**14 АПРЕЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2017.04.14; У ПЕРЕВОЗЧИКОВ ГРУЗНЫЙ ВИД

Завтра начинают действовать новые тарифы в системе «Платон». Владельцы 12-тонных грузовиков будут платить 1,9 руб. за каждый пройденный километр федеральной трассы вместо нынешних 1,5 руб. Пересмотру тарифов предшествовала ожесточенная дискуссия между правительством и перевозчиками: последние в результате одержали небольшую победу, ведь изначально тариф планировалось поднять до 3 руб.

15 апреля 2017 года вступает в силу постановление правительства N330 о введении в действие нового тарифа для проезда 12-тонных грузовиков в рамках системы «Платон» – 1,91 руб. за 1 км вместо действующего 1,53 руб. В самом постановлении ставок нет, они рассчитываются исходя из базового тарифа (3,7 руб., который был зафиксирован еще в 2013 году на заре создания «Платона»), к которому применяется понижающий коэффициент: с субботы он равен 0,51.

Это первое повышение тарифов с момента создания системы в 2015 году. Тогда, напомним, решением премьера Дмитрия Медведева был установлен льготный тариф 1,53 руб. до 1 марта 2016 года. Такое решение было принято после массовых акции протеста дальнобойщиков и многочисленных обращений в правительство со стороны бизнеса. Новую дискуссию о тарифе **Минтранс** инициировал осенью прошлого года, и в январе 2017 года было подписано постановление правительства о тарифе 3,06 руб. Дальнобойщики из Объединения перевозчиков России отреагировали на это общероссийской акцией протеста, их поддержал Межрегиональный профсоюз водителей-профессионалов, но другие отраслевые ассоциации, в частности профсоюз «Дальнобойщик» и ассоциация «Грузоавтотранс», участвовать отказались. Последняя сумела организовать встречу с премьером Медведевым, где его удалось убедить в том, что тариф нужно поднимать плавнее. По итогам встречи 24 марта и вышло постановление N330.

В **Росавтодор**е «Ъ» заявили, что в связи с решением о продлении льготного тарифа «сдержанный прогноз» о сумме сборов от «Платона» по итогам 2017 года составляет 23 млрд руб. Это на 11 млрд руб. меньше, чем планировалось ранее (такую сумму в марте называл **министр транспорта** Максим **Соколов** при запланированном тарифе 3,06 руб.), но на 5 млрд руб. больше, чем в 2016 году. Поступления от «Платона» составят почти 10% от средств, которые будут выделены в этом году на ремонт, капремонт и содержание федеральных трасс (248 млрд руб.), пояснили «Ъ» в **Росавтодор**е.

Тем временем в ряде регионов акции дальнобойщиков против «Платона» продолжаются. Общество защиты прав потребителей (ОЗПП) утверждает, что в отдельных субъектах из-за забастовки сократился ассортимент товаров, а на некоторые – выросли цены, об этом организация сообщила в письме премьеру Дмитрию Медведеву. ОЗПП просит главу правительства «предотвратить кризис снабжения» из-за риска прекращения поставок мяса, овощей, муки, сахара, яиц. Комитеты Совета федерации по бюджету и по экономической политике совместно с правительством РФ планируют «проанализировать обоснованность и эффективность работы системы», заявил сенатор Вячеслав Мархаев.

«Пока сигналов от торговой отрасли о перебоях с поставками товаров нет, большинство из них имеют свой автопарк и сами доставляют себе продукцию»,– заверил вчера замглавы Минпромторга Виктор Евтухов. В **Росавтодор**е ранее говорили, что акция протеста отнюдь не общероссийская, в ней участвует суммарно не более 200 машин. «Тариф в системе не оказывает влияния ни на экономику перевозчиков, ни на потребителей»,– заявили вчера в ведомстве.

«Повышение тарифов «Платона», безусловно, приведет к повышению тарифов на перевозки,– заявил «Ъ» начальник отдела российского экспедирования логистической компании «Даксер» Алексей Черкашин.– Мы в том числе планируем увеличить ставки и уже начали процесс их согласования с нашими клиентами». При этом он отметил, что повышение цен связано не только с «Платоном», но и стоимостью топлива и инфляцией. «Когда будет следующее удорожание в системе для большегрузов, судить сложно; не удивлюсь, если это произойдет к концу года»,– говорит он. Директор по операциям FM Logistic Александр Павлов сообщает о том, что по-прежнему сохраняется проблема контроля за сбором средств в рамках «Платона». «Нужно каждое ТС оборудовать транспондерами и постоянно контролировать их работоспособность»,– говорит он.

### ТАСС; 2017.04.14; МЕДВЕДЕВ ПРОВЕДЕТ СОВЕЩАНИЕ ПО ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ АРКТИКИ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев проведет в пятницу совещание по вопросам развития Арктики. Как сообщает пресс-служба правительства, планируется обсудить государственную программу «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года», а также вопросы развития Арктической зоны в области транспорта, экологии, науки, туризма.

В совещании примут участие вице-премьер Дмитрий Рогозин, министр финансов Антон Силуанов, министр образования и науки Ольга Васильева, министр по развитию Дальнего Востока Александр Галушка, министр природных ресурсов и экологии Сергей Донской, министр обороны Сергей Шойгу, руководители ряда других ведомств.

Потенциал Арктики

Президент РФ Владимир Путин в конце марта поручил кабинету министров ускорить подготовку новой редакции программы социально-экономического развития Арктики, предусмотрев новые подходы к развитию частно-государственного партнерства в реализации масштабных инфраструктурных проектов, включая освоения шельфов и повышения конкурентоспособности Северного морского пути. Президент также отметил необходимость использования в полной мере возможности международной кооперации в Арктике. В свою очередь премьер-министр Дмитрий Медведев, говоря о масштабах и природных богатствах арктического региона, отмечал необходимость создания инструмента его развития. По его словам, утвержденная в 2014 году программа носит в основном аналитический характер и требует существенных изменений.

Как отмечал в конце марта Путин на пленарном заседании форума «Арктика – территория диалога» в Архангельске, Россия намерена активно осваивать Арктику и сотрудничать в этом вопросе с другими государствами, российский лидер поддержал идею президента Финляндии Саули Ниинистё созвать для обсуждения вопросов региона Арктический саммит. Он сообщал также, что «поручил правительству проработать вопрос о создании отдельной структуры, ответственной за комплексное развитие Северного морского пути и прилегающих опорных территорий, включая инфраструктуру, гидрографию, безопасность, управление и все необходимые при этом сервисы».

На площадках упомянутого форума обсуждались и проблемы развития в Арктике бизнеса. Так, замглавы МЭР Александр Цыбульский призывал работающие в этом регионе компании создавать единую инфраструктуру и совместно ее использовать. МЭР предложил провести комплексный анализ арктической зоны, чтобы оптимально снять инфраструктурные ограничения в регионе. Министерство, сказал Цыбульский, предлагает разрабатывать территорию арктической зоны через систему опорных зон, то есть через выстраивание системы каркаса экономически активных проектов, которые могут стать катализаторами развития остальной территории.

Спецпредставитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей **Иванов**, говоря о развитии одного из крупных проектов региона – Северного морского пути, отмечал, что координировать его работу должны два центра в Арктике: один в западном секторе, другой – в восточном. **Иванов** также подчеркнул, что независимо от этого всю работу координировать должен **Минтранс** РФ. При этом в Министерстве экономического развития РФ заявляли, что ведомство также готово заняться управлением работы Северного морского пути в случае, если будет дано такое поручение.

Еще одно направление развития – туризм

Глава Минприроды Сергей Донской в начале недели сообщал, что ведомство предлагает направить дополнительно 700 млн рублей на создание научных, туристическо-экспедиционных комплексов на территориях архипелагов Земля Франца-Иосифа и Новая Земля до 2019 года. Кроме того, по его словам, необходимо спроектировать и построить многофункциональное научно-исследовательское судно для работы в арктическом регионе, а также визит-центр национального парка «Русская Арктика», созданного в июне 2009 года. Территория парка включает северную часть острова Северный архипелага Новая Земля, Большие и Малые Оранские острова и ряд других. Ростуризм оценивает туристический потенциал арктического региона, в том числе в сфере круизного туризма, примерно в 80 тыс. туристов ежегодно.

### ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2017.04.14; «ПЛАТОН» ПРОСЛЕДИТ ЗА МУСОРОМ

Это может помочь в борьбе с нелегальными свалками

Государство ужесточает контроль за движением мусоровозов. Все они должны быть оборудованы системой «Глонасс», заявил в начале апреля спецпредставитель президента по экологии и транспорту Сергей **Иванов**. А вице-премьер Александр Хлопонин в марте поручил проработать вопрос об использовании «Платона» для контроля за движением мусоровозов и за весом отходов, размещаемых на полигонах, говорит его представитель. Уведомление о начале разработки изменений в правила сбора платы в «Платон» **Минтранс** опубликовал на этой неделе. Какими они будут, представитель **Минтранса** не уточнил.

В России ежегодно образуется около 56 млн т твердых коммунальных отходов, по данным Минпромторга. Из них большинство захоранивается – 85–93%. И далеко не все на легальных полигонах – в стране 70 000 незаконных свалок (данные Росприроднадзора на начало 2017 г.).

В России 12 000 мусоровозов, сообщил представитель РТИТС. Более 80% уже оснащены бортовыми устройствами «Платон», поскольку их вес превышает 12 т, объясняет представитель Хлопонина. В Казани «РТ-инвест», который владеет 50% оператора «Платона» «РТ-инвест транспортные системы» (РТИТС, см. врез), запустила пилотный проект. Система обрабатывает навигационные данные «Глонасс», фото-, видеофиксации и автоматического контроля веса и таким образом предотвращает несанкционированное размещение отходов, сообщала ранее компания.

Создание системы с нуля потребует более 6 млрд руб. государственных вложений, комментирует представитель «РТ-инвест», а если делать ее на основе «Платона» и «Глонасс», то 200 млн руб. – их вложит РТИТС для модернизации программно-аппаратного комплекса. Использование «Платона» с его мощностями позволит не тратить дополнительные бюджетные деньги, согласен представитель Хлопонина. Зарабатывать РТИТС планирует за счет легальных свалок. Платить предлагается самим полигонам – по 10 000 руб. в год, комментирует представитель «РТ-инвеста». Всего в стране, по подсчетам компании, около 4000 полигонов, таким образом, ежегодные доходы составят 40 млн руб. Это несопоставимо с размером нелегального рынка размещения отходов. Только в Московской области – около 10 млрд руб. в год, отмечает представитель «РТ-инвеста».

Кому платят грузовики

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).

Информация о вывозимом мусоре попадет в «Платон», когда собственник мусора будет заказывать его вывоз, рассказывает он. Затем с помощью бортовых устройств «Глонасс» (зарегистрированные в «Платоне» перевозчики получают их бесплатно) будет контролироваться перемещение отходов до места их обработки или захоронения. Там мусоровоз автоматически взвесят, чтобы сравнить с данными об отправленных отходах. Сбор и размещение отходов будут фиксироваться на фото и видео, а данные – храниться три года. Система определит и сколько отходов будет вторично использовано. Данные о нарушениях получит Росприроднадзор, отмечает представитель Хлопонина.

Это не первая идея, как еще можно использовать «Платон», который собирает плату за проезд грузовиков по федеральным трассам. РТИТС уже предложила правительству объединить «Платон» с будущей системой весогабаритного контроля. Это может быть отдельная концессия с капитальными затратами в 28,9 млрд руб., говорил «Ведомостям» участник инфраструктурного рынка, с платой государства оператору: 68,3 млрд в 2018–2029 гг. Зарабатывать оператор «Платона» намерен и на продаже данных страховым компаниям для создания сервиса «умное страхование».

Государство будет стараться навесить на «Платон» все новые и новые функции, замечает консультант инфраструктурных проектов, концессионное соглашение с государством должно позволять вносить в него изменения. Возможно, использование «Платона» действительно поможет в борьбе с криминальным мусорным бизнесом, надеется исполнительный директор Национальной ассоциации концессионеров и долгосрочных инвесторов в инфраструктуру Светлана Бик.

### ТАСС; 2017.04.13; ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКИ ВЫБЕРУТ ДОРОГИ ДЛЯ РЕМОНТА ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ ОТ «ПЛАТОНА»

**Минтранс** России и Общероссийский народный фронт (ОНФ) открывают голосование для грузоперевозчиков по определению самых проблемных участков федеральных трасс. Об этом говорится в распространенном сообщении министерства.

На основании опроса владельцев и водителей большегрузов средства дорожного фонда, собранные с помощью государственной системы «Платон», будут выделены на первоочередной ремонт выбранных федеральных дорог. Сервис доступен на интернет-сайте проекта ОНФ «Карта убитых дорог».

По словам первого зам**министра транспорта** РФ Евгения **Дитрих**а, такой способ формирования плана ремонта дорог обеспечивает справедливость распределения средств, внесенных пользователями системы «Платон». «Сама система основана на принципе «пользователь платит», и с помощью такого голосования перевозчики будут и выбирать дороги, и контролировать, куда пошли внесенные ими средства», – цитирует **Дитрих**а пресс-служба **Минтранса**.

Координатор проекта «Дорожная инспекция ОНФ / Карта убитых дорог», депутат Госдумы Александр Васильев отметил, что за первые 7 недель работы «Карты убитых дорог» уже удалось добиться положительных результатов. «В планы ремонта местные власти включили 78 дорог, размещенных на интерактивной карте ОНФ. Теперь для грузоперевозчиков, для непосредственных пользователей федеральных дорог есть доступный и удобный инструмент для того, чтобы они сами выбирали дороги для ремонта за счет платы, которую они вносят через систему «Платон», – пояснил он.

Решение об организации опроса для владельцев и водителей большегрузов в рамках проекта ОНФ «Карта убитых дорог» было принято по итогам встречи премьер-министра Дмитрия Медведева с представителями малого и среднего бизнеса в сфере автоперевозок, организованной партией «Единая Россия». Глава правительства также поручил **Минтрансу** России направить средства, поступающие в федеральный бюджет от системы «Платон» в 2017 году, исключительно на развитие и восстановление сети федеральных дорог.

Государственная система «Платон» введена на территории России с 15 ноября 2015 г. Все средства, собираемые с помощью системы «Платон», ежедневно поступают в дорожный фонд. С 15 апреля 2017 г. тариф составит 1,9 рубля за километр. За счет первых собранных системой «Платон» средств в 2016 году отремонтировано более 1 тыс. км самых проблемных дорог в 40 городах и регионах и обеспечено софинансирование ремонта и строительства 31 моста в 19 субъектах России.

### КОММЕРСАНТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; МАРИНА КОСТЮКЕВИЧ; 2017.04.14; ОБЛАСТНЫЕ ДЕПУТАТЫ ПОШЛИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ДОРОГОЙ

Вчера на заседании постоянной комиссии по строительству, транспорту, связи и дорожному хозяйству ЗакСа Ленобласти депутаты обсудили обращение в правительство РФ. Они намерены просить премьер-министра России помочь со строительством новой трассы через Выборг и Лаппеенранту в качестве альтернативы дороге вдоль Сайменского канала, где постоянно происходят крупные аварии с большим количеством пострадавших. В областном комитете по дорожному хозяйству оценили возведение новой 30-километровой трассы в 3 млрд рублей и заявили, что строить ее необходимо за федеральный счет. В Дирекции по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленобласти сомневаются в возможности строительства федеральной трассы через перенаправление средств и считают наиболее реальным вариант возведения платной региональной дороги по принципу ГЧП.

Инициатором обращения к российскому правительству по вопросу строительства новой дороги стал областной депутат от Выборгского избирательного округа Владимир Цой. Как объяснил «Ъ» народный избранник, средства на возведение новой федеральной трассы можно перераспределить с проекта реконструкции трассы А-181 «Скандинавия» от Выборга до Торфяновки.

Депутат имеет в виду пятый, последний участок реконструкции федеральной трассы – от 160 до 203 км. На его строительство, по информации пресс-службы **Росавтодор**а, в соответствии с проектной документацией понадобится 21 млрд рублей. Планируемый срок реализации четырехполосного участка дороги намечен на 2022-2028 годы.

Дорога от Выборга к МАПП «Брусничное», построенная как технологическая (для обслуживания Сайменского канала), находится в аренде у Финляндии до 2063 года. По предложению господина Цоя, российскую часть новой трассы можно проложить не по арендованной финнами территории, в нескольких километрах северней от железнодорожного пути Выборг – Финляндия.

Представители областного комитета по дорожному хозяйству объяснили, что финская сторона неоднократно поднимала вопрос о строительстве новой дороги на федеральном и региональном уровнях и готова выделить грант в размере €200 тыс. на разработку предпроекта объекта. Бенефициаром гранта сейчас выступает как раз областной комитет, который привлек для работы АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленобласти». В последней ждут разъяснений от Минюста по поводу возможности получения такого гранта без попадания в список иностранных агентов.

По предварительным подсчетам регионального комитета, необходимо построить около 30 км, что обойдется приблизительно в 3 млрд рублей. Строительство может занять пять лет. Пока же специалисты ведомства предложили потратить €200 тыс. (около 12 млн рублей) на приведение существующей дороги в нормативное состояние.

В свою очередь, руководитель ФГУ «Сайменский канал» Евгений Демидов подчеркнул, что деньги гранта можно использовать на создание схемы организации движения на технологической дороге по российским нормативам (сейчас на ней, к примеру, установлены дорожные знаки международного образца). По его словам, финская сторона, при предоставлении схемы в ближайшее время, готова за свой счет воплотить ее в жизнь.

Однако заместитель генерального директора Дирекции по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области Валентин Енокаев обратил внимание на то, что грант может быть выделен только на предпроектные работы по новому объекту. Он также выразил сомнение в возможности перенаправления средств с проекта реконструкции «Скандинавии» на новую федеральную дорогу.

«Новое строительство в РФ сейчас имеет мало шансов на поддержку – необходимо доводить до нормативного состояния имеющиеся федеральные дороги. А чтобы перебрасывать деньги откуда-то, надо, чтобы эти деньги были. А денег за Огоньками нет (речь идет о реконструкции второго участка трассы, от поселка Огоньки до поселка Кирпичное, сейчас проходит строительство первого участка. – «Ъ»)», – отметил господин Енокаев.

По его словам, более вероятен вариант строительства новой дороги в качестве региональной с федеральным софинансированием. «Здесь есть два пути. Во-первых, строительство бесплатной региональной дороги с привлечением федеральных субсидий. Но куда более реальным выглядит путь строительства платной трассы на принципах ГЧП», – считает господин Енокаев.

Проект обращения к премьер-министру областные депутаты вместе с профильными ведомствами должны подготовить к концу апреля.

### РИА НОВОСТИ; 2017.04.14; НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ПОСТРОЯТ И РЕКОНСТРУИРУЮТ СВЫШЕ 800 КМ ДОРОГ

Свыше 800 километров автомобильных дорог федерального и регионального значения будет построено и реконструировано на Дальнем Востоке до 2020 года, сообщает Минвостокразвития.

«Развитие дорожной сети округа обеспечит «дальневосточный раздел» ФЦП «Развитие транспортной системы России». Так, в рамках программы до 2020 года на Дальнем Востоке построят и реконструируют свыше 420 километров автомобильных дорог федерального значения», – говорится в сообщении.

По словам заместителя министра РФ по развитию Дальнего Востока Артура Ниязметова, реконструкция автомобильной дороги «Уссури» (Хабаровск – Владивосток) будет способствовать развитию экономики и торговли с пограничными районами КНР, Республики Корея и КНДР, а также с Японией и другими государствами АТР.

Строительство автомагистрали «Восток» (Хабаровск – Находка), по данным министерства, решит проблему связи портов Находка и Восточный. Строительство автомобильной дороги «Вилюй» (от автомобильной дороги М-53 «Байкал» – Братск – Усть-Кут – Мирный – Якутск) откроет путь северного завоза грузов.

Также планируется реконструировать автомобильные дороги «Лена» (Невер – Якутск), «Амур» (Чита – Хабаровск), Южно-Сахалинск – Холмск, а также «Колыма» (Якутск – Магадан), которую, в свою очередь соединят с автодорожной сетью Чукотского автономного округа.

«Кроме того, за два года в рамках программы планируется построить и реконструировать еще около 390 километров автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения», – отмечает Минвостокразвития.

Общий объем финансирования мероприятий, предусмотренных ФЦП, на территории Дальнего Востока на 2017-2020 годы составляет 542,2 миллиарда рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета – 215,6 миллиарда рублей.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ИРИНА РЫБНИКОВА; 2017.04.13; НИЧЬИ И НАШИ

В Подмосковье ОНФ нашел более 200 убитых дорог

Более 200 аварийных дорог нашли в Подмосковье эксперты Общероссийского народного фронта в рамках федерального проекта «Дорожная инспекция ОНФ: карта убитых дорог». Адреса подсказали жители области.

Два месяца назад «фронтовики» создали интерактивную карту, предложив россиянам отмечать на ней убитые дороги. Убитыми специалисты считают участки, на которых есть хотя бы одна яма такой глубины и размера, попав в которую можно потерять колесо. «К нам обратилось более 200 тысяч человек, половину обращений мы уже подтвердили», – заявил эксперт ОНФ Александр Даутов.

Как рассказали «РГ» в ОНФ, жители Подмосковья жалуются на дыры в асфальте гораздо чаще, чем представители других регионов. Но это закономерно, учитывая количество транспорта, ежедневно проходящего по областным трассам, и тот факт, что ими, как транзитом, пользуются большегрузы, которым ограничен въезд в столицу.

Региональные власти о статистике ОНФ знают. Более того – у них каждая яма, что называется, на счету. «Когда начали заниматься этой темой, удивились: область, по отчетам, тратила на ямочный ремонт 500 миллионов рублей в год. Сумасшедшие деньги! Попросили подрядчиков подкреплять отчеты фотографиями ям – стали получать одни и те же фото. А при выезде на место ремонта случалось, что свежий асфальт из ямы можно было вытащить рукой, просто взявшись за края «заплатки». Мы были вынуждены создать программу, которая перестала давать нас обманывать», – рассказывает **министр транспорта** и дорожной инфраструктуры области Игорь Тресков.

Этой программой стал областной портал «Добродел». Теперь к каждой фотографии ямы, которые на портал присылают жители, автоматически прикрепляет GPS-координаты и за ремонт одной ямы второй раз уже не заплатят. Не заплатят и если пользователи программы поставят качеству ремонта неудовлетворительную оценку. Плохо отремонтированная яма будет числиться за подрядчиком до тех пор, пока сообщивший о ней житель не отсигналит на портал: все в порядке. «Мы знаем, что на сегодняшний день в области имеются 372,9 тысячи ям и более 205 тысяч из них уже заделаны», – утверждает Тресков.

Министр заявил, что проект ОНФ имеет для области большое значение. 136 убитых дорог отремонтируют в этом году. С остальными сложнее – у них нет хозяев. И прежде чем тратить бюджетные деньги на их ремонт, нужно определить собственника. Скорее всего, это будут муниципалитеты, по чьей территории проходят бесхозные дороги.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ – ЮГ РОССИИ; АЛЕНА ЛАРИНА; РОМАН МЕРЗЛЯКОВ; 2017.04.13; ПРОВАЛ

В Ростове-на-Дону дорожные ямы спровоцировали за год сотни ДТП

Корреспондент «РГ» побывал в полицейском рейде, наглядно убедившись, что ростовские дороги представляют реальную опасность для жизни и здоровья людей. Об этом говорит и статистика ГИБДД: за минувший год, попав в ямы и выбоины, в Ростове погибли 43 человека, более 1000 получили травмы. Плохое состояние дорог, говоря на языке сухих полицейских сводок, стало причиной 840 аварий, произошедших в донской столице в течение прошлого года.

Увы, ничего не изменилось и в этом году. Местом проведения рейда, в котором участвовали и представители общественного Совета областного ГУВД, стала окраина Первомайского района. Первая яма, а если более точно, настоящий провал, встретилась нам на улице Каскадной.

– Видимо, она образовалась после дождей, прошедших около недели назад, – пояснил сотрудник ДПС.

– За качество городских магистралей несет ответственность их владелец – городская администрация, точнее, ее подразделение – департамент автомобильных дорог, а также муниципальное казенное учреждение «Дирекция по строительству объектов транспортной инфраструктуры Ростова-на-Дону», – говорит начальник отдела ГИБДД по Ростову-на-Дону, подполковник полиции Алексей Дятлов. – Полицейские при обнаружении ям сообщают о них в департамент. Для этого замеряют их, фотографируют и составляют акт, который и направляют в ведомство. Если размер выбоины больше 5 на 16 на 60 сантиметров (глубина, ширина, длина), мы обязываем ее устранить в срок от трех до десяти суток.

Если по истечении этого времени яма осталась на месте, по решению суда владелец автодороги наказывается штрафом от 200 до 300 тысяч рублей, штраф накладывается также на должностное лицо. Причем с 18 марта он существенно повысился, до 20 – 30 тысяч рублей.

Вторая яма не заставила себя долго ждать, возникла буквально через несколько минут после первой, на улице Орской, на пересечении с Грациозной.

Ширина выбоины достигала двух метров, длина – двух метров 20 сантиметров при немалой глубине.

– Как видите, в этом месте обнаружен почти что «исчезнувший» пешеходный переход, – отметил старший инспектор по особым поручениям отдела дорожной инспекции управления ГИБДД по Ростовской области Александр Гостар.

Действительно, от перехода остались слабые, едва различимые полоски, которые водителям явно не видны даже днем, не то что ночью. Разметка исчезла, по всей видимости, не сегодня и не вчера. Третья яма обнаружилась недалече, на повороте улицы Каскадной. Так же, как и первые две, она была внушительных размеров. Воображение живо нарисовало возможную картину ДТП при попадании на скорости в такую выбоину.

В конце марта в дорожной полиции Ростова-на-Дону был побит рекорд по количеству сообщений от граждан о плохом состоянии автодорог: только за один день поступило 64 жалобы. При этом на каждый район города приходится всего по одному инспектору ГИБДД, занимающемуся проверкой состояния уличной дорожной сети.

– В городе есть целый департамент автодорог с немалым штатом, который должен выявлять проблемные участки, искать ямы, устанавливать вокруг них ограждение, пока не заасфальтируют, но складывается впечатление, что этим занимается только полиция и сами водители, – удивляется Алексей Дятлов. – Отсюда и громадное количество серьезных ДТП, причиной которых стало плохое состояние дорожного полотна.

Справка «РГ»

С 18 марта решение о взыскании штрафов за ямы и выбоины на дорогах принимается в судебной инстанции, куда теперь направляются протоколы ГИБДД. До этого штрафы взыскивались на основании только полицейских постановлений. В прошлом году в Ростове-на-Дону их было составлено 225.

Мнение

Виктор Швачко, старший государственный инспектор дорожного надзора ОГИБДД по городу Ростову-на-Дону:

– Стойкость дорожного полотна зависит от качества материалов, применяемых при укладке асфальтового покрытия. Гарантия на новый асфальт дается от трех до пяти лет, но в Ростове, как правило, она не выдерживается. Ведь соответствие выполненных ремонтных работ ГОСТу, как правило, не проверяется. Потому актуально всем известно ставшее уже крылатым выражение про деньги, которые в асфальт закатали. Латание дорог эффективно только тогда, когда делается с соблюдением технологии. О повреждениях дорожной сети и открытых люках можно сообщить: iпо телефону круглосуточной горячей линии **министерства транспорта** РО (863) 266-55-02 и в областное МВД по номеру (863) 249-42-77

В Волгограде проверили парковки для инвалидов

Корреспондент «РГ» участвовал в рейде ГИБДД, во время которого автоинспекторы проверили, как волгоградские водители соблюдают нехитрое правило не заезжать на парковочное место, предназначенное для инвалидов. Сразу раскроем всю интригу: никак не соблюдают. Причем не со зла, а по простоте душевной.

– Мне самому 80 лет, моей жене – 72 года. И мы с ней постоянно сталкиваемся с тем, что на наших местах кто-то останавливается, – признается инвалид по здоровью Вадим Леонидович. – А нам ходить тяжело. Все-таки после инсульта! Как приедем за покупками, так приходится ставить машину далеко от входа, где найдем свободную площадку.

По закону на каждом паркинге должно быть не меньше десяти процентов мест, отданных людям с ограниченными возможностями. Полицейские приступили к проверке на площадке перед одним из гипермаркетов. Я предварительно обошел стоянку – свободные общедоступные ячейки оставались. Административная ответственность предусмотрена немалая: штраф пять тысяч рублей. Пойманные с поличным (а в таковых недостатка не было) оправдывались, что не заметили столба со специальным знаком и нарисованной на асфальте коляски. Причем даже стоявшая на видном месте машина ДПС нисколько не смущала автолюбителей. Одним выписывают штраф, и тут же подъезжают следующие. Инспекторов на всех не хватает.

Некоторые водители пытались доказать, что столько инвалидов никогда не приезжает одномоментно, тогда как рядовым водителям не хватает парковочных мест. И в общем-то логика в их словах есть. Но закон есть закон.

– Мы приезжали сюда осенью прошлого года, здесь не было никаких знаков. Мы предупредили руководство торгового центра, что это нарушение. Они выделили места для нвалидов, – говорит председатель регионального отделения движения автомобилистов России Армен Оганесян. – Но в целом в городе ситуация с парковками для лиц с ограниченными возможностями ужасная. Я не могу объяснить поведение людей, которые игнорируют знаки и заезжают на места, специально выделенные для инвалидов, которым трудно передвигаться на далекое расстояние. Это же просто непорядочно.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СИБИРИ; НАТАЛЬЯ РЕШЕТНИКОВА; 2017.04.13; ЛИМИТ ВРЕМЕНИ

Дорожники опасаются, что не смогут выполнить запланированные в этом году работы

В Новосибирской области из-за промедления с конкурсными процедурами может затянуться выполнение госпрограммы строительства и ремонта автодорог.

Об этом сообщили в комитете Законодательного собрания Новосибирской области по транспортной, промышленной и информационной политике. Здесь отметили, что еще в конце марта этого года региональным минфином были заблокированы лимиты бюджетных обязательств по линии областного **министерства транспорта** и дорожного хозяйства в размере 1,8 миллиарда рублей, из которых 919,4 миллиона рублей предназначались Территориальному управлению автомобильных дорог.

– Это препятствует размещению государственного и муниципального заказов на выполнение запланированных на 2017 год практически всех видов дорожных работ, включая строительство, реконструкцию, капитальный и планово-предупредительный ремонты, – пояснил руководитель профильного комитета Федор Николаев. – Мы неоднократно рекомендовали областному правительству безотлагательно начать проведение закупочных процедур за счет средств дорожного фонда. Реализация ряда ключевых проектов в дорожном комплексе региона может оказаться под угрозой срыва.

Он отметил, что в прошлом году основной объем государственных и муниципальных закупок в сфере дорожного хозяйства был проведен в августе-сентябре, то есть в конце строительного сезона, по ряду объектов они проводились неоднократно или вообще не состоялись. В этом году, поскольку на проведение конкурсных процедур в среднем уходит 105 календарных дней, заключение контрактов, вероятно, произойдет только в июле.

– Дорожно-строительный сезон в регионе заканчивается 20 октября. То есть на проведение работ останется три месяца минус дни с неблагоприятными погодными условиями. При таком раскладе невозможно осуществить мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения, которые финансируются по федеральной целевой программе «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014-2017 годы и на период до 2020 года». Кроме того, к 1 сентября должны быть приведены в порядок школьные маршруты. В 2017 году на эти цели потребуется 235 миллионов рублей, – предупредил Федор Николаев.

Ссылаясь на опыт прошлого года, генеральный директор «Новосибирскавтодора» Андрей Лобанов напомнил о последствиях позднего проведения торгов.

– Учитывая, что дорожно-строительный сезон в Сибири достаточно короткий, нам зачастую приходится организовывать на объектах чуть ли не круглосуточный режим работы, приобретать материалы по завышенным ценам в пик строительного сезона, справляться с неблагоприятными погодными условиями. В прошлом году на торги по ряду объектов вообще никто из подрядчиков не подал заявок, так как сроки исполнения обязательств по госконтракту были нереальными. В этом году, похоже, тенденция сохраняется, – заявил Лобанов.

В свою очередь, губернатор Новосибирской области Владимир Городецкий сообщил корреспонденту «РГ», что часть лимитов финансирования дорожной отрасли, утвержденных областным законом, действительно придерживается, но в течение года все средства поэтапно направляются на проведение запланированных работ. «Сейчас все лимиты открыты», – заверил глава региона.

Справка «РГ»

Объем дорожного фонда Новосибирской области в 2017 году составляет девять миллиардов рублей. Реализация проекта «Безопасные и качественные дороги» в 2017-2018 годах позволит региону привлечь еще 4,6 миллиарда рублей, из которых два миллиарда – средства федерального бюджета.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.04.14; ГРАЖДАНЕ РОССИИ В ПЕРИОД ЛЕДОСТАВА АКТИВНЕЕ ЕЗДИЛИ ПО ПОНТОННОМУ МОСТУ БЛАГОВЕЩЕНСК-ХЭЙХЭ, ЧЕМ ЖИТЕЛИ КИТАЯ

Пассажиропоток по наплавному мосту между Благовещенском (Амурская область) и Хэйхэ (Китай) в текущем сезоне вырос на 10% из-за повышенного спроса на услуги международной понтонной переправы у граждан России.

«Общий объем пассажирских перевозок в период работы понтонного моста с 18 ноября 2016 года по 12 апреля 2017 года составил 185,5 тыс. человек, что на 10% выше показателей в предыдущем сезоне работы. Российско-китайскую границу по мосту пересекли 106,2 тыс. россиян, это на 36% больше чем в прошлый сезон, а пассажиропоток граждан КНР снизился на 23% и составил 79,5 тыс. пассажиров», – сообщает региональный **Минтранс**.

По грузовой понтонной переправе с 28 ноября 2017 года по 2 апреля 2017 года прошли 10,9 тыс. транспортных средств, что на 28 % ниже, чем за предыдущий период работы.

Как сообщалось, специальный координационный совет, оценив ледовую обстановку на реке Амур, принял решение о завершении перевозок по пассажирскому понтонному мосту Благовещенск-Хэйхэ с 12 апреля. Грузовое направление было закрыто со 2 апреля.

Между приграничными городами начали курсировать суда на воздушной подушке.

Понтонная переправа позволяет после окончания навигации осуществлять пассажирские и грузовые перевозки через реку Амур, по фарватеру которой проходит государственная граница между Россией и Китаем. В теплое время года между Благовещенском и Хэйхэ курсируют теплоходы, а в межсезонье – суда на воздушной подушке.

### АИФ-ЯРОСЛАВЛЬ; 2017.04.13; В ЯРОСЛАВЛЕ СОЗДАЛИ ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ ДЛЯ КОНТРОЛЯ ЗА РЕМОНТОМ ДОРОГ

Это связано с участием города в программе **Минтранса** России

В Ярославле создали общественный совет для контроля за качеством ремонта дорог. Об этом стало известно на слушаниях в мэрии в среду, 12 апреля.

На работы в этом году будет выделено из разных источников порядка 954 миллионов рублей. Эта сумма пойдёт на ремонт 29 дорог протяжённостью более 50 километров и общей площадью около 500 тысяч квадратных метров. К примеру, в прошлом году этот показатель был в три раза ниже – только 150 тысяч квадратных метров.

Такие масштабные работы связаны с участием города в стратегическом проекте **Минтранса** России по направлению «Безопасные и качественные дороги». В 2017-2018 годах будет проведен текущий ремонт, с 2019 – капитальный ремонт, реконструкция и развитие сети дорог.

### РБК; 2017.04.13; ДЕПУТАТЫ «ВОССТАНОВЯТ» ПРОШЛОГОДНИЕ СРЕДСТВА В ДОРОЖНЫЙ ФОНД ПРИКАМЬЯ

Дорожный фонд Прикамья на три ближайших года будет увеличен на сумму более 1,6 млрд рублей. Изменения в бюджет одобрили депутаты профильной рабочей группы регионального Законодательного Собрания.

Проект постановления о внесении изменений внес глава региона Максим Решетников.Так, в 2017 году расходы на бюджетные инвестиции на строительство объектов автодорожной отрасли регионального значения увеличены на сумму 509 млн. руб. (в том числе за счет неиспользованного остатка средств 2016 года), в 2018 году – на сумму 793,2 млн. рублей., в 2019 году – на сумму 369,3 млн. рублей за счет средств остатка 2016 года и пересчета поступлений в дорожный фонд Пермского края.

Приоритетными позициями дополнительного финансирования были обозначены – завершение текущих объектов, в частности строительство Восточного обхода (дополнительно выделено 314 млн рублей в 2017 году), шоссе Космонавтов (увеличение на 6,4 млн. рублей), обход Куеды (дополнительные средства в 2017 году 50 млн. рублей, в 2018 году – 480 млн. рублей, в 2019 году – на 205,2 млн. рублей), аварийные мосты и строительство объектов, на которые привлекаются средства федерального бюджета.

Источником средств стали остатки прошлого года. «Это средства, которые не были освоены в прошлом году и в том числе дополнительные доходы, которые получены от транспортного налога и акцизов на горюче-смазочные материалы», – пояснил РБК Пермь глава регионального **Минтранса** Николай Уханов.

Законопроект рекомендован к рассмотрению депутатами законодательного собрания сразу в двух чтениях. Вопрос изменения дорожного фонда планируют вынести в повестку на ближайшее пленарное заседание 20 апреля.

Вчера на встрече с вице-премьером страны врио губернатора Прикамья сообщил, что на дороги в 2017 году в регионе запланировано более 11 млрд рублей. «Это на 65% больше, чем было направлено в дорожный фонд в прошлом году. Большая часть денег, 4,4 млрд рублей – средства на ремонт муниципальных дорог, это в два раза больше, чем в прошлом году», – отметил М.Решетников в разговоре с председателем правительства России.

Напомним, из бюджета региона в 2016 году на расходы дорожного фонда направлялось 9,3 млрд рублей (в том числе 1,7 млрд рублей федеральных средств), однако исполнение составило лишь 6,8 млрд рублей или 72,6%.

### ТАСС; 2017.04.13; РЖД В 2016 Г. ОПТИМИЗИРУЮТ РАСХОДЫ НА БАМ И ТРАНССИБ ЕЩЕ НА 5 МЛРД РУБ.

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) в 2016 году оптимизирует расходы на модернизацию БАМа и Транссиба еще на 5 млрд руб., заявил президент компании Олег Белозеров на совещании под председательством премьер-министра РФ Дмитрия Медведева.

«Проводится технологический и ценовой аудит. Уже в прошлом году – мы докладывали – достигнута экономия в 8 млрд руб. Планируем, что уже в этом году экономия будет еще 5 млрд руб. Будем выходить с предложениями по возможностям использования этих средств», – сказал он.

Проект развития железных дорог Восточного полигона предусматривает увеличение в 2020 году провозной способности БАМа и Транссиба в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока на 66 млн тонн в год к уровню 2012 года. Общая стоимость реализации проекта ранее составляла 562,4 млрд руб.

В феврале 2016 года заместитель начальника департамента капитального строительства РЖД Андрей Паненков заявлял, что стоимость проекта модернизации БАМа и Транссиба (модернизация Восточного полигона) по итогам технико– ценового аудита снижена на 8,3 млрд руб. По итогам технико-технологического ценового аудита проекта, размер инвестиционных затрат составил 554,1 млрд руб., в том числе за счет средств РЖД – 302,2 млрд руб., федерального бюджета – 104,2 млрд руб., Фонда национального благосостояния – 147,7 млрд руб.

### ТАСС; 2017.04.13; МОДЕРНИЗАЦИЯ БАМА И ТРАНССИБА ЗАВЕРШИТСЯ В 2019 ГОДУ

Проект модернизации железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей будет перенесена с 2017 на 2019 год из-за низкого уровня выполнения работ на объектах строительства, сообщается в отчете Счетной палаты России.

«В результате, завершение работ по ряду объектов, предусмотренных к вводу в эксплуатацию в 2016 г., финансирование которых осуществляется, в том числе за счет средств Фонда национального благосостояния (ФНБ), не было обеспечено», – говорится в опубликованном отчете контрольного ведомства о результатах проверки использования средств ФНБ, направленных на финансирование БАМа и Транссиба.

Согласно данным Счетной палаты, уровень технической готовности 16 объектов, ввод в эксплуатацию которых был предусмотрен еще в 2015 году, на текущий момент составляет от 2 до 50%.

Кроме того, ОАО «РЖД», занимающееся модернизацией объектов, принимало и оплачивало строительно-монтажные работы по 13 объектам без проектно-сметной документации. Работы по другим 10 объектам вовсе проводились без наличия разрешения на строительство, подчеркивает ведомство.

По итогам рассмотрения отчета Счетная палата приняла решение направить информационные письма в РЖД и Министерство финансов РФ, а также предоставить отчет в Федеральное собрание РФ.

### ТАСС; 2017.04.13; БОЛЕЕ 140 КМ ПУТИ БУДЕТ ОБНОВЛЕНО В ТЮМЕНСКОМ РЕГИОНЕ СВЖД В 2017 ГОДУ

Более 140 км пути будет обновлено в Тюменском регионе Свердловской железной дороги (СвЖД). После завершения работ скорость движения пассажирских поездов на отремонтированных участках увеличится до 100-120 км в час, сообщили в пресс– службе Тюменского региона СвЖД.

«Началась масштабная кампания по ремонту и обновлению пути: за сезон всеми видами ремонта планируется обновить 143,3 км пути, из которых 62,9 км будет уложено по технологии современного бесстыкового пути на железобетонном основании, получившем название «бархатного». Также в этом году планируется заменить 12 стрелочных переводов. Все эти меры позволят повысить надежность и устойчивость объектов инфраструктурного комплекса железной дороги к внешним воздействиям, повысить скорости движения поездов», – говорится в сообщении.

Во время путевых работ для увеличения пропускной способности магистрали пассажирские и грузовые составы будут курсировать по специально разработанным графикам: они позволяют регулировать движение и не допускать сбоев в перевозочном процессе. «После завершения работ скорость движения пассажирских поездов на отремонтированных участках увеличится до 100-120 км в час, грузовых – до 80 км в час», – уточнили в пресс-службе.

Ранее сообщалось, что объем инвестиционного бюджета Тюменского региона СвЖД в 2017 году будет увеличен более чем в три с половиной раза по сравнению с 2016 годом и составит 2,3 млрд рублей. Основные инвестиционные проекты реализуются для увеличения пропускной способности магистрали, обеспечения устойчивой и безопасной работы железнодорожного транспорта. Так, более 1,3 млрд рублей планируют потратить на реконструкцию пути, на развитие и обновление локомотивного комплекса будет направлено 250 млн рублей, а на внедрение ресурсосберегающих технологий – 72 млн рублей.

СвЖД обслуживает Пермский край, Свердловскую и Тюменскую область, а также Ханты-Мансийский и Ямало– Ненецкий автономные округа.

### ТАСС; АЛЕКСЕЙ ЗАВРАЧАЕВ; 2017.04.13; ПАРОМ МЕЖДУ САХАЛИНОМ И ХОККАЙДО В ЭТОМ ГОДУ СОВЕРШИТ 78 РЕЙСОВ

Сезон пассажирских перевозок на единственной международной паромной переправе между Россией (порт Корсаков, о. Сахалин) и Японией (Вакканай) в 2017 году продлится с июня по сентябрь. Как сообщило в четверг агентство Kyodo, согласно представленному мэром Вакканая Кудо Хироси плану, всего будет осуществлено 78 рейсов туда и обратно.

В июне и сентябре паром будет курсировать два раза в неделю, а в самый загруженный период – с июля по конец августа – число рейсов будет увеличено до трех. Цена билета в одну сторону составит 18 тысяч иен ($164). Паромное сообщение будет осуществляться на арендованном в Сингапуре судне вместимостью 80 человек. Перевозка грузов при этом не планируется.

С прошлого года обслуживание паромной переправы между РФ и Японией перешло к Сахалинскому морскому пароходству (SASCO), которое получило это право после отказа японской компании HeartLand Ferry, работавшей ранее на этом направлении.

История переправы «Корсаков – Вакканай» насчитывает более 20 лет. В течение четырех лет с 1995 года на маршруте работал российский паром «Сахалин-7». В 1999 году его заменило иностранное судно Eins Soya, арендованное японским оператором HeartLand Ferry, которое за 16 лет перевезло 77 тысяч пассажиров. Однако маршрут оказался нерентабельным, поэтому в сентябре 2015 года перевозчик перестал обслуживать переправу.

### ГАЗЕТА.RU; 2017.04.14; ШАШЕЧКИ ПОД ОБЛАКАМИ

**Минтранс** обсуждает с экспертным сообществом законопроект о коммерческом применении маломестных самолетов и вертолетов. Это может пригодиться для туризма, деловых визитов в соседние регионы, способствовать развитию межрегиональных перевозок и облегчить жизнь фермерам. «Лента.ру» выяснила, какие подводные камни таит инициатива **министерства транспорта** и какие выгоды сулит авиаторам-любителям.

Авиаторов запишут в таксисты

**Минтранс** проводит публичное обсуждение законопроекта, который позволит использовать малую авиацию в качестве аэротакси, для экскурсионных полетов и в других коммерческих целях. В случае одобрения документ может вступить в силу до конца 2018 года. В материалах к проекту федерального акта говорится, что он направлен на развитие малого бизнеса, связанного применением воздушных судов вместимостью до четырех пассажирских мест, а также формирование в стране авиационного туризма.

Основные трудности для «малышей» связаны со слишком сложными процедурами оформления сертификата эксплуатанта – документа, позволяющего осуществлять коммерческие перевозки пассажиров и грузов. Многочисленные требования авиационного законодательства фактически лишают пилотов-любителей и владельцев частной маломестной техники шансов получить этот документ.

По оценкам директора научного центра мониторинга, анализа и прогнозирования ГосНИИ Гражданской авиации Александра Фридлянда, для получения сертификата владельцу самолета типа Cessna нужно порядка 500 тысяч долларов. У него должна быть возможность покрыть трехмесячные расходы на эксплуатацию и обслуживание, даже если за это время не поступит никаких доходов, поясняет он. Кроме того, есть требования к числу воздушных судов в парке, количеству сотрудников, необходим договор на базирование воздушных судов и многое другое.

«Поэтому малая авиация и не идет за этими сертификатами. Для владельцев двух-четырехместных летательных аппаратов это нереально и нецелесообразно», – поясняет он. По словам эксперта, они оформляют разрешения на выполнение авиационных работ, что значительно проще, либо сертификаты авиации общего назначения. Однако последние позволяют осуществлять полеты только в некоммерческих целях.

Миллионы для бюджета

В **Минтрансе** заявили «Ленте.ру», что внедрения практики упрощенного оформления сертификата эксплуатанта для определенных видов воздушных судов «не только повысит транспортную мобильность населения, но будет способствовать увеличению количества рабочих мест, в целом окажет положительное влияние на дальнейшее развитии авиации общего назначения в стране, обеспечит необходимую мотивацию для эксплуатации воздушных судов авиации общего назначения, повысит уровень безопасности полетов».

Принятие законопроекта и необходимых подзаконных актов также позволит сократить нагрузки на федеральный бюджет за счет уменьшения субсидий авиакомпаниям, отмечают в профильном ведомстве. По оценкам **Минтранса**, минимальный вклад в экономику страны на начальном этапе может составить не менее 500 миллионов рублей в год.

В ведомстве подчеркивают, что действующее законодательство сдерживает развитие малой авиации, снижает транспортную мобильность населения, а также повышает стоимость сезонных работ для сельхозпредприятий. При этом, по подсчетам министерства, в России более половины легких и сверхлегких воздушных судов принадлежит физлицам. По оценкам межрегиональной общественной организация пилотов и владельцев воздушных судов «АОПА-Россия», в стране около четырех тысяч частных воздушных судов, и их количество неуклонно растет.

Ушли в тень

Аналитики и отраслевые эксперты считают интересной идею **Минтранса**, но предупреждают о многочисленных трудностях, которые неизбежно возникнут при ее реализации.

Полностью текст проекта федерального закона пока не опубликован, тем не менее в паспорте сообщается о необходимости внесения изменений в Воздушный кодекс. Ведущий аналитик ГК TeleTrade Марк Гойхман подчеркивает, что для появления в России аэротаксистов придется не просто внести правки в отдельные акты, а «существенно поменять законодательство». Он отмечает, что по сути необходимо создать новое правовое поле – заполнить нишу в законах между малой авиацией и магистральными авиакомпаниями.

«Если разрешить коммерческую деятельность (авиации общего назначения), но ограничить ее забором непреодолимых требований, то никакого положительного влияния на отрасль это не окажет», – предупреждает исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Он также подчеркивает, что «покатушки за деньги осуществляются и сегодня, как и авиаработы, авиахимработы, но относятся к теневому сектору экономики». Разумеется, ни о надзоре со стороны государства, ни о налоговых поступлениях в бюджеты разных уровней речи не идет. Поэтому при должной проработке изменения, предложенные **Минтрансом**, должны дать положительный эффект.

Дорогого стоит

Ведущий научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Федор Борисов отмечает, что во многих странах авиация общего назначения позволяет владельцам зарабатывать деньги. В США (самый передовой авиационный рынок) для различного рода коммерческих перевозок действуют разные правила. Зарабатывать пилотам малой авиации позволяют и на перевозке пассажиров, и на аэрофотосъемке, на сельхозработах, и на других видах услуг.

Аналогичную систему, по его словам, и задумали создать в России. «Надо вам, к примеру, из Санкт-Петербурга в Новгород. Арендовать большой чартер в данном случае невыгодно, но по новым правилам можно заказать перелет на маломестном самолете, быстро решить все дела и вернуться назад. В таком формате услуга будет востребована, хотя говорить о том, что толпы клиентов выстроятся за ней в очереди у аэродромов, конечно, нельзя», – отмечает Борисов. Во всем мире такие перевозки легализованы и авиации общего назначения гораздо больше, чем коммерческой, – в США речь идет о сотнях тысяч частных самолетов.

Эксперт добавляет, что хотя перевозки на малых воздушных судах недешевы (10-12 тысяч рублей), многие готовы столько заплатить. «До кризиса цена была ниже – 6-8 тысяч. В России в среднем летный час на малых судах стоит около 200 евро – дороже, чем в Европе, поскольку «там у частных пилотов больше возможностей для экономии». Но в перспективе это не только игрушка для богатых, рынок сформируется, если создать нужные условия, уверен Борисов. По его мнению, основное препятствие для инвесторов, готовых вкладывать собственные средства в малую авиацию, в том числе создание частных аэродромов, – несовершенство законодательной базы.

С изменением законодательства будет расти рынок, авиапарк, и частные компании сами начнут расширять инфраструктуру, добавляет председатель правления «АОПА-Россия» Владимир Тюрин. Он также обращает внимание на то, что властям предстоит внимательно проработать вопрос ввозных пошлин для маленьких пассажирских вертолетов и самолетов, поскольку в России они практически не выпускаются и инвесторы будут приобретать подержанную технику, что негативно скажется на общем качестве авиапарка.

Самолет Pilatus PC-12, входящий в летный парк первого в России авиатакси Dexter на презентации в Екатеринбурге.

Александр Фридлянд из ГосНИИ Гражданской авиации говорит, что попытки создания малой коммерческой авиации в России предпринимались и ранее, но успехом не увенчались. Во-первых, по словам эксперта, это связано с дефицитом воздушных судов такой размерности, их дороговизной из-за зарубежного производства, недостаточным развитием соответствующей инфраструктуры, а также летных школ для пилотов-любителей. Та же ситуация со специализированной авиацией для сельхозпроизводства. Во времена СССР тысячи Ан-2 обслуживали сельхозпредприятия, для этого производился авиационный бензин в количестве один миллион двести тысяч тонн. Сейчас, по словам Фридлянда, авиатопливо для «малышей» закупается за рубежом в объеме не более 6-8 тысяч тонн в год.

### ТАСС; 2017.04.13; ПЕРЕГОВОРЫ РФ И ТАДЖИКИСТАНА ПО АВИАСООБЩЕНИЮ ПРИОСТАНОВЛЕНЫ

Переговоры между Россией и Таджикистаном по авиасообщению в настоящее время приостановлены и возобновятся 22 апреля, сообщил журналистам заместитель **министра транспорта** РФ Валерий **Окулов**.

«Пока находимся в паузе... То, о чем они меня проинформировали – что они паузу берут на 10 дней», – сказал он.

Ранее ТАСС сообщал со ссылкой на источник, знакомый с ходом переговоров, что представители **Минтранса** РФ и **Минтранса** Таджикистана проведут 11 апреля дополнительный раунд переговоров по авиасообщению, которые, возможно, будут продлены до 12 апреля.

Российский **Минтранс** с 08:30 мск 3 апреля ввел запрет на выполнение ряда рейсов таджикской авиакомпании «Сомон Эйр» в Россию. Ограничить полеты авиакомпании министерство решило в ответ на несогласие таджикских авиавластей согласовать в полном объеме полеты компании «Ямал» из подмосковного Жуковского.

В ответ на это таджикские авиавласти заявили, что ввели ограничения на полеты авиакомпаний UTair и «Уральские авиалинии». Мера касается трех рейсов UTair в Худжанд. Также планировалось ввести аналогичный запрет, касающийся четырех рейсов «Уральских авиалиний» в Душанбе. Однако фактически запрет так и не был введен.

Спор о статусе Жуковского

«Ямал» – второй назначенный перевозчик на рейсах из Жуковского в Таджикистан. Ранее компания подала заявку на выполнение полетов из Жуковского в Душанбе (четыре рейса в неделю) и Худжанд (три рейса в неделю).

Рейсы должны были запустить еще в конце 2016 года, но Таджикистан не согласовывал «Ямалу» полеты из Жуковского, ссылаясь на нарушение паритета по количеству перевозчиков с обеих сторон (к тому моменту из Жуковского уже летали «Уральские авиалинии», с таджикской стороны – только «Сомон Эйр» в Домодедово).

Таджикистан не признает принадлежность Жуковского к региональным аэропортам, а паритет по количеству перевозчиков существует только на вылеты и прилеты в аэропорты московского авиаузла. Согласно российскому законодательству, Жуковский отнесен к Подмосковью. В итоге стороны даже ограничивали авиасообщение.

После очередного раунда переговоров в начале этого года стороны договорились, что «Ямал» сможет начать полеты из Жуковского в Душанбе с наступлением летнего сезона IATA (начался 26 марта). Однако в конце марта Таджикистан подтвердил «Ямалу» только 50% заявленных рейсов – всего по два рейса в каждый город еженедельно.

### ТАСС; 2017.04.13; ПРИСТЕГНИТЕ РЕМНИ: ЛЬГОТНЫЕ АВИАБИЛЕТЫ УВЕЛИЧАТ ПАССАЖИРОПОТОК В КРЫМ И КАЛИНИНГРАД

Федеральная программа субсидирования авиаперевозок, действующая с 2014 года, в нынешнем году расширяет свое действие. Например, в Крым можно будет впервые вылететь по льготным билетам из Орска. **Росавиаци**я прогнозирует рост пассажиропотока в республику по данной программе, однако опрошенные агентством эксперты весьма осторожны в оценках, насколько увеличится турпоток.

Рост числа пассажиров может быть достигнут в 2017 году и по калининградскому направлению, где программа действует без ограничений по категориям граждан. Дальневосточная программа, несмотря на сокращение финансирования, может прирасти тремя новыми маршрутами. При этом руководители регионов предлагают включить в нее дополнительно труднодоступные населенные пункты, куда можно добраться только самолетом.

Корреспонденты ТАСС выяснили, кому достанутся льготные авиабилеты и какие еще изменения претерпела в этом году программа.

Возрастной ценз для покупки билетов в Крым

Приобрести льготные билеты в Крым сможет ограниченное число желающих, так как с 2016 года введен возрастной ценз. «Перевозки распространяются не на всех граждан России, как это было в 2014-2015 годах, а на определенные категории. В частности, для граждан РФ до 23 лет, мужчин свыше 60 лет, женщин свыше 55 лет и инвалидов различных групп, а также сопровождающих их лиц», – рассказал ТАСС советник руководителя **Росавиаци**и Сергей Извольский.

Крымская программа в этом году стартует на 15 дней раньше – с 15 мая – и продлится по 30 ноября. В программу впервые были включены три дополнительных маршрута: Орск, Сочи, Сыктывкар, но авиакомпании выбрали лишь Орск. Дело в том, что последнее слово в выборе направлений остается за авиакомпаниями – они производят расчеты по пассажиропотоку, прибыльности, целесообразности выполнения полетов и на основании проведенного анализа направляют заявки в **Росавиаци**ю, отметил Извольский. То есть из предложенных маршрутов, которые могли быть просубсидированы, они выбирают наиболее интересные.

Как изменится турпоток в Крым

**Росавиаци**я прогнозирует увеличение пассажиропотока по крымскому направлению на 20,5% – до 141,5 тыс. человек.

Однако некоторые туроператоры сомневаются, что расширение программы субсидирования отразится на росте турпотока в Крым. Как отметила начальник отдела маркетинга и продаж компании «По туризму и экскурсиям «Крымтур» Оксана Остапенко, новое субсидируемое направление – Орск – показывает «минимальный процент» продажи туров.

Власти региона также не рассчитывают на рост турпотока на российский полуостров. По мнению заместителя министра курортов и туризма региона Анны Нерозиной, несмотря на открытие новых направлений в рамках программы, увеличить турпоток не удастся из-за конкуренции с Турцией. «Мы понимаем один фактор угрозы – это Турция, туда открыты продажи», – сказала она.

Заместитель гендиректора туроператора «Кандагар» Эвелина Руснак, которая ожидает снижения продаж туров в Крым из-за востребованности турецкого направления, согласна с ней. «Не могу сказать, что это критичный спад, но в среднем продажи уже упали на 10-15%», – отметила она.

Генеральный директор компании «Мультитур» Дмитрий Шаров также полагает, что открытие новых субсидированных перевозок в этом году не поможет нарастить турпоток в Крым, поскольку цены на проживание в регионе значительно выше, чем в 2016 году. «Субсидированные перевозки – это немаловажный фактор, но для туристов выбор зависит от цен на проживание. Среднее повышение цен – 10%, но есть и те объекты, где рост достигает 20-40%», – констатировал он.

Поторопиться с покупкой

Приобрести субсидированные авиабилеты можно в офисах продаж и на официальных сайтах авиакомпаний, купить их можно в прямом и в обратном направлениях. Эксперты отмечают, что традиционно льготные билеты на самолет раскупаются в первые два дня открытого доступа, а наиболее востребованные направления – в первые часы.

Именно поэтому туристы жалуются на ограниченное количество билетов по льготным ценам. «Некоторым туристам попадаются льготные билеты, они могут их приобрести. Но большинство говорят, что они очень быстро заканчиваются, что вынуждает лететь по обычному тарифу», – отметила Остапенко. В компаниях «Мультитур» и «Кандагар» заметили, что в 2016 году билетов было крайне мало, «их практически никто не заметил».

Из Марий Эл в Крым – через Казань

Власти некоторых регионов, откуда нет субсидированных, да и вообще прямых рейсов в Крым, убеждены, что это направление было бы очень востребовано. В числе таких субъектов России – республика Марий Эл.

«Традиционно крымское направление востребовано жителями Марий Эл. Во-первых, выезжают и в межсезонье, и летний сезон. Во-вторых, это сейчас возможность находиться на территории РФ для тех, кто не имеет возможности выезжать за пределы страны в силу профессиональных своих особенностей. Плюс к этому есть бюджетное направление, которое по карману среднему классу, образно говоря», – рассказала ТАСС председатель комитета по туризму республики Светлана Зверева.

«Востребованность авиаперелетов из Йошкар-Олы в Крым зависит непосредственно от ценообразования, потому что многие выбирают либо автомобиль, либо ж/д перевозки просто исходя из стоимости билета. Но, решаясь на отдых в Крыму, многие с маленькими детьми, конечно же, испытывают определенные неудобства, проезжая из Йошкар-Олы через Москву в тот же Симферополь. Поэтому многие бы выбирали авиаперелеты, если бы они подходили для них в ценовой категории. Например, через Казань достаточно часто в Крым летают наши жители», – отметила Зверева.

В 2016 году перевозками в Крым по спецтарифу воспользовались 117,4 тыс. жителей России при финансировании 398 млн рублей. В этом году в федеральном бюджете на программу выполнения полетов зарезервировано 475,4 млн рублей, сказал советник руководителя **Росавиаци**и.

Дальний Восток: с 67 до 70 маршрутов

Сокращение субсидирования рейсов в рамках федеральной программы в этом году коснулось лишь Дальнего Востока. В 2017 году на программу предусмотрено 2,95 млн рублей: это почти на 8,5% меньше, чем годом ранее. По расчетам **Росавиаци**и, в этом году программой сможет воспользоваться 447 тыс. человек (в прошлом году субсидированные авиабилеты были доступны для 486 тыс. пассажиров).

Примечательно, что при снижении общего объема субсидирования на Дальнем Востоке было сохранено количество маршрутов, которые могут быть просубсидированы в рамках программы. «Более того, ожидается, что в этом году дальневосточная программа может расшириться еще на три маршрута – с 67 до 70 направлений», – рассказал ТАСС Извольский. Появятся новые субсидируемые рейсы из Красноярска в Благовещенск, Хабаровск и Иркутск. При этом воздушные перевозки по специальному тарифу будут выполнять 10 авиакомпаний (в прошлом году было только девять перевозчиков).

Труднодоступные города

В самом округе такую ситуацию (увеличение маршрутов при сокращении объема финансирования программы) связывают с тем, что далеко не все маршруты являются выгодными для компаний и не на все маршруты есть высокий спрос среди пассажиров. «По ряду субсидируемых маршрутов перевозки не выполняются, так как зачастую невыгодны авиакомпаниям. Речь идет о маршрутах из Хабаровска в Геленджик, Минеральные Воды, Сочи, Симферополь. Необходимо проработать привлекательный механизм участия авиакомпаний и предложить более высокий уровень субсидирования», – считает губернатор Хабаровского края Вячеслав Шпорт.

В то же время остаются и очень востребованные маршруты. Например, это рейсы из Хабаровска в Москву, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Новосибирск, Магадан, Владивосток, из Комсомольска-на-Амуре в Москву. «Эта программа крайне востребована у нас, по итогам прошлого года (по Хабаровскому краю – прим. ТАСС) было перевезено около 90 тыс. пассажиров», – рассказал Шпорт.

По его мнению, чтобы сделать программу субсидирования более эффективной, нужно включить в перечень субсидируемых маршрутов труднодоступные населенные пункты округа. «В Хабаровском крае более 70% территории – это места, куда можно добраться только самолетом. К примеру, Хабаровск и Охотск разделяют почти 2 тыс. км, полет туда занимает около трех часов. Если такие рейсы будут субсидироваться из федерального бюджета, возможно на условиях софинансирования с краем, это позволит существенно снизить цену билета и увеличить пассажиропоток», – уверен губернатор.

Калининград – без ограничений

Калининградская программа субсдирования воздушных перевозок стартует 15 мая и завершится 15 октября. Эта программа распространяется на всех граждан РФ без ограничений, уточнил Извольский.

«В прошлом году авиакомпаниям были выплачены субсидии в размере 363 млн, перевезено 169 тыс. пассажиров. В этом году прогнозируем рост. В 2017 году Минфин выделил 341 млн рублей, на эту сумму авиакомпании смогут продать льготные билеты 181 тыс. пассажирам», – сказал собеседник ТАСС.

Если по Дальнему Востоку и в Симферополь государство платит 50% от стоимости коммерческого тарифа авиакомпании, то по Калининграду другая пропорция: 60% платит пассажир, а 40% доплачивается авиакомпании в виде субсидии из федерального бюджета, добавил представитель **Росавиаци**и.

Как сообщалось ранее, программа субсидирования авиаперевозок в 2017 году сокращена с 8,76 млрд рублей до 7,3 млрд рублей. В 2016 году в России действовало пять программ субсидирования авиаперевозок: субсидирование региональных перевозок, перевозок на Дальний Восток, в Крым, Калининград и в Приволжском федеральном округе (последняя не будет действовать в 2017 году).

### ТАСС; АЛЕКСЕЙ СОКОЛОВ; 2017.04.13; САМАРСКИЙ АЭРОПОРТ КУРУМОЧ ВПЕРВЫЕ В ИСТОРИИ ОБСЛУЖИЛ ЗА КВАРТАЛ ПОЧТИ 500 ТЫС. ПАССАЖИРОВ

Пассажиропоток самарского международного аэропорта Курумоч в I квартале 2017 года достиг исторического максимума – почти 500 тыс. человек, сообщили в пресс-службе аэропорта в четверг.

«Аэропорт обслужил по итогам I квартала 2017 года 480,4 тыс. человек, что на 14,3% выше показателя за тот же период прошлого года. Это исторический рекорд для самарского аэропорта, столько пассажиров за первые три месяца Курумоч в своей истории еще не обслуживал», – говорится в сообщении пресс-службы.

На внутренних рейсах пассажиропоток в I квартале 2017 года составил 404,2 тыс. человек, что на 7% больше, чем за аналогичный период 2016 года, на международных – 76,2 тыс. – рост на 77%. Почти утроился пассажиропоток в страны СНГ, увеличившись с 11,4 тыс. до 30,4 тыс. пассажиров.

«Такая динамика перевозок в страны ближнего и дальнего зарубежья объясняется как открытием новых рейсов, так и изменениями в визовом режиме. После упрощения процедуры въезда в ОАЭ пассажиропоток из Самары в Дубай вырос более чем в два раза», – отметили в аэропорту.

1 февраля 2017 года вступило в силу решение кабинета министров ОАЭ о предоставлении гражданам РФ визы по прибытии на бесплатной основе сроком на 30 дней с возможностью однократного платного продления на аналогичный срок.

### ВОЛГА НЬЮС; МАКСИМ РОМАШОВ; 2017.04.13; МИХАИЛ БАБИЧ ОЗНАКОМИЛСЯ С ХОДОМ РЕКОНСТРУКЦИИ МЕЖДУНАРОДНОГО АЭРОПОРТА «КУРУМОЧ»

В четверг, 13 апреля, в Самарской области с рабочим визитом находится полномочный представитель президента РФ в Приволжском федеральном округе Михаил Бабич. Сразу после прибытия в международный аэропорт «Курумоч» полпред главы государства с губернатором Николаем Меркушкиным осмотрели новый аэровокзальный комплекс.

Одним из важных направлений реконструкции аэропорта стала модернизация аэродромной части: реконструкция взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек и перрона. С проводимыми здесь работами ознакомились Михаил Бабич и Николай Меркушкин.

Как пояснил полномочному представителю президента и губернатору представитель компании-подрядчика, сейчас ведутся работы по завершению строительства второй взлетно-посадочной полосы. Планируется, что уже летом начнется ее «облет». Также летом будут завершены работы на восточном перроне аэродрома.

«Серьезных проблем для функционирования аэропорта из-за работ нет?», – поинтересовался Михаил Бабич. Полпреду сообщили, что возможны незначительные изменения в расписании рейсов.

«Когда планируется завершить все работы на объекте?», – уточнил полпред. Подрядчик пояснил, что работы будут завершены согласно графику в декабре 2017 года.

Кроме того, Михаил Бабич и Николай Меркушкин посетили площадку, где возводится новая аварийно-спасательная станция, которая будет отвечать за безопасность второй взлетно-посадочной полосы.

Напомним, новый аэровокзальный комплекс Курумоча стал первым проектом, успешно реализованным «с нуля» в рамках подготовки объектов транспортной инфраструктуры к ЧМ-2018. Его строительство является наглядным примером эффективного частно-государственного партнерства: проект реализован во взаимодействии **Минтранса** РФ, правительства Самарской области и группы компаний «Ренова».

Строительство нового аэровокзала началось в июле 2013 года и заняло менее полутора лет. Обновленное здание аэропорта было открыто в феврале 2015 года. Обновленный Курумоч может обслуживать более 3,5 млн пассажиров в год.

Площадь пассажирского терминала составляет 42,6 тыс. кв. м – это в четыре раза больше старого аэровокзала. Курумоч имеет две взлетно-посадочные полосы, на аэродроме оборудованы 52 стоянки воздушных судов. Семь телетрапов и шесть выходов к перронным автобусам позволяют одновременно осуществлять посадку на 12 воздушных судов, они могут подруливать к терминалу без использования буксировочных тягачей.

Общая пропускная способность нового терминала – более 1400 пассажиров в час. Реконструкция аэропорта осуществляется в рамках федеральной целевой программы по развитию транспортной системы России на 2010–2020 годы.