**13 АПРЕЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2017.04.12; ДАЛЬНОБОЙЩИКИ ДОПУСТИЛИ СОЗДАНИЕ НОВОЙ АССОЦИАЦИИ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ «ПЛАТОНА» С ВЛАСТЯМИ

Дальнобойщики могут создать еще одну ассоциацию для обсуждения системы «Платон» с властями. С такой инициативой выступил президент объединения «Грузавтотранс» и участник движения «12 тонн» Владимир Матягин на круглом столе по отраслевым проблемам дальнобойщиков в «Московском комсомольце».

«Мы предложили создать ассоциацию. Мы должны вместе сесть и обсудить, какой будет многофункциональная ассоциация, которая объединит те регионы, где будут объединены перевозчики. И только тогда у нас появится взаимосвязь с теми органами власти, которые сегодня присутствуют: и с Госдумой, и с **Минтрансом**, и с правительством», – сказал Матягин.

По его словам, дальнобойщикам стоит объединяться в саморегулируемые организации с уставами, целями и задачами.

Участники круглого стола отметили, что среди водителей наметился раскол. Председатель Межотраслевого экспертного совета по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли Борис Рыбак подчеркнул, что на митинги против системы «Платон» выходят не крупные компании, а в основном отдельные физические лица. «Протест, который мы сегодня видим, – это протест индивидуальных предпринимателей – владельцев грузовых автомобилей», – добавил он.

В преддверии повышения тарифа на 25% некоторые водители грузовиков, в большинстве своем индивидуальные предприниматели, приняли участие в акциях протеста, хотя правительство повысило тариф меньше, чем планировалось изначально. Протестующие водители требуют прекращения работы «Платона». По мнению Рыбака, крупные торговые сети не пострадали от забастовок дальнобойщиков.

Ключевые проблемы перевозчиков

Также в ходе круглого стола выяснилось, что наиболее чувствительными проблемами для грузоперевозчиков стали вопросы рентабельности перевозок, недобросовестные посредники и серых схемы при грузоперевозках.

Представитель движения «12 тонн» Сергей Сапронов подчеркнул, что все вопросы необходимо решать с помощью диалога и без радикальных мер. По мнению дальнобойщика, отрасль нуждается в помощи, и сейчас самое время говорить об этом. Дальнобойщик Виктор Алымов обозначил другую важную для отрасли проблему – низкие ставки и низкий уровень дохода.

Что такое «Платон»

Система «Платон» обеспечивает взимание платы с большегрузов массой более 12 тонн за проезд по федеральным трассам. Она действует с 15 ноября 2015 года. Изначально предполагалось, что тариф в 1,53 рубля за километр, установленный на время внедрения системы, будет повышен до 3,06 рубля с 1 марта 2016 года, однако увеличение платы было отложено. С 15 апреля 2017 года тариф увеличивается до 1,91 рубля за километр, таким образом, льготный период «Платона» продлевается.

**Министр транспорта** Максим **Соколов** сообщал, что льготный период продлен на неопределенный срок. Вице-премьер Аркадий **Дворкович** отмечал, что решение о продлении связано с необходимостью «устранить все недостатки, которые до сих пор существуют в системе, решить проблемы». Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев не исключал введения скидки для тех, кто регулярно проезжает большие расстояния.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ – СИБИРЬ; НАТАЛЬЯ РЕШЕТНИКОВА; 2017.04.13; ДОРОГИ СТАНУТ БЕЗОПАСНЕЕ

На новосибирских автотрассах ликвидируют аварийно-опасные участки

Новосибирская область одной из первых в стране стала участницей федерального приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги». Это было отмечено на заседании коллегии **Министерства транспорта** России под руководством министра Максима **Соколов**а.

Как сообщил губернатор области Владимир Городецкий, участие региона в федеральном проекте стало возможным после того, как была разработана программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Новосибирской агломерации. Она предусматривает проведение масштабных ремонтных работ на улично-дорожной сети Новосибирска, Бердска, Искитима, Оби, наукограда Кольцово, автодорогах регионального и межмуниципального значения.

– Оперативное и конструктивное сотрудничество **минтранса** России и подведомственных ему учреждений позволило Новосибирской области одной из первых в России решить вопрос о предоставлении в 2017-м межбюджетных трансфертов из федерального бюджета. В результате еще 7 февраля 2017 года было заключено соглашение между правительством региона и Федеральным дорожным агентством, – подчеркнул глава региона.

На заседании коллегии **минтранса** России Владимир Городецкий представил итоги работы дорожно-транспортного комплекса области в прошлом году и задачи на нынешний год.

– В этом году мы разворачиваем масштабную программу «Безопасные и качественные дороги». От того, как мы ее выполним, зависит развитие Новосибирской агломерации. Программа носит целевой характер. О ее выполнении будут судить по конкретным показателям, в частности – по числу дорог, приведенных в нормативное состояние, и устранению очагов аварийности, – отметил Владимир Городецкий.

Программа рассчитана на два года. На ее реализацию направят 4,6 миллиарда рублей, из которых два миллиарда – средства федерального бюджета, 2,1 миллиарда – регионального и еще 512 миллионов рублей поступит из бюджетов муниципальных образований. Планируется отремонтировать 218 километров участков автомобильных дорог и довести уровень протяженности участков дорожной сети, соответствующих нормативным требованиям, до 51 процента. Также планируется ликвидировать причины аварийности на 52 опасных участках, снизить протяженность участков дорожной сети, работающих в часы пик в режиме перегрузки.

– В мае в Новосибирске пройдет ставший традиционным Международный форум «Транспорт Сибири». Я пригласил министра отрасли Максима **Соколов**а принять в нем участие и обсудить конкретные шаги по реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», – сообщил Владимир Городецкий.

Тема развития дорожно-транспортной инфраструктуры региона также была в центре внимания на рабочем совещании под руководством вице-премьера правительства РФ Аркадия **Дворкович**а. В ближайшее время состоится заседание правительственной комиссии, которая рассмотрит вопрос выделения грантов на строительство крупных объектов.

В числе приоритетных проектов, прошедших госэкспертизу, – четвертый мост через реку Обь в Новосибирске. Его сметная стоимость составляет 40,6 миллиарда рублей. Если этот проект будут одобрен на федеральном уровне, Новосибирская область сможет получить грант на его реализацию в размере 26,3 миллиарда рублей. Окончательное решение о выделении гранта правительственная комиссия примет в конце апреля. Владимир Городецкий подчеркнул, что уже есть предложения от компаний, готовых стать концессионерами проекта.

От первого лица

Владимир Городецкий, губернатор Новосибирской области:

– Прошедшая рабочая поездка в Москву была очень насыщенной. Помимо совещаний, на которых речь шла о развитии транспортной инфраструктуры, состоялось еще одно – на мой взгляд, не менее важное для нашего региона. Первый заместитель руководителя администрации президента РФ Сергей Кириенко собрал руководителей двенадцати субъектов Российской Федерации, входящих в Ассоциацию инновационных регионов России. Мы говорили о необходимости оценки эффективности работы регионов в этом направлении. Новосибирская область – в числе лидеров по созданию необходимой инфраструктуры для развития инновационной экономики, а также по выпуску высокотехнологичной продукции. Наша программа реиндустриализации названа в числе лучших комплексных межведомственных проектов регионального развития. Основными инструментами программы являются кластерная и парковая политики как взаимодополняющие инструменты поддержки новых и высокотехнологичных секторов промышленности.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.12; СУД ВОЗОБНОВИЛ ДЕЛО О НЕЗАКОННОСТИ БЕССРОЧНОГО ДОПУСКА АЭРОФЛОТА К МЕЖДУНАРОДНЫМ РЕЙСАМ ТРАНСАЭРО

Арбитражный суд Москвы 3 апреля возобновил производство по иску ОАО «Авиационная компания «Трансаэро» (MOEX: TAER) о признании недействительным приказа **Федерального агентства воздушного транспорта** (**Росавиаци**я) от 25 ноября 2015 года в части предоставления «Аэрофлоту» (MOEX: AFLT) допусков к международным рейсам «Трансаэро» без ограничения срока действия.

Как отмечается в определении суда, размещенном на сайте, суд назначил заседание на 24 апреля.

Ранее сообщалось, что Арбитражный суд Москвы 30 марта 2016 года приостановил производство по иску ОАО «Авиационная компания «Трансаэро» о признании недействительным приказа **Росавиаци**и от 25 ноября 2015 года в части предоставления «Аэрофлоту» допусков к международным рейсам « Трансаэро» без ограничения срока действия.

Дело было приостановлено до вступления в законную силу решения, которое может повлиять на судебный акт по данному иску.

Таким образом, суд удовлетворил ходатайство **Росавиаци**и о приостановлении производства по делу. Ходатайство также поддержали представители «Аэрофлота» и «Трансаэро».

Третьими лицами к участию в деле привлечены ФАС России и ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии».

Как сообщалось, правительство РФ приняло решение, что авиакомпания «Трансаэро» будет обанкрочена, с 1 октября 2015 года авиаперевозчик закрыл продажу билетов.

Билеты «Трансаэро» туда и обратно с началом перевозки до 15 декабря 2015 года и окончанием после 15 декабря были аннулированы. По итогам проверки, проведенной **Росавиаци**ей, с 26 октября сертификат эксплуатанта у «Трансаэро» аннулирован. Глава агентства Александр **Нерадько** сообщил, что аннулированный сертификат не подлежит восстановлению.

16 декабря 2015 года Арбитражный суд Петербурга и Ленобласти по заявлению Сбербанка (MOEX: SBER) в рамках дела о банкротстве «Трансаэро» ввел в отношении авиакомпании процедуру наблюдения.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.04.12; МОРЕ ВОЛНУЕТСЯ

До 20 миллионов рублей может вырасти страховая выплата пассажирам круизных судов

Россия может присоединиться к Протоколу 2002 года Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа. **Минтранс** уже разработал законопроект, который обяжет компании, организующие круизные морские перевозки, страховать пассажиров на кругленькую сумму.

Пока пассажира, путешествующего морем, могут застраховать всего на два миллиона рублей.

Когда документ примут, на внутренних водных путях России будут действовать правила страхования, по которым сумма выплат не превышает двух миллионов рублей. Зато на международных морских маршрутах максимальный потолок выплат вырастет почти до 20 миллионов рублей. В конвенции он прописан не в рублях, а в расчетных единицах СДР. Сейчас курс составляет чуть больше 78 рублей за СДР. Пока пассажиров морских круизов страхуют всего на два миллиона рублей. Правда, некоторые перевозчики сами страхуют людей на большие суммы. Сейчас предельная сумма выплат для пассажира международного морского круиза составляет 50-70 тысяч евро. В основном речь идет о страховании на рейсах из Санкт-Петербурга в Северную Европу.

В большинстве своем перевозчики выплачивают небольшие суммы. Например, за прищемленный палец во время качки или полученный синяк. Говорить о больших суммах страховых премий для перевозчиков, которые бы могли повлиять на стоимость билетов, пока рано, отмечают эксперты. Россия только унифицирует свое законодательство с европейским.

Кроме Северной Европы морские круизы ходят в Турцию и Болгарию, но наиболее перспективно сейчас северное направление. В прошлом году завершена реконструкция здания морского вокзала в порту Мурманска и строительство морского вокзала в Петропавловске-Камчатском. Уже в ближайшее время здесь обустроят международные пункты пропуска, сообщил зам**министра транспорта** Виктор **Олерский**.

Кроме того, в этом году планируется начать строительство морской портовой инфраструктуры в Калининграде и международного морского терминала для приема круизных и грузопассажирских судов в городе Пионерский. В целом в России намерены развивать морские пассажирские перевозки. В прошлом году по реке было перевезено 13 миллионов пассажиров, а по морю – 13,5 миллиона.

### ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; МАРГАРИТА ПАПЧЕНКОВА; АНАСТАСИЯ КОРНЯ; ОЛЬГА ЧУРАКОВА; 2017.04.13; СОВЕТ ФЕДЕРАЦИИ ПРОВЕРИТ «ПЛАТОН»

Спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко поручила комитетам по экономической политике, по бюджету и финансовым рынкам разобраться, обоснована ли система «Платон». Об этом она заявила в среду на заседании Совета Федерации в ответ на просьбу сенатора Вячеслава Мархаева (КПРФ).

Готовой позиции у верхней палаты пока нет, говорит сотрудник аппарата СФ, но вопрос, безусловно, политический.

Когда «Платон» только вводили, Совфед уже высказывал опасения, напоминает зампред комитета по экономической политике Сергей Калашников (ЛДПР). Сенаторы хотят понять, как распределяются доходы от «Платона», какова его реальная себестоимость и под какие условия взяты кредиты, как изменились цены и куда «Платон» будет двигаться, говорит Калашников. Сенатор обещает, что вопросы будут сформулированы и отправлены в течение месяца.

Пусть анализируют, спокоен федеральный чиновник: «Они и раньше это делали. Сначала при принятии закона в 2011 г., потом еще два раза при определении конкретного срока ввода. С удовольствием обменяемся информацией с коллегами». Система «Платон» и ее оператор «РТ-инвест транспортные системы» (РТИТС, см. врез) работают на принципах открытости, поэтому в **Минтрансе** не видят ничего особенного в решении Совета Федерации, отмечает представитель **Минтранса**.

Система «Платон» – сбор с грузовиков тяжелее 12 т за проезд по федеральным трассам – была введена 15 ноября 2015 г. И еще до запуска столкнулась с протестом владельцев грузовиков. Первоначально тариф должен был составить 3,73 руб. за 1 км, но правительство под давлением дальнобойщиков снизило его до 1,53 руб.

Пока деньги «Платона» распределяют быстрее, чем собирают, как писали аналитики InfraOne в февральском обзоре. РТИТС ежегодно будет получать из бюджета 10,6 млрд руб. (в ценах 2015 г., индексируется на инфляцию). А из-за вычета из транспортного налога, предоставленного грузоперевозчикам, бюджеты регионов лишаются, по их подсчетам, 8,7 млрд руб. Эту сумму правительство компенсировало им межбюджетными трансфертами в декабре 2016 г. Еще 22 млрд руб. в счет будущих сборов правительство раздало на ремонт дорог и мостов.

К вопросу отмены льготного тарифа вернулись только осенью, планировалось удвоить его. Если не повышать тариф, то в федеральный бюджет в 2017 г. поступит 19,7 млрд руб., писал **Минтранс** в пояснении к проекту постановления правительства в ноябре. Часть доходов пойдет на выполнение обязательств перед оператором, напоминал **Минтранс** (см. график), а на сборы рассчитывают еще и региональные проекты государственно-частного партнерства и если не повышать тариф, то денег от «Платона» будет не хватать.

Владельцы РТИТС

РТИТС на 50% принадлежит Игорю Ротенбергу, на 50% – фонду «РТ-инвест» (на 25,01% принадлежит «Ростеху», на 74,99% – ООО «Царицын капитал», которым владеет Андрей Шипелов).

В феврале правительство опубликовало постановление, повышающее тариф до 3,06 руб. с 15 апреля, но меньше чем за месяц до повышения премьер Дмитрий Медведев заявил, что тариф надо поднять лишь на четверть до 1,91 руб. Уступка со стороны правительства устроила не всех, и 27 марта Объединение перевозчиков России начало «всероссийскую бессрочную стачку», которая продолжается уже третью неделю. Самые массовые протесты – в Дагестане, там не примкнувшие к стачке грузовики проезжают с трудом. Стоимость перевозок там выросла на 50–80%, признался сотрудник компании – производителя пищевой продукции.

Цены на перевозки вырастут по всей России вслед за тарифом, объявили многие транспортные компании. Надбавку «Дорожный сбор» анонсировала DPD, но в отличие от самого тарифа «Платона» она будет рассчитываться не от километров, а от веса груза – от 0,45 до 1 руб. за 1 кг в зависимости от тарифа (без НДС). Надбавка будет взиматься, если машина перевозит грузы сразу нескольких отправителей (сборные грузы), а, например, тарифов на e-commerce и курьерскую доставку нет, передала через представителя директор по операциям DPD в России Анна Матвеева. А у NAWINIA надбавка за километр будет включена в тариф при перевозке грузов только одного отправителя, передал через представителя председатель совета директоров компании Рустам Юлдашев, к примеру, надбавка за перевозку на 3400 км от Москвы до Новосибирска составит 6460 руб.

Перевыставить тариф «Платона» «один в один» обещает заместитель гендиректора грузовой компании «Балтика-транс» Ирина Капитанова. Тариф вырастет примерно на 1%, пишет представитель FM Logistic. О том, что тариф вырастет не только из-за «Платона», сообщил начальник отдела российского экспедирования «Даксер» Алексей Черкашин: влияет много факторов, например дорожающее топливо, временные перебои с транспортом в период забастовок. Не собираются повышать тарифы «Деловые линии». Компания может оставить их на том же уровне, оптимизировав логистику, автоматизацию операций, передал через представителя директор управления по маркетингу и коммерции «Деловых линий» Давид Шамаев.

Повышение тарифа до 1,9 руб. повлияет на стоимость товаров не более чем на 1%, что неощутимо для конечного потребителя, комментирует представитель **Росавтодор**а. Сейчас сборы по системе «Платон» составляют 3–6% в структуре затрат на перевозку, сообщил директор по логистике и планированию «Coca-Cola HBC Россия» Андрей Павлович. Цены на продукты питания не повышаются только от одного фактора, поэтому они не выросли сразу из-за «Платона», не повысятся сразу и сейчас, объясняет представитель другой большой компании, производящей продукты питания. У крупных производителей есть инструменты, чтобы не перекладывать сразу рост издержек на конечного потребителя, продолжает он, но в будущем это может произойти.

Концессию по «Платону», как любой гражданский договор, можно расторгнуть, комментировал ранее «Ведомостям» консультант инфраструктурных проектов, но государству придется возместить все инвестиции и минимальную доходность. Капитальные вложения в «Платон» – 29 млрд руб. (27 млрд – кредит Газпромбанка, 2 млрд – собственные средства оператора, РТИТС). Проект уже на стадии модернизации, значит, вложено 60–70%, рассуждает он.

### КОММЕРСАНТ; АННА АФАНАСЬЕВА; 2017.04.13; РОСАВТОДОР ГОТОВИТ РЕКЛАМНУЮ КАМПАНИЮ

**Росавтодор** хочет сам управлять размещением наружной рекламы вдоль федеральных автодорог и проводить торги на установку там щитов. Ведомству не нравится, что щиты стоят на федеральной земле, а доходы поступают в муниципальные бюджеты, которые, по его оценкам, только в Подмосковье получают с этого рынка около 500 млн руб. в год. Однако в ФАС и Минэкономики идею не поддерживают.

До 19 апреля правительство должно получить отзыв ФАС на поправки к закону «О рекламе», расширяющие полномочия **Росавтодор**а, рассказали «Ъ» в агентстве. Поправки разработаны для реализации его прав проводить торги на установку рекламных щитов в границах полосы отвода федеральных автодорог. Кроме того, следует из пояснительной записки, **Росавтодор** сможет разрабатывать схему размещения рекламных щитов и сможет демонтировать незаконно установленные.

Сейчас торги на установку рекламных щитов проводят муниципалитеты на основе собственных схем. Места под рекламу вдоль федеральных дорог «обозначены как неразграниченная муниципальная территория», а после торгов щиты устанавливаются фактически в границах полос отвода автодороги, тогда как эта земля находится в ведении **Росавтодор**а, сказано в пояснительной записке. С точки зрения агентства, механизм неэффективен и нарушает его имущественные права.

Общая протяженность дорог в РФ – 1,2 млн км, из которых на трассы федерального значения приходится 52 тыс. км, или 5%. В 2014-2016 годах **Росавтодор** демонтировал 4,9 тыс. незаконных щитов, потратив на это 250 млн руб., сказано в презентации к законопроекту (есть у «Ъ»). Сейчас по сети федеральных автодорог более 3 тыс. щитов установлено незаконно, но **Росавтодор** не вправе демонтировать их без предписания муниципалитетов, которые в этом не заинтересованы. Общей оценки объемов рынка **Росавтодор** не приводит, но отмечает, что, например, в ноябре 2016 года были объявлены торги на размещение рекламы на участке трассы М7 «Волга» примерной протяженностью 110 км (включает четыре муниципальных образования) по 250 млн руб. за пять лет.

В презентации также указан пример Московской области, где, по данным **Росавтодор**а, незаконны более 1 тыс. щитов. Их владельцы, по расчету агентства, платят в бюджеты 500 млн руб. в год. Замруководителя главного управления по информполитике Московской области Александр Менчук сообщил «Ъ», что у него нет такой информации, а частные случаи по незаконным щитам «совместно устраняются». При этом, по мнению чиновника, у **Росавтодор**а как собственника земельного участка уже есть полномочия по размещению рекламы вдоль федеральных трасс.

Если **Росавтодор** получит новые полномочия, может возникнуть проблема переходного периода, когда правом размещения щитов будет наделен только он, однако останутся и щиты, проданные на торгах, отмечает собеседник «Ъ» в крупном операторе наружной рекламы. «Вернет ли область операторам средства, если долгосрочное право на размещение щита было оплачено сразу за весь период?» – подчеркивает он.

**Минтранс** поддерживает законопроект. В ФАС говорят, что работа над отзывом еще не закончена, в том числе на межведомственном уровне, и комментарии «преждевременны». Минэкономики точно не поддерживает законопроект, сказал «Ъ» представитель министерства. По его словам, из ФАС в Минэкономики также поступил на согласование отрицательный отзыв. Но 21 марта прошло согласительное совещание, где ведомства решили скорректировать отзыв, новый вариант в Минэкономики еще не поступал.

### КОММЕРСАНТ ПРИЛОЖЕНИЯ; АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ; НИКОЛАЙ ЛОГИНОВ; 2017.04.13; «ПЛАТОН» КОПНУЛ ГЛУБЖЕ

Повышение сборов с большегрузных автомобилей, проходившее на фоне протестов дальнобойщиков, наглядно выявило регионы с непрозрачной экономикой.

Повышение размеров сборов за возмещение вреда федеральным дорогам по решению правительства РФ будет вдвое меньше запланированного и составит 35 коп. к нынешнему уровню. С 1 апреля перевозчики на грузовиках массой свыше 12 тонн будут платить в систему «Платон» 1,91 руб. за 1 км пробега вместо предполагавшихся ранее 3,06 руб. за 1 км. Комментируя это мягкое решение, председатель правительства РФ Дмитрий Медведев сказал, что оно «позволит и всем грузоперевозчикам лучше приспособиться, и еще раз верифицировать работу самой системы, увидеть, как она действует, увидеть ее сильные и слабые стороны».

Премьер также выразил готовность дополнительно поощрить добросовестных перевозчиков, уплачивающих сборы в «Платон», и «подумать» над введением пониженных тарифов для перевозок грузов на большие расстояния. «Чем больше ездишь, тем меньше платишь тариф, в этом резон определенный есть»,– признал господин Медведев.

Но для нелегалов правительство готовит новые карательные меры. Премьер объявил, что готовится решение о существенном повышении штрафа за нежелание регистрироваться в «Платоне», поскольку «оказалось, что штраф платить выгоднее, чем регистрироваться». Премьер пояснил, что это нужно для того, «чтобы побудить всех, кто не зарегистрировался, вести себя честно, чтобы не было недобросовестной конкуренции, когда одни платят, а другие – нет».

Принятие решения о повышении тарифов «Платона» проходило на фоне «всероссийской стачки» дальнобойщиков, организованной рядом региональных активистов, протестующих против чрезмерной финансовой нагрузки на их бизнес. Публичное выступление премьера фактически стало однозначным сигналом, что единственное конкретное и всеобщее требование протестующих – полностью отменить сборы в «Платон» – выполнено не будет ни при каких условиях.

Почувствовав жесткость правительственной линии, протестующие на границе с Азербайджаном начали приступать к действиям и блокировать проезд иностранных грузовиков, повреждать автомобили и наносить травмы их водителям. В ситуацию начали вмешиваться правоохранительные органы: участники региональных акций сигнализировали о задержаниях активистов правоохранителями за нарушение порядка, а из Дагестана, где пикеты оказались наиболее многочисленными, даже приходили известия об увиденных БТР неподалеку от места скопления протестующих водителей.

Однако, несмотря на готовность чиновников и решительные действия правоохранительных органов, противостояние между «белой» и «серой» партией внутри автотранспортного сообщества перевалило за критический уровень: протестующие разбили фирменный автомобиль и избили водителя транспортной компании «Деловые линии», крупнейшего перевозчика сборных грузов в России, публично поддержавшего введение нового законодательства о покилометровых сборах.

Несмотря на единство протестующих по поводу полной отмены «Платона», в агитационных материалах, на пресс-конференциях и лично в беседах с корреспондентом «Ъ» активисты выдвигали самые различные предложения. Одни утверждали, что протестующим перевозчикам «нужно только одно, чтобы власть нас услышала», другие настаивали на отмене вместе с «Платоном» и транспортного налога, третьи, преклоняясь перед успехами акции дагестанских коллег, предлагали отменить «Платон» хотя бы только в Дагестане, четвертые углублялись в профессиональные тонкости малого предпринимательства в автоперевозках, не забывая в очередной раз выразить свои устойчивые подозрения в непрозрачности концессионного конкурса по созданию «Платона» и расходования **Росавтодор**ом собранных с них средств.

Одна из активисток движения, центральный координатор Объединения перевозчиков России Мария Пазухина утверждает, что «серые перевозчики не более чем миф», поскольку индивидуальные предприниматели уплачивают все установленные законом налоги. «Если возникает речь о наличных расчетах за фрахт, то говорить следует об источнике «черного нала» – плательщике, осуществляющем расчет за перевозку»,– указала она «Ъ» на корень проблемы.

Элементарная логика бизнеса подтверждает, что если бы клиенты автоперевозчиков согласились платить сбор в полном объеме, да еще и официально, подчинившись новому законодательству, то и у дальнобойщиков не было бы претензий к «Платону». Из этого следует, что ухудшение финансового положения и условий ведения бизнеса для «серых» перевозчиков докатилось и до «серых» грузоотправителей, которые, судя по всему, не привыкли сдавать позиции без боя и не желают повышать вознаграждение своим контрагентам на соответствующую сумму сбора.

Этой же логикой в том числе объясняется отсутствие негатива по поводу величины сбора в «Платон» у крупных перевозчиков, которые заранее успели переориентироваться на работу «в белую» с крупными предприятиями, деятельность которых уже давно не предполагает возможности каких-либо нарушений законодательства. Их совместные претензии к системе сборов ограничиваются техническими вопросами бесперебойной работы автоматизированной системы и недостаточностью, по их мнению, госконтроля за соблюдением законодательства, что позволяет недобросовестным игрокам продолжать демпинговать на рынке.

Более того, они даже критикуют правительство за медлительность: введение полного тарифа в размере 3,73 руб. за 1 км позволило бы сразу заложить эту сумму в цену перевозки, а не давать повод клиентам раз в полгода возобновлять переговоры о конечной стоимости фрахта.

Еще одним ударом по «серому» автотранспорту стало развертывание системы автоматизированного весового контроля грузовиков – масштабный проект **Росавтодор**а, который ведомство реализует самостоятельно без концессионных схем и ГЧП. Речь идет о специальных рамках, фиксирующих госномер и полный вес грузовика и при превышении установленных норм начисляющих штраф нарушителю в автоматическом режиме. О критическом ущербе, который перегруженные сверх нормы фуры наносят дорожному покрытию, неоднократно заявляли в **Росавтодор**е. Это, в свою очередь, резко снижает эффект от инвестиций в содержание и строительство дорог, в том числе из средств «Платона», а потому целесообразен тотальный контроль и запретительные санкции за нарушение закона.

Согласно КоАП, за превышение допустимых осевых нагрузок, зарегистрированное автоматической системой, собственник грузовика за однократное нарушение заплатит 150 тыс. руб., что по меркам малого бизнеса равносильно разорению. Несложно представить себе, что в экономику «серых» перевозчиков, которым, по-видимому, до сих пор каким-то образом удается игнорировать закон о «Платоне», не входило и соблюдение закона о предельных осевых нагрузках на транспортные средства. Да и где им найти исправное оборудование, с помощью которого можно было бы контролировать вес груза перед выездом на федеральную трассу?

Директор исследовательского агентства InfraNews Алексей Безбородов отмечает, что наибольшая активность забастовщиков проявилась как раз в тех регионах России, где преобладает «неформальная экономика», неофициальные коммерческие отношения и наличный расчет. Как ни печально для жителей этих регионов, ими оказались в первую очередь Северный Кавказ и Юг России, регионы от Забайкалья и Бурятии до Дальнего Востока. «Дополнительные 35 коп. на 1 км символизируют тот предел, который оказался неподъемным для «неформальной экономики» этих регионов»,– объясняет он природу «антиплатоновских» протестов.

Господин Безбородов считает, что «стачка» дальнобойщиков не повлияла, да и не могла повлиять на рынок доставки товаров. «Все эти грузовиков выезжают из гаража или с приусадебного участка в среднем раз в неделю и возвращаются обратно. Это не идет ни в какие сравнения с загрузкой машин «Деловых линий» или «Магнита» – их машины стоят только под погрузкой и выгрузкой или на светофоре»,– отмечает эксперт.

По его мнению, даже если все эти «не привыкшие много работать перевозчики» полностью исчезнут с рынка, дефицита грузовиков в России не возникнет: автомобили законопослушных игроков будут способны перевезти весь необходимый объем и даже больше. Алексей Безбородов убежден, что даже у крупных перевозчиков, уже давно перешедших «в белую», есть очень серьезные резервы для оптимизации своей технологии и внутренних процессов, которая таит в себе огромные потенциальные доходы и экономию издержек. Именно в плоскости повышения технологичности перевозок будет развиваться конкуренция между крупными игроками на логистическом рынке в России в ближайшем будущем, прогнозирует директор InfraNews.

Стоит отметить, что легальные автоперевозчики и их крупнейшие клиенты, хоть и платят установленные законом сборы, далеко не в восторге от «Платона». Например, Coca-Cola HBC в России ведет бизнес в секторе FMCG, где стоимость транспортировки товаров напрямую влияет на их цену: в структуре затрат компании на перевозку сборы в «Платон» составляют сегодня от 3% до 6%, сообщил «Ъ» директор по логистике и планированию компании Андрей Павлович. Он не протестует и не требует отменить сборы и был даже готов к их еще более резкому росту. «Решение правительства повысить ставку только на 25% означает признание властями наличия недоработок в системе и отсутствие регистрации в ней потенциальных пользователей»,– полагает он, называя нынешний темп роста тарифов «необоснованным и экономически нецелесообразным».

В правительстве, впрочем, этого не скрывают: комментируя пониженную индексацию тарифа на 25%, вице-премьер Аркадий **Дворкович** сообщил журналистам, что это решение «связано с тем, что необходимо устранить все недостатки, которые до сих пор существуют в системе, решить проблемы и только после этого переходить к повышенному уровню платы».

Господин Павлович из Coca-Cola HBC также обращает внимание на возможные риски поспешного ввода в эксплуатацию системы весогабаритного контроля **Росавтодор**а: цена ошибки или сбоя в программном обеспечении системы для крупных игроков с многочисленным парком автомобилей может стать критической и повлиять на деятельность производственных компаний. «Распространение непротестированной автоматической системы весогабаритного контроля – дополнительный риск для бизнеса. Система нуждается в доработке, поскольку сбои в ее работе несут риски ошибочного начисления крупных штрафов перевозчикам, причем в отдельных случаях ставящих их на грань банкротства»,– сказал он, ссылаясь на «общие оценки бизнес-сообщества».

Между тем статистика грузоперевозок противоречит доводам тех, что новые сборы «убивают» рынок. По данным Росстата, объем перевозок автомобильным транспортом в 2016 году вырос на 1,8% к прошлому году, до 5,14 млрд тонн, грузооборот автотранспорта за тот же период увеличился на 0,8%, до 234,5 тонно-километра. Более того, угрозы премьера и неудача протестных выступлений, похоже, лишили последней надежды на отмену «Платона» многих дальнобойщиков. По данным оператора системы, за первые семь дней апреля российские перевозчики зарегистрировали в «Платоне» свыше 3 тыс. автомобилей, что отмечается как «самая большая активность, зафиксированная с начала года». Как следствие выросли и сборы в дорожный фонд: ежесуточные платежи в систему выросли на 8%.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ИРИНА РЫБНИКОВА; 2017.04.13; ВСЕ ПУТИ ВЕДУТ

Дороги Новой Москвы строят ударными темпами

За пять лет в Новой Москве станет в 4,5 раза больше жителей, сообщил на руководитель столичного департамента развития новых территорий Владимир Жидкин. «Сейчас на присоединенных территориях проживают порядка 320 тыс. человек, через пять лет мы ожидаем увеличения их числа до 1,5 млн», – заявил он.

При таких прогнозах в Новой Москве нужно ударными темпами строить дороги. В июле прошлого года мэр Сергей Собянин принял решение о выделении дополнительных 11 млрд руб. на строительство дорог в Новой Москве. Эта сумма стала весомой прибавкой к тем 34 млрд, что уже были заложены на дорожное развитие ТиНАО. Сейчас в ТиНАО 7 дорог общей протяженностью почти 67 км находятся в стадии строительства. А в общей сложности к 2018 году дорожная сеть Новой Москвы прирастет 137 км новых и реконструированных дорог. Основной трассой ТиНАО должно стать Калужское шоссе, которое сейчас реконструируется.

«К концу следующего года будут завершены основные строительные работы по его реконструкции, а полноценное движение на всем протяжении трассы мы запустим в 2019 году», – пообещал Жидкин.

Реконструируемая Калужка расширится с двух-трех до пяти-шести полос в каждую сторону, обрастет девятью транспортными развязками, съездами-тоннелями к прилегающим поселениям Газопровод, Сосенки и Мамыри и тремя мостами. А 29-километровый участок Центральной кольцевой автодороги, проходящей по территории Новой Москвы, закончат строить через два с половиной года. «В настоящее время интенсивно идут работы по строительству участка ЦКАД на нашей территории. Уже в 2019 году планируем запустить по нему движение», – отметил Жидкин.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ -УРАЛ; МИХАИЛ ПИНКУС; 2017.04.12; В ЧЕЛЯБИНСКЕ НАШЛИ «ПРОТИВОТАНКОВЫЕ РВЫ»

Представители регионального отделения Общероссийского народного фронта провели выездной мониторинг челябинских дорог, обнаружив более 50 проблемных участков. Специалисты заверяют, что устранят недостатки в течение десяти суток.

– Асфальт сошел вместе со снегом практически во всех районах Челябинска, – рассказал руководитель региональной рабочей группы ОНФ «Качество повседневной жизни» Антон Неверов. – К примеру, в центре города, на пересечении Энтузиастов и Сони Кривой, появилась яма длиной шесть метров и глубиной более 12 сантиметров. Этот рекорд побила семиметровая выбоина глубиной около полуметра на улице Салавата Юлаева, которую жители уже окрестили «противотанковым рвом». Ее габариты более чем в 11 раз превосходят допустимые нормативы.

Внушительная колея образовалась даже на центральных улицах Челябинска, а канализационные люки глубоко утоплены в асфальт.

На портале dorogi-onf.ru создается интерактивная карта, куда каждый южноуралец может нанести проблемные участки. Сейчас на карте восемь «болевых точек», их общественники намерены вскоре проинспектировать.

На заметку

По данным Росстата, нормативным требованиям не соответствует более половины дорог Миасского городского округа. Чуть лучше ситуация в Усть-Катавском (48,6 процента), Магнитогорском (21,9 процента) и Златоустовском (21,5 процента) округах.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.12; МИНТРАНС ГОТОВИТ ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВИЛА ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ С ГРУЗОВИКОВ ДЛЯ КОНТРОЛЯ ЗА МУСОРОВОЗАМИ

**Министерство транспорта** РФ готовит изменения правил взимания платы с грузовиков массой свыше 12 тонн для контроля за вывозом отходов, следует из документа, размещенного на сайте государственной правовой информации в среду.

Работа ведется по поручению вице-премьера правительства Александра Хлопонина. «Принятие проекта постановления позволит обеспечить контроль за перевозкой твердых коммунальных отходов транспортными средствами за счет системы взимания платы «Платон», – отмечается в документе.

В начале апреля оператор системы взимания платы с грузовиков массой свыше 12 тонн «Платон» ООО «РТ-Инвест Транспортные системы» предложил создать автоматизированную систему контроля за вывозом отходов, оснастив мусоровозы бортовыми устройствами.

В сообщении «РТ-Инвеста» говорилось, что в Казани реализуется соответствующий пилотный проект системы контроля за перемещением твердых коммунальных отходов с автоматическим контролем веса с использованием системы «Платон». Инициаторы проекта предполагают, что система будет выявлять нарушения законодательства в сфере обращения с отходами и обеспечит прозрачность и обоснованность формирования коммунального тарифа.

В рамках пилотного проекта мусоровозы были оборудованы бортовыми устройствами системы «Платон» на базе ГЛОНАСС. «Система на основе обработки навигационных данных ГЛОНАСС, фото-, видеофиксации и автоматического контроля веса следит за качеством управления процессами сбора отходов, обеспечивает учет массы отходов на объектах размещения, снижает количество нарушений и предотвращает несанкционированное размещение отходов», – отмечается в сообщении.

Полученные и обработанные данные передаются в Единую информационную систему учета отходов города. Система позволяет оперативно реагировать на события и вести мониторинг исполнения предписаний по устранению нарушений.

В компании сообщили, что опыт реализации пилотного проекта в Казани «подтверждает необходимость применения такой практики во всех субъектах РФ». При этом, в будущем обработанные с помощью системы «Платон» и ГЛОНАСС данные должны быть переданы в подведомственную Росприроднадзору Государственную информационную систему учета отходов от использования товаров. Для переноса системы на федеральный уровень требуется изменение законодательства, отметили в компании.

В «РТ-Инвесте» также добавили, что для внедрения этой системы на всей территории РФ необходимо оборудовать все полигоны комплексами учета веса с фотосъемкой и видеофиксацией, а также закрепить обязательное использование мусоровозами бортовых устройств системы «Платон» «не только с целью взимания платы за пользование автомобильными дорогами федерального значения, но и для контроля за перемещением отходов».

Как заявил «Интерфаксу» гендиректор ООО «РТ-Инвест Транспортные системы» Андрей Шипелов, создание такой системы обойдется в 200 млн руб. и может быть реализовано за счет собственных средств компании.

Ранее ООО «РТ-Инвест Транспортные системы» выступило с предложением создать систему автоматизированного весогабаритного контроля на базе инфраструктуры «Платона».

### ПРАЙМ; 2017.04.12; МИНТРАНС И ФНС ПРОРАБОТАЛИ УПРОЩЕННЫЙ ПОРЯДОК НАЛОГОВЫХ ЛЬГОТ ПО «ПЛАТОНУ» ДЛЯ МСП

**Минтранс** России и Федеральная налоговая служба (ФНС) проработали упрощенный порядок предоставления малому и среднему бизнесу (МСП) льгот по транспортному налогу пользователям системы «Платон», сообщает министерство.

Первый зам**министра транспорта** РФ Евгений **Дитрих** 11 апреля провел совещание о ходе исполнения поручений премьер-министра РФ Дмитрия Медведева по итогам встречи с представителями малого и среднего бизнеса. В совещании приняли участие представители ФНС, Минэкономразвития, Минпромторга, **Росавтодор**а, заводов-производителей грузовой техники, оператора системы по взиманию платы с 12-тонников «Платон».

«В рамках исполнения поручений председателя правительства РФ Дмитрия Медведева по итогам встречи с представителями малого и среднего бизнеса в области грузовых автомобильных перевозок **Минтранс** России совместно с Федеральной налоговой службой проработали упрощенный порядок предоставления льгот по транспортному налогу пользователям системы «Платон», – говорится в сообщении **Минтранса** РФ в среду.

Основанием для получения льготы, поясняется в сообщении, является электронный отчет, который может получить через личный кабинет каждый пользователь системы «Платон», а также соответствующее заявление в налоговую инспекцию.

«Возврат налоговых платежей осуществляется сразу за 2015 и 2016 годы, в дальнейшем для получения льготы дополнительные заявления не потребуются. Подробная информация о получении налоговой льготы представлена во всех офисах оператора системы «Платон», на сайте и в личных кабинетах пользователей», – говорится в сообщении.

Медведев, как сообщалось, по итогам встречи с представителями малого и среднего бизнеса в области автоперевозок грузов дал ряд поручений по работе системы «Платон». В частности, ФНС вместе с оператором системы «Платон» РТИТС было поручено обеспечить в упрощенном порядке предоставление льгот по транспортному налогу юридическим и физическим лицам.

### ТАСС; 2017.04.12; МВД И МИНТРАНС ПО ПОРУЧЕНИЮ ШУВАЛОВА ПРИСТУПИЛИ К РАЗРАБОТКЕ ИЗМЕНЕНИЙ В ПДД

МВД России совместно с **Минтрансом** по поручению первого заместителя председателя правительства РФ Игоря Шувалова приступили к разработке изменений в правила дорожного движения. Об этом ТАСС сообщили в пресс-центре МВД.

«МВД России совместно с **Минтрансом** прорабатываются предложения, связанные с внесением изменений в правила дорожного движения, приближающие их к общеевропейским стандартам», – сообщили в ведомстве на запрос ТАСС.

Также в МВД отметили, что соответствующий законопроект с изменениями правил движения будет опубликован для общественного обсуждения. «В случае разработки соответствующей законодательной инициативы она будет размещена для проведения процедуры общественного обсуждения на regulation.gov.ru», – заключили в пресс-центре.

Ранее сообщалось, что первый заместитель председателя правительства РФ Игорь Шувалов дал поручение представить предложения, предусматривающие установление приоритета проезда перекрестка с круговым движением. Согласно изменениям, водители, двигающиеся по перекрестку с круговым движением, получат преимущество перед автомобилями, выезжающими на перекресток. Также первый вице-премьер поручил **Минтрансу**, МВД и правительству Москвы с привлечением экспертов проработать вопрос введения еще одной международной практики – зон успокоенного движения для развития пешеходных пространств.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.12; ДЕПУТАТ ВНЕС В ГОСДУМУ ЗАКОНОПРОЕКТ, РАСШИРЯЮЩИЙ ТРЕБОВАНИЯ К БАНКОВСКИМ ГАРАНТИЯМ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГ

Глава комитета Госдумы РФ по экономической политике и промышленности Сергей Жигарев внес в Госдуму законопроект, согласно которому срок действия банковской гарантии для контрактов на строительство и ремонт автомобильных дорог должен быть не менее гарантийного срока эксплуатации дорожного покрытия, сообщила пресс-служба депутата.

Сейчас в законе о госзакупках одним из способов обеспечения исполнения контракта является предоставление банковской гарантии. При этом срок ее действия должен превышать срок действия контракта не менее чем на один месяц.

По мнению С.Жигарева, увеличение этого срока на весь гарантийный период эксплуатации дороги позволит привлечь исполнителей по контрактам к ответственности и будет стимулировать подрядчиков строить качественное дорожное покрытие.

«В действующей системе госконтрактов на строительство дорог нет механизмов, стимулирующих подрядчиков строить качественное дорожное покрытие при небольших затратах.

Поэтому нужна система, которая обеспечит исполнение обязательств подрядчиков по гарантийным обязательствам и усилит ответственность за качество выполняемых работ. Сейчас закон требует от подрядчика банковскую гарантию, но минимальный срок установлен всего в месяц. Неудивительно, что как прошел гарантийный месяц, так дорога начинает рассыпаться. Мы предлагаем расширить срок действия банковской гарантии для контрактов на строительство, реконструкцию и капитальный ремонт автодорог до гарантийного срока эксплуатации дорожного покрытия», – сообщил журналистам С.Жигарев.

### MK.RU ИРКУТСК; 2017.04.12; ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ ПРЕДЛОЖИЛ СДЕЛАТЬ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ДОРОЖНУЮ ЭКСПЕРТИЗУ ВЕДОМСТВЕННОЙ

Депутат Государственной Думы Сергей Тен на круглом столе в ходе выставки «Транспорт и дороги Сибири. Спецтехника» в Иркутске предложил сделать государственную дорожную экспертизу, которую выполняет Минстрой РФ, ведомственной, передав эти полномочия **Минтрансу** России. Как сообщила сегодня, 12 апреля, пресс-служба депутата, сегодня органы экспертизы применяют нормы и правила, которые содержатся в устаревшей нормативной базе.

 «Проектировщик вынужден менять свои решения на те, которые не являются инновационными, а прогрессивные конструкции и материалы остаются на бумаге, – отметил Сергей Тен. – Необходим четкий, понятный и прозрачный порядок обоснования применения в проектах инновационных материалов и технологий, упрощенный порядок их согласования госэкспертизой, даже если нормативная база и расценки на них не утверждены в установленном порядке. Для решения этих вопросов необходимо создание ведомственной государственной экспертизы».

### ТАСС; ОКСАНА ГАМЗАЕВА; 2017.04.12; ТРАНСПОРТНАЯ РАЗВЯЗКА НА ТРАССЕ МЕЖДУ АДЫГЕЕЙ И КУБАНЬЮ БУДЕТ ОТКРЫТА В 2018 ГОДУ

Строительство трехуровневой транспортной развязки на федеральной трассе М-4 «Дон» Краснодар – Новороссийск – Адыгея в районе аула Тугургой Теучежского района республики будет завершено к сентябрю будущего года. Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе главы Адыгеи.

«Новые сроки открытия трехуровневой развязки на федеральной трассе М-4 «Дон» Краснодар – Новороссийск – Адыгея – сентябрь 2018 года – были утверждены на сегодняшней встрече врио главы Адыгеи Мурата Кумпилова с начальником Краснодарского территориального управления госкомпании «Автодор» Николаем Ильиным и руководителем фирмы-подрядчика Иваном Щербаком. Изначально сроки завершения строительства развязки стоимостью около 1 млрд рублей определялись февралем текущего года», – уточнили в пресс-службе.

По данным пресс-службы, работы затянуты из-за того, что на объекте уже дважды менялся подрядчик. Новым генподрядчиком – компанией «ИПС» – проверяется качество выполненных ранее работ, вносятся корректировки в проект.

Значимость этого участка автодороги объясняется прежде всего тем, что через него проходит основной поток отдыхающих, движущихся на Черноморское побережье. В пик курортного сезона здесь фиксируется до 78 тыс. автомобилей в сутки.

На будущий год запланировано и завершение реконструкции участка трассы М-4 «Дон» от Краснодара до города Адыгейска. Планируется заменить дренажную систему, ликвидировать просадки на трассе, усилить полотно, добавил собеседник агентства.

«Автомобилисты и грузоперевозчики испытывают большие трудности из-за пробок на этих участках трассы М-4 «Дон», и люди справедливо выказывают свое недовольство. А в курортный сезон ситуация еще усугубится. Раскачиваться некогда, поэтому я требую скорейшего завершения строительства транспортной развязки в районе аула Тугургой. При этом все работы должны быть выполнены качественно», – приводит пресс-служба слова Кумпилова.

### YSIA.RU; НАДЕЖДА ЕФИМОВА; 2017.04.13; МИНТРАНС: В ЯКУТИИ НА РЕМОНТ ДОРОГ В ЭТОМ ГОДУ ПРЕДУСМОТРЕНО ОКОЛО 320 МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ

Большое количество дорожно-транспортных происшествий в столице республики требует незамедлительных мер по обустройству дорог, считают в **Минтрансе** региона. Администрация Якутска планирует выполнить капитальный ремонт улично-дорожной сети в центре города, а также на участках Объездного шоссе и кольцевой дороги. Появятся новые развязки, ограждения и долгожданное освещение.

**Министр транспорта** и дорожного хозяйства Якутии Семен Винокуров на заседании комиссии по безопасности дорожного движения в марте этого года заявил, что необходимо усилить меры по обеспечению безопасности дорожного движения и уменьшению количества ДТП.

В прошлом году количество аварий в республике выросло на 11%. В ГИБДД сообщают, что причинами стали как несоответствие дорожно-транспортной инфраструктуры, так и недисциплинированность участников движения.

В **Минтрансе** выделили пять участков с высокой концентрацией ДТП в Якутске – это перекресток улиц Лермонтова-Октябрьская, Лермонтова-Свердлова, Богатырева-Хабарова, Лермонтова-Кирова, Дзержинского-Кальвица.

«Основной причиной ДТП на указанных участках является несоблюдение участниками правил дорожного движения. Указанные отрезки оборудованы всеми дорожными знаками в соответствии с требованиями нормативных документов», – заявил и.о. **министра транспорта** и дорожного хозяйства региона Павел Прокопьев.

В 2017 году на ремонт и обустройство автодорог регионального и межмуниципального значения предусмотрено 318 миллионов рублей. Планируется установка освещения, ограждений, дорожных знаков и систем автоматической фотовидеофиксации в населенных пунктах. Кроме того, с этого года штрафы за нарушение ПДД будут поступать в дорожный фонд.

Администрация Якутска планирует проведение капитального ремонта дорог на улицах Кальвица (на участке от ул. Дзержинского до ул. Жорницкого), Ломоносова (на участке от ул. Петровского до ул. Октябрьская), Петра Алексеева (на участке от ул. Лермонтова до ул. Пирогова), Жорницкого (на участке от Объездного шоссе до ул. Строителей), Чиряева (на участке от ул. Хабарова до ул. Дзержинского), подъездной дороги к Медцентру (на участке от кольцевой дороги к Медцентру и от кольцевой развязки Гимеин до КАА «Медцентр»).

По строительству транспортной развязки планируются ремонтные работы на пересечении улиц Кальвица-Пирогова-Жорницкого. Окружное шоссе на участке от Автострады 50 лет Октября до Вилюйского тракта и Жорницкого подлежит реконструкции, с кольцевой развязкой на пересечении Жорницкого. Подлежат ремонту участок дороги от Кулаковского до Чиряева, а также от Чернышевского до проспекта Ленина.

В 2017 году на автодороге регионального значения «Нам» – на участках поселков Марха, Жатай и села Тулагино – планируется устройство уличного освещения. Напомним, что в феврале этого года на участке вблизи поселка Сырдах в темное время суток произошел наезд на пешехода, который от полученных травм скончался.

### ЭХО МОСКВЫ; 2017.03.12; ПРОЕЗД ПО НОВОМУ ЧУСОВСКОМУ МОСТУ ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ КРАЯ МОГУТ ОСТАВИТЬ БЕСПЛАТНЫМ

Как сообщил Business Class глава краевого **минтранса** Николай Уханов, врио губернатора Максим Решетников поручил не вводить тотальную плату за проезд по мосту, чтобы минимизировать недовольство жителей края.

Сейчас этот вопрос прорабатывается в **Минтрансе**. По словам Николая Уханова, мост может стать платным для транзитного транспорта. Речь идет о большегрузных машинах, а не автобусах и легковых автомобилях.

28 апреля состоится заседание правительственной комиссии, которая должна отобрать региональные проекты государственно-частного партнерства для федерального софинансирования. По словам главы краевого **Минтранса**, они готовы заключить контракт с инвестором в тот же момент, как подтвердят выделение федеральных средств.

Напомним, в рамках концессионного соглашения с инвестором собираются построить мост через Чусовую, подъездная дорога к нему и участок Восточного обхода с 0 по 4-й километр. Общая стоимость реализации проектов составит более 14 млрд рублей.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.12; РОСЖЕЛДОР И СГМ ЗАКЛЮЧИЛИ КОНТРАКТ ПО Ж/Д ПОДХОДАМ К КЕРЧЕНСКОМУ МОСТУ СО СТОРОНЫ КРЫМА

**Федеральное агентство железнодорожного транспорта** (**Росжелдор**) РФ и ООО «Стройгазмонтаж» (СГМ) заключили контракт на строительство ж/д подходов к мосту через Керченский пролив со стороны Крыма, сообщило **министерство транспорта** РФ.

Договор подписан в соответствии с распоряжением правительства РФ от 26 января 2017 г., в котором СГМ определен единственным исполнителем работ по этому проекту. Цена контракта – 16,9 млрд руб. и не может быть превышена. Финансирование предусмотрено в рамках ФЦП «Социально-экономическое развитие Крыма и Севастополя до 2020 г.», утвержденной в 2014 г. «Расчеты по контракту подлежат казначейскому сопровождению в установленном законодательством РФ порядке», – отмечает ведомство.

Управление строительством железнодорожных подходов в Крыму будет вести департамент строительства моста через Керченский пролив «Стройгазмонтажа». «Мы уже проводим мобилизацию сил и средств и готовы незамедлительно приступить к строительно-монтажным работам на объекте», – сказал его глава Леонид Рыженькин, слова которого приводятся в сообщении.

Строительство предполагает прокладку по территории Крыма 18-километровой ветки, которая примкнет к участку железной дороги Керчь-Джанкой. Линия будет двухпутной, неэлектрифицированной, с возможностью электрификации в будущем. Помимо самих путей будут построены специальные эксплуатационные строения, проложен тоннель, реконструирована станция Багерово, оборудован парк станции Керчь-Южная, а также организованы базы дислокации пожарных и восстановительных поездов. Начало временной эксплуатации железнодорожной ветки намечено на 1 августа 2019 г., завершение работ и сдача объекта в постоянную эксплуатацию – 1 декабря 2019 г.

### ТАСС; ТАТЬЯНА КУЗНЕЦОВА; 2017.04.12; ПАССАЖИРОПОТОК НА КЕРЧЕНСКОЙ ПЕРЕПРАВЕ В I КВАРТАЛЕ СНИЗИЛСЯ НА 3,5%

Пассажиропоток на Керченской паромной переправе, которая связывает Крым с материковой Россией, в январе-марте 2017 года снизился на 3,5% – до 593 тыс. человек. Об этом ТАСС сообщили в среду в компании «Морская дирекция» (оператор переправы).

«Объем перевозок за первый квартал 2017 года составил 593 тыс. пассажиров», – говорится в сообщении. Отмечается, что за первые три месяца прошлого года через переправу было перевезено около 614,5 тыс. человек.

В компании связывают снижение объема пассажирских перевозок с плохой погодой, из-за которой с начала года работа переправы приостанавливалась 25 раз. «При этом общее время остановок составляет 120 часов 20 минут, что эквивалентно пяти дням», – уточнили в дирекции.

В январе-марте объем перевозок легковых автомобилей снизился на 9%, до 115,5 тыс., грузовых – на 2,6%, до 66,4 тыс.

Керченская переправа является единственной автотранспортной артерией между Крымом и Краснодарским краем, она используется для пассажирских и грузовых перевозок. По прогнозу дирекции, в этом году на переправе ожидается пассажиропоток в объеме 6,4 млн человек.

### ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛИЯ БЕРИШВИЛИ; 2017.04.13; МИЛЛИОНЫ ИЗ ВОЗДУХА

**Минтранс** разрабатывает законопроект, который легализует аэротакси и принесет бюджету 500 млн рублей в год

Больше половины легких и сверхлегких воздушных судов в России принадлежит физическим лицам. Но воздушное законодательство не позволяет им зарабатывать на перевозке пассажиров, проведении авиаэкскурсий и обработке фермерских полей. **Минтранс** решил изменить ситуацию и разработал законопроект, который упростит процедуру оформления сертификата эксплуатанта для владельцев небольших самолетов и вертолетов. По оценкам ведомства, это только на первоначальном этапе принесет экономике не менее 500 млн рублей в год. Сейчас документ находится на стадии общественного обсуждения.

Эксперты не видят препятствий для осуществления инициативы **Минтранса**. Бизнесмены могут пользоваться небольшими аэродромами и вертодромами, оставшимися еще с советских времен. Но вот качество техники и профессионализм будущих авиатаксистов вызывают опасения.

В **Минтрансе** «Известиям» сообщили, что законопроект направлен на развитие малого бизнеса, связанного с использованием воздушных судов авиации общего назначения. Речь идет о самолетах и вертолетах вместимостью до четырех человек. При этом желающие инвестировать в этот бизнес уже имеются.

– Введение подобной практики повысит транспортную мобильность населения, будет способствовать увеличению количества рабочих мест и сократит количество несанкционированных полетов, – рассказали в пресс-службе ведомства.

Президент Межрегиональной общественной организации пилотов и граждан – владельцев воздушных судов (АОПА-Россия) Владимир Тюрин рассказал «Известиям», что количество воздушных судов в частном владении ежегодно растет, сейчас оно составляет более 4 тыс. При этом действующие правила, установленные **Минтрансом**, фактически не позволяют малому бизнесу заниматься коммерческими перевозками. Чтобы получить сертификат эксплуатанта, необходимо иметь в штате 20–30 сотрудников и несколько воздушных судов. На это нужно потратить миллионы долларов. За границей, чтобы использовать небольшой самолет или вертолет для частного «извоза», достаточно одного человека в штате – пилота.

– Спектр видов коммерческой деятельности для малой авиации может быть очень широк. Это авиатакси, когда человек заказывает воздушное судно с пилотом, чтобы добраться из Москвы хоть в Женеву, хоть на дачу в Тверскую область. Есть еще демонстрационные полеты для туристов. Небольшие воздушные суда используются и в сельском хозяйстве для обработки полей, – сказал Владимир Тюрин. Он отметил, что в странах с развитой авиацией малый бизнес является серьезным источником доходов в бюджет.

Владимир Тюрин отметил, что самолеты и вертолеты вместимостью от двух до четырех человек, о которых идет речь в законопроекте **Минтранса**, в России практически не производятся, они импортируются из Италии, Австрии, Канады и США. И это может повлечь некоторые проблемы.

– Высокая ввозная пошлина заставит людей приобретать подержанные воздушные суда, это приведет к ухудшению общего качества техники, – сказал эксперт.

А вот проблем с инфраструктурой на начальном этапе быть не должно. Президент АОПА-Россия отметил, что только вокруг Москвы располагаются десятки небольших аэродромов и вертодромов. На них сейчас базируются компании, получившие сертификаты эксплуатантов по действующим правилам. Кроме того, по мере развития малой авиации частный бизнес сам создаст необходимую инфраструктуру рядом с аэродромами и посадочными площадками: топливные заправки, рестораны, места для отдыха экипажа и пассажиров. Однако, как и в случае с инфраструктурой для автомобильного транспорта и бизнеса, государство должно уделять внимание созданию взлетно-посадочных полос.

Председатель совета Ассоциации крестьянских хозяйств и сельскохозяйственных кооперативов России (АККОР) Вячеслав Телегин рассказал «Известиям», что авиация широко применяется и для удобрения и химической обработки полей. Порой на то, чтобы спасти урожай от саранчи или клопа-черепашки, у фермера есть всего несколько дней.

– Я сам, как фермер, пользовался услугами частных компаний в Краснокутском районе Саратовской области. Там есть летное училище гражданской авиации, и оно выделяет несколько бортов для обработки полей. Однако в июне за одну неделю нужно обработать порядка 200 тыс. га пашни, и здесь не обойтись тремя и даже десятью самолетами, – сказал председатель АККОР.

По его мнению, появление в общей авиации представителей малого бизнеса повысит конкуренцию среди компаний, занимающихся обработкой полей, и это положительно скажется на качестве и цене предоставляемых услуг.

Генеральный директор ассоциации «Аэропорт» Виктор Горбачев, напротив, уверен, что воздушное движение нельзя сравнивать с дорожным. И самая главная опасность появления авиа­такси – это любители за штурвалом.

– Воздушные суда – намного более опасный вид транспорта, чем автомобили. Если на машине можно свернуть на обочину и просто заглушить мотор, то в воздухе непрофессионал даже спланировать на землю не сможет, – отметил эксперт. Он рассказал, что в советское время было развито применение авиации в народном хозяйстве. Поля обрабатывали профессиональные летчики, но даже они периодически погибали, попав в провода ЛЭП.

По мнению Виктора Горбачева, изменения законодательства, которые сейчас разрабатывает **Минтранс**, – это всего лишь одна из многих задач, которые предстоит решить, прежде чем появятся авиатакси. И на это может уйти несколько лет. В частности, нужно определить, на каких высотах будет проходить движение, а также подготовить пилотов и специалистов по обслуживанию и ремонту иностранной техники.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.04.12; НА ВЗЛЕТ ПО ПАЛЬЧИКУ

В августе российские аэропорты запустят электронные посадочные талоны

**Минтранс** хочет снять ограничения на использование электронных посадочных талонов в российских аэропортах.

И подготовил необходимые поправки в правила проведения предполетного досмотра.

Сегодня на бумажных посадочных ставят штамп предполетного досмотра. Этот порядок придется менять, отметил в беседе с «РГ» исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

Но использование электронного талона потребует особых технических возможностей, а ими располагают не все. Эта услуга в некоторых аэропортах будет ограничена, отмечает Пантелеев. На первых порах.

В принципе выдача электронного посадочного технологически реализуется достаточно просто. С одной стороны, есть мобильные устройства, на экраны которых можно выводить 2D баркоды, то есть изображение, на котором есть штрихкод. И прикладывая телефон, можно пройти на борт, поясняет эксперт. Там же может появиться и «электронная» отметка о досмотре. При использовании дополнительных методов идентификации (по отпечатку пальца, например) можно автоматизировать проход на борт, сказал Пантелеев.

Но отказываться от предполетного паспортного контроля преждевременно, считает он. Хотя в некоторых странах есть системы, которые увязывают паспортные и биометрические данные пассажира, и он может проходить, например, по сетчатке глаза паспортный контроль.

Но это вопрос технологический и не принципиальный. Сейчас идет речь только о возможности отказа от бумажного талона. Это позволит упростить процедуры прохождения всех формальностей и позволит автоматизировать пропуск пассажиров, сказал Пантелеев.

На гейте сейчас может стоять один, два, а в случае с большим широкофюзеляжным воздушным судном и большее количество агентов. Переход на безбумажную платформу примерно в полтора раза позволит увеличить пропускную способность и сократит число агентов при выходе на посадку, подсчитал он.

И выгодно это для всех: и для пассажиров, и для авиакомпаний, и для аэропортов. Но если в аэропорте нет онлайн-регистрации, то говорить о безбумажных технологиях при посадке преждевременно, сказал Пантелеев. Это ближайшая перспектива крупных авиаузлов. Там можно было реализовать посадку по электронному талону еще пару лет назад.

Проблемы могут возникнуть и у пассажиров, у которых нет умного телефона. Как тогда им быть, если перевозчик не станет выдавать бумажные посадочные? Когда появились электронные бумажные билеты, авиакомпании не сразу отказались от их бумажной версии, напомнил Пантелеев. Сначала пассажирам их выдавали бесплатно, а потом за оформление перевозки на бумажном бланке стали брать деньги. Так и в случае с электронным посадочным талоном.

Никто вводить запрет на «бумагу» не собирается. До тех пор, например, пока бухгалтерия требует для отчета бумажный посадочный со штампом прохождения посадки, останется возможность его распечатать на принтере и в аэропорту поставить штамп.

А вот багажный квиток багажной квитанции пока останется. Но в принципе можно перевести и его в цифровой формат. Однако есть риск, что телефон может разрядиться или выйти из строя. И тогда получить багаж будет проблематично.

### КОММЕРСАНТ; ИВАН САФРОНОВ; СОФЬЯ САМОХИНА; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; МАКСИМ ИВАНОВ; 2017.04.13; ГРАЖДАНСКИМ САМОЛЕТАМ МОГУТ ЗАКРЫТЬ НЕБО СЕВАСТОПОЛЯ

Как стало известно «Ъ», программа по реконструкции гражданского сегмента аэропорта Бельбек в Севастополе может быть пересмотрена. В правительстве РФ впервые допустили вариант перераспределения 1,7 млрд руб., заложенных в ФЦП «Развитие Крыма и Севастополя до 2020 года» под Бельбек, на иные цели. Поводом для этого, по утверждению источников «Ъ», стали проблемы как с поиском инвестора, так и недовольство работой властей Севастополя на федеральном уровне.

О серьезных разногласиях федеральных и севастопольских властей по вопросу развития Бельбека «Ъ» рассказали источники, близкие к руководству города и аппарату правительства РФ. По словам одного из них, они проявились во время последнего совещания у вице-премьера Дмитрия Козака, состоявшегося 7 апреля. На нем, как говорят собеседники «Ъ», и. о. губернатора Севастополя Дмитрий Овсянников «вступил в полемику» с господином Козаком из-за требования правительства предоставить к 30 апреля соглашение с инвестором, готовым участвовать в реконструкции севастопольского аэропорта. Разговор продолжился на повышенных тонах, после чего вице-премьер пригрозил вовсе исключить пункт о реконструкции Бельбека из ФЦП «Социально-экономическое развитие Крыма и Севастополя до 2020 года», а полагавшиеся на это 1,7 млрд руб. перераспределить на иные социальные нужды.

Развитие гражданского сектора Бельбека постоянно сталкивается с проблемами уже в течение трех лет. В ФЦП закладывались деньги на строительство перрона, топливно-заправочного комплекса и закупку аэронавигационного оборудования, а реконструкцию взлетно-посадочной полосы и возведение аэровокзального комплекса планировалось провести за счет частного инвестора. Приоритетной считалась компания «Аккорд-Инвест» (принадлежит члену совета директоров банка РНКБ Олегу Жесткову), которая уже строит аэропорт Симферополь, однако этот вариант отпал: получалось, что одна компания создавала два самостоятельных и конкурирующих объекта в 60 км друг от друга. По решению правительства РФ с марта 2016 года гражданский сектор Бельбека развивается в качестве филиала симферопольского аэропорта.

Придание Бельбеку статуса филиала аэропорта Симферополь подразумевало и изменение механизма реализации средств ФЦП, выделяемых из федерального бюджета на его реконструкцию. Как пояснил источник «Ъ» в правительстве, если раньше деньги выделялись правительству Севастополя напрямую, то после признания аэропорта филиалом средства должны были поступать в форме имущественного взноса РФ в уставный капитал АО «Международный аэропорт «Симферополь»«. Однако документы правительством Севастополя должным образом переоформлены не были. Развитие Бельбека упиралось и в нежелание другого потенциального инвестора серьезно вкладываться в инфраструктуру. Предлагали экономить на всем, утверждает собеседник «Ъ», например, для прохождения сертификации объекта нужно было соблюсти меры безопасности, возведя по периметру гражданского сектора забор, однако вместо этого представители инвестора предложили купить несколько машин и при их помощи патрулировать территорию. Возникали у инвестора и вопросы к строительству аэровокзального комплекса: на территории Бельбека сохранился терминал, который принадлежал украинскому олигарху Игорю Коломойскому, поэтому в качестве варианта предлагалось его просто перестроить. Времени на поиск другого инвестора у Дмитрия Овсянникова уже не было: правительство ждало отчета еще к 1 ноября 2016 года. На это накладывались и постоянные изменения в техническое задание, создававшие сложности для проектанта – «Ленаэропроекта». В последний раз городские власти внесли предложение 27 марта: уменьшить контракт на проектно-изыскательские работы до 112 млн руб., но сохранить площадку для вертолета Ми-8.

По сведениям «Ъ», 16 февраля замминистра экономического развития Сергей Назаров уведомил Дмитрия Козака о том, что в соглашение о предоставлении субсидии из федерального бюджета в 2017 году не может быть включена программа реконструкции и развития аэропорта, поскольку необходимые обоснования правительством Севастополя своевременно не предоставлены. В тот же день Дмитрий Козак попросил Дмитрия Овсянникова «обеспечить безусловное выполнение условий предоставления субсидий» в течение пяти дней, однако ровно месяц спустя ситуационный центр правительства указал, что и. о. губернатора Севастополя поручение вице-премьера не исполнил.

До последнего времени, по информации «Ъ», власти Севастополя рассчитывали на первом этапе обеспечить прием и отправку с Бельбека самолетов бизнес-авиации. Однако 2 апреля спецпредставитель президента по природоохранной деятельности, экологии и транспорту Сергей **Иванов** заявил, 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».

Представитель Дмитрия Козака Илья Джус сообщил «Ъ», что вопрос перераспределения средств ФЦП на реконструкцию Бельбека обсуждается, но оформленного решения пока нет. В пресс-службе правительства Севастополя на вопросы «Ъ» оперативно не ответили.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.04.13; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ РАСШИРЯТ ШТАТ ИНОСТРАННЫХ ПИЛОТОВ

Российские авиакомпании весной этого года вновь столкнулись с проблемой дефицита командиров воздушных судов (КВС), которая вынудила их вспомнить о возможности найма иностранных пилотов. «Аэрофлот» и «Северный ветер» в апреле оформили в **Росавиаци**и дополнительные квоты на 50 и 25 иностранных КВС соответственно. На сегодня общая квота на все авиакомпании составляет 600 человек, однако реально в России работают всего несколько десятков пилотов-иностранцев.

По данным **Росавиаци**и, «Аэрофлот» подал заявку на получение дополнительной квоты на иностранных пилотов в количестве 50 человек. Данная заявка была одобрена 6 апреля. Входящая в десятку крупнейших авиаперевозчиков компания «Северный ветер» подавала заявку на 25 пилотов – она была удовлетворена 7 апреля.

В «Аэрофлоте» от развернутых комментариев воздержались, уточнив, что сейчас в компании работают 20 иностранных пилотов на самолетах А320.

Источник «Известий», знакомый с планами «Аэрофлота», пояснил решение перевозчика активизировать наем иностранных пилотов увеличением парка самолетов Boeing-737-800 на фоне отсутствия на российском авиационном рынке достаточного количества КВС для судов данного типа.

– Условия для иностранцев ничем не будут отличаться от условий, на которых работают российские специалисты, – отметил источник «Известий».

Требования по знанию русского языка к иностранным специалистам не предъявляются (рабочий язык пилотов – английский), поэтому прийти на работу в «Аэрофлот» сможет гражданин любой страны, отвечающий стандартным требованиям компании к должности КВС. Традиционно перевозчик набирал пилотов из европейских стран, преимущественно из Чехии. По данным **Росавиаци**и, общая квота «Аэрофлота» на иностранных пилотов сегодня – 180 человек.

В «Северном ветре» хотят нанять иностранцев на должности КВС для Airbus А320 и А330. Перевозчик входит в десятку крупнейших российских авиакомпаний. У компании в парке сегодня 10 самолетов Airbus и Boeing. В начале 2017 года в «Северном ветре» объявили об увеличении воздушного флота для расширения присутствия на внутреннем рынке воздушных перевозок.

Анна Подгорная, гендиректор туроператора ООО «Пегас» (собственник «Северного ветра»), отказалась комментировать планы набора иностранных пилотов. По данным **Росавиаци**и, общая квота данного перевозчика на иностранцев составляет 31 человек.

Группой UTair ранее была оформлена квота на 46 иностранцев, в том числе для работы на самолетах Boeing-757/767, Airbus А321, ATR-72, а также на вертолетах Ми-26 и Ми-8. В последний раз квота на семь человек была получена в самом конце 2016 года.

– Видимо, это для целей вертолетных операций, где у нас есть дочерние иностранные компании группы и пилоты в них имеют уникальные навыки и компетенции, – сообщил «Известиям» генеральный директор UTair Андрей Мартиросов.

В конце 2015 года проблема дефицита пилотов в российских компаниях, казалось, решилась благодаря банкротству «Трансаэро»; на рынке труда одномоментно оказались сотни пилотов. Однако свободных пилотов почти сразу стали привлекать азиатские перевозчики. Многие россияне уехали работать в авиакомпании Китая, Индии, Южной Кореи и Вьетнама.

По оценкам опрошенных «Известиями» экспертов, за последние годы из России уехали около 300 пилотов. Из них примерно 150 человек сейчас летают командирами воздушных судов в китайской авиакомпании Hainan. Основная причина – финансовая. После двукратной девальвации российской валюты долларовый эквивалент зарплаты пилотов снизился примерно с $15 тыс. до $7 тыс. В это же время в Китае, например, российским командирам воздушных судов предлагает зарплату в $20–25 тыс.

По мнению главного редактора Avia.ru Романа Гусарова, некоторое время ситуация с пилотами у нас в стране выглядела достаточно сбалансированной. Однако сейчас вновь возник фактор китайских авиакомпаний, которые возобновили свою активность в части переманивания пилотов из других стран, подтверждает эксперт.

– Сейчас нет экономических предпосылок к тому, чтобы наш рынок труда, после девальвации рубля 2014 года, стал для иностранных пилотов интересен. Это подтверждается и тем фактом, что за три года в «Аэрофлоте», несмотря на значительную квоту, осели лишь два десятка пилотов-иностранцев, – заявил «Известиям» Роман Гусаров. – Все-таки основной кадровый резерв для российской гражданской авиации куется отечественной системой подготовки летного персонала.

Когда в 2014 году принимали закон, разрешающий нанимать командиров воздушных судов из числа иностранных граждан, рассчитывали, что за пять лет удастся ликвидировать существовавший на тот момент дефицит в тысячу человек. Из-за начавшегося в конце того же года кризиса рынок авиаперевозок просел, особенно на международных направлениях, на которых в основном и планировали использовать иностранцев. И привлечение иностранных пилотов в российские авиакомпании на время стало неактуальным.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.12; КОМИАВИАТРАНС ПОЛУЧИЛ ДОПУСКИ НА ПОЛЕТЫ ИЗ МОСКВЫ, САМАРЫ И ЕКАТЕРИНБУРГА В КАЗАХСТАН

АО «Комиавиатранс» получило допуски на выполнение полетов из Самары и Екатеринбурга в Караганду (Казахстан) и из Москвы в Петропавловск (Казахстан), сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе министерства промышленности, природных ресурсов, энергетики и транспорта Коми.

Возможные даты начало рейсов в пресс-службе не уточнили.

Таким образом, в настоящее время «Комиавиатранс» имеет допуски на выполнение международных перевозок по маршрутам Петербург-Таллин, Самара-Караганда, а также по маршрутам из Москвы в Ленкорань (Азербайджан) и Петропавловск, из Баку в Самару, Нижний Новгород, Пермь и Краснодар, из Екатеринбурга в Ленкорань и Караганду.

В настоящее время также ведутся переговоры об открытии «Комиавиатрансом» рейсов в Германию, Чехию, Польшу, Финляндию и Швецию из аэропорта одного из регионов России. Название региона в министерстве не уточнили, добавив, что для начала подобных полетов необходимо увеличение парка воздушных судов авиакомпании и подготовка экипажей.

АО «Комиавиатранс» занимается авиационной и аэропортовой деятельностью. В состав компании входят аэропорты Сыктывкара, Ухты, Усинска, Воркуты, Печоры, Вуктыла, Усть-Цильмы и Инты. Основной объем авиационных работ «Комиавиатранс» выполняет на территории Коми, Ненецкого и Ямало-Ненецкого автономных округов. Парк авиационной техники состоит из около 60 вертолетов Ми-8 и Ми-2, четырех самолетов L-410 и пяти самолетов Embraer ERJ-145.

### РИА НОВОСТИ; 2017.04.13; В АЭРОПОРТУ НА СЕВЕРЕ САХАЛИНА ПОЯВИТСЯ НОВАЯ ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА

Новая взлётная полоса в аэропорту Охи на севере Сахалина будет построена в 2019 году, сообщает в четверг пресс-служба главы области.

«Новая полоса будет длиннее имеющейся на 300 метров и устойчивой к опасным сейсмическим явлениям, которые нередки на севере Сахалина. Во второй половине этого года планируется начать заготовку плит для новой полосы, чтобы начать ее строительство в 2018 году и полностью завершить работы в 2019», – говорится в сообщении.

Действующая полоса аэропорта была деформирована нефтегорским землетрясением 1995 года. Несмотря на разрешение авиационных служб о возможности ее эксплуатации, она всё же нуждается в замене. Ее относительно небольшая длина – 1,3 тысячи метров заставляет пилотов каждый раз при посадке применять резкое торможение.

Сообщается, что проект новой ВПП выполнен, документация, подготовленная проектно-изыскательским и научно-исследовательским институтом воздушного транспорта Санкт-Петербурга, направлена на госэкспертизу.

Строительство обойдётся в 1,9 миллиарда рублей. В эту сумму входят работы по строительству полосы, рулежной дорожки, объектов управления воздушным движением и установка новой светосигнальной системы, отмечается в сообщении.

«Это позволит улучшить регулярность полетов на север острова. Современное оборудование повысит метеоминимум аэропорта, а новая, удлиненная на 300 метров полоса – до 1,6 тысячи метров, даст дополнительные гарантии для усиления безопасности воздушных перевозок», – приводит пресс-служба слова генерального директора аэропорта «Южно-Сахалинск», руководящего деятельностью всего аэропортового хозяйства области Никиты Полонского.