транзитных разрешений для перевозчиков из РФ на 2017 год на 500 штук, сообщается на сайте **Минтранса** РФ.

«Российская делегация отметила существенную нехватку в 2015-2016 годах у российских перевозчиков венгерских разрешений для двусторонних и транзитных перевозок. В этой связи и в целях обеспечения принципа свободы транзита стороны договорились дополнительно обменяться на текущий год 500 разрешениями для транзитных перевозок грузов. При обсуждении вопроса предварительного контингента разрешений на 2017 год делегациями согласовано решение об увеличении количества транзитных разрешений для российских перевозчиков на 500 штук», – сообщается на сайте.

Кроме этого, стороны обсудили динамику развития международных автомобильных перевозок грузов между странами и договорились продолжить реализацию уже достигнутых договоренностей об увеличении доли национальных перевозчиков и уменьшении доли перевозчиков третьих стран.

Также стороны обсудили допущенные перевозчиками обеих стран нарушения порядка осуществления международных автомобильных перевозок в 2016 году. Было отмечено, что изменения венгерского законодательства, которые касаются реализации директив Евросоюза о командировании работников в рамках оказания услуг, не распространяются на автомобильные перевозки.

### ТАСС; КСЕНИЯ ШУБИНА; 13.10.2016; УЧАСТОК ДОРОГИ НА КАЗАХСТАН С ПУТЕПРОВОДОМ СДАЛИ НА АЛТАЕ

Строители завершили реконструкцию участка дороги Павловск – Ребриха – Буканское в Алтайском крае, выводящую транзитный транспорт на трассу до границы с Казахстаном. Об этом сообщил в четверг на открытии участка губернатор региона Александр Карлин.

«Стоимость проекта по госконтракту составила более 540 млн рублей. Создание логистических объектов в направлении Казахстана продолжится – наши соседи будут идти на Восток, а мы – на Запад, задача – сойтись на границе достойным образом. Казахстан нескольких лет реализует серьезный проект в транспортной сфере, предлагает себя в качестве транспортного моста между Западной Европой и Западным Китаем для экономической «увязки» Европы и Азии. В решении этой глобальной задачи Алтайский край также участвует», – сказал Карлин.

По словам главы региона, планы развития дорог края до 2019 года сейчас корректируются – в приоритете направление от Барнаула до западной границы края с Павлодарской и Восточно-Казахстанской областями. Казахстанское направление одно из важнейших для края – в 2015 году товарооборот с Республикой составил 277,5 млн долларов США, ежедневно в направлении границы проходит более 16 тысяч автомобилей, около 30% из них – транзитные грузы.

Пять километров за полмиллиарда

Реконструированный 5-километровый участок трассы уникален для Сибири – на территории Западно-Сибирской железной дороги (ЗСЖД) это единственный путепровод, построенный за счет средств регионального дорожного фонда – в основном такие объекты строят за счет федеральных средств. Работы на участке велись 2 года.

«Для устройства земляного полотна дороги перемещено более 27 тысяч кубометров грунта, для устройства дополнительного слоя основания дороги уложено более 12 тысяч кубометров щебеночно-песчаной смеси. Толщина конструкции дорожной одежды – 80 см», – уточнил руководитель «Алтайавтодора» Василий Мотуз.

Как отмечают представители ЗСЖД, этот 65-метровый путепровод, построенный в рамках проекта, важен и для безопасности прохождения поездов.

«Путепровод – это самое безопасное решение проблемы пересечения железнодорожного полотна. С другой стороны, мы решаем проблему безостановочного движения, исключаем задержки как со стороны автомобильного транспорта, так и со стороны железной дороги», – отметил замначальника ЗСЖД по Алтайскому территориальному управлению Евгений Вейде.

Как сообщалось ранее, по соглашению с **Росавтодор**ом в Алтайском крае должны ежегодно строить или реконструировать не менее 55 км автодорог. В прошлом году план был перевыполнен – было приведено в порядок 67 км, в этом году также планируется опережение графика – сдать не менее 60 км. Как сообщалось ранее, в Алтайском крае на все дорожные работы из консолидированного бюджета планируется направить 11,4 млрд рублей. Средства дорожного фонда прогнозируются на уровне около 7,3 млрд рублей – они направляются на строительство и реконструкцию 435,4 км дорог и более 500 метров мостов.

### ИНТЕРФАКС-ЮГ; 14.10.2016; ЧИСЛО ПОСТРАДАВШИХ В ДТП С УЧАСТИЕМ АВТОБУСА ПОД БЕСЛАНОМ УВЕЛИЧИЛОСЬ ДО 27, ИЗ НИХ 4 – ДЕТИ – МЧС

Количество госпитализированный после ДТП с участием автобуса «Москва – Ереван» на автодороге «Кавказ» возросло до 27 человек, в том четверо детей, сообщает ГУ МЧС по Северной Осетии.

«27 человек доставлены в лечебные учреждения, из них четверо детей от10 до 15 лет», – отмечается в сообщении.

Между тем, как сообщил агентству «Интерфакс-Юг» начальник управления ГИБДД Северной Осетии Хасанбек Бекузаров, в Доме культуры города Беслана организован пункт временного размещения для пассажиров попавшего в ДТП автобуса, не пострадавших в аварии.

«Всего в автобусе находилось 45 человек, 27 госпитализированы, 5 скончались на месте ДТП», – сказал Х.Бекузаров.

Как сообщалось, в 4:30 мск на 8 км объездной дороги ФАД «Кавказ» произошло столкновение пассажирского автобуса марки «Мерседес», следовавшего по маршруту «Москва – Республика Армения» с автовозом «Скания». Пять человек погибло, 25 пострадало.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА ДОБРЫНИНА; НАТАЛИЯ ШВАБАУЭР; 14.10.2016; БЫСТРЕЕ, ЧЕМ МОРЕМ

В Екатеринбург прибыл первый регулярный грузовой поезд из Китая. В пятидесяти 40-тонных контейнерах на Урал доставили телекоммуникационное и строительное оборудование, электроинструменты, товары народного потребления. Как рассказали в пресс-службе железной дороги, проект реализуется совместно с международным логистическим оператором.

Маршрут новый и очень актуальный в рамках развития российско-китайских торговых отношений и «Нового Шелкового пути». Грузы из различных городов Китая (Гуанчжоу, Шеньчжэнь, Сямынь, Нинбо, Шанхай, Тяньцзинь, Циндао) через порт Инкоу поступают в Шэньян, где и формируется состав.

Планируется, что ускоренные контейнерные поезда будут отправляться из Китая каждую среду через пограничный переход Маньчжурия – Забайкальск, что сократит скорость доставки на Урал в 2-3 раза по сравнению с традиционными маршрутами через порты Дальнего Востока и Транссиб. В пути до станции Екатеринбург-Сортировочный состав из Шеньяна проводит всего 10 дней, а полное время следования контейнера из порта отправки до Екатеринбурга – 18-20 дней. Причем в отличие от обычных перевозок по этому железнодорожному пути маршрут будет иметь гарантированное транзитное время.

Это достигается тем, что ускоренный контейнерный поезд будет следовать по утвержденному графику и на регулярной основе. Прогнозируемое время отправления и прибытия груза даст возможность грузополучателю выстроить логистику, снизить складские издержки.

Кстати, в феврале 2016 года Китай организовал первый, стартовый грузовой железнодорожный маршрут в Екатеринбург. Из Харбина, административного центра провинции Хэйлунцзян, на Урал доставили товары повседневного спроса. Основную часть привезенной тогда продукции составляли запчасти для велосипедов и бытовые товары, произведенные на юге Китая.

### ТАСС; 13.10.2016; МИНТРАНС РФ: ПОЛЯРНЫЙ КОДЕКС ДОЛЖЕН ЗАРАБОТАТЬ В 2017 ГОДУ

Полярный кодекс, который охватит все вопросы, связанные с проектированием и эксплуатацией полярных судов, будет принят в 2017 году с переходным периодом до 2018 года. Об этом сообщил директор департамента госполитики в области морского и речного транспорта **Минтранса** РФ Виталий Клюев на конференции «Международное сотрудничество в Арктике: новые вызовы и векторы развития», приуроченной к 20-летию Арктического совета.

«Ожидается уникальная дата – 1 января 2017 года, когда Полярный кодекс вступит в силу. При этом надо сказать, что не прям с 1 января все суда должны соответствовать Полярному кодексу, существует переходный период годичный, – сказал Клюев. – Полярный кодекс устанавливает только требования к техническому состоянию судов исходя из низких температур, льда и темного времени суток, а также устанавливает определенные требования к незагрязнению окружающей среды».

Клюев сообщил, что в России все меры для реализации Полярного кодекса предприняты. Он отметил, что Россия «как сторона международной морской организации активно участвовала в создании Полярного кодекса».

«Все элементы технического характера, которые есть в наших правилах Северного морского пути, вошли в Полярный кодекс. Таким образом, с точки зрения требования к судам и защите морской среды от загрязнения судов Полярный кодекс полностю соответствует правилам Северного морского пути», – отметил Клюев.

Как сообщалось ранее, решение о создании международного Полярного кодекса было принято Международной морской организацией (ИМО) в 1996 году. Основной задачей документа была выработка общих правил и требований по обеспечению безопасной эксплуатации судов и предотвращению загрязнения в покрытых льдом полярных водах.

Полярный кодекс должен охватывать вопросы, связанные с проектированием, конструкцией, оборудованием и эксплуатацией полярных судов, включая подготовку экипажей для плавания в ледовых условиях и при низких температурах наружного воздуха. В Полярном кодексе есть как обязательные требования, так и рекомендации.

### ТАСС; 12.10.2016; МИНТРАНС: ПОРТ САБЕТТА НА ЯМАЛЕ К 2020 ГОДУ ВЫЙДЕТ НА ПРОЕКТНУЮ МОЩНОСТЬ

Порт Сабетта в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО) к 2020 году в полном объеме начнет отгрузки сжиженного природного газа (СПГ), сообщил директор департамента госполитики в области морского и речного транспорта **Минтранса** РФ Виталий Клюев.

«Есть проекты развития морских портов в Северных акваториях России. Наиболее знаковый проект – это порт Сабетта, который с 2017 года начинает работать и в 2020 году выйдет на полную мощность. Первоначальный этап – 16 млн тонн сжиженного природного газа будут вывозить», – сказал Клюев на конференции «Международное сотрудничество в Арктике: новые вызовы и векторы развития» приуроченной к 20-летию Арктического совета.

Сабетта – арктический порт в районе одноименного поселка на западном берегу Обской губы Карского моря. Порт предназначен для обеспечения перевалки углеводородного сырья Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения с Ямала в страны Западной Европы, Северной и Южной Америки и страны Азиатско-Тихоокеанского региона по проекту «Ямал СПГ».

Первые грузовые суда пришвартовались к причалу Сабетты в октябре 2013 года. Проект, который включает строительство морского и подходного каналов, береговых объектов, системы управления движением судов, реализует государство, ориентировочная стоимость 69,6 млрд рублей. Порт создается под грузы ОАО «Ямал СПГ», которое строит завод по сжижению газа мощностью 16,5 млн тонн в год (стоимость проекта оценивается в 26,9 млрд долларов). Начало производства СПГ запланировано на 2017 год, оно будет продолжаться в течение как минимум 35 лет.

Международная конференция «Международное сотрудничество в Арктике: новые вызовы и векторы развития» проводится Российским советом по международным делам (РСМД) при поддержке МИД РФ, проходит в течение двух дней в Москве. Участники – руководители профильных министерств и ведомств, дипломаты, представители крупного бизнеса и ведущие эксперты государств – членов Арктического совета – обсуждают развитие Арктического совета, правовое регулирование в Арктике и региональное сотрудничество в области экономики.

### RG.RU; 13.10.2016; ТАТЬЯНА ШАДРИНА РОССИЯ И ТУРЦИЯ ПРОВЕДУТ КОНСУЛЬТАЦИИ О КРУИЗНОМ СООБЩЕНИИ

Организацию круизного сообщения между портами России и Турции на Черном море обсудят транспортные власти двух стран в Стамбуле в ноябре-декабре 2016 года. Об этом говорится в сообщении **Минтранса** РФ.

Тогда же планируется обсудить вопрос улучшения работы железнодорожно-паромной линии между портами Самсун (Турция) и Кавказ (Россия).

В рамках смешанной межправительственной комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству между РФ и Турцией, которая прошла на этой неделе в Стамбуле, обсудили и условия возобновления международного автомобильного сообщения между Россией и Турцией.

Когда и где будут проводиться консультации по этому поводу, в **Минтрансе** не уточнили. Но точно известно, что вопрос развития авиасообщения между нашими странами обсудят в Москве до конца текущего года.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ЖАНДАРОВА; 14.10.2016; ДИАГНОЗ – НА ВЫСОТУ

Безопасность полетов в России усилят. Этому поможет более жесткий контроль за здоровьем экипажей. **Минтранс** разместил для обсуждения законопроект об организации работы врачебно-летной комиссии.

Весной президент РФ Владимир Путин поручил передать **Росавиаци**и полномочия по организации медицинского освидетельствования авиационного персонала, которые сейчас находятся в ведении **минтранс**порта. Советник руководителя **Росавиаци**и Сергей Извольский сообщил «РГ», что пока эти функции **Росавиаци**я не получала. Но законопроект рассказывает, какими они будут.

В **Росавиаци**и сообщили, что полный контрольный учет медицинского освидетельствования летных экипажей будет вести Центральная клиническая больница Гражданской авиации (ЦКБ ГА). В то же время по стране есть полсотни организаций, которые проводят врачебно-летную экспертную комиссию, и они продолжат свою работу. «Из регионов – Якутии, Дальнего Востока, Калининграда – никого гонять не будут», – говорит Извольский.

В России сегодня одни из самых строгих требований к здоровью пилотов. В Европе осмотр пилота может занять несколько часов, а в США управлять самолетом могут люди с ограниченными возможностями. В России он проходит за 3-4 дня, если не возникло каких-то осложнений и вопросов по здоровью человека. «В этом нет ничего плохого. По крайней мере, до того момента, когда у нас снова возникнет кадровый дефицит», – рассказывает Олег Пантелеев, исполнительный директор агентства «Авиапорт».

Требования к здоровью летчиков прописаны в федеральных авиационных правилах, и упрощать их не планируется. «Мы руководствуемся теми правилами, которые есть. Они жизнеспособны. У нас жесткие требования к медперсоналу, жестче, чем в европейский странах», – подтверждает Извольский. Но жесткий медицинский контроль нервирует пилотов. Находится немало желающих обойти правила. На днях Северо-Западное следственное управление на транспорте СК РФ возбудило уголовное дело по факту выдачи заключения о годности к летной работе за деньги. Эксперты считают, что подготовленные поправки помогут решить проблему. Также предусмотрен мониторинг и ведение единой информационной базы состояния здоровья летного состава. Что обеспечит полноту сведений о каждом члене экипажа.

### РБК; 13.10.2016; ЗАОБЛАЧНЫЙ СЕРВИС: КАК КОМПАНИЯ ПОМОГАЕТ ВЕРНУТЬ ДЕНЬГИ ЗА ОТМЕНУ РЕЙСА

Сервис Compensair, суть которого – помощь в получении компенсаций от авиакомпаний, работал с весны 2016 года в тестовом режиме, а 13 октября был запущен официально. Клиентам достаточно заполнить заявку на сайте, после чего взаимодействие с перевозчиками вплоть до судебных разбирательств берет на себя онлайн-сервис. На компенсацию можно рассчитывать в том случае, если рейс был задержан более чем на три часа, отменен без предупреждения или если пассажиру отказали в посадке. За свои услуги сервис взимает 25% от суммы выплаченных средств. Как говорит основатель и генеральный директор Compensair Роман Гильманов, в настоящий момент в работе находятся около 2 тыс. заявок.

По опыту Compensair, одобряются около 65% обращений. В случае чрезвычайных ситуаций, которые произошли не по вине авиакомпаний (погодные условия, забастовки и т.д.), компенсации не выплачиваются.

Еще более серьезное ограничение заключается в том, что сервис решает проблемы лишь в рамках законодательства ЕС, а значит, распространяется только на европейские авиакомпании либо если вылет осуществлялся из стран Евросоюза. Согласно статистике Eurostat, в Европу и оттуда каждый год совершают перелет около 900 млн человек. Примерно 0,75% из них сталкиваются с задержкой рейсов более трех часов и, соответственно, имеют право на получение компенсации. Средний размер компенсации составляет €400, а общая сумма достигает €2,7 млрд в год.

Помоги себе сам

Российские власти не предоставляют статистику о невыполнении обязательств со стороны авиакомпаний. На сайте **Росавиаци**и сообщается о 3453 обращениях граждан, поступивших в адрес ведомства в течение первого полугодия 2016 года (это на 32% больше показателя первого полугодия 2015 года). Представитель **Росавиаци**и Сергей Извольский отметил, что среди них есть в том числе обращения, связанные с невыполнением авиакомпаниями договорных обязательств, – их число увеличилось после банкротства «Трансаэро» в конце прошлого года.

Реальное количество проблемных ситуаций, конечно, значительно больше. По этому показателю Россия не только не уступает, но опережает Европу. «В Европе совершенно другие климатические условия: там теплее и расстояния значительно меньше. В России плотность населения маленькая, а расстояния гигантские. То, что в Европе считается магистральной перевозкой, для нас региональная», – объясняет главный редактор Avia.ru Роман Гусаров.

В авиакомпаниях «Аэрофлот», «Победа», «Уральские авиалинии» не смогли предоставить оперативный комментарий о количестве претензий со стороны пассажиров и объемах выплаченных компенсаций.

Самыми непунктуальными российскими авиакомпаниями по итогам 2015 года стали «Вим-Авиа», «Азур Эйр», «ИрАэро» и «Якутия», сообщало «РИА Рейтинг» со ссылкой на данные **Росавиаци**и. Они задерживали в 2015 году свыше 11% своих рейсов. «Вим-Авиа» и «Азур Эйр» специализируются на чартерных перевозках, пунктуальность которых традиционно ниже, чем у регулярных. Необязательность «ИрАэро» и «Якутии» связана с основными регионами их присутствия. Они летают в районах Крайнего Севера и на Дальнем Востоке, где часто случается непогода.

Летом 2016 года **Росавиаци**я вынесла предупреждения сразу шести чартерным перевозчикам, выполнявшим полеты со значительной задержкой по времени. «Проблема достаточно актуальна для России – у целого ряда компаний доля вылетов, совершенных с опозданием, занимает от 10 до 15%», – отмечает председатель Межрегионального третейского суда Москвы и Московской области адвокат Олег Сухов.

При этом практика компенсаций за задержки рейсов в России не столь популярна и распространена, как в Европе, констатирует адвокат Владимир Постанюк. В Европе в расчет берется время задержки и расстояние отложенного перелета – чем дальше, тем больше компенсация. В России сумма компенсации привязана к минимальному размеру оплаты труда и, согласно Воздушному кодексу, составляет 25% от МРОТ за каждый час задержки, но не больше половины от стоимости билета. Далеко не все граждане готовы к активным действиям ради получения такой суммы, считает Постанюк. Еще меньше россиян, пострадавших от непунктуальности авиакомпаний, доходят до судов. Опрошенные РБК юристы считают, что подобного рода исков на всю страну не больше одного-двух десятков.

«В силу специфики географической, неразвитости инфраструктуры наземной мы пока еще до этого не доросли и такие решения (о выплате компенсаций. – РБК) ​ принесут только вред», – считает Роман Гусаров. По его мнению, будет очень сложно доказать, в каком случае задержка произошла по вине авиакомпании, а в каком – по независящим от нее причинам.

Еще в 2015 году **Минтранс** предлагал ввести компенсации от 12 тыс. до 28 тыс. руб. для пассажиров, которые не попали на рейс из-за овербукинга (продажи авиакомпанией заведомо большего числа билетов, чем есть мест в самолете). Однако на данный момент проект до сих пор прорабатывается внутри министерства.

### РИА НОВОСТИ; 14.10.2016; «АЭРОФЛОТ» НАМЕРЕН ЗАПУСТИТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕЙСЫ МЕЖДУ МОСКВОЙ И ВЕНОЙ

Авиакомпания «Аэрофлот» рассматривает возможность увеличить до четырех количество рейсов между Москвой и столицей Австрии Веной в связи с востребованностью направления. В российском посольстве в Австрии рассчитывают на то, что это станет дополнительным стимулом для обоюдного роста турпотока.

«Аэрофлот» торжественным приемом в одном из венских дворцов в четверг отметил 60-летие первого коммерческого рейса в Австрию.

В среду представители России и Австрии подписали совместное заявление и программу намеченного на 2017 год перекрестного года туризма, который начнется с открытия туристического центра Visit Russia, нацеленного на изменение в лучшую сторону ситуации с сократившимся двусторонним турпотоком.

По данным посольства, до последнего времени турпоток в Австрию из РФ постоянно рос, увеличившись в пять раз с 2005 по 2013 год. Три года назад россияне поставили в Австрии рекорд по посещаемости – более полумиллиона человек или около 2 миллионов ночевок.

Однако в связи с введением Европейским союзом антироссийских санкций одними из наиболее пострадавших стали турфирмы и поток ночевок во Второй республике резко упал, в прошлом году сократившись до 1,19 миллиона.

При этом, несмотря на снижение количества выдаваемых австрийцам виз в 2014-2015 годах, российские власти рассчитывают на рост как общего числа выданных виз, так и туристических по итогам 2016 года. Согласно статистике, консульства РФ в Австрии в прошлом году выдали 32 тысячи различных виз, из них половина – туристические, а за три квартала этого года – уже 28 тысяч виз, из которых 15,2 тысячи получили отправляющиеся в Россию австрийские туристы.

По словам посла, подписанное заявление о перекрестном годе туризма и планируемая в связи с этим работа делают « все прогнозы относительно численности полетов труднопредсказуемыми».

«Но мы очень надеемся, что в следующем году их будет больше, не только в Вену, но и в другие австрийские города», – сказал посол РФ в Австрии Дмитрий Любинский.

Как пояснил РИА Новости глава австрийского представительства авиакомпании Вадим Коломыйченко, окончательно решение о запуске дополнительного рейса Москва-Вена пока не принято.

«Аэрофлот» работает над‎ тем, чтобы получить еще одну, четвертую частоту, или с декабря этого года, или с летнего расписания», – сказал он.

Собеседник агентства напомнил, что недавно «Аэрофлот» прекратил полеты в Инсбрук и Зальцбург в связи с малой востребованностью. При этом рейсы между столицами двух государств по-прежнему пользуются большим спросом‎ – 23 тысячи человек в месяц путешествуют авиамаршрутом Москва-Вена, поэтому требуются дополнительные перевозки.

При этом он пояснил, что обсуждавшаяся ранее между российскими и австрийскими авиационными властями возможность установления полетов в Линц «Аэрофлотом» не рассматривается‎.

### РИА НОВОСТИ; 14.10.2016; РЕЙСЫ ИЗ ВЛАДИВОСТОКА В ДОМОДЕДОВО ВОЗОБНОВЯТСЯ 22 ОКТЯБРЯ

Международный аэропорт Владивосток и авиакомпания «Вим-Авиа» возобновляют рейсы в Домодедово, сообщает аэроузел.

«С 22 октября в расписании аэропорта Владивосток появится направление Владивосток – Домодедово. Ежедневные рейсы NN263/NN264 будут выполняться на воздушных судах Boeing 777-200… На текущий момент доступны специальные льготные тарифы для определенной категории граждан от 2000 рублей», – сообщает аэропорт.

На широкофюзеляжных дальнемагистральных самолетах данного типа есть бизнес-класс и эконом. Из Владивостока в Москву самолет будет отправляться в 11.20 местного времени (04.20 мск), из Москвы воздушное судно будет вылетать в 18.15 мск.

Как сообщил РИА Новости представитель аэропорта, рейсы в Домодедово прекратили выполнять около года назад из-за низкой загрузки самолетов. «Но сейчас у компании другой настрой, новые выгодные предложения, в том числе для пенсионеров, поэтому мы надеемся, что рейс будет пользоваться спросом», – сказал собеседник.

### ТАСС; 13.10.2016; РОСАВИАЦИЯ: ИЗ ЖУКОВСКОГО БУДУТ ВЫПОЛНЯТЬСЯ РЕЙСЫ В БОЛГАРИЮ

**Федеральное агентство воздушного транспорта** (**Росавиаци**я) назначила авиакомпании «Ямал» и «Уральские авиалинии» регулярными перевозчиками на линиях в Плодив и Бургас, сообщила пресс-служба ведомства в четверг.

«Авиакомпания «Уральские авиалинии» назначается российской стороной для выполнения регулярных авиаперевозок пассажиров, багажа, грузов и почты на договорной линии Жуковский – Бургас – Жуковский с частотой 7 рейсов в неделю», – говорится в сообщении.

В Плодив будет осуществляться 4 рейса в неделю.

Ранее ТАСС сообщал, что «Уральские авиалинии» планируют включить в зимнее расписание полеты из аэропорта Жуковский в в Астану (4 раза в неделю), Душанбе (3 раза в неделю), Худжанд (2 раза в неделю) и Ош (2 раза в неделю).

### РИА НОВОСТИ; 14.10.2016; В АБАКАНЕ СНЕГОПАД НАРУШИЛ РАБОТУ АЭРОПОРТА

Аэропорт Абакана в Хакасии с утра пятницы не принимает самолеты в связи с ухудшением метеоусловий, вызванных обильным снегопадом, движение наземного транспорта также частично ограничено, сообщили в правительстве региона.

«В аэропорту Абакана в связи с метеоусловиями и плохой видимостью рейсы №124 авиакомпании «Сибирь» и №1479 авиакомпании «Аэрофлот» совершили посадку на запасных аэродромах. Полеты приостановлены до 12.00 (08.00 мск). Об открытии движения будет сообщено дополнительно», – сказал собеседник агентства.

По его словам, в связи с сильным снегопадом и понижением видимости на дороге Абакан – Саяногорск ограничено движение маршрутных автобусов. Такое решение принято **минтрансом** Хакасии совместно с ГИБДД региона для обеспечения безопасности перевозок пассажиров. На остальных трассах Хакасии движение транспорта не ограничено.

Спецтехника всю ночь чистила дороги на трассах региона. Грейдеры работали на участках Абакан – Ак-Довурак, Усть-Абакан – Ербинское, Шира – Черное озеро – Копьево, Ачинск – Шира – Троицкое, Сарала – Приисковое, Аскиз – Бирикчуль – Вершина Тёи. В настоящий момент данные трассы свободны для проезда автотранспорта. Работа спецтехники продолжается.