**03 АПРЕЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### АВТОРАДИО; 2017.03.31; СОКОЛОВ: ДЕНЬГИ С «ПЛАТОНА» НАПРАВЛЯЮТ НЕ ТОЛЬКО НА РЕМОНТ ТРАСС

Деньги, которые поступают в бюджет через систему «Платон», позволяют не только проводить ремонт трасс. Средства идут и на строительство мостов, которые позволяют связать воедино всю дорожную сеть страны. Об этом рассказал Авторадио **министр транспорта** Максим **Соколов**:

«Помимо ремонта почти 9000 км дорог в прошлом году, выделялись средства, дополнительно, на приведение в нормативное состояние и региональных дорог, более чем в 40 городах. Кроме этого, очень важно обеспечить связанность наших трасс. Это в первую очередь мосты, в городах это путепроводы, которые проходят над железнодорожными магистралями. И ряд таких объектов получили средства «Платона» в прошлом году. Так был введён в эксплуатацию ударными темпами мост в Уфе, через реку Белая в Башкортостане. Начали строительство Гоголевского путепровода в Петрозаводске в Карелии».

На минувшей неделе власти решили бессрочно продлить льготный период действия тарифов в системе «Платон». С 15 апреля индексация составит лишь 25 процентов, таким образом, 1 километр пути обойдется для большегрузов.

### PORTNEWS; 2017.03.31; ПОРТ САБЕТТА В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ОКАЖЕТ ВЛИЯНИЕ НА ВСЮ МИРОВУЮ ЛОГИСТИКУ – МАКСИМ СОКОЛОВ

Порт Сабетта (Ямал) в ближайшее время сможет изменить региональную логистику, а также, возможно, окажет влияние на логистические схемы на всем мировом пространстве. Как передал корреспондент ИАА «ПортНьюс», такое мнение в ходе итогового расширенного заседания Коллегии **Федерального агентства морского и речного транспорта** и Общественного Совета при Росморечфлоте высказал **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

Как в свою очередь отметил присутствовавший на заседании заместитель министра – руководитель **Федерального агентства морского и речного транспорта** Виктор **Олерский**, к 2020 году объем перевозок по Северному морскому пути ожидается на уровне более 20 млн тонн в год.

Успешная реализация проекта в Сабетте придаст интерес инвесторам к Арктике, полагает замминистра.

### КОММЕРСАНТ; 2017.03.31; ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ПОДАЛ ДЕКЛАРАЦИЮ О ДОХОДАХ ЗА 2016 ГОД

Премьер-министр России Дмитрий Медведев в соответствии с законом подал декларацию о доходах за 2016 г., сообщила сегодня пресс-секретарь премьера Наталья Тимакова. «Все члены правительства в соответствии с законодательством подали декларации о доходах, в течение месяца, после соответствующей проверки, они будут опубликованы на сайте кабинета министров», – сказала она.

Согласно закону высокопоставленные госслужащие должны ежегодно до 1 апреля представлять декларации о своих доходах, а также о доходах жен/мужей и несовершеннолетних детей. Эти сведения публикуются после их проверки, примерно через две недели после истечения срока подачи деклараций.

В 2015 г. у премьер-министра России Дмитрия Медведева были задекларированы одни из самых скромных доходов в правительстве (около 8,77 млн руб.). Ему уступили только руководитель **Минтранса** Максим **Соколов** (около 6,2 млн руб.), министр природных ресурсов Сергей Донской (около 6,2 млн руб.) и руководитель Минкомсвязи Николай Никифоров (5,8 млн руб.). Данных о доходе супруги премьера Светланы Медведевой нет.

Год назад о наибольшем доходе (за 2015 г.) среди членов кабмина отчитался министр по работе с открытым правительством Михаил Абызов – более 455,5 млн руб. Еще годом ранее рейтинг доходов членов правительства возглавлял вице-премьер Александр Хлопонин. Абызов – единственный член российского правительства, которого Forbes на протяжении последних лет включал в списки богатейших людей России.

Первый заместитель председателя правительства Игорь Шувалов в прошлом году заработал около 97,2 млн руб., его супруга – 92,5 млн руб. В 2014 г. доход Шуваловых был скромнее – суммарно они заработали около 50 млн руб. Шувалов с супругой арендуют жилой дом в Австрии площадью 1479,84 кв. м, а также квартиру площадью 483 кв. м в Великобритании.

Самой «богатой» среди жен правительственных чиновников, согласно декларациям за 2015 г., была супруга вице-премьера Аркадия **Дворкович**а, задекларировавшая доход в размере более 141 млн руб.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.31; МИНТРАНС ВЫСТУПАЕТ ЗА ВНЕСЕНИЕ В СОВКОМФЛОТ ЧАСТИ СРЕДСТВ ОТ ПРИВАТИЗАЦИИ КОМПАНИИ – ОЛЕРСКИЙ

**Минтранс** выступает за направление части средств от приватизации «Совкомфлота» на докапитализацию самой компании, сказал замглавы **Минтранса** Виктор **Олерский** журналистам в пятницу.

«Мы – за», – сказал он, отвечая на соответствующий вопрос.

«В той логике, что мы и дальше собираемся продавать часть пакета «Совкомфлота», то, наверное, логично на увеличение капитализации направить деньги – вернее, так и получится через капитализацию, через строительство флота, и, наверное, в конце это означает удорожание пакета», – считает В.**Олерский**.

Первый вице-премьер РФ Игорь Шувалов ранее поручил Росимуществу проработать к середине мая окончательный алгоритм сделки по «Совкомфлоту». Чиновники пока не определились, как распределить вырученные средства. Изначально планировалось разделить поступления от приватизации пополам – 50% в бюджет и 50% в «Совкомфлот», который для этого зарегистрировал допэмиссию на 12,5% увеличенного уставного капитала. В марте глава Миниэкономразвития Максим Орешкин озвучил другой вариант – 75% получит государство, 25% – «Совкомфлот».

«Сделку попытаемся провести на качественном уровне, она не преследует исключительно цели финансирования дефицита бюджета, она структурирована чуть более сложно. Учитывая особенности компании и достаточно высокий уровень долговой нагрузки, мы посчитали приемлемым провести приватизацию, сокращение доли государства в «Совкомфлоте» не только исключительно в пользу государства, но и в том числе за счет допэмиссии, что позволит направить дополнительные ресурсы на развитие компании», – отмечал М.Орешкин. Средства, полученные от приватизации, компания, по словам министра, сможет направить на заключение контрактов внутри страны, на покупку новых судов, которые будут способствовать расширению бизнеса. «Благодаря этой сделке мы сразу убиваем несколько зайцев: получаем финансирование дефицита бюджета, снимаем долговую нагрузку компании, загружаем российские верфи», – подчеркнул М.Орешкин.

Однако Минфин направление части средств от приватизации «Совкомфлота» в саму компанию не поддерживает: по мнению ведомства, все средства от продажи пакета должны поступить в бюджет.

«Предложение Минэкономразвития о том, что часть денег от приватизации «Совкомфлота» пойдет в компанию, нас не очень устраивает», – сказал ранее замминистра финансов Алексей Моисеев, отметив, что бюджет и так недополучит средства в связи с тем, что госпакет ВТБ (MOEX: VTBR) в этом году продан не будет.

Инвестиционным консультантом приватизации «Совкомфлота» является «ВТБ Капитал», в работе над сделкой ему будет помогать Sberbank CIB. Размещение пакета компании пройдет на «Московской бирже» (MOEX: MOEX).

«Совкомфлот» – крупнейшая российская судоходная группа, специализирующаяся на перевозке нефти, нефтепродуктов и сжиженного газа; один из крупнейших в мире операторов танкерного флота.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.31; МИНТРАНС ПРОГНОЗИРУЕТ РОСТ ПОРТОВЫХ МОЩНОСТЕЙ В 2017Г НА 2,8%, ДО 980 МЛН Т

**Министерство транспорта** РФ планирует рост портовых мощностей РФ по итогам 2017 года на 28 млн тонн, заявил замглавы **Минтранса** – руководитель **Федерального агентства морского и речного транспорта** Виктор **Олерский** на годовой коллегии **Росморречфлот**а.

«В текущем году при выполнении всех запланированных инфраструктурных проектов в морских портах, а это Мурманск, Сабетта, Тамань и Восточный прирост производственных мощностей в морских портах России планируется где-то в районе 27-28 млн тонн», – сказал В.**Олерский**.

По данным **Минтранса**, по итогам 2016 г. объем портовых мощностей в российских портах составил 954 млн тонн, следует из презентации замглавы **Минтранса**.

Грузооборот морских портов РФ в 2016 году вырос на 6,7%, до 722 млн тонн.

### PORTNEWS; 2017.03.31; ТРЕНД НА ПЕРЕОРИЕНТАЦИЮ ГРУЗОПОТОКА ИЗ ПРИБАЛТИКИ В РОССИЙСКИЕ ПОРТЫ БУДЕТ ПРОДОЛЖАТЬСЯ – МИНТРАНС РОССИИ

Тренд на переориентацию грузопотока из Прибалтики в российские порты будет продолжаться. Об этом, как передал корреспондент ИАА «ПортНьюс», заявил 31 марта 2017 года в ходе итогового заседания Коллегии **Росморречфлот**а заместитель министра – руководитель **Федерального агентства морского и речного транспорта** Виктор **Олерский**.

По его словам, данная тенденция имеет устойчивый характер.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.04.02; ПОЛЕТЫ В ЛЕТО ЗА ПОЛЦЕНЫ

В понедельник открывается продажа железнодорожных билетов для школьников на летние каникулы с 50-процентной скидкой. А с 1 апреля, тоже по льготным ценам, начали покупать авиабилеты дальневосточники и жители Калининграда.

В этом году программа льготных полетов на Дальний Восток стала больше на три маршрута, появились рейсы из Красноярска в Благовещенск, Хабаровск и Иркутск. Она продлится по 31 октября, как это определено в постановлении правительства РФ.

По программе, из Москвы в Норильск билет стоит 4,3 тысячи рублей, почти на десять тысяч дешевле. А из Якутска во Владивосток для школьников, которые хотят отдохнуть в центре «Океан», – 6,4 тысячи, на восемь тысяч меньше. Льготные билеты получаются дешевле в два-три раза, а то и больше. На сайте **Росавиаци**и можно уточнить стоимость перелета на все субсидированные рейсы и список маршрутов.

Изъявили желание получить средства федерального бюджета десять российских авиаперевозчиков по пятидесяти направлениям. Речь идет о перевозке пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и по шести направлениям в пределах Дальневосточного федерального округа для перевозки детей во Всероссийский детский центр «Океан». На эту программу из федерального бюджета выделено около трех миллиардов рублей.

По опыту прошлых лет, учитывая возможность бронировать авиабилеты заранее, те, у кого есть право на льготные полеты, обычно их покупают сразу, как авиакомпании открывают продажу таких билетов.

В **Росавиаци**и напомнили, что билет по специальному тарифу могут приобрести граждане России до 23 лет, пенсионеры, инвалиды и те, кто их сопровождает.

Что касается субсидируемых полетов в Крым, то они начнутся не 1 июня, как это было в 2016 году, а с 15 мая. И продлятся до 1 ноября. На прошлой неделе вышло постановление правительства о дополнении списка субсидируемых полетов в Крым. Маршрутная сеть по этой программе увеличится на три направления – до 61 города. В Симферополь и обратно будут в этом году летать со скидкой еще из Сочи, Орска и Сыктывкара. Бюджетное финансирование по этой программе составит 475 миллионов рублей.

Также расширяется география льготных полетов в Калининград (Сочи, Екатеринбург, Мурманск и Архангельск). На ее реализацию направлено 370 миллионов рублей. Полеты по ней начнутся с 15 мая по 15 октября.

Всего в этом году из федерального бюджета на субсидируемые авиационные билеты для льготников будет выделено более семи миллиардов рублей.

Каникулы

Школьникам – скидка

Продажи билетов на летние каникулы, с 1 июня по 31 августа, для школьников от 10 до 17 лет стартуют сегодня, 3 апреля.

Школьники смогут ездить с 50-процентной скидкой по железной дороге в плацкартных, общих, сидячих вагонах (за исключением скоростных и высокоскоростных поездов), как и во время учебного года. Но если во время учебы за перевозку платит бюджет, то на лето по поручению премьер-министра Дмитрия Медведева средства изыскали в РЖД.

Скидка действует только на поездки внутри России. А в поездах иностранных перевозчиков скидка предоставляется с билетной части тарифа по территории России.

Если российский поезд едет транзитом через территорию другой страны, то действует тот же принцип, то есть высчитывается скидка для проезда по российским рельсам.

Для оформления льготного билета на ребенка достаточно показать свидетельство о рождении или его паспорт. Этот же документ нужно захватить для посадки в поезд. При покупке билета на сайте скидка высчитывается автоматически при указании тарифа «полный» и ввода сведений о детях с 10 до 17 лет.

Льготные проездные документы на поезда дальнего следования круглогодично также можно приобрести для детей в возрасте до 5 лет – бесплатно без занятия отдельного места. И от 5 до 10 лет по детскому тарифу, который составляет 35 процентов от полного взрослого тарифа.

### КОММЕРСАНТ.RU; 2017.04.02; ЧИНОВНИКИ НЕ РВУТСЯ НА ВСТРЕЧКУ

Чиновники и депутаты почти не взаимодействуют в регионах с дальнобойщиками, которые проводят всероссийскую акцию протеста по поводу повышения тарифов системы «Платон». Только в отдельных субъектах РФ в диалог с протестующими вступили единороссы. Эксперт считает, что отсутствие контактов с забастовщиками может превратить протест из экономического в политический.

Как заявил секретарь Объединения перевозчиков России (ОПР) в Санкт-Петербурге Сергей Владимиров, в стачке дальнобойщиков принимают участие 80 регионов, с ее начала по разным причинам были задержаны 250 активистов. Премьер Дмитрий Медведев встретился с автоперевозчиками накануне всероссийской забастовки. В итоге тариф в рамках системы «Платон» увеличился не в два раза, а на 25% (см. “Ъ” от 24 марта). Активистам это показалось неубедительным. «С политиками мы не сливаемся,– заявил Сергей Владимиров.– Если кто-то из партий захочет нас поддержать – пусть приходят. Но нам не важно, кто стоит у власти. Важно, что мы будем дубиной, которая будет давать подзатыльники этой власти». Представители власти с забастовщиками в Петербурге не контактировали, уверяет он.

Наиболее острая ситуация с протестами, как и в прошлом году, сложилась в Дагестане. Водители начали с «домашней» забастовки (не выезжали на трассы), а 27 марта организовали автопробег от Манаса до въезда в Махачкалу и обратно. В нем приняли участие от 300 до 600 водителей тягачей. С протестующими 30 марта, как сообщили в правительстве республики, встречались чиновники из **министерства транспорта**. Они разъяснили: внесение изменений в федеральное законодательство находится вне их юрисдикции. При этом пообещали снизить в Дагестане транспортный налог, а карточки допуска к международным перевозкам выдавать на пять лет, а не на один год, как сейчас. Критика протестующих после этого продолжилась. Как заявил депутат Госдумы, заместитель секретаря генсовета «Единой России» Евгений Ревенко, «организаторы угрозами заставляли водителей большегрузов присоединиться к акции». В пример он привел свою личную встречу с грузоперевозчиками в Воронеже, недоумевая, «как вести диалог с теми, кому нужен протест ради протеста».

К забастовщикам в регионах подошли по-разному. С оренбургскими дальнобойщиками встретился депутат Госдумы от «Единой России» Игорь Сухарев. «Он сам проявил инициативу, поскольку хотел понять: почему мы бастуем»,– рассказал “Ъ” координатор ОПР Алексей Губанцов. Депутат обещаний не давал, записал предложения и сказал, что «будет докладывать выше».

В Астраханской области фракция справороссов предлагала заксобранию принять обращение к правительству о замораживании повышения платы в системе «Платон», сообщил депутат Госдумы Олег Шеин. В пятницу депутат от «Справедливой России» и глава администрации губернатора Канат Шантемиров встретились с дальнобойщиками, но они продолжат протест. В Саратовской области с дальнобойщиками встретился депутат Госдумы от КПРФ Валерий Рашкин, который пообещал передать требования в Госдуму, администрацию президента и правительство. В Казани на вчерашний митинг против «Платона», который организовало Объединение перевозчиков Казани, из партийцев также пришли только представители КПРФ. Они обещали законодательно запретить «Платон».

«Общалась с губернатором – у нас эта проблема остро не стоит, но с главой региона могут пообщаться и сами люди»,– заверила “Ъ” депутат Госдумы от Ставропольского края Ольга Казакова («Единая Россия»).

В Чите (Забайкальский край) к активистам приехали только заместитель начальника полиции по охране общественного порядка ГУ МВД края Михаил Ружников и заместитель руководителя администрации Читы по социальным вопросам Александр Глущенко. Они заявили водителям, что акция не санкционирована властями, и предложили выехать за пределы города, чтобы в безлюдном месте выступать со своими требованиями. Дальнобойщики согласились. В Татарстане же полицейские начали составлять протоколы в отношении участников акции 27 марта. В частности, «организация несанкционированной акции» (ч. 2 ст. 20.2 КоАП РФ) вменяется в вину перевозчику Владиславу Абрамову. Всего на обочине трассы М7 под Казанью собралось около 200 грузовиков, движения они не перекрывали.

По мнению политолога Андрея Колядина, власть должна искать «спикеров, которые будут общаться с протестующими, и экономические решения для них». «Приход чиновников к дальнобойщикам мог бы разрядить ситуацию, люди понимают, что проблема решается на уровне федеральной власти, но хотят, чтобы их выслушали и на месте, передали информацию о проблеме наверх. Пока требования водителей чисто экономические, но если диалога не будет, они станут политическими»,– ожидает эксперт.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.04.02; ВОДИТЕЛИ САМИ РЕШАТ, КУДА ТРАТИТЬ ДЕНЬГИ «ПЛАТОНА»

С апреля продлен льготный период тарифов системы «Платон». Такое решение было принято правительством после встречи главы кабинета министров с дальнобойщиками.

Тариф не вырос до трех рублей за километр пробега «12-тонников» по федеральным трассам, как планировалось ранее, а с 15 апреля установлен на уровне 1,91 рубля за километр (индексация на 25 процентов).

Еще одним важным решением стало то, что все деньги, которые соберут в этом году, будут пущены на ремонт федеральных трасс. И сами дальнобойщики будут определять, где и какие участки дорог чинить. На таких участках будут стоять информационные щиты, что ремонт идет за счет средств «Платона».

**Росавтодор** уже пригласил перевозчиков для участия в работе межотраслевой рабочей группы при **Минтрансе** России и **Росавтодор**е, которая принимает решения по системе «Платон». Вместе можно разработать и внедрить полезные механизмы как для эффективного регулирования рынка грузовых автоперевозок, так и для создания благоприятной бизнес-среды, считают в **Росавтодор**е. Например, для добросовестных пользователей предусмотреть скидки. Они могут быть разными для физических и юридических лиц. Сейчас действует налоговый вычет. По итогам 2016 года только в Москве и Подмосковье он составил 1,58 миллиарда рублей.

Но есть недобросовестные перевозчики, которые продолжают работать «по-серому», так как боятся встречных проверок налоговиков. В **Росавтодор**е их предупредили, что к ним могут возникнуть вопросы, особенно к тем, кто только по трассам наездил по 100 тысяч километров в год, а бизнес так и не оформил.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2017.04.02; ЗАПРОС НА ПЕРЕВОЗКУ ДЕТЕЙ МОЖНО ПОДАТЬ ПО ИНТЕРНЕТУ

С 1 апреля вступил в силу новый порядок подачи уведомления об организованной перевозке детей автобусами. В преддверии летнего сезона, когда начнутся отъезды в лагеря отдыха, это особенно актуально.

Уведомление – главный документ, дающий право на организованную перевозку детей. Именно на его основании сотрудники ГИБДД выделяют экипажи для сопровождения колонны. А без них ехать нельзя.

Уведомление подается в районные подразделения Госавтоинспекции по месту начала перевозки, а в случае их отсутствия – в соответствующее подразделение региона. В документе, который должен подписать ответственный за перевозку, сообщают сведения о заказчике поездки и исполнителе.

Иными словами – полное наименование, адрес нахождения образовательного, медицинского учреждения, туркомпании, которые организуют перевозку, а также все сведения о транспортном предприятии, которое выделяет автобусы. В уведомлении также надо прописать маршрут следования и данные об автобусах и их водителях. Подать документ можно как очно, так и в электронном виде, но не позднее двух дней до начала перевозки.

На следующий день после получения уведомления сотрудники ГИБДД проверяют подлинность заявленных сведений: о государственной регистрации автобуса и проведении его технического осмотра, а также о наличии у водителя удостоверения категории «D».

Кроме того, проверяют, не лишен ли водитель, которому предстоит перевозить детей, водительских прав. Если все нормально, то в течение дня уведомление должно быть подписано.

Новый порядок облегчит жизнь туристических и транспортных компаний, так как до этого многие подразделения требовали, чтобы им лично привозили уведомления. Представители туриндустрии также надеются, что водителям достаточно будет иметь при себе электронный ответ об удовлетворении уведомления. До этого на каждой бумажке должна была стоять «живая» печать. Без нее организатора перевозки могли оштрафовать на 100 тысяч рублей.

Но на этом послабления, похоже, закончатся. Разработаны поправки к правилам перевозки детей, которые гласят, что возить детей можно только на автобусах, которые «моложе» 10 лет. Кроме того, автобус должен оснащаться тахографом, а также аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS. Новые правила могут вступить в силу с 1 июля.

По данным аналитического агентства «Автостат», лишь треть парка автобусов в России моложе 10 лет (примерно 36 процентов). Возраст от 10 до 14 лет имеют 18 процентов автобусов, старше 25 лет – больше 22 процентов. Эксперты предполагают, что это может стать проблемой для регионов, где нет денег в бюджете для обновления автобусного парка. Но на то и дана была отсрочка по этому правилу, чтобы местные автобусные предприятия, в том числе частные, подготовились.

Депутат Государственной Думы, первый заместитель председателя Комитета по государственному строительству и законодательству Вячеслав Лысаков в свою очередь отмечает, что причины 2/3 дорожно-транспортных происшествий, в которых страдают дети, – это грубые нарушения правил дорожного движения.

 «Если вообще говорить о перевозке детей, то необходимо оснащать машины «алкозамками», чтобы гарантировать, что за руль не сядет водитель в состоянии алкогольного опьянения. Так что нам есть, к чему стремиться, что менять в правилах перевозки детей», – подчеркивает депутат. По словам Лысакова, последняя точка в изменениях в правилах перевозки детей пока не поставлена.

### ИЗВЕСТИЯ; 2017.04.03; С ЛЕТА ЗАПРЕТЯТ ПЕРЕВОЗИТЬ ДЕТЕЙ БЕЗ АВТОКРЕСЕЛ ИЛИ БУСТЕРОВ

Уже в этом году автомобилисты смогут перевозить детей лишь в автокреслах и бустерах – дешевые устройства вроде адаптеров для ремней будут запрещены. За их использование придется платить такой же штраф, как за перевозку ребенка вообще без специальных приспособлений. Сейчас он составляет 3 тыс. рублей. Соответствующий правительственный документ будет принят до июня.

Как сообщила «Известиям» зампредседателя общественного совета при **Минтрансе**, президент экспертного центра «Движение без опасности» Наталья Агре, постановление правительства, запрещающее перевозку детей без автокресел и бустеров, примут до начала лета.

– Это особенно важно сейчас, в преддверии летних каникул, – сказала Наталья Агре. – Обычно именно в этот период происходит всплеск ДТП, в которых страдают дети.

В прошлом году на заседании президиума Госсовета по безопасности дорожного движения президент дал поручение записать в ПДД четкое определение детских удерживающих устройств. Таковыми должны считаться только автокресла и бустеры, которые станут обязательными для перевозки детей, чей рост не превышает 150 см (тех, кто выше, можно будет просто пристегивать ремнями безопасности). Однако принятие поправок затянулось, и сейчас вокруг адаптеров для ремней продолжаются споры, в том числе судебные.

На прошлой неделе Верховный суд отменил штраф, назначенный екатеринбуржцу Алексею Кайгородову за то, что тот возил детей, пристегивая их штатными ремнями безопасности с помощью специального детского удерживающего устройства ФЭСТ. По этому поводу СМИ писали, что «ВС разрешил» использование таких устройств.

Строго говоря, решение судьи следует букве закона: в нынешней редакции правил дорожного движения говорится, что детей до 12 лет на заднем сиденье можно возить с использованием детских удерживающих устройств, соответствующих весу и росту ребенка, или иных средств, позволяющих пристегнуть ребенка ремнем безопасности. Проект постановления, вносящий изменения в эту формулировку, находится сейчас в правительстве.

Наталья Агре напомнила, что в конце прошлого года Росстандарт запретил реализацию устройства ФЭСТ из-за нарушений техрегламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств». Однако его и сейчас легко купить. Устройство представляет собой треугольную накладку на ремень, которая отводит лямку от области шеи ребенка к грудной клетке. Эксперты говорят, что о безопасности при таком пристегивании говорить не приходится, но на стороне ФЭСТ низкая цена – 500–800 рублей.

По словам Натальи Агре, после запрета таких устройств правительству предстоит решать другую проблему – в России огромный рынок некачественных автокресел. Причем если их запретить, многие автомобилисты просто физически не смогут купить качественные кресла из-за высокой цены.

– Качественные кресла стоят очень дорого. А дешевые при ДТП разламываются. То есть человек покупает кресло, пристегивает ребенка, а при аварии оно еще наносит дополнительные травмы, – отметила зампредседателя общественного совета при **Минтрансе**.

Председатель Национального родительского комитета Ирина Волынец также считает, что устройства, которые не обеспечивают безопасность детей, должны быть запрещены, а качество детских кресел надо строго контролировать.

– По статистике, автомобиль является самым опасным средством передвижения, – сказала Ирина Волынец «Известиям». – Для перевозки ребенка должно использоваться специально оборудованное детское автокресло. Более того, я считаю, надо вводить лицензирование поставщиков. Было много случаев, особенно за последнее время, когда дети при авариях получали повреждения из-за некачественных детских кресел.

Лидер движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов обратил внимание на другую проблему, связанную с новыми правилами: сотрудники ДПС могут штрафовать водителей, которые перевозят детей ростом 148 или 149 см с использованием штатного ремня безопасности. Такие тонкости, по его мнению, следует проработать и уточнить.

– В целом градация логичная: для самых маленьких пассажиров – автокресло, для тех, кто постарше, – бустер, для тех, кто еще старше. – штатный ремень безопасности, – сказал эксперт «Известиям». – Честно говоря, в адаптерах ничего плохого я не вижу, просто не надо применять их для трехлетних детей. А пока постановление не подписано, все сертифицированные детские удерживающие устройства могут использоваться.

Петр Шкуматов призвал родителей не экономить на безопасности детей.

– Если у человека нет 20 тыс. на дорогое кресло, можно купить бывшее в употреблении (если, конечно, оно не было в ДТП). Или лучше сэкономить на пиве и размере телевизора, чем на безопасности ребенка.

По данным ГИБДД, за 2016 год в России на пассажирских сиденьях погибли 308 детей в возрасте до 12 лет. Большинство трагедий произошло из-за отсутствия детского кресла или же использования некачественного удерживающего устройства.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.03.31; НА РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ ВЫДЕЛЯТ 10 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ

Правительство предоставит 10 миллиардов рублей 49 регионам на дороги в виде трансфертов. Об этом идет речь в решении, опубликованном на сайте правительства по итогам заседания кабинета министров от 30 марта.

В **Росавтодор**е подсчитали, что в этом году в регионах отремонтируют 4 тысячи 400 километров автодорог. Тогда уже в конце 2017 года 51 процент региональной дорожной сети будет отвечать нормативным требованиям. Ожидается, что к 2025 году не менее 85 процентов дорог в субъектах приведут в порядок.

Конечно, ремонт будет идти не только в 49 регионах. Еще в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги» в 36 городских агломераций, где живет более 700 тысяч человек, дорожники смогут привести в порядок проезжую часть. Объем финансирования из федерального бюджета по этой программе на 2017 год – 30 миллиардов рублей.

### ТАСС; 2017.04.02; ИВАНОВ: МНОГИЕ РЕГИОНЫ ПРОСЯТ РАЗРЕШИТЬ ИМ ВЗИМАТЬ ПЛАТУ С БОЛЬШЕГРУЗОВ

Многие регионы обращаются с просьбой предоставить им право взимать плату с большегрузных автомобилей, сообщил спецпредставитель президента России по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей **Иванов**.

«Сейчас многие регионы просят разрешить им взимать плату с большегрузов не только с федеральных трасс, но и с региональных, потому что самые «убитые» дороги у нас муниципальные и региональные, федеральные мы привели более или мене в порядок», – сказал **Иванов** на медиафоруме Общероссийского народного фронта «Правда и справедливость», который проходит в Санкт-Петербурге.

**Иванов** напомнил, что до недавнего времени дорожные перевозки были бесплатными, в том время как тарифы взимались за перевозки железнодорожным, воздушным и водным транспортом.

Медиафорум независимых региональных и местных СМИ «Правда и справедливость» проводится ОНФ в четвертый раз. В работе форума принимают участие более 500 человек: журналисты из всех регионов страны, блогеры, руководители федеральных СМИ, представители профильных министерств и ведомств.

### РИА НОВОСТИ; 2017.04.02; ИВАНОВ ПРИЗВАЛ ОБОРУДОВАТЬ МУСОРОВОЗЫ СИСТЕМОЙ ГЛОНАСС

Каждый мусоровоз в России должен быть оборудован системой ГЛОНАСС, чтобы контролировать вывоз мусора на полигоны, «тогда чище будет», сказал спецпредставитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей **Иванов**.

«Сейчас коммунальщики получают от регионального правительства деньги на вывоз мусора, подразумевая, что они везут его на полигоны. По сути, сейчас у нас большая свалка… Кто проверит? Без ГЛОНАССа это не проверишь. Я жесточайший сторонник, я настаиваю на том, чтобы каждый мусоровоз в России должен быть оборудован ГЛОНАССом, тогда чище будет», – сказал **Иванов** на Медиафоруме ОНФ.

### РИА НОВОСТИ; 2017.04.02; ИВАНОВ ПОДДЕРЖАЛ ВВЕДЕНИЕ СИСТЕМЫ «ПЛАТОН»

Спецпредставитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей **Иванов** сообщил, что поддерживает введение системы взимания платежей с грузовиков массой свыше 12 тонн «Платон».

«Я за «Платон», однозначно за «Платон», – сказал он на Медиафоруме ОНФ.

«Регионы сейчас умоляют и просят правительство Российской Федерации, чтобы она дала регионам такое же право по «Платону», как есть на федеральном, и тогда будет наконец-то сбор денег на ремонт и эксплуатацию региональных дорог. Региональные и местные дороги находятся у нас в ужасающем состоянии. Мы федеральные (дороги) сейчас более или менее подтянули, но это мизер всех дорог России», – сказал **Иванов**.

Система «Платон» была введена в строй 15 ноября 2015 года. Деньги идут в федеральный дорожный фонд в виде компенсации за разрушение трасс грузовиками массой более 12 тонн.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.01; ТРАССУ «СОЛНЦЕВО-БУТОВО-ВИДНОЕ» ПОСТРОЯТ В МОСКВЕ К КОНЦУ 2019 ГОДА КАК ДУБЛЕР МКАДА

Работы по строительству дублера Московской кольцевой автодороги (МКАД) – трассы «Солнцево-Бутово-Видное» планируется полностью закончить к концу 2019 года, сообщил заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин.

«Строительство первого этапа трассы от Киевского до Калужского шоссе мы планируем завершить уже осенью следующего года, а полностью магистраль будет сдана к концу 2019 года», – сказал М.Хуснуллин журналистам в субботу.

По его словам, с открытием движения по этой трассе существенно разгрузится участок МКАД.

«Фактически Москва получит новую магистраль с тремя полосами движения в каждую сторону. На пересечении новой дороги с существующими магистралями, например, с Киевским и Калужским шоссе, будут построены современные транспортные развязки с эстакадами и тоннелями», – добавил глава стройкомплекса.

Он напомнил, что строительство дорог остается одним из приоритетов в работе столичных строителей, по итогам этого года планируется построить и ввести в эксплуатацию порядка 100 км дорог.

### ТАСС; 2017.03.31; РЕГИОНЫ ВКЛЮЧИЛИ «КРАСНЫЙ СВЕТ» ИДЕЕ ПЛАТНОГО ВЪЕЗДА В ЦЕНТРЫ ГОРОДОВ

Взимание платы за въезд в исторические центры городов – обсуждаемая на федеральном уровне инициатива – малоприменимо для российских регионов. Опрошенные ТАСС эксперты и представители регионов считают, что гораздо более актуальной проблемой сегодня являются низкая пропускная способность улиц, отсутствие парковок и хорошо организованной сети городского транспорта. Вместе с тем власти в городах разрабатывают свои методы для разгрузки движения в исторических центрах и улучшения транспортной ситуации.

Предложение организовать платный въезд в исторические центры городов содержится в поправках в закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», принятых в конце декабря в первом чтении Госдумой.

Холодная встреча

Проект, предполагающий введение платного въезда в исторические центры российских городов, подвергся жесткой критике Государственно-правового управления (ГПУ) администрации президента. Эксперты управления пришли к выводу, что документ требует доработки и не может быть рекомендован к принятию во втором чтении.

Учитывая нынешнее состояние российских городов, любые дискуссии о введении платы за въезд в центр преждевременны, уверена директор Института региональных исследований и городского планирования НИУ ВШЭ Ирина Ирбитская: «Категорически нельзя делать никакие платные въезды ни в какие центры городов, может быть, за исключением Москвы, в текущей ситуации. Первое: те страны и те города, которые включили платные въезды в центры городов, имеют развитую структуру и систему общественного транспорта – это раз; у людей есть альтернатива, за что они платят: за платную дорогу или за билет в общественном транспорте».

По словам Ирбитской, российские города и так имеют низкую мобильность населения и недостаточно развитое транспортное сообщение друг с другом. Новый закон ставит под удар прежде всего жителей небольших населенных пунктов и городов-спутников, поскольку многие вынуждены посещать региональные центры едва ли не каждый день. «Введение платного въезда в центры городов и без того малую мобильность населения, в том числе экономическую, снизит в разы. И если весь мир стремится к интеграции и уплотнению связей между городами, регионами, то мы понимаем, какой вред мы нанесем нашим городам, особенно средним и малым, которые являются традиционно пользователями крупных городов, то есть крупных центров», – добавила эксперт.

Необходимость введения платного въезда должна рассматриваться в индивидуальном порядке, поскольку «абстрактные и общие для всей страны» решения ставят под удар развитие туристической отрасли, считает руководитель Федерального агентства по туризму Олег Сафонов. При этом для крупных федеральных центров снижение турпотока вряд ли будет ощутимым, чего нельзя сказать о малых городах. «У нас страна очень большая, есть, конечно же, наши столицы – Москва, Санкт-Петербург. Но есть и другие города, маленькие, которые, наоборот, заинтересованы в привлечении туристских потоков. Так что я сторонник очень осторожных действий, которые бы никоим образом бы не повлияли негативно на турпоток и не ограничили бы право людей на путешествия», – сказал глава Ростуризма.

Новосибирск: отголоски советского прошлого

Новосибирск, которому в этом году исполняется только 124 года, является самым многочисленным (население превышает 1,6 млн человек. – Прим. ТАСС) городом Сибири. Согласно генплану Новосибирска, одной из основных проблем улично-дорожной сети в городе является ее низкая плотность. На практике это выражается в недостаточном количестве дублирующих магистралей. В итоге большая часть пробок концентрируется на подъездах к центру, а также мостах, соединяющих правый берег – общественно-деловой центр – и левый, где много спальных районов.

Председатель общественного совета при **министерстве транспорта** и дорожного хозяйства Новосибирской области Алексей Носов считает, что платный въезд в центр Новосибирска транспортных проблем города не решит, поскольку основной проблемой здесь являются не пробки, а нехватка парковок. По ранее озвученной экспертами-урбанистами оценке, их количество должно вырасти примерно втрое, чтобы вместить автомобили всех желающих.

«Если проанализировать ситуацию с пробками, мы увидим, что каких-то серьезных заторов в центре у нас нет. У нас стоят магистрали, которые ведут из спальных районов в центр. И платный въезд только усугубит эту проблему», – прогнозирует Носов.

Новосибирск, как и многие другие российские города, является мегаполисом преимущественно советской застройки, что сильно затрудняет развитие транспортной сети и развязок. По словам Ирбитской, такие города нуждаются в организации так называемой капиллярной сетки улиц – мера достаточно затратная, но эффективная.

Принцип прост: «советские» районы делятся на кварталы небольшого размера, внутри которых запрещена парковка любого транспорта, кроме экстренных служб. «Такой принцип сейчас приняла Барселона. Они трансформирует свои кварталы, объединяя их вокруг пешеходных улиц», – пояснила она.

Севастополь: все дороги ведут в центр

Неактуально введение платного въезда и для Севастополя, несмотря на то что такая идея активно обсуждалась местными властями на протяжении всего прошлого года. Дорожная сеть города, население которого сейчас превышает 400 тыс. человек, организована таким образом, что для того, чтобы попасть из одной его части в другую, необходимо пересечь исторический центр. Введение дополнительных ограничений на въезд в центральную часть может парализовать движение на прилегающих улицах, что в итоге приведет к обратному эффекту – образованию заторов.

Севастополю важнее решить проблему нехватки парковочных мест, для этого администрация намерена прибегнуть к опыту столичных коллег. «Этот вопрос (введения платного въезда. – Прим. ТАСС) сейчас не обсуждается – мы обсуждаем введение платного парковочного пространства в центральной части уличной дорожной сети, как в Москве, то есть должны быть паркоматы для оплаты», – рассказал ТАСС директор городского Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Игорь Титов.

Спикер Заксобрания Севастополя Екатерина Алтабаева также придерживается мнения, что пока не будет создано парковочное пространство в городе, говорить о введении платного въезда нельзя. По ее словам, город планировался в еще дореволюционное время, после Великой Отечественной войны он был восстановлен примерно в тех же очертаниях, в каких и был спланирован. Дорожная сеть Севастополя не рассчитана на нынешний поток транспорта, поэтому власти планируют создать платные и бесплатные парковки, в том числе перехватывающие на въезде в город.

Всего, по данным севастопольского правительства, к 2020 году в городе должно появиться около 1,5 тыс. новых парковочных мест.

Директор Института региональных исследований и городского планирования НИУ ВШЭ считает, что увеличение доли платных парковочных мест может стать действенным способом разгрузки движения, поскольку оно демотивирует людей пользоваться личными автомобилями. Как отметила эксперт, для любого города существует норма: «15% парковочных мест должны быть свободными. Если наблюдается 100-процентная загрузка парковочных мест, нужно повышать тарифы на парковку».

Ростов: в поисках альтернативы

Пойти по пути расширения зоны парковок для решения проблемы загруженности улиц намерены и власти Ростова-на-Дону, который уже много десятилетий является городом-миллионником. Город имеет исторический центр, который совпадает с деловым. Отсюда исходят все транспортные проблемы: традиционные утренние и вечерние часы пик сопровождаются многокилометровыми пробками из спальных районов города в центр и обратно. По самому центру тоже передвигаться зачастую проблематично из-за узких улиц, многим из которых более 100 лет, они не предназначены для современного движения.

Для улучшения транспортной ситуации в сентябре 2016 года в центральной части Ростова-на-Дону была введена платная парковка для автомобилей, создано более 4 тыс. парковочных мест. Тем не менее существенного влияния на загруженность дорог это не оказало, рассказал ТАСС и.о. начальника ГИБДД по Ростовской области Алексей Токин. Он предположил, что увеличения пропускной способности дорог не наступило, потому что водителям не предложили альтернативные варианты.

«Например, отсутствуют парковочные комплексы и перехватывающие стоянки для жителей других городов, которые приезжают в Ростов. При этом отмечается увеличение жалоб жителей многоэтажных домов, которые возмущены тем, что их дворы забиты чужими машинами», – сказал представитель областного ГИБДД.

Ирина Ирбитская уверена, что решение ростовской проблемы известно. «Здесь не нужно изобретать велосипед, нужно идти по пути, по которому идет весь мир. Это развитие трех скоростных уровней общественного транспорта», – утверждает Ирбитская. Опыт показывает, что вместо того, чтобы строить новые дороги или расширять парковочное пространство, предпочтительнее и дешевле обеспечить нормальное функционирование системы общественного транспорта, добавляет она.

Петербург: тотальная зачистка

В числе опрошенных ТАСС экспертов есть и те, кто поддерживает идею введения платы за въезд в исторический центр. В первую очередь такая практика может быть распространена на Санкт-Петербург – один из самых загруженных автомобилями городов России, который по уровню и количеству пробок уступает лишь столице.

«На данный момент машин в городе почти 2 млн, возникают проблемы, где их ставить. Ограничения должны быть, центр города признан историческим культурным наследием. Его нужно ограничить от случайных транзитных потоков. Но здесь нужно понимать, что, делая ограничения для автомобилистов, нужно предоставить альтернативу в виде общественного транспорта, а его качество оставляет желать лучшего», – считает координатор движения «Красивый Петербург» Красимир Врански.

По мнению эксперта, еще одним вариантом для разгрузки движения мог бы стать пешеходный центр. «В нашем городе это сделать трудно, но, если сделать некоторые участки чисто пешеходными, пешеходно-трамвайными, было бы здорово. Наша архитектура привлекает людей, в направлении общественных зон следует развиваться», – добавил он.

Казань: первые результаты борьбы

За более чем тысячу лет существования Казань превратилась из исторического центра в промышленный. В большинстве своем заводы и крупные промышленные предприятия находятся на периферии, а в центре города – офисы компаний. Из-за этого ежедневно в часы пик на всех основных магистралях города и мостах, которые соединяют центр Казани со спальными и промышленными районами, образуются пробки. В центре города также бывают пробки утром и вечером, когда жители едут на работу и с работы; в основном это связано с большим количеством административных и офисных зданий, которые там находятся, и с тем, что на многих улицах ближе к центру широкая дорога сужается, к примеру, из пяти полос остается только три.

В 2015 году в центре города заработала система единого городского парковочного пространства. Как сообщили ТАСС в пресс-службе исполкома Казани, в 2017 году мэрия планирует расширить зоны платных парковок – всего на 15 участках в центре организуют дополнительно 302 машиноместа.

В борьбе с пробками Казань пошла еще дальше: шестой год подряд в городе реализуется проект Автоматизированной системы управления дорожным движением. На 136 светофорных объектах города данная адаптивная система уже внедрена, а с 2013 года в центральной части Казани ограничили движение грузового транспорта с 6 утра до 9 вечера. На восьми улицах, также в центре, установлены так называемые зоны спокойного движения, где максимальная скорость движения ограничена до 40 км/ч.

«Принимаемые исполнительным комитетом Казани меры позволили увеличить пропускную способность улиц на 15%, повысить скорость движения на основных магистральных улицах на 5 км/ч, сократить время проезда на этих улицах как минимум на 5–10 минут. Вопрос введения иных ограничений движения в центральной части города будет рассмотрен при недостаточности принимаемых мер», – пояснили в пресс-службе.

Российская специфика

Большинство экспертов полагают, что популярный в Европе метод снижения транспортного потока не приживется в России. По мнению Ирбитской, к идее платного въезда можно прибегнуть только в исключительных случаях, когда решить транспортную проблему не помогают ни организация сети гортранспорта и «пешеходизация» центра, ни трансформация городских кварталов и платные парковки. «Если бы сейчас все четыре пункта были реализованы в наших российских городах и они бы все равно работали слабо, то как крайняя мера, годящаяся, надо сказать, только для крупных городов... Как крайняя мера – да, можно было бы говорить о платном въезде в города. Но, еще раз повторюсь, в текущей ситуации этого делать категорически нельзя», – резюмировала она.

После внесения в Госдуму в апреле 2016 года законопроект «Об организации дорожного движения в РФ» вызвал широкий резонанс в СМИ. При этом, например, московские власти неоднократно подчеркивали, что не планируют вводить в городе дальнейшие ограничительные меры для автомобилистов. Как заявлял мэр Москвы Сергей Собянин, ни платного въезда в столицу, ни платной парковки во дворах не будет.

Документ был принят Госдумой в первом чтении в декабре прошлого года на одном из последних заседаний осенней сессии. Ко второму чтению документ пополнился поправкой об установлении платы за въезд в исторические районы городов. Некоторые депутаты опасаются, что его принятие фактически откроет путь к введению платного въезда в центр городов, и пообещали добиваться исключения соответствующих норм.

### GOROD48; 2017.04.01; В ЛИПЕЦКЕ ВВЕДУТ ПЛАТУ ЗА ВЪЕЗД В ГОРОД

Горожане смогут пользоваться абонементом, предусматривающим скидку.

На этой неделе, как уже сообщал GOROD48, на сессии Липецкого городского Совета депутаты с подачи мэрии приняли методику расчета стоимости платной парковки в центре города. Напомним, что час стоянки на улицах Фрунзе, Первомайской, Советской, Ленина и Плеханова после принятия всех нормативно-правовых актов обойдется от 35 до 50 рублей.

Платные парковки, по мнению чиновников, сулят горожанам одни выгоды. Это и доходы муниципалитета, и доходы МУП «Липецкпассажиртранс», и уменьшение загазованности воздуха, и туристическая привлекательность... И вот GOROD48 стало известно о новой идее мэрии: для автомобилистов предполагается ввести сбор на въезд в Липецк. Причем как для гостей города, так и для его жителей.

– Предыдущую команду управленцев администрации Липецка под руководством Михаила Гулевского справедливо упрекали в отсутствии идей по увеличению собственных доходов муниципалитета. Команда нового главы города введением платной парковки на дорогах общего пользования в центре Липецка доказала, что деньги можно просто подбирать с асфальта. Так, оборот будущего муниципального оператора, который будет осуществлять сбор средств с автомобилистов за парковку, составит, по нашим подсчетам, 100 миллионов рублей в год. Мы пока не знаем, какова будет прибыльность этого бизнеса, но, думаем, что городская казна получит не менее 10-15 миллионов. Поэтому логичен следующий шаг по пополнению муниципального бюджета: введение сбора с водителей легкового и автомобильного транспорта при въезде в Липецк, – сообщил GOROD48 начальник управления дорог и транспорта мэрии Виктор Запрягаев.

По словам чиновника, ставки сбора мэрия утрясет с депутатами горсовета. Пока предполагается, что с автомобилей отечественной сборки муниципальный оператор будет взимать 50 рублей, с грузовиков – 100 рублей. Эта мера вынужденная: уже сейчас на тысячу горожан приходиться прочти 550 автомобилей, что не позволяет существующей сети внутригородских дорог «переваривать» транспортный поток.

Технически сбор средств за въезд в Липецк будет осуществляться так же, как это происходит на платных федеральных трассах. На выездах из города появятся терминалы с рамками и иным оборудованием, через которые будет проходить транспортный поток. Средства на это будут на условиях софинансирования выделены из трех бюджетов: городского (10%), регионального (20%) и федерального (70%). Всего на эти цели в течение 2017-2018 годов будет выделено 3 млрд рублей.

– Спасибо губернатору, который благодаря своему влиянию пробил в **Минтрансе** финансирование этого пилотного в России проекта. Если липецкий опыт себя хорошо зарекомендует, его распространят по всей стране, – говорит Виктор Запрягаев.

Для удобства автомобилистов, чьи автотранспортные средства зарегистрированы на территории области, сбор средств будет осуществляться как при пересечении въездных терминалов наличкой, так и по безналичному расчету.

– Мы сделаем все, чтобы у жителей Липецка и области не было никаких проблем с оплатой въездного сбора. Для того, чтобы въезжать в город без остановок, липчанину нужно будет написать соответствующее заявление в адрес муниципального оператора. Такие бланки появятся в МФЦ и на пунктах прохождения въездного контроля. И 30 или 31 числа каждого месяца на телефон автомобилиста будет приходить СМС-сообщение с суммой платежа.

Кстати, зарегистрированным в Липецке автомобилистам (как говорили раньше, с местной пропиской), часто выезжающим за пределы города можно будет оформить абонемент. Так, пересечение городской черты с месячным «скидочным» документом обойдется владельцам машин и тем, на кого оформлена доверенность на управление автомобилем, на 15% дешевле, чем без абонемента, а с годовым – на 30%.

– Все полученные средства от сбора за въезд в Липецк в соотношении 50 на 50 будут попадать в городской и региональный дорожные фонды. Это позволит значительно увеличить объемы дорожных работ в городе и в области, создаст новые рабочие места, сделает Липецк привлекательным местом для внутреннего туризма, – говорит начальник управления дорог и транспорта мэрии Виктор Запрягаев.

P.S. Живущим в пригородах горожанам, желающим сэкономить на транспортном сборе в Липецк, чиновники советуют пользоваться автобусами ОГУП «Липецкие автобусные линии». Тем более, что уже в этом году для удобства жителей региона будут введены единые транспортные карты.

### EFIR24 ТАТАРСТАН; 2017.04.01; В КАЗАНИ ПОЯВИТСЯ БОЛЬШОЕ ВЕЛОСИПЕДНОЕ КОЛЬЦО

Оно свяжет между собою микрорайоны Азино и Горки с историческим центром города, где сейчас уже действует так называемое малое велосипедное кольцо.

Протяженность нового маршрута составит 12 километров. Одна из целей этого проекта – не только привлечение горожан к здоровому образу жизни, но и улучшению экологической ситуации в городе-миллионнике. Кстати, проект реализуется **минтрансом** России при поддержке глобального экологического фонда.

5 месяцев артель Анжелики Мелентьевой разрабатывала проект маршрута велодорожки. Говорит, что важно было не ущемить в правах автолюбителей, но при этом сделать комфортными и безопасными условия для велосипедистов и пешеходов. Активное участие в разработке принимали и представители казанского велодвижения.

На Танковом кольце появится одна дорожка для передвижения по ней и велопользователей и пешеходов. Сделав крюк в сторону Центра гребных видов спорта и нового зоопарка, маршрут выведет на улицу Роторная, где под железной дорогой планируют прорыть подземный переход. Все изменения уже согласованы с ГИБДД и транспортниками. Повернув на Назарбаева, велодорожка от станции метро Суконная слобода пройдет по улице Петербуржская.

На протяжении всего велосипедного маршрута будут установлены пункты по ремонту велосипедов, а во дворах домов появятся велобоксы, в которых казанцы будут хранить свои велосипеды.

По проекту Мелентьевой, сквозным станет проход через парк Тысячелетия прямо на Булак, где по правой его стороне проведут велосипедную дорожку со специальным ограждением. Тротуар Левобулачной улицы отдадут пешеходам. Под кремлем большое велосипедное кольцо соединится с малым протяженностью 8 километров. Оно продолжит уже существующий веломаршрут «Удивительная Казань», открытый в октябре 2015 года. От стен Казанского кремля разработчики проекта предлагают проложить велодорожки до парка Горького.

В исполкоме Казани уже посчитали, что реализация велодорожной сети за три года может сократить выбросы выхлопных газов на 14, 5 тысяч тонн и сэкономит до 6, 5 тысяч тонн топлива. Но реализация этого проекта стоимостью более 600 млн рублей начнется лишь после того, как будет найден инвестор.

### БАЙКАЛ-DAILY; 2017.04.03; В УЛАН-УДЭНСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ ОТРЕМОНТИРУЮТ СРАЗУ 45 КМ ДОРОГ

Власти Улан-Удэ и Бурятии готовятся к масштабным дорожным работам в границах Улан-Удэнской агломерации. Как известно, республики впервые попала в федеральную программу «Безопасные и качественные дороги». Она предполагает финансирование на ремонт дорог в размере 625 миллионов рублей из федерального бюджета, плюс такая же сумма из местных источников. Таким образом, с 2017 года ежегодно на дороги агломерации будет выделяться 1,2 миллиарда рублей, до конца программы, в 2025 году.

– Основные объекты – дороги магистрального значения, где проходит общественный транспорт, – уточнил сегодня на брифинге и.о.**министра транспорта** Бурятии Сергей Козлов. – Население в течение суток активно передвигается в Улан-Удэ или из города – на работу, за покупками. То есть вокруг города зона порядка 60 км, она и попала в агломерацию.

Программа должна помочь снизить количество ненормативных дорог (к концу 2018 года должно стать не более 50% от общей протяжённости дорог, а к концу 2025 года – не более 15%), число мест концентрации ДТП. Всего в границах агломерации определено 17 таких мест, 13 из них планируется ликвидировать в этом году. 2 места концентрации находятся на федеральных дорогах, остальные – в Улан-Удэ. Это по 2 участка по улицам Иволгинская, Терешковой, точки по проспекту Автомобилистов, улицам Комсомольская, Пищевая.

Сама программа уже предварительно утверждена в **Росавтодор**е, также предстоит обсуждение на общественных слушаниях – по итогам можно будет внести какие-либо коррективы. Слушания пройдут, предварительно, 14 апреля, в здании **минтранса** Бурятии.

Добавим, что ремонт трамвайных путей, их прокладку в районы Улан-Удэ включить в программу не удастся.

– Строительства новых путей не предусматривается. Единственное, мы можем рассмотреть это как вариант ремонта перегруженных улиц – там возможно выделение дополнительной полосы для общественного транспорта, – рассказал Сергей Козлов.

Впрочем, без ремонта трамвайные пути не останутся – в этом году по отдельной программе планируется поработать по улице Терешковой.

Совсем скоро начнутся аукционы по ремонтным работам. Все контракты, по словам Сергея Козлова, планируется заключить в мае.

– Очень важно обеспечить контроль за реализацией программы, – отметил и.о.министра. – Создан проектный офис, в который входят общественники, и мы будем в течение года выезжать на эти объекты и смотреть, как реализуется программа.

Как сообщал «Байкал-Daily», в перечень проектов в 2017 году попали дороги в 100-е кварталы (там организуют 4-полосное движение), по улице Комарова, участки в центре города, перекрёстки, дороги в районных центрах. Известно, что из всей суммы 339 миллионов рублей будет направлено на дороги Улан-Удэ. В целом же в этом году запланировано ввести 45 км отремонтированных дорог, которые соответствуют нормативным требованиям.

### ZPRAVDA.RU; 2017.04.01; В ДНИ КУБКА КОНФЕДЕРАЦИЙ В КАЗАНЬ ПУСТЯТ 45 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ПОЕЗДОВ

В Казани в дни Кубка конфедераций назначат 45 дополнительных поездов‍. Для перевозки болельщиков и зрителей с 16 июня по 4 июля в период проведения футбольных матчей в Казани будут назначены 45 дополнительных поездов прибытием в Казань и из Казани в Москву, Санкт-Петербург и Адлер, сообщает пресс-служба **Минтранса** Татарстана.

### ТАСС; 2017.03.31; ВОСТОЧНО - СИБИРСКАЯ ЖЕЛДОРОГА ЗАВЕРШАЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ ЛЕНА

На Восточно - Сибирской железной дороге (ВСЖД, филиал ОАО «РЖД») начато возведение последнего пролетного строения железнодорожного моста через реку Лена, сообщила служба корпоративных коммуникаций магистрали.

Строительство моста было начато два года назад. Общая длина нового сооружения составит порядка 400 м. Согласно основным техническим решениям проекта, новый мост включает в себя четыре пролетных строения длиной от 45 до 132 м.

Железнодорожный мост стоимостью 465 млн рублей возводится через реку Лена в рамках масштабного инвестиционного проекта по модернизации БАМа, ввод в эксплуатацию запланирован на этот год.

### ТАСС; 2017.03.31; РЖД В АПРЕЛЕ ОПРЕДЕЛЯТ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ЗАПУСКА АЭРОЭКСПРЕССА ДО КИСЛОВОДСКА

ОАО «РЖД» до 15 апреля 2017 года проведет экономические расчеты и определит целесообразность запуска аэроэкспресса от аэропорта Минеральных Вод до города-курорта Кисловодск в Ставропольском крае. Об этом сообщил министр строительства, дорожного хозяйства и транспорта Ставропольского края Игорь Васильев.

«Мы уже обратились в «Российские железные дороги», там сказали, что сделают расчеты в срок до 15 апреля, РЖД ответит нам на вопрос с точки зрения целесообразности экономики данного проекта, есть в нем необходимость или нет. Запуск аэроэкспресса подразумевает строительство железной дороги Минеральные Воды – аэропорт», – сказал он.

Поручение о подготовке предложений по запуску аэроэкспресса было дано властям края и ОАО «РЖД» распоряжением правительства РФ об утверждении перечня мероприятий по развитию города-курорта Кисловодска. По словам Васильева, власти предлагали также проект по выносу железнодорожного вокзала за территорию города (сейчас он находится в центральной части).

«В числе вопросов мы ставили создание транспортно-пересадочного узла, перехватывающих парковок. Но пока жители города сказали, что вокзал – историческая ценность Кисловодска, когда железная дорога доходит именно до этой точки», – сказал министр.

Расстояние от аэропорта до города Кисловодска превышает 50 км, сейчас туристы могут преодолеть его либо с пересадками (автобус и электричка), либо напрямую автомобильным транспортом. Кисловодск находится на юге Ставропольского края, практически на границе с Карачаево-Черкесией и Кабардино-Балкарией, в 65 км от горы Эльбрус. На территории города-курорта находятся более 50 санаториев и пансионатов.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.04.03; ПОРТАМ ВЫСТАВИЛИ СЧЕТ

Как стало известно «Ъ», ФАС взыщет с НМТП и Global Ports в целом почти 17 млрд руб. В такую сумму служба оценила доходы компаний от монополистической деятельности в 2015 году. Мурманский торговый порт, проходивший по тому же делу, оправдан; своего вердикта ожидает UCL Владимира Лисина. По мнению аналитиков, расходы неподъемны и сумма будет уменьшена через суд, куда планируют обратиться пострадавшие.

ФАС выдала предписание Новороссийскому морскому торговому порту (НМТП, подконтролен «Транснефти» и группе «Сумма» Зиявудина Магомедова) и трем компаниям группы Global Ports – Первому контейнерному терминалу (ПКТ), «Петролеспорту» и Восточной стивидорной компании (ВСК) – перечислить в бюджет 16,8 млрд руб. дохода, полученного в результате злоупотребления доминирующим положением. Об этом «Ъ» сообщили источники в отрасли и подтвердили в ФАС. Сумма к взысканию с НМТП составляет 9,74 млрд руб., с ПКТ – 4,17 млрд руб., «Петролеспорта» – 1,27 млрд руб. и с ВСК – 1,6 млрд руб. Перечислить деньги компании должны в течение 180 дней.

ФАС возбудила антимонопольные дела против девяти стивидоров в июне 2016 года, заподозрив их в завышении цен на перевалку контейнеров, зерна, нефти и минудобрений. Это НМТП и Приморский торговый порт («Транснефть» и «Сумма»), ПКТ, «Петролеспорт» и ВСК (Global Ports), Туапсинский морской торговый порт и Контейнерный терминал Санкт-Петербург (входят в UCLH Владимира Лисина), а также подконтрольные структурам Андрея Мельниченко Мурманский морской торговый порт (МТП, 39% у СУЭК, 37% у «Еврохима») и «Агросфера» (55% у «Еврохима»).

В конце марта ФАС истребовала с НМТП и компаний Global Ports соответственно средства, полученные от монопольной деятельности, тогда сумма не называлась (см. «Ъ» от 23 и 27 марта). При этом ФАС оправдала мурманских стивидоров: 30 марта служба сообщила, что не нашла нарушений в действиях МТП, «Агросферы» и Мурманского балкерного терминала, что цены их увеличивались соразмерно расходам, а также они перевели, как настаивала ФАС, цены в рубли (НМТП с 1 января перевел в рубли только цены на каботажные перевозки). В отношении их дело было прекращено. Но источник в отрасли отмечает, что у мурманских компаний и должны быть низкие цены, так как, будучи фактически кэптивными портами химиков, они развиваются за счет доходов от реализации удобрений, а не ставки перевалки.

В НМТП «Ъ» заявили, что придерживаются прежней позиции: компания не согласна с решением ФАС, будет оспаривать его в суде, а также настаивает, что не завышала тарифы, а если бы завышала, клиенты могли бы направить грузы через другие терминалы, чего они не сделали. В суд компания пойдет в ближайшие недели, говорит источник, знакомый с ситуацией. В Global Ports говорят, что не получали решений и предписаний ФАС и не знают о факте их выхода. «Что касается обнародованной позиции ФАС, то мы убеждены, что не нарушали антимонопольного законодательства, и намерены отстаивать свою правоту в суде»,– заявляют в Global Ports.

В ФАС пояснили, что сумма получена путем вычета из фактического дохода за год, когда произошло нарушение, того дохода, который был бы получен при норме рентабельности, соответствующей году до нарушения, проиндексированному с учетом инфляции. «До повышения цен рентабельность у стивидоров была прекрасной,– поясняют в службе.– Сейчас в бюджет взыскивается сверхрентабельность, но даже после этого они не останутся в убытке или в нуле».

В ФАС не исключают, что нынешние дела в отношении стивидоров не последние, а также напоминают, что до сих пор не принято решение по компаниям группы UCL. При этом источник, близкий к ведомству, подчеркивает, что недавно служба прекратила дело в отношении Мурманского порта, который активно сотрудничал с ФАС и, не дожидаясь решения, перевел ставки в рубли, и уверяет, что такой опыт может быть полезен другим участникам отрасли.

«Начисленные суммы существенны для компаний – это около 35% годовой выручки для Global Ports и 18% для группы НМТП»,– отмечает Денис Ворчик из «Уралсиба», называя штрафы «неподъемными». Он также удивляется обвинениям ФАС в отношении терминалов Global Ports, которые «и так работают на высококонкурентном рынке». По мнению аналитика, обоим холдингам удастся серьезно снизить сумму штрафов через суд.

### ТАСС; 2017.03.31; МИНТРАНС ГОТОВ ЗАНИМАТЬСЯ РАЗВИТИЕМ СЕВМОРПУТИ ПРИ ПОСТУПЛЕНИИ ТАКОГО ПОРУЧЕНИЯ

**Министерство транспорта** РФ готово заниматься развитием Северного морского пути, если поступит такое поручение, заявили ТАСС в **Минтрансе**.

«**Минтранс** России, безусловно, поддерживает комплексное развитие Северного морского пути, как основного элемента транспортной системы Арктики, и проводит необходимую планомерную работу. При поступлении соответствующего поручения оно будет выполнено в установленном порядке», – сказал представитель министерства.

Спецпредставитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей **Иванов** накануне заявил, что всеми аспектами развития Севморпути должен заниматься **Минтранс**.

Ранее на форуме «Арктика – территория диалога» президент РФ Владимир Путин поручил правительству проработать вопрос об отдельной структуре, ответственной за развитие Севморпути.

Главное направление развития Северного морского пути связано с обеспечением вывоза минерального сырья и напрямую зависит от реализации инвестиционных проектов по добыче минеральных ресурсов (Варандей, «Ямал СПГ», Диксон, Новый Порт, Дудинка, Норильск – в общей сложности 15 действующих и перспективных проектов, 11 из которых связаны с освоением нефти и газа, 4 – руд и угля). Транзит в ближайшей и среднесрочной перспективе будет дополнительным бонусом, и его роль в грузопотоке Севморпути будет незначительной.

В акватории Севморпути действуют восемь линейных ледоколов, четыре из которых атомные («50 лет Победы», «Ямал», «Таймыр», «Вайгач») остальные 4 – дизель– электрические («Адмирал Макаров», «Красин», «Капитан Хлебников» и «Капитан Драницын»).

Основные проекты развития портовой инфраструктуры Арктического бассейна связаны с освоением нефтегазовых месторождений Ямала – это проекты по строительству морского порта Сабетта и терминала по перевалке нефти с Новопортовского месторождения, а также комплексным развитием Мурманского транспортного узла. Эти проекты уже сейчас являются точками роста для арктических регионов. В 2016 году объем перевозок грузов по Северному морскому пути составил 7,5 млн тонн.

### ТАСС; 2017.03.31; ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО СЕВМОРПУТИ В 2017 Г. СОХРАНИТ ТЕМПЫ РОСТА ПРЕДЫДУЩИХ ЛЕТ

Ледокола Росатома в 2016 году провели через Северный морской путь 410 судов общей грузовой вместимостью 5,3 млн тонн, что более чем вдвое превышает грузопоток 2015 года. Объем перевозки грузов по Севморпути в 2017 году будет расти примерно такими же темпами, сообщил в интервью ТАСС генеральный директор Росатома Алексей Лихачев.

«В 2015 году при сопровождении атомного флота Росатома было проведено по Севморпути 195 судов с общей грузовой мощностью 2 млн тонн, в 2016 году – уже 410 судов, объем грузов достиг 5,3 млн тонн. Рост в сравнении с позапрошлым годом составил более чем в два раза. В 2017 году, я думаю, это кратное увеличение оно сохранится, потому что есть и контракты соответствующие», – сказал он.

По прогнозу Росатома, через три – пять лет объем грузопотока по Севморпути может вырасти до 35 млн тонн.

«Подтверждением тому является востребованность использования этого маршрута такими крупными проектами, как «Ямал СПГ», реализуемый «Новатэком», и разработка Новопортовского месторождения «Газпром нефти», – отметил Лихачев.

### ТАСС; 2017.04.02; ИВАНОВ СЧИТАЕТ, ЧТО АРКТИЧЕСКИЙ ФЛОТ МОЖЕТ ПЕРЕЙТИ НА СЖИЖЕННЫЙ ПРИРОДНЫЙ ГАЗ

Специальный представитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей **Иванов** полагает, что в перспективе арктический флот перейдет на сжиженный природный газ (СПГ) или другое экологически чистое топливо. Об это он заявил журналистам в Санкт-Петербурге во время медиафорума ОНФ «Правда и справедливость».

«Сжиженный газ – я в это верю, это не фантазии. На Таймыре есть огромнейшее месторождение газа и там (в Арктике) вот-вот закончится строительство завода (по производству сжиженного газа – прим. ТАСС). Это будет стоить огромных денег, но это деньги не бюджетные будут, это сами компании, когда поймут, что на СПГ дешевле и эффективнее, чем на флотском мазуте – это им будет выгоднее. Тем более он там производится», – сказал **Иванов**.

По его словам, переход арктического флота на СПГ – не единственный вариант. Другой вариант – атомные установки, которые также можно было бы использовать для флота. «В российской энергетики доля атома очень мала – 18% всего. Но в этом году первая плавучая атомная электростанция будет поставлена на Чукотку», – привел пример использования атомной энергии в Арктике **Иванов**.

Как сообщалось ранее, мобильная плавучая атомная теплоэлектростанция «Академик Ломоносов» (представляет собой несамоходное судно (ПЭБ), которое доставляется буксиром на место работы, где подключается к построенному причалу и инфраструктуре) строится в Певеке для обеспечения электроэнергией Певека и окружающих районов Чукотки, а также промышленных предприятий.

Два центра развития Севморпути должны координировать работу в Арктике

Координировать работу Северного морского пути должны два центра в Арктике, сказал **Иванов**, отвечая на вопрос ТАСС на медиафоруме.

«Несколько лет назад в Архангельске создали дирекцию в виде ФГУПа по управлению Севморпутем. Я считаю, надо как минимум два центра управления: один в западном секторе Арктики, другой – в восточном», – сказал он.

**Иванов** также подчеркнул, что, независимо от этого, всю работу координировать должен **Минтранс** РФ. «Что такое Северный морской путь? Ключевое слово путь, а путь – это всегда **Минтранс**, неважно автомобильный, железнодорожный», – отметил спецпредставитель президента.

Ранее президент РФ Владимир Путин, выступая на форуме «Арктика – территория диалога», поручил правительству проработать вопрос об отдельной структуре, ответственной за развитие Севморпути.

### МВ ВОРКУТА; 2017.04.01; У ВОРКУТЫ ПОЯВИТСЯ СВОЙ МОРСКОЙ ПОРТ

Принципиальная договоренность об этом достигнута в ходе форума «Арктика – территория диалога» между правительством Коми и **Министерством транспорта** России. Морской порт должен стать одной из гаваней Северного морского пути, который в XXI веке будет главной транспортной артерией, соединяющей Азию с Европой. Ожидается, что в будущем климатические условия позволят использовать Северный морской путь не только для судов ледокольного класса. – По этому маршруту будут ходить круизные лайнеры. Таким образом, морской порт Воркуты станет и важным объектом развития туризма, в том числе международного. Это в свою очередь означает новые возможности для трудоустройства жителей Заполярья – потребуются стюарды, коки, официанты и горничные на круизные суда, – рассказал наш источник в правительстве республики. Он сообщил также, что в ближайшее время, сразу после подписания протокола о намерениях между Республикой Коми и **Минтрансом** РФ, будет запущено общественное обсуждение подходящего названия для новой морской гавани, которая расположится на побережье Байдарацкой губы.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.04.02; НОРИЛЬСК НЕ ПРИНИМАЕТ

S7 жалуется, что аэропорт Норильска не дает ей летать в Новосибирск. Авиакомпания рассчитывала на хороший спрос

В пятницу S7 Group (владеет авиакомпаниями «Сибирь» и «Глобус», летают под брендом S7) пожаловалась в ФАС на аэропорт Норильска в связи с ограничением конкуренции, сообщила пресс-служба S7. В августе 2016 г. перевозчик подал заявку в аэропорт на выполнение с летнего расписания (с 26 марта) ежедневных рейсов по маршруту Норильск – Новосибирск, затем – еще несколько запросов, но они остались без ответа. Лишь за три дня до начала летней программы аэропорт прислал отказ в предоставлении слотов, говорится в релизе S7. Причину отказа аэропорт не сообщил, уточнила представитель S7 Анна Бажина. Представитель ФАС сказал, что комментарии будут возможны после того, как жалоба S7 поступит.

S7 продолжает летать в Новосибирск по зимнему расписанию трижды в неделю, так как билеты были проданы, объясняет Бажина. S7 осуществляет рейсы Новосибирск – Норильск в не согласованные с аэропортом «Норильск» интервалы – с 8 до 9.15 утра, говорится в ответном заявлении аэропорта Норильска. В это время в аэропорту находятся пять самолетов разных авиакомпаний, совокупный пассажиропоток – около 1500 человек, что соответствует предельной пропускной способности, сообщила пресс-служба аэропорта. Дважды рейсы задерживались на три часа, рассказывает Бажина. Аэропорт Норильска неоднократно предлагал S7 принимать и отправлять рейс в Новосибирск между 10 и 11 часами, но S7 проигнорировала эти предложения, говорится в заявлении. Аэропорт не предлагал альтернатив, отвечает на это Бажина.

S7 и принадлежащая «Норникелю» авиакомпания «Нордстар» – единственные крупные перевозчики в аэропорту Норильска (тоже принадлежит «Норникелю»). С 1 июня начнется реконструкция аэропорта – жителей района, массово отправляющихся в отпуск (летний пассажиропоток – около 200 000 человек), будут вывозить малой авиацией в Красноярск, Новый Уренгой и Сургут, сообщал аэропорт. Новосибирск – крупнейший из более или менее близко расположенных к Норильску крупных хабов и предоставляет лучшие возможности по разлету, чем Красноярск и Сургут, говорит исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев. Спрос на направлении Норильск – Новосибирск, особенно в преддверии закрытия аэропорта, хороший, подтверждает представитель S7.

ФАС в первую очередь будет смотреть, был ли обоснованным отказ в предоставлении слотов – аэропорт, как субъект естественной монополии, не имеет права давать их одной авиакомпании и отказывать другой, говорит партнер юрфирмы «Юков и партнеры» Сергей Сорокин. На аффилированность аэропорта с «Нордстаром», конечно, обратят внимание, но это не будет предметом рассмотрения, добавляет он.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.02; РФ С ПОНЕДЕЛЬНИКА ОГРАНИЧИТ РЕЙСЫ ТАДЖИКСКОЙ АВИАКОМПАНИИ СОМОН ЭЙР В МОСКВУ – МИНТРАНС РОССИИ

РФ с понедельника, 3 апреля, ограничит рейсы таджикской авиакомпании «Сомон Эйр» из Душанбе и Худжанда в Москву, сообщил «Интерфаксу» представитель **Минтранса** России.

Он пояснил, что это является «зеркальными мерами» в ответ на то, что авиавласти Таджикистана не удовлетворили в полном объеме заявку российской авиакомпании «Ямал» на рейсы из подмосковного аэропорта «Жуковский» в Душанбе и Худжанд.

«Вопреки договоренностям, зафиксированным протоколом переговоров, авиационные власти Таджикистана не подтвердили заявку авиакомпании «Ямал» (на четыре рейса в неделю в Душанбе и три рейса в неделю в Худжанд – ИФ). При этом авиационные власти России подтвердили заявки таджикских перевозчиков в полном объёме до 02.04.2017 г. в расчете, что за это время таджикская сторона подтвердит назначение авиакомпании «Ямал», – говорится в сообщении российского ведомства.

Конфликт между авиавластями РФ и Таджикистана из-за рейсов из «Жуковского» возникает не первый раз. В конце прошлого года Таджикистан также не допустил авиакомпанию «Ямал» к регулярным полетам в республику из подмосковного аэропорта.

В Душанбе заявляли, что «Жуковский» относится к аэропортам Москвы, международные полеты которых ограничены межправительственными соглашениями, устанавливающими паритет на количество перевозчиков от каждого государства.

Ранее к рейсам из «Жуковского» в Душанбе и Худжанд были допущены «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL). Наличие на маршрутах двух российских авиакомпаний нарушает паритет, указывали авиавласти Таджикистана.

**Минтранс** РФ в ответ на это приостанавливал рейсы таджикской «Сомон Эйр» в регионы страны, кроме Москвы и Санкт-Петербурга. Но позднее конфликт был разрешен: Таджикистан по итогам переговоров с российской стороной подтвердил рейсы «Ямала» с летнего сезона IATA 2017, то есть с конца марта.

### РИА НОВОСТИ; ЛИДИЯ ИСАМОВА 2017.04.02; МИНТРАНС ТАДЖИКИСТАНА ОБВИНИЛ РОССИЙСКИЕ АВИАВЛАСТИ В НАРУШЕНИИ СОГЛАШЕНИЯ

Сообщение **Минтранса** РФ об ограничении рейсов «Сомонэйр» мы получили накануне, рассказал РИА Новости источник в **минтранс**порта Таджикистана.

«В рамках исполнения протокола заседания таджикско-российской межправкомиссии, состоявшейся в январе текущего года мы дали разрешение российской авиакомпании «Ямал» на полеты по маршруту Жуковский-Душанбе-Жуковский и Жуковский-Худжанд-Жуковский в летний сезон, то есть с конца апреля», – сказал собеседник агентства.

Он отметил, что «российская сторона нарушила соглашение о воздушных перевозках, ограничив полеты таджикского авиаперевозчика «СомонЭйр».

**Минтранс** РФ вводит ограничения на полеты «СомонЭйр» с понедельника 3 апреля.

«Мы выдали разрешение данному авиаперевозчику (а/к «Ямал») выполнять полеты в Душанбе и Худжанд в летний период, который начнется в конце апреля», – сообщили РИА Новости в Департаменте гражданской авиации. По его данным, рейсы будут выполняться на паритетной основе – два рейса в Душанбе и Худжанд из Жуковского будет выполнять авиакомпания «Ямал», два в «Жуковский» из Душанбе и Худжанда – таджикский авиаперевозчик «Сомон Эйр».

### ТАСС; 2017.04.02; ИВАНОВ: АВИАДЕБОШИРАМ МОГУТ ОГРАНИЧИТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ЛЕТАТЬ НА РОССИЙСКИХ САМОЛЕТАХ

Представитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей **Иванов** на медиафоруме ОНФ «Правда и справедливость» сообщил подробности об одобренном в СФ законопроекте об авиадебоширах. По словам **Иванов**а, он был одним из инициаторов разработки данного закона, а сейчас выступает за то, чтобы список авиадебоширов предавался гласности.

«Если на борту происходит дебош, то командир корабля подписывает протокол, где расписываются свидетели, пассажиры, экипаж. Один экземпляр вручает нарушителю, а второй направляет по прибытию рейса в суд. А потом административный суд – нарушение есть, штраф такой-то и протокол в **Росавиаци**ю, **Росавиаци**я вносит такого клиента в черный список. Ему может быть год, а может быть два нельзя будет летать на самолетах российских авиакомпаний, кроме некоторых исключений, например, смерти родственника или другие случаи», – рассказал **Иванов**.

При этом **Иванов** уверен, что черные списки **Росавиаци**и должны быть публичными. «Там разные будут люди: известные и состоятельные, авиадебоширит весь спектр населения РФ», – уверен **Иванов**. «В 2016 году только компания «Аэрофлот» только на внутренних рейсах зарегистрировала 1725 случаев авиадебоша. Если по России – умножьте примерно на два», – сказал **Иванов**, отметив, что экстренная посадка самолета в случае авиадебоша обходится в 500 тыс. рублей.

При этом, по его словам, случаев нарушений порядка российскими гражданами на бортах иностранных компаний «на пальцах одной руки можно посчитать». «Там 30 тысяч, 50 тысяч и не рублей, а евро. Штраф и в черные списки автоматом. У нас черных списков нет», – резюмировал представитель президента.

Совет Федерации 29 марта одобрил закон об ответственности за нарушение правил безопасности на транспорте, которым меры противодействия авиадебоширам распространяются на случаи, произошедшие на других транспортных средствах общего пользования. Закон дополняет действующую статью Уголовного кодекса (УК) РФ «Хулиганство» отдельным пунктом, устанавливающим ответственность за хулиганство на различных видах транспорта общего пользования: железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном, а также на любом ином транспортном средстве общего пользования.

Медиафорум независимых региональных и местных СМИ «Правда и справедливость» проводится ОНФ в четвертый раз. В работе форума принимают участие более 500 человек: журналисты из всех регионов страны, блогеры, руководители федеральных СМИ, представители профильных министерств и ведомств.

### ТАСС; 2017.04.02; ИВАНОВ: КРЫМУ НЕ НУЖНО ИМЕТЬ ДВА КОНКУРИРУЮЩИХ АЭРОПОРТА

Представитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей **Иванов** уверен, что в Крыму не нужно создавать два конкурирующих аэропорта.

По его мнению, аэропорт Бельбек под Севастополем должен стать в перспективе филиалом аэропорта Симферополя.

«Два конкурирующих аэропорта в 80 км – нонсенс. Я не исключаю, что в будущем мы сделаем Бельбек аэропортом двойного назначения (гражданского и военного – прим. ТАСС). Бельбек можно сделать филиалом Симферопольского аэропорта и сделать это с единым управлением. Чтобы управляющая компания сама решала, куда посадить самолет – в Симферополь или Бельбек», – считает **Иванов**.

По его словам, аэропорт в Симферополе никогда не сравнится с Бельбеком: последний может обеспечивать транспортную доступность только Севастополя и близлежащих районов. Ялта, например, находится уже ближе к Симферополю. «Поэтому Бельбек, на мой взгляд, надо делать аэропортом двойного назначения, но понимать, что огромный терминал в Бельбеке строить бессмысленно», – считает **Иванов**.

При этом он подчеркнул, что севастопольский аэропорт всегда будет иметь военный приоритет, что будет препятствовать его гражданскому развитию. «Так что любой частник задумается, а лететь ли в Бельбек. Вдруг военные в любой момент его закроют. Военный приоритет», – пояснил **Иванов**.

В настоящее время аэропорт Бельбек, расположенный на северо-западе Севастополя, обслуживает самолеты Воздушно– космических сил РФ. Планируется, что после модернизации он будет принимать и гражданские рейсы. На пресс-конференции в начале 2017 года генеральный директор АНО «Дирекция по управлению ФЦП» Андрей Никитченко сообщил, что Бельбек по решению федерального центра станет филиалом аэропорта Симферополя, хотя до этого обсуждался вопрос о статусе объекта как самостоятельного севастопольского аэропорта.

### ТАСС; 2017.04.01; НОВЫЙ АВИАРЕЙС СОЕДИНИЛ МАГАДАН И ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ

Первые 20 пассажиров вылетели в субботу новым прямым авиарейсом из Магадана в Петропавловск-Камчатский. Новое направление не только облегчит сообщение между двумя регионами, но и увеличит их привлекательность для туристов.

«Губернатор Владимир Печеный и генеральный директор авиакомпании «Аврора» Константин Сухоребрик дали старт новому авиарейсу по маршруту Магадан – Петропавловск-Камчатский. Открытие этого направления вкупе с подписанием соглашения о взаимном сотрудничестве между туристскими информационными центрами Магаданской области и Камчатского края, значительно увеличивает привлекательность обоих регионов как для туристов из Дальневосточного федерального округа, так и для жителей всей России», – говорится в сообщении пресс-службы правительства Магаданской области.

Продолжительность полета составляет 1,5 часа, это субсидированный авиарейс и билет стоит 2,8 – 4,5 тысячи рублей. Полеты осуществляются на Bombardier Dash 8-Q400, он обладает низким уровнем шума и высокой скоростью полета, это дает ему преимущество на коротких маршрутах перед реактивными лайнерами.

Договор между Магаданской областью и Камчатским краем подразумевает, что регионы подготовят туры для продажи по всей стране. В них войдут, например, «Золотой фестиваль» и соревнования по промывке золота в Магаданской области, национальные праздники, экскурсии по заповедникам и достопримечательности. Открытие нового маршрута облегчит передвижение между регионами и сделает поездки доступнее для туристов, а также позволит развивать бренд «Восточное кольцо России» в целом.

Цель проекта «Восточное кольцо России» – создать единую сеть туристических маршрутов через 12 регионов Дальнего Востока и Забайкалья. Планируется подготовить программу и организовать маршруты так, чтобы турист смог за одно путешествие побывать сразу в нескольких дальневосточных регионах.

### LENTA.RU; 2017.03.31; «АЭРОФЛОТ» СТАЛ ЛИДЕРОМ В ЕВРОПЕ ПО ТЕМПАМ РОСТА ПАССАЖИРООБОРОТА

Компания «Аэрофлот» по итогам 2016 года лидирует в Европе по темпам роста пассажирооборота. Об этом свидетельствуют данные рейтинга, составленного влиятельным международным изданием Airline Business, говорится в сообщении «Аэрофлота».

Российский перевозчик опередил по этому показателю крупнейшие компании – Lufthansa, British Airways, Air France, Turkish Airlines и KLM.

По данным журнала, пассажирооборот «Аэрофлота» за указанный период вырос более чем на 11 процентов, составив 82,7 миллиарда пассажирокилометров и выведя компанию по динамике роста в топ-6 авиаперевозчиков Европы.

Среди крупнейших европейских авиакомпаний темпы роста «Аэрофлота» почти в два раза превышают аналогичный показатель ближайшего конкурента – Turkish Airlines (плюс 6 процентов).

В то же время некоторые ведущие европейские игроки, согласно данным Airline Business, показали падение пассажирооборота (минус 1,4 процента у Air France).

Продемонстрированный «Аэрофлотом» динамичный рост одного из главных показателей производственной деятельности на фоне макроэкономических сложностей свидетельствует о высокой эффективности российского национального перевозчика, отмечается в сообщении.

Данные рейтинга Airline Business подтверждают опережающие темпы выполнения основных пунктов стратегии группы «Аэрофлот», которая приблизилась к достижению ключевой цели – вхождению к 2025 году в пятерку ведущих европейских перевозчиков по пассажиропотоку и выручке.

Международное экспертное сообщество отметило впечатляющий рост операционных и финансовых показателей, а также мощный потенциал «Аэрофлота». Так, ведущее в глобальной авиаотрасли аналитическое агентствоCentre for Aviation (CAPA) в своем исследовании о деятельности группы «Аэрофлот» подчеркивает, что сильные итоги 2016 года являются результатом успешной стратегической трансформации Группы и служат залогом продолжения роста в будущем.