**11 СЕНТЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РИА НОВОСТИ; 2017.09.08; АКЦИЗЫ НА ТОПЛИВО ДОЛЖНЫ ПОЛНОСТЬЮ ПЕРЕЧИСЛЯТЬСЯ В РЕГИОНЫ, ЗАЯВИЛ СОКОЛОВ

**Минтранс** считает целесообразным доводить до региональных дорожных фондов РФ собираемые акцизы на бензин и дизельное топливо в полном объёме, средства могли бы быть направлены на финансирование региональных и муниципальных проектов.

«Мы считаем, мы эту позицию заявляли на совещании у президента, доводить собираемые акцизы в полном объёме до дорожных фондов, считаем, что целесообразно направить их в региональные дорожные фонды для финансирования … по субъектовым и муниципальным проектам», – сказал **Соколов** журналистам.

Он напомнил, что ранее при росте акцизов было принято решение о распределении поступлений между региональными дорожными фондами и федеральным бюджетом. «(Повышение на два рубля) пошли на общую сбалансированность бюджета, хотя общая идеология была при формировании федерального и регионального дорожных фондов, что все акцизы направляются именно на финансирование дорожной отрасли», – пояснил **Соколов**.

По его словам, **Минтранс** планирует в ходе бюджетного процесса-2018 донести свою позицию до Минфина. «Сейчас идёт бюджетный процесс, потому поправку можно принять в этом году, чтобы со следующего года она уже реализовывалась. Это даст серьезные средства бюджетам субъектов, несколько десятков миллиардов рублей, свыше 50 миллиардов рублей», – добавил он.

При этом он отметил, что повышение акциза – это вопрос налоговой политики. «Нам (**Минтрансу** – ред.) нужно увеличивать объёмы финансирования субъектовых дорожных фондов», – отметил он.

### РИА НОВОСТИ; 2017.09.08; В ГОСДУМЕ ПРИЗВАЛИ ОПРЕДЕЛИТЬ, НА ЧТО БУДЕТ ТРАТИТЬСЯ ЭКОСБОР С ВОДИТЕЛЕЙ

Идея привязать транспортный налог к экологическим показателям хорошая, однако необходимо определить, на какие цели будет тратиться собираемый с автовладельцев экосбор, заявила глава комитета Госдумы по экологии и охране окружающей среды Ольга Тимофеева.

Как ранее сообщила газета «Известия» со ссылкой на источники в **Минтрансе** РФ, в министерстве рассматривают возможность замены транспортного налога для автомобилей на экологический сбор. В аппарате профильного вице-премьера Аркадия **Дворкович**а изданию подтвердили информацию об обсуждении налоговой инициативы. Ее разрабатывают в соответствии с транспортной стратегией до 2030 года, которая предусматривает снижение энергоемкости транспорта и более широкое применение экономичных транспортных средств, пишет газета. Позднее **министр транспорта** Максим **Соколов** уточнил, что этот вопрос обсуждается на экспертном уровне, но **Минтранс** пока не предлагал правительству и ведомствам заменить налог.

«Транспорт сейчас – один из главных загрязнителей воздуха в городах наряду с промышленными предприятиями… У нас давно обсуждается идея пересадить всех на электромобили, но пока они на улицах городов большая редкость. Поэтому хорошее предложение – привязать транспортный налог к экологическим показателям, к тому, насколько автомобиль реально влияет на окружающую среду. Мы дадим сигнал рынку: покажем правильное направление, куда двигаться и покупателям, и производителям автотранспорта», – цитирует Тимофееву пресс-служба комитета ГД.

Однако, по мнению депутата, вместе с этим необходимо определиться, на какие цели будет тратиться собираемый с автовладельцев экосбор.

«Вопрос всегда один – чтобы эти средства действительно шли на решение экологических проблем. Сейчас даже с теми экологическими сборами, что взимаются, не все гладко. Плата за негативное воздействие на окружающую среду, которую платят, в том числе все мусорные полигоны, расходуется регионами и муниципальными властями по собственному усмотрению», – отметила она.

Парламентарий напомнила, что с этого года в России появился новый экологический сбор для производителей и импортеров товаров. Кроме того, в бюджет начали поступать целевые средства на утилизацию, которые в этом году составили около 1,5 миллиарда рублей.

«Но понятного механизма расходования собранных средств до сих пор нет. Мы проанализировали предлагаемые Минприроды правила распределения экосбора. В них предусмотрено, что расходовать средства можно на самые разные цели, например на покрытие дефицита коммунальных платежей. Есть риск, что так и будет. Хотя в законе приоритет отдан утилизации», – подытожила она.ъ

### РИА НОВОСТИ; 2017.09.08; ЭКСПЕРТЫ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ИДЕЮ ЗАМЕНЫ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА

Замена транспортного налога экологическим сбором может привести к тому, что владельцы недорогих отечественных машин будут платить больше, чем хозяева шикарных иномарок, но при этом водители наконец поймут, за что и по каким критериям они отдают деньги, заявили опрошенные РИА Новости эксперты.

Как ранее сообщила газета «Известия» со ссылкой на источники в **Минтрансе** РФ, в министерстве рассматривают возможность замены транспортного налога для автомобилей на экологический сбор. В аппарате профильного вице-премьера Аркадия **Дворкович**а изданию подтвердили информацию об обсуждении налоговой инициативы. Ее разрабатывают в соответствии с транспортной стратегией до 2030 года, которая предусматривает снижение энергоемкости транспорта и более широкое применение экономичных транспортных средств, пишет газета. Позднее **министр транспорта** Максим **Соколов** уточнил, что этот вопрос обсуждается на экспертном уровне, но **Минтранс** пока не предлагал правительству и ведомствам заменить налог.

Водителям непонятно, за что они платят

Руководитель Федерации автовладельцев России (ФАР) Сергей Канаев заявил РИА Новости, что у него нет сомнений в том, что данная инициатива рано или поздно будет принята.

«Тот налог, который взимался (транспортный – ред.), он ни к чему не стимулировал, он не давал должных сборов и самое главное – он не давал понимания автовладельцам, за что же они все-таки платят: при чем здесь лошадиные силы, как они влияют? А вот с точки зрения экологии многим, конечно, будет понятно, что в данном случае более экологичные автомобили они, естественно, меньше платят. И я думаю, что это действительно тот путь, по которому пойдет правительство РФ, потому что экологическая обстановка у нас очень и очень тяжелая, особенно в крупных городах», – сказал Канаев.

В свою очередь член координационного совета межрегиональной общественной организации автомобилистов «Свобода Выбора» Александр Холодов заявил, что существующий транспортный налог не имеет «никакого смысла».

«У нас транспортный налог, по сути, вообще носит форму дани. Он привязан к мощности автомобиля и косвенно – к доходу владельца. Предполагается, что чем мощнее автомобиль, тем у него и стоимость больше. Значит, давайте брать больше денег. Сам этот налог – по сути, оброк, не носящий никакого смысла», – сказал он РИА Новости.

Владельцы «Жигулей» будут в проигрыше

По словам Холодова, экологический сбор, которым предлагается заменить транспортный налог, будет стимулировать водителей покупать более экологичные автомобили. Однако эксперт считает, что этот налог «антисоциальный»: владельцы недорогих отечественных автомобилей рискуют платить больше, чем владельцы новых «Бентли», у которых экологический класс заведомо выше.

«Мне кажется, что в нашей стране, где так много еще «Жигулей», это не очень корректно. Во-вторых, если на транспортный налог они пытались наложить социальную функцию – что «Жигули» – это минимальная оплата, потому что мало «лошадей», и старые машины вообще освобождаются – то здесь получится антисоциальная функция», – заявил Холодов.

Эксперт предположил, что экологический сбор будет зависеть от класса авто – «чем хуже для экологии машина, тем больше должна быть ставка».

«Тогда, соответственно, получается, что человек, который покупает Bentley, будет платить меньше, чем человек, который покупает подержанные «Жигули». Налог станет антисоциальным, однако у него все равно появится смысл в виде какой-то логики, в отличие от транспортного: портишь экологию – платишь деньги», – сказал Холодов.

Автомобиль «Жигули»

Мягкое воздействие

По мнению руководителя ФАР Канаева, при проработке данной инициативы необходимо создать некую планку, чтобы «было к чему стремиться».

«Электромобили не платят, гибриды платят отчасти чтобы у людей было стремление к покупке более экологичного автомобиля или желание сделать свой автомобиль более экологичным. Если не будет такого стремления, будет просто эконалог: первый, второй, третий, четвертый класс – и все. Но я думаю, что этого недостаточно», – отметил Канаев.

По его словам, в этой связи необходима некая «дорожная карта». «У нас в детстве были пионеры, октябрята, комсомольцы, партийцы. Вот стремление, которое задается. Мне кажется, здесь должно быть задано такое же направление, вектор, чтобы человек понимал, к чему стремиться», – пояснил Канаев РИА Новости.

При этом эксперт считает, что этот налог не должен быть высоким изначально, необходимо «мягкое воздействие», чтобы избежать ошибок при реализации на практике данной налоговой инициативы.

«Он может быть со временем повышен, но он не может быть сразу изначально жестким, это абсолютно неправильно. В 90% стран, где вводился эконалог – везде было очень мягкое воздействие первые 3-5 лет, это был пробный шаг, смотрели, как задать вектор уже на практике. Потому что одно дело – это теория, когда пишут в министерствах и ведомствах, а другое – как это будет реализовывать ГИБДД. База у нас еще не настолько совершенна, может быть много ошибок, и естественно, это нужно все регулировать», – сказал Канаев.

### ТАСС; 2017.09.08; КУДРИН: ИДЕЯ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА НА САХАЛИН ТРЕБУЕТ ТЩАТЕЛЬНЫХ РАСЧЕТОВ

Идея строительства моста на Сахалин требует тщательного анализа, потому что в сфере транспортной инфраструктуры есть более приоритетные задачи, в частности развитие и модернизация транспортных сетей в европейской части страны. Об этом заявил журналистам экс-министр финансов, глава Центра стратегических разработок Алексей Кудрин.

«Я бы сейчас взвесил, что нам нужно в первую очередь: транспортная инфраструктура в европейской части страны, где у нас производится главный объем ВВП, или в других регионах. Поэтому надо очень серьезно взвесить», – сказал Кудрин в кулуарах Московского финансового форума, отвечая на вопрос, сможет ли российский бюджет выдержать реализацию такого затратного проекта, как строительство моста на Сахалин.

Как отметил Кудрин, в перспективе реализация такого проекта будет разумным решением.

«Но вот пришло ли то время? Трудно сказать, требуется анализ», – сказал экс– министр финансов.

По его словам, строительство моста на Сахалин может рассматриваться как часть проекта по созданию транспортного коридора с Японией.

«Окупят ли экономически отношения с Японией этот проект? Получим ли мы отдачу в торговле и расширении экономических связей с Японией? Или такая инвестиция даст в какой-то другой сфере большую отдачу?», – заметил Кудрин.

Мост на Сахалин

7 сентября на Восточном экономическом форуме во Владивостоке президент РФ Владимир Путин заявил, что в РФ предметно изучается возможность строительства железнодорожного перехода на Сахалин. О реанимировании планов соединения Сахалина с континентальной частью президент России заявлял еще 15 июня во время ежегодной «Прямой линии».

Объем инвестиций в создание транспортного перехода с материка на Сахалин составляет около 500 млрд рублей, заявлял 6 сентября **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в интервью ТАСС на Восточном экономическом форуме. По его словам, проект может быть реализован уже в первой половине следующего десятилетия.

Первый вице-президент АО «Российские железные дороги» Александр Мишарин сообщил ТАСС, что транспортный переход на Сахалин по технико-экономическому обоснованию (ТЭО) предусмотрен как мост. Он также сообщил, что РЖД и Министерство инфраструктуры и транспорта Японии создали рабочую группу для проработки проекта создания транспортного перехода между Россией и Японией, частью которого станет переход на Сахалин.

### ТАСС; 2017.09.09; ОКОНЧАТЕЛЬНУЮ СТОИМОСТЬ ПРОЕКТА ТРАССЫ «ТАВРИДА» В КРЫМУ НАЗОВУТ 17 СЕНТЯБРЯ

Итоговые результаты государственной экспертизы в части сметной стоимости проекта строительства федеральной трассы «Таврида» на Крымском полуострове огласят 17 сентября, сообщила в субботу пресс-служба крымского правительства.

«Итоговые результаты государственной экспертизы в части сметной стоимости федеральной трассы «Таврида» будут известны 17 сентября. Об этом сообщил заместитель председателя Совета министров Крыма Виталий Нахлупин в ходе встречи с главой республики Сергеем Аксеновым», – говорится в сообщении.

Ранее **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** сообщал, что предельная стоимость «Тавриды» – до 140 млрд рублей в ценах 2016 года. Накануне Аксенов информировал, что возможно увеличение финансирования проекта в общей сложности на 14 млрд рублей.

В пресс-службе правительства дополнили, что трасса «Таврида» уже прошла техническую экспертизу.

Трасса «Таврида»

Трасса «Таврида» протяженностью почти в 280 км свяжет города Керчь, Симферополь и Севастополь со строящимся Крымским мостом через Керченский пролив и материковой частью России. Трасса будет скоростной: машины смогут ездить по ней со скоростью до 120 км/ч. Заказчиком проекта выступает Служба автодорог республики, подрядчиком – АО «ВАД».

Согласно проекту, который будет реализован в рамках ФЦП социально-экономического развития Крыма и Севастополя, трасса будет полностью построена к концу 2020 года, но четыре из шести ее участков будут готовы уже к концу 2018 года принять транспортный поток с возведенного Керченского моста.

На трассе будет построено 90 мостов и путепроводов, создано 17 транспортных развязок, 30 пешеходных переходов.

Крымский мост возводится за счет средств федерального бюджета в рамках ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города Севастополя до 2020 года» без привлечения внебюджетного финансирования. Открытие автомобильного движение в рабочем режиме запланировано на конец 2018 года.

### РИА НОВОСТИ; МАРГАРИТА КИСЛОВА; НАДИМ ЗУАУИ; 2017.09.09; ЕГИПЕТ ОЖИДАЕТ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПЕРЕГОВОРОВ ПО АВИАСООБЩЕНИЮ С РОССИЕЙ

Египет в течение ближайших дней ожидает нового раунда переговоров с российской стороной о конечных сроках возобновления авиасообщения, сообщил РИА Новости источник в правительстве Египта.

«В ближайшие дни мы увидим новый раунд переговоров по авиационному досье с целью определить конечные сроки возобновления авиасообщения», – сказал он.

По его словам, возобновление авиасообщения является приоритетной задачей, над которой сейчас идет активная работа.

«Рассчитываем, что авиасообщение возобновится в самом ближайшем будущем… Я ожидаю, что сначала перелеты возобновятся между Каиром и Москвой. Вместе с тем продолжатся консультации технических специалистов по другим аэропортам, в том числе по Шарм-эш-Шейху и Хургаде», – добавил египетский правительственный источник.

В минувшую среду **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявил, что есть предпосылки для возобновления авиасообщения с Египтом в этом году. Он также подчеркнул, что после принятия решения российским авиакомпаниям потребуется около месяца для начала полетов.

Россия и Египет ведут переговоры о возобновлении авиасообщения, прерванного в ноябре 2015 года после крушения над Синаем

самолета российской авиакомпании «Когалымавиа».

Рейс «Когалымавиа» 31 октября 2015 года летел из Шарм-эш-Шейха в Санкт-Петербург. На борту самолета находились 217 российских туристов и семь членов экипажа. В результате крушения над Синаем все они погибли. ФСБ впоследствии квалифицировало случившееся как теракт. Работа по определению причин крушения продолжается до сих пор.

### GAZETA.RU; ЕКАТЕРИНА КАТКОВА; 2017.09.09; ДАЛЬНИЙ ВОСТОК: ПУШИСТЫЙ НАУЧИТ ЛЕТАТЬ

Дальний Восток претендует на хабы

Правительство намерено активно развивать аэропорты Дальнего Востока, в том числе привлекая иностранных инвесторов, как это происходит в Хабаровске. Минвостокразвития считает, что в регионе есть как минимум пять площадок для создания узловых аэропортов международного уровня. Эксперты скептически относятся к идее создания международных хабов на Дальнем Востоке: в силу географического положения и небольшой численности населения экономическая целесообразность таких проектов под вопросом

В пушистый путь

В рамках прошедшего на этой неделе Восточного экономического форума было заключено несколько соглашений, направленных на развитие аэропортовой инфраструктуры в дальневосточном регионе.

Главный аэропорт Южной Кореи Инчхон заключил соглашение с правительством Сахалинской области о развитии на острове аэропортового хозяйства и создании учебного центра для пилотов на базе аэродрома Пушистый в Корсаковском районе. Соглашение о строительстве нового пассажирского терминала внутренних авиалиний в аэропорту Хабаровска заключили «Хабаровский аэропорт», Внешэкономбанк (ВЭБ) и Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона (ФРДВ). ВЭБ и ФРДВ готовы вложить в создание терминала площадью 26 тыс. кв. м. 3,5 млрд рублей из 4,4 млрд руб.

Накануне на ВЭФ также было подписано соглашение о строительстве аэровокзального комплекса в главном аэропорту Камчатки. АО «Аэропорты Регионов» (входит в группу «Ренова») победило в конкурсе на покупку контрольного пакета международного аэропорта «Петропавловск– Камчатский (Елизово)» и готово вложить более 7 млрд рублей в его развитие.

Согласно прогнозу, заложенному в госпрограмме «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», к 2020 году транспортная подвижность населения на Дальнем Востоке возрастет в 1,5 раза к уровню 2012 года.

Ранее президент России Владимир Путин поручил до января 2018 года уточнить в данной госпрограмме специальный «дальневосточный раздел», в который, в частности, войдут мероприятия по реконструкции дальневосточных аэропортов.

Общий объем финансирования, предусмотренный программой, на территории ДФО на 2017 – 2020 гг. составляет 542,2 млрд рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета – 215,6 млрд рублей.

21 июля проект «дальневосточного раздела» направлен в **Минтранс**, уточнили «Газете.Ru» в Министерстве по развитию Дальнего Востока. В данный раздел включены предложения о реконструкции 37 аэропортов и аэродромов в отдаленных, труднодоступных населенных пунктах и в 7 административных центрах субъектов РФ.

План «перехват»

В мае премьер Дмитрий Медведев также предложил организовать в Приморском крае экспортно-импортный хаб, который будет специализироваться на сельхозпродукции. У региона общая граница с КНР, рядом расположены Южная Корея и Япония.

«Для развития логистической инфраструктуры предлагается организовать в Приморском крае экспортно-импортный хаб, который будет специализироваться на сельхозпродукции, который был бы также снабжён перерабатывающими мощностями», – заявил Медведев 30 мая в ходе заседания президиума Совета при президенте РФ по стратегическому развитию и приоритетным проектам.

«Мы надеемся, что сможем создать уникальный хаб. Мы сможем перехватить многие потоки на себя. Мы сможем доминировать на азиатском рынке, а значит, не только перерабатывать свою продукцию, но и у наших соседей перекупать сырье», – заявил в среду министр сельского хозяйства Александр Ткачев в интервью ТАСС. По его словам, данным проектом интересуются инвесторы из Южной Кореи.

В Минвостокразвития «Газете.Ru» сообщили, что данный вопрос находится на стадии проработки.

Воздушный город в Хабаровске

В настоящее время ведется реконструкция Международного аэропорта-хаба «Хабаровск» (Новый).

Пассажиропоток аэропорта в прошлом году превысил 1 млн 869 тыс. пассажиров. На международных авиалиниях в 2016 году аэропорт Хабаровск обслужил 266,5 тыс. пассажиров.

Реконструкция аэродромного комплекса ведется в рамках ФЦП за счет бюджетных средств в объеме 8,2 млрд рублей. Как уточнили в ООО «Управляющая компания КОМАКС» (осуществляет управление ОАО «Хабаровский аэропорт»), в рамках проекта будет проведена модернизация взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием №1 (ИВПП-1), реконструкция перрона и площадки обработки воздушных судов противообледенительной жидкостью, строительство очистных сооружений, двух новых аварийно-спасательных станций, объектов радиотехнического и метеорологического обеспечения полетов и т.д. Завершить эту работу планируется в 2019 году.

Осенью этого года начнется строительство нового аэровокзального комплекса – терминала внутренних воздушных линий. Проект будет реализован за счет порядка 4,5 млрд рублей частных инвестиций, в том числе иностранных.

Глава **Минтранса** Максим **Соколов** в среду на заседании Госсовета рассказал о

заинтересованности в проекте со стороны консорциума крупных японских компаний. Как уточнили «Газете.Ru» в «КОМАКСе», в него входят торговая компания Sojits Corporation (организует финансирование с японской стороны), крупнейший японский аэропортовый оператор Japan Airport Terminal, инвестфонд Министерства земли, инфраструктруы и транспорта Японии – JOIN.

Сейчас согласовываются коммерческие условия сделки и готовятся юридически обязывающие документы по вхождению японского консорциума в проект.

Ввод терминала в эксплуатацию запланирован на июль 2019 года. С третьего квартала 2017 года начнется реконструкция международного терминала аэропорта.

В то же время на прилегающей к аэропорту территории запланировано строительство гостинично-делового и выставочного комплексов в рамках концепции AirCity. В будущем здесь также планируется создать торгово-развлекательный комплекс и бизнес-парк.

Пока подготовлена проектно-сметная документация гостинично-делового комплекса на 200 номеров категории 3\*, проект прошел госэкспертизу. Объем инвестиций оценивается в 2 млрд рублей. Ведутся переговоры с потенциальными инвесторами.

Владивосток облетает Хабаровск

В принципе, на Дальнем Востоке есть сразу несколько площадок, на базе которых можно создать еще один хаб по примеру Хабаровска.

«Данный вопрос находится в стадии обсуждения,

рассматриваются Кневичи (Владивосток), Южно-Сахалинск, Игнатьево (Благовещенск), Якутск, Елизово (Петропавловск-Камчатский)», – отмечают в Минвостокразвития.

«Нельзя выделить какой-то из этих аэропортов, каждый из них уже является хабом на региональных маршрутах, в перспективе при развитии туристического кластера и увеличении транспортной подвижности жителей Дальнего Востока хабом могут стать все перечисленные аэропорты, нам нужно создать для этого все условия», – уверены в Минвостокразвития.

Так, к примеру, международный аэропорт Владивосток за 2016 год обслужил 1 млн 850 тыс. пассажиров. В этом году в АО «Международный аэропорт Владивостока» ожидают свыше 2 млн пассажиров.

Маршрутная сеть аэропорта насчитывает 45 направлений, полеты по которым совершают 18 российских и зарубежных авиакомпаний, а наиболее перспективным направлением является развитие маршрутной сети в страны Восточной Азии, уточнили «Газете.Ru» в пресс-службе аэропорта.

В аэропорте Петропавловск-Камчатский (Елизово) за первые полгода 2017 года было обслужено более 263 тыс. человек, что на 6,7% больше, чем в прошлом году. Наиболее динамично в главном аэропорту Камчатки росло число пассажиров международных авиалиний – почти в два раза по сравнению с прошлым годом.

В ближайшие годы здесь планируется построить новый терминал, рассчитанный на обслуживание до 1 млн человек в год. Инвестором проекта станет холдинг «Аэропорты Регионов» (входит в группу компаний «Ренова»).

В развитие Елизово холдинг планирует вложить 7,8 млрд рублей. Помимо нового терминала вблизи аэропорта планируется построить гостиничный комплекс площадью 8,7 тыс. кв. м. на 120 номеров и торгово-офисную зону площадью 4,7 тыс. кв. м.

На долю аэропорта «Якутск» приходится более 80% всего пассажиропотока на воздушном транспорте Якутии.

В 2016 году аэропорт обслужил 872,5 тыс. пассажиров, при этом на 18% увеличив пассажиропоток по международным направлениям.

В Якутске более 10 лет ведется реконструкция аэродромного поля. В 2019 году начнутся работы по реконструкции искусственной взлётно-посадочной полосы с её технологическим удлинением.

Пассажиропоток южно-сахалинского аэропорта в прошлом году вырос на 10,5%. Услугами эропорта в общей сложности воспользовались почти 940 тысяч пассажиров. Здесь активно растет число перелетов в направлении Москвы, Владивостока, Хабаровска, из международных лидирует Сеул.

Отложенный Благовещенск

Пассажиропоток аэропорта Благовещенска (Игнатьево) в 2016 году составил более 323 тыс. пассажиров. За первые семь месяцев этого года рост пассажиропотока составил 33,9%, уточнили в пресс-службе **министерства транспорта** и строительства Амурской области.

Реконструкцию Игнатьево, включающую в себя строительство второй взлетно-посадочной полосы, планировалось начать в 2016 году, однако из-за Чемпионата мира по футболу-2018, ее отложили.

Представитель ГУП Амурской области «Аэропорт Благовещенск» уточнил, что в профильной ФЦП финансирование реконструкции запланировано с 2019 года. В настоящее время **министерство транспорта** и строительства области совместно с региональным Правительством прорабатывает вопрос переноса срока начала реализации проекта на 2018 год.

Планируется, что после реконструкции аэропортового комплекса «Игнатьево» суммарный пассажиропоток аэропорта на внутренних и международных авиалиниях увеличится в 3,5 раза до 800 тыс. пассажиров в год.

Реконструкцию искусственной взлетно-посадочной полосы в аэропорту Игнатьево планируется осуществить в рамках ФЦП в 2019-2021 годы. Соответствующее предложение подготовлено **Росавиаци**ей, подтвердили в Минвостокразвития.

«Мы настаиваем на необходимости начала реконструкции с 2018 года, данный вопрос пока не решен окончательно», – уточнили в ведомстве.

Из Пекина в Кневичи и Токио

Однако эксперты не столь оптимистичны как чиновники. Развивать аэропорты и создавать комфортные для пассажиров условия, безусловно, нужно по всему региону, ведь современный аэровокзальный комплекс есть только во Владивостоке, рассуждает исполнительный директор отраслевого агентстсва «АвиаПорт» Олег Пантелеев.

Но полноценный хаб, если он вообще появится на Дальнем Востоке, будет только один, уверен эксперт. «Хаб – это, прежде всего, хабообразующая авиакомпания.

Закопать деньги в стекло и бетон можно в любом регионе.

Вопрос в том, где аэропорт лучше расположен с точки зрения географии, где в силу численности и уровня доходов населения больше потенциал развития перевозок... Именно там и будет развивать свою маршрутную сеть авиаперевозчик», – отмечает Пантелев.

«Хаб – это не функция аэропорта, это прежде всего наличие авиакомпании, которая осуществляет в данном месте трансфертные перевозки. И уже на этой стадии можно смело закрывать идеи создания международных хабов на Дальнем Востоке», – категоричен ведущий эксперт Высшей школы экономики Андрей Крамаренко.

Еще в советские времена базовым аэропортом региона был Хабаровск, в силу своего географического положения, а также из-за того, что именно оттуда осуществлялись рейсы в столицу. Но сейчас в Москву самолеты летают практически из всех основных аэропортов Дальнего Востока.

Если пассажиру нужно попасть из Магадана в Южно-Сахалинск, то скорее всего это лучше сделать через Хабаровск – в этом могут быть хабовые функции этого аэропорта, но идея превратить его в международный хаб эксперту не совсем понятна: дальневосточные аэропорты расположены в северо-восточном углу Азии, там просто некого и не откуда возить, отмечает эксперт.

«Сложно себе представить перелет, например, из Токио в Пекин через Хабаровск. А главное: зачем?», – добавляет Крамаренко.

Даже если предположить, что базовой в Хабаровске или Владивостоке могла быть «дочка» авиакомпании «Аэрофлот», «Аврора», то для создания хаба нужно минимум три условия: правильное географическое положение, преимущества авиаперевозчика по издержкам (на фоне иностранных авиакомпаний) и наличие стабильно прямого пассажиропотока. А в регионе пока нет ни того, ни другого, ни третьего, отмечает Крамаренко.

Все-таки не настолько населены города ДФО, чтобы обеспечить авиакомпании стабильный и высокий пассажиропоток. Всего в регионе проживают порядка 6,2 млн человек.

### ТАСС; 2017.09.08; РАБОТЫ ПО ПРОЕКТУ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ» ВЫПОЛНЕНЫ В РФ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 50%

Субъекты РФ, участвующие в федеральном проекте «Безопасные и качественные дороги», выполнили запланированный объем работ на 2017 год более чем на 50%. Об этом сообщил в пятницу журналистам в Астрахани руководитель **Федерального дорожного агентства** (**Росавтодор**) **Роман Старовойт**.

«В целом сегодня выполнены работы более чем на 50%. Это достаточно хорошо для первого года реализации проекта. Это смещение нашего внимания на муниципалитеты уже приносит свои плоды, мы видим положительные отзывы, вовлеченность общественности. И сегодня, формируя планы на 2018 год, мы все больше учитываем мнение населения», – сказал **Старовойт**.

По его словам, в 2017 году субъектами РФ планируется привести в нормативное состояние 4778 км автомобильных дорог, что в общем объеме составляет 52% от общей протяженности дорог, участвующих в программе.

Руководитель **Росавтодор**а отметил, что в число лидеров по реализации проекта входят Татарстан и Астраханская область. Отставание же наблюдается, например, во Владивостоке. **Старовойт** обратил внимание, что в некоторых регионах возникли проблемы из-за отсутствия квалифицированных подрядных организаций, в отдельных субъектах – до сих пор не заключены контракты на работы.

«Есть регионы, которые не справляются. Поэтому обсуждаются такие вопросы, как снижение доли федерального софинансирования в следующем году и перераспределение в те регионы, которые успешно справляются с реализацией программы. А также включения других регионов, которые не входят в этот проект, где численность населения не дотягивает до полумиллиона. Но окончательное решение еще не принято», – добавил **Старовойт**.

Федеральная программа «Безопасные и качественные дороги России» начала реализовываться в этом году и рассчитана до 2025 года. Она предусматривает повышение числа дорог, соответствующих нормам, и снижение количества ДТП. В 2018 году в нормативное состояние должно быть приведено не менее 50% протяженности дорожной сети городских агломераций РФ, в 2025 году – 85%.

В 2017 году сумма финансирования проекта составила более 65 млрд рублей, из которых 31 млрд рублей выделено из федерального бюджета и 34 млрд рублей из бюджетов агломераций.

В пятницу в Астрахани **Старовойт** провел совещание о ходе реализации проекта «Безопасные и качественные дороги» в Южном и Северо-Кавказском федеральных округах.

### ТАСС; 2017.09.08; РОСАВТОДОР: ДОЛЯ СООТВЕТСТВУЮЩИХ НОРМАТИВАМ ДОРОГ В ЮФО ВЫРАСТЕТ ДО 60% В 2018 ГОДУ

Доля дорог, соответствующих нормативным требованиям, в агломерациях Южного федерального округа (ЮФО) вырастет до конца 2018 года почти до 60%. Об этом в пятницу сообщил заместитель руководителя **Федерального дорожного агентства** (**Росавтодор**) Игорь Астахов в рамках совещания в Астрахани по вопросу реализации проекта «Безопасные и качественные дороги».

«По итогу 2016 года (в ЮФО) отвечает нормативным требованиям 41,7% от протяженности сети дорог агломераций. По плану на конец этого года по итогам работы (в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги») уже будет 51,5%. На конец 2018 – 59,6% от сети дорог агломераций округа должны отвечать нормативным требованиям», – сказал Астахов.

Он уточнил, что в ЮФО четыре агломерации: Краснодарская, Ростовская, Волгоградская и Астраханская. Общая протяженность сети дорог в них составляет 6070 км. В этом году на реализацию проекта «Безопасные и качественные дороги» в ЮФО было выделено 8 млрд 122 млн рублей, из них уже освоены 43,4% (близки к среднероссийским показателям).

Опыт Астраханской области

Руководитель **Росавтодор**а **Роман Старовойт** после совещания сообщил журналистам, что одним из лидеров по выполнению программы «Безопасные и качественные дороги» является Астраханская область. Здесь в этом году планируют отремонтировать почти 80 км дорог (примерно 10% от общей протяженности автомобильных дорог астраханской агломерации). На дорожные работы из федерального бюджета было выделено 625 млн рублей, из областного и муниципальных – почти 900 млн.

«Астраханская агломерация – хороший пример координации. В Астрахани решили: раз делается ремонт асфальтного покрытия, то почему бы не заменить барьерные камни, почему бы не поменять павильоны остановочные, сделать освещение, благоустроить. То есть комплексно подходят и координируют программу, это положительный пример, который надо тиражировать на всей территории страны», – подчеркнул **Старовойт**.

Губернатор Астраханской области Александр Жилкин пояснил, что в регионе проект «Безопасные и качественные дороги» удалось синхронизировать с исполнением программы «Комфортная городская среда», в результате вместе с ремонтом дорог выполняется и благоустройство прилегающих территорий.

Вместе с тем благодаря реализации дорожного проекта в Астрахани будет завершен ремонт одного из ключевых объектов – Кирикилинского моста через реку Кривая Болда. Он является не только уникальным гидротехническим сооружением, но и напрямую решает вопрос транспортной связи для 120 тыс. жителей региона.

«Предполагаем открыть мост уже для общего пользования в октябре», – сказал Жилкин.

В Астрахани в пятницу прошло совещание по вопросам реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» в Южном и Северо-Кавказском федеральных округах. В мероприятии приняли участие представители из 13 регионов, в том числе из Волгоградской, Ростовской областей, Краснодарского края, Республики Дагестан.

Федеральная программа «Безопасные и качественные дороги России» начала реализовываться в этом году и рассчитана до 2025 года. Она предусматривает повышение числа дорог, соответствующих нормам, и снижение количества ДТП. В этом году сумма финансирования проекта составила более 65 млрд рублей, из которых 31 млрд рублей выделен из федерального бюджета и 34 млрд рублей из бюджетов агломераций.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; АРТУР ТОПОРКОВ; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; 2017.09.11; ГОСКОМПАНИЯМ ПРИДЕТСЯ СОГЛАСОВЫВАТЬ С ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ПОКУПКУ САМОЛЕТОВ, ВЕРТОЛЕТОВ И СУДОВ

Законопроект одобрен правительством и внесен в Госдуму

С 1 января 2018 г. правительство получит право регулировать приобретение госкомпаниями авиа– и морской техники, заявил зампред правительства Дмитрий Рогозин: самолетов – дороже 1 млрд руб., судов – дороже 2 млрд, вертолетов – дороже 400 млн. Законопроект одобрен правительством и внесен в Госдуму, цифры неокончательные и будут зафиксированы постановлением правительства, сказал Рогозин: речь не только о госкомпаниях, но и о компаниях с госучастием и «дочках» госкомпаний с долей государства более 50%. Это для импортозамещения, объяснил он (цитаты по «Интерфаксу»).

Авиализинг уйдет за рубеж

Дороже 1 млрд руб. и самые популярные в России и мире Airbus 320 и Boeing 737, и новые Embraer и Bombardier (см. графику). Российские авиакомпании берут самолеты в лизинг, так что сделки будут согласовывать лизинговые компании, а они принадлежат госбанкам (Сбербанку, ВТБ и ВЭБу), государству (ГТЛК) или госкомпаниям («Ильюшин финанс»).

«Государство готовится к выходу МС-21 (российский среднемагистральный самолет), и это правильно, – комментирует представитель «Ильюшин финанс». – Необходимо защищать отечественного производителя». У компании есть заказ на 20 Bombardier CS-300, сообщает он, но они не конкуренты МС-12 и предназначены прежде всего не для России; есть и заказ на 50 МС-21.

Представитель ГТЛК считает, что закон не повредит ее бизнесу: «Лизинговые программы ГТЛК направлены на развитие отечественного производства авиатехники и водного транспорта». У ГТЛК 103 воздушных судна, из них 37%, или 38 шт., иностранные: 36 самолетов и два вертолета. «ВТБ лизинг», по словам его представителя, не планирует новых контрактов на самолеты. Представители «Сбербанк лизинга» и «ВЭБ лизинга» на запросы «Ведомостей» не ответили.

Крупнейшая частная авиакомпания S7 последнее 31 судно взяла у иностранных лизингодателей. У «Аэрофлота» и остальных российских авиаперевозчиков контракты на десятки судов с российскими лизинговыми компаниями. «Авторы законопроекта о них, кажется, не подумали – российские лизингодатели будут терять эту часть бизнеса», – сетует человек, близкий к государственной лизинговой компании. «Российские перевозчики до появления государственных лизинговых компаний брали суда у иностранных, – вспоминает гендиректор «Инфомоста» Борис Рыбак, – а теперь просто вернутся к этой практике». Новые правила выдавят лизинг иностранных самолетов за рубеж, маржа перетечет к иностранным лизингодателям, согласен ведущий научный сотрудник Института экономики транспорта Федор Борисов.

Домашние суда

Новые требования затронут нефтедобывающие госкомпании и «Совкомфлот», заявил Рогозин, и это был своего рода ответ на просьбу главного исполнительного директора «Роснефти» Игоря Сечина принять срочные меры к защите отечественных судостроителей. Вместе с Объединенной судостроительной корпорацией и Газпромбанком «Роснефть» строит Дальневосточный центр судостроения и судоремонта. Часть проекта – верфь «Звезда», способная выпускать суда водоизмещением до 350 000 т: танкеры, газовозы и элементы буровых платформ.

«Усиление контроля над закупками морской техники компаниями с госучастием объясняется необходимостью загрузить суперверфь, которая рассчитана на масштабный спрос в целях освоения шельфа, но в условиях замораживания большинства проектов из-за санкций уже сталкивается с рисками низкой загрузки мощностей», – говорит гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров.

Сечин в пятницу сообщил президенту Владимиру Путину, что «Роснефть» сделала на «Звезде» новый заказ – четыре мелкосидящих ледокола и суда служебно-вспомогательного флота. Теперь верфи заказано 14 судов, сообщил Сечин и тут же признал, что этого крайне мало: «Для выхода на позитивную экономику работы компании до 2035 г. «Звезде» надо получить портфель в 178 судов». Но отечественные компании покупают суда за рубежом, констатировал Сечин: в Китае размещено более 50 российских заказов, а в Южной Корее – на $5 млрд. Для защиты российских судостроителей требуются срочные меры по внесению изменений в законодательство, уверен Сечин (цитаты по «Интерфаксу»).

Путин ответил, что план загрузки «Звезды» до 2035 г. должен быть выполнен: «Не просто рассчитываю, а буду внимательно следить!»

«Не только «Роснефть», но и «Газпром», и «Новатэк», и другие наши компании должны выполнять этот план и заранее, вовремя делать эти заявки, а может быть, даже и большие заявки, потому что потенциал перевыполнения этого плана у «Звезды», безусловно, есть», – заключил Путин. Рогозин подтвердил это (цитата по «Интерфаксу»): «Предварительные согласования есть со всеми – это «Новатэк», «Лукойл», «Совкомфлот», «Газпром», основные игроки».

«Основные игроки» не так определенны в комментариях. Представитель «Совкомфлота» сообщил, что при прочих равных условиях компания и так отдает приоритет российским судостроителям – это предусмотрено процедурами компании: «Общая стоимость судов, построенных компанией за последние годы на предприятиях российских судостроительных компаний, – около $1 млрд». Минимум об одном заказе «Звезде» рассказал на Восточном экономическом форуме первый заместитель гендиректора «Совкомфлота» Евгений Амбросов: это будет судно на сжиженном природном газе для работы в Арктике.

Потребности «Новатэка» в новых судах представители компании не комментируют. Газовозы, необходимые для «Ямал СПГ», «Новатэк» заказал в количестве 15 шт. за $5,5 млрд корейской верфи Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering. Christophe de Margerie, первый арктический газовоз типа Yamalmax, прибыл в Сабетту в марте.

Другой проект «Новатэка» – «Арктик СПГ» в стадии разработки, он может превзойти «Ямал СПГ» по мощности, но технико-экономическое обоснование «Новатэк» подготовит не ранее следующего года, о судах пока речи не идет.

Самые крупные шельфовые месторождения «Лукойла» – им. Филановского и им. Корчагина – на Каспии. Как доставить суда с Дальнего Востока на Каспий, Рогозин не сказал. Представитель «Лукойла» на запрос «Ведомостей» о работе со «Звездой» не ответил.

«Газпром» от комментариев отказался.

Не до конца понятна и ситуация с заказами «Роснефти» на «Звезде». Сечин сообщил о контракте на четыре мелкосидящих ледокола, а чуть позже «Роснефть» – о подписании со «Звездой» и «**Росморпорт**ом» трехстороннего соглашения о сотрудничестве по размещению заказов: «**Росморпорт**» должен будет «разместить на «Звезде» заказ на строительство одного мелкосидящего ледокола», еще три – пока опцион. Когда заказ будет размещен, в сообщении не сказано.

Еще одно соглашение о намерениях «Роснефть» и «Звезда» подписали с «Роснефтефлотом» – о строительстве на верфи танкеров-челноков усиленного ледового класса. Но технической документации на них пока нет, состав оборудования не определен. Заниматься ими будет, возможно, СП «Роснефти» и корейской Samsung Heavy Industries, о котором «Роснефть» сообщила 8 сентября: «Цель учреждаемого СП – технологическая поддержка строительства арктических челночных танкеров на ССК «Звезда».

Заказчики «Звезды» могут столкнуться с повышенными рисками превышения фактической стоимости над контрактной и затягиванием строительства, полагает Бурмистров: «Отладка производственных процессов и постановка столь сложных судов в серию – объективно непростая задача даже для лидеров российского судостроения».

«Стоимость морской техники возрастет из-за ограничения конкуренции», – подхватывает старший менеджер Deloitte Андрей Семенов. Решение правительства может лишить российских судостроителей стимулов повышать качество как судов, так и судоремонтных услуг, капитального ремонта, предупреждает Семенов.

### РИА НОВОСТИ; 2017.09.09; ПУТИН ВЫДЕЛИЛ СЕВАСТОПОЛЮ 800 МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ

Президент России Владимир Путин распорядился выделить 800 миллионов рублей из резервного фонда для дорожного строительства в Севастополе, документ опубликован на сайте Кремля.

«Выделить в 2017 году из резервного фонда Президента Российской Федерации 800 000 тысяч рублей **Минтрансу** России для дорожного строительства в г. Севастополе», – говорится в тексте документа.

Также распоряжение обязывает **Минтранс** проконтролировать эффективность расходования средств и представить соответствующий отчет в Администрацию президента. Полномочный представитель президента в Южном федеральном округе Владимир Устинов должен проверить исполнения этого поручения.

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2017.09.08; МИНТРАНС РФ ДО КОНЦА ГОДА РАЗРАБОТАЕТ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ФИКСАЦИИ ДТП ПО ЕВРОПРОТОКОЛУ С ПОМОЩЬЮ ГЛОНАСС

Требования по использованию навигационной системы ГЛОНАСС при фиксации ДТП для оформления по европротоколу могут быть разработаны до конца года. Об этом в ходе Московского финансового форума заявил заместитель **министра транспорта** РФ Николай **Асаул**.

«Люди не спешат покидать место ДТП и вызывают сотрудников ГИБДД. Они зовут их, потому что есть опасение, что страховщик откажет в выплате, и есть недоверие к системе фиксации ДТП. Сейчас стоит техническая задача совместить правовые вопросы и обязательность применения этих устройств (ГЛОНАСС – прим. Агентства «Москва»). Это мощный толчок к повсеместному использования европротокола. Мы до конца года должны подготовить требования и внести в правительство, автовладельцы тогда смогут получить дешевое устройство, которое поможет требовать страховые выплаты», – сказал Н.**Асаул**.

«Европротокол» (Европейский протокол) – это оформление документов о ДТП без вызова сотрудников полициии, это возможность самостоятельно задокументировать факт дорожно-транспортного происшествия с тем, чтобы в дальнейшем обратиться в страховую компанию за получением возмещения, и оперативно разъехаться, не создавая заторов на дороге. Такая возможность давно существует в РФ, но не очень активно используется участниками ДТП.

Глобальная навигационная спутниковая система (ГЛОНАСС) – российская спутниковая система навигации.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.08; ИДЕЯ ЗАМЕНЫ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА НА ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ ОБСУЖДАЛАСЬ ДАВНО И С ТЕХ ПОР «ЗАГЛОХЛА» – МИНФИН

Идея замены транспортного налога на экологический прорабатывалась Минфином и Минпромторгом РФ, но давно, после чего она «заглохла», заявил замглавы Минфина Илья Трунин журналистам в пятницу.

«Идея замены транспортного налога на экологический существовала, мы её обсуждали, но это было давно. Тема заглохла. Мы прорабатывали её не с **Минтрансом**, а с министерством промышленности и торговли», – сказал он, отвечая на вопрос журналистов.

И.Трунин также отметил, что «сейчас в Минфин идея не поступала».

По его словам, основная проблема с заменой налога в том, что сейчас он выстроен в соответствии со стоимостью транспортного средства: то есть чем дороже и мощнее машина, тем больше налог.

«Если мы введём экологическую компоненту, там будет ровно наоборот: то есть налог на «Волгу» будет превышать налог на «Мерседес», потому что экологический класс «Волги», особенно старой, или «Жигулей» намного больше. Это серьёзная проблема, которую я не знаю, как решать», – заключил замминистра.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.08; МАТВИЕНКО ПОСЛЕ СХОДА СЕЛЯ В КБР ЗАЯВЛЯЕТ О НЕОБХОДИМОСТИ ВНЕДРЕНИЯ БОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ПО ЗАЩИТЕ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС

Спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко предложила поставить перед **Минтрансом** РФ вопрос о необходимости принятия мер по защите федеральных трасс от стихийных бедствий, например, схода селей, как это недавно произошло в Кабардино-Балкарии.

«Надо, конечно, обращаться в **министерство транспорта** – федеральные трассы в таких регионах, которые могут подвергаться такого рода стихийным бедствиям, они должны быть более устойчивы к такого рода проявлениям. Там должно быть другое основание, другое укрепление», – сказала В.Матвиенко на встрече с руководством Кабардино-Балкарии в пятницу в Нальчике, где она находится с рабочей поездкой.

По ее мнению, необходимы более современные и эффективные технологии по защите федеральных трасс.

Кроме того, считает спикер Совета Федерации, в республике должна быть принята специальная программа по мерам защитного характера во время стихийных бедствий, в частности, селевых сходов.

По ее мнению, необходимо заниматься не просто латанием дыр, а требуется принятие серьезных мер для того, чтобы дороги не размывались.

Мощный сель сошел 1 сентября в результате прорыва Верхнего Башкаринского озера по ущелью Адыл-Су и продолжил движение по Баксанскому ущелью, смыв несколько участков дороги Прохладный-Азау общей протяженностью 3,3 км.

7 сентября сообщалось, что вследствие проливных дождей и связанного с этим подъемом уровня воды в пойме реки Баксан на 84 км федеральной дороги А-158 «Прохладный-Азау» полностью было смыто ранее восстановленное дорожное полотно протяженностью 30 метров и прекращено автомобильное движение на выездах из сельских поселений Верхний Баксан и Нейтрино.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.08; СИТУАЦИЯ С ДЕТСКИМИ АВТОБУСНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ ДОШЛА ДО КРИТИЧЕСКОЙ ТОЧКИ, СЧИТАЮТ В РСТ

Вступление в силу с 1 января 2018 года запрета на использование автобусов старше 10 лет для перевозки детей сделает организованный детский туризм недоступным для российских семей, заявила пресс-секретарь Российского союза туриндустрии (РСТ) Ирина Тюрина.

Она напомнила, что с 1 января 2018 года может вступить в силу запрет на использование автобусов для детской перевозки старше 10 лет, что приведет к потере примерно 9 тыс. машин.

«Придется массово закрывать пустующие лагеря отдыха, сворачивать региональный туризм и детский спорт. Практически все региональные турфирмы, имеющие свои автобусы, используют машины старше десяти лет, а купить новый транспорт им не по карману», – пояснила И.Тюрина.

По ее словам, единственный отечественный завод по производству туристических автобусов выпустил за прошлый год всего 42 машины, которые разошлись по различным государственным корпорациям и бюджетным организациям. Немецкие и бельгийские машины стоят не менее 20 млн руб., более бюджетный китайский обойдется в 10-15 млн. рублей.

«Даже если допустить, что отдельные турфирмы смогут приобрести новые зарубежные автобусы, это в несколько раз поднимет стоимость перевозки и сделает детские туры недоступными для родительского кошелька», – заявила И.Тюрина.

Глава комиссии РСТ по автобусному туризму Владимир Рабинков отметил, что автобусные компании оказались в очень сложной ситуации. Многие из них отказываются перевозить детские группы из-за новых правил, большой бумажной волокиты, многочисленных уведомлений и пристального внимания со стороны ГИБДД. После ДТП в Ханты-Мансийске в конце 2016 года, когда погибли дети, участилось количество проверок транспортных компаний.

«Сотрудники вместо своих непосредственных обязанностей вынуждены постоянно заниматься ответами в инстанции, объяснениями. Ситуация в автобусной сфере дошла до критической точки. Надеюсь, мы сможем донести остроту проблемы до вице-премьера Ольги Голодец в ходе намеченного на 18 сентября заседания координационного совета по туризму», – заявил В. Рабинков.

Ранее РСТ предложил отменить запрет на использование для детских туристических перевозок автобусов старше 10 лет как необоснованный. Запрет был введен постановлением N1177 от 17 декабря 2013 года «Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами» и с тех пор его вступление в силу несколько раз откладывалось по многочисленным просьбам представителей турбизнеса. В последний раз его удалось отложить до 1 января 2018 года.

По данным РСТ, на момент принятия постановления в декабре 2013 года доля туристических автобусов старше 10 лет была 70-75%, а сейчас – более 90%. В России автобусы туристического класса практически не производятся. Единственная альтернатива – китайские, их ввозится 100-150 в год. Всего, вместе с европейскими, в России в год появляется максимум 200 «молодых» автобусов.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА ДОБРЫНИНА; 2017.09.10; НЕ ЗАМЕТИЛ СОСТАВ?

Следователи выясняют причины столкновения большегруза с пассажирским поездом в ХМАО

Загруженный песком грузовик «Ивеко» въехал в пассажирский поезд на железнодорожном переезде близ Нижневартовска. Возбуждено уголовное дело по статье 264 УК РФ (нарушение лицом, управляющим автомобилем, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека).

Утром 9 сентября большинство из них ехали в пятом плацкартном вагоне поезда N 346, следовавшего из Адлера в Нижневартовск. До прибытия на конечную станцию оставалось около 17 минут, пассажиры уже «сидели на чемоданах», готовились к выходу и ждали встречи с родными. И тут в пятый вагон врезался загруженный песком (не менее 10 тонн) грузовик.

«Поезд ехал со скоростью примерно 80 километров в час. Переезд не оборудован шлагбаумом, причем дорога с обеих сторон железнодорожных путей идет в гору. И рассмотреть, что там по сторонам, на расстоянии невозможно. Поэтому водитель мог просто вовремя не заметить состав и затормозил слишком поздно», – пишут в соцсетях очевидцы аварии.

– Удар был очень мощным. Вероятно, машину, зацепившуюся за вагон, протащило несколько метров по железнодорожной насыпи. Столкнувшись с бетонной опорой, грузовик перевернулся и свалился в кювет. Стена вагона со стороны прохода искорежена, боковые сиденья снесены, – уточнил корреспонденту «РГ» картину трагедии исполняющий обязанности начальника транспортной прокуратуры Сургута Николай Ширяев.

По мнению специалистов, больших жертв удалось избежать благодаря своевременной реакции машиниста поезда. Состав, в который входили девятнадцать вагонов, где находились более 260 пассажиров, удержался на рельсах. Прибывшие на место ЧП спасатели освободили из обломков травмированных. В центральную больницу Нижневартовска на «скорых» привезли 17 человек, из них четверо – дети. Троих, получивших легкие повреждения, врачи после комплексного обследования вчера отпустили домой. Четверым пассажирам, получившим очень сложные травмы (у одной женщины оторвало ногу), сделаны операции. По данным медиков, они до сих пор находятся в тяжелом состоянии. В тяжелом состоянии и водитель грузовика 26-летний Рамазан Б., сотрудник одного из нижневартовских автодорожных предприятий.

Основные версии случившегося две: водитель уснул за рулем или у машины отказали тормоза. Разбираются правоохранители и в причинах, почему железнодорожный переезд, на котором идет столь интенсивное движение, не оборудован необходимыми системами безопасности. Как пояснили в уральской транспортной прокуратуре, по результатам проверки будет решаться вопрос о возбуждении еще одного уголовного дела – по статье 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения железнодорожного транспорта).

РЖД сообщило о компенсации нанесенного ущерба всем пострадавшим. «Право на страховую выплату имеют не только те, кто получил травмы, но и те, чьему имуществу при перевозке причинен вред», – пояснили в пресс-службе РЖД. Кроме того, всем пассажирам, находившимся на момент происшествия в поезде N 346, компания предоставит в любое удобное время до сентября 2018 года бесплатную поездку по маршруту Нижневартовск – Адлер – Нижневартовск и в обратном направлении.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.09.10; РОССИЯ ОБОШЛА УКРАИНУ

Поезда на Юг пойдут без пересечения границы с октября

Новый южный участок российской железной дороги в обход Украины Журавка – Миллерово практически готов к пропуску регулярных поездов. В октябре планируется запустить движение грузовых составов, а затем по этому отрезку пойдут и пассажирские поезда.

Обход территории Украины протяженностью 137 километров проходит по Воронежской и Ростовской областям. На пути построено семь новых станций: Зайцевка, Сергеевка, Сохрановка, Кутейниково, Виноградовка, Колодези и Боченково.

Пассажирское движение там начнется в ближайшие полтора месяца, сказал глава РЖД Олег Белозеров. Наладить движение грузовых составов легче, потому что они идут вне расписания, а для запуска пассажирских поездов нужно скорректировать их график, но никаких технических трудностей для этого нет, отметил Белозеров.

Кроме поездов дальнего следования по новому участку пойдут и электрички. Как только будет составлено новое расписание, начнется продажа билетов на новые станции и будет ясна их стоимость.

Не исключено, что время в пути следования пассажирских поездов сократится, так как линия построена с расчетом на перспективу запуска в дальнейшем скоростных поездов из Москвы в Адлер и далее в Крым. Максимальная скорость движения пассажирских поездов может составлять от 140 до 160 километров в час, для грузовых – до 90 километров в час.

До сих пор российские поезда идут по небольшому отрезку украинских путей, которые были построены еще в советское время. Новый участок позволит исключить пересечение границы другого государства и связанные с этим возможные проблемы в пути следования. Его строительство стартовало в апреле 2016 года. За год железнодорожники совместно с военными построили и запустили рабочее движение между Журавкой и Миллерово. На проект из федерального бюджета было выделено более 50 миллиардов рублей.

### ТАСС; 2017.09.10; ПАССАЖИРОПОТОК МЦК ЗА ГОД РАБОТЫ ПРЕВЫСИЛ ПРОГНОЗИРУЕМЫЙ НА 30%

Московское центральное кольцо (МЦК) за год работы перевезло около 100 млн пассажиров – это на 30% больше прогнозируемого пассажиропотока, сообщил журналистам в воскресенье заммэра столицы Максим Ликсутов.

«Сегодня для всех москвичей знаменательный день – годовщина Московского центрального кольца. У меня есть поручение мэра Москвы поздравить всех наших транспортных коллег из ОАО «РЖД» и московского метрополитена с этим замечательным юбилеем, который характеризуется очень важными показателями. Это почти 100 млн перевезенных пассажиров, что почти на 30% больше наших самых оптимистичных планов», – сказал он.

По словам Ликсутова, в день МЦК пользуются почти 380 тыс. пассажиров. «Кольцо дало не только разгрузку самых загруженных линий метро, в том числе и Кольцевой линии от 15 до 25%, это еще и разгрузка центральных железнодорожных вокзалов, которые историческии были узким местом транспортной инфраструктуры Москвы. Теперь они серьезно разгрузились», – отметил он.

В пресс-службе департамента транспорта ТАСС сообщили, что в день рождения МЦК на нем запустили новый способ оплаты – Alipay. Проект охватывает пять станций МЦК: Лужники, Измайлово, Деловой центр, Локомотив и Площадь Гагарина.

«Запуск платежной системы Alipay сделает МЦК более привлекательным для туристов из Китая, поскольку новый инструмент позволит покупать билеты привычным для них способом. Для удобства пользования сервисом на кассовых окнах МЦК размещены стикеры на китайском языке, а сами кассы оборудованы специальными устройствами PIN-Pad, которые формируют и распечатывают чеки с QR-кодами для оплаты», – подчеркнули в департаменте.

В 2016 году Россию посетили 1,5 млн туристов из Китая.

### ТАСС; 2017.09.08; ПРОЕКТ ЛЕГКОРЕЛЬСОВОГО МЕТРО В ВОРОНЕЖЕ ВЫНЕСУТ НА ОБЩЕСТВЕННОЕ ОБСУЖДЕНИЕ

Общественное обсуждение проекта строительства в Воронеже надземного легкорельсового метро пройдет по поручению губернатора Воронежской области Алексея Гордеева, сообщили в пятницу в пресс-службе правительства региона.

«Глава региона Алексей Гордеев дал поручение мэру Воронежа Александру Гусеву организовать общественное обсуждение вопросов, касающихся проектов создания легкорельсового метро или аналогичной системы скоростного рельсового транспорта в областном центре», – сообщили в пресс-службе.

О том, где и каким способом пройдет обсуждение, будет сообщено позже. Воронежцам предстоит обсудить разработанный совместно с японскими партнерами проект, который был представлен 24 августа в Воронеже на VIII заседании Российско-японской рабочей группы по вопросам развития городской среды.

Согласно проекту, первая ветка легкорельсового метро протяженностью около 20 км должна связать северную окраину города с центром. Стоимость проекта – 35 млрд руб., срок окупаемости – 15 лет, предполагается в случае одобрения на общественном обсуждении утвердить проект и объявить открытый аукцион по поиску инвестора.

В мае 2016 года в Сочи прошла встреча президента РФ Владимира Путина и премьер-министра Японии Синдзо Абэ, перед которой на переговорах в Москве российская и японская стороны согласовали 30 направлений сотрудничества, в том числе улучшение городской среды в Казани, Воронеже, Новосибирске и Волгограде.

В июле 2016 года в Воронеже японская бизнес-миссия выбрала для реализации несколько проектов, в том числе проекты «умного дома» на территории Воронежского государственного технического университета, «умных светофоров», бестраншейного ремонта трубопроводов и разработки легкорельсового метро.

### РИА НОВОСТИ; 2017.09.08; В РЖД РАССКАЗАЛИ О РОССИЙСКО-КИТАЙСКИХ ПРОЕКТАХ В ОБЛАСТИ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК

Президент РЖД Олег Белозеров прокомментировал совместные инициативы России и Китая в области высокоскоростных железнодорожных перевозок в интервью агентству Синьхуа.

По словам Белозерова, в этом году две страны заключили соглашения об организации контейнерных поездов и об электронном обмене данными. Он отметил, что объем перевозок между государствами растет, а транзитные контейнерные перевозки на направлении Китай – Россия – Европа за последние два года увеличились почти на 90 процентов.

«Реализация совместных инициатив в области высокоскоростных железнодорожных перевозок позволит придать нашему сотрудничеству новый импульс», – подчеркнул он.

Также президент РЖД рассказал о работе российско-китайской рабочей группы, которая рассматривает ключевые вопросы реализации проекта высокоскоростных железнодорожных систем Европы и Азии через Россию – проект ВСМ «Евразия».

Кроме того, Белозеров подчеркнул, что считает организацию высокоскоростного транспортного коридора на направлении Китай – Россия – Европа одним из самых перспективных направлений сотрудничества.

### KOMMERSANT.RU; 2017.09.09; KOMMERSANT.RU РЕКИ И КАНАЛЫ ПЕТЕРБУРГА НЕ ЗАКРОЮТ ВО ВРЕМЯ ЧМ-2018

Во время чемпионата мира по футболу в 2018 году реки и каналы Петербурга будут закрывать для прохода судов только в дни проведения матчей, с полудня до полуночи.

Как заявил директор Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта **Минтранса** РФ Виталий Клюев, во время игр Кубка конфедераций судоходство в Петербурге не закрывали полностью. В период ЧМ-2018 будет применен аналогичный подход. В ближайшее время соответствующий проект приказа будет вынесен на общественное обсуждение.

Добавим, что ранее заместитель главы Ростуризма Алексей Конюшков сообщал, что обсуждается возможность перевозки болельщиков в Петербурге водными маршрутами. Игры Чемпионата мира по футболу в 2018 году пройдут в РФ с 14 июня по 15 июля.

### LIFE.RU; ЭЛЬДАР АХМАДИЕВ; 2017.09.11; «СТАРИЧКИ» НЕ ПОЛЕТЯТ. ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ НА ВЕРТОЛЁТАХ СТАРШЕ 25 ЛЕТ ЗАПРЕТЯТ

**Минтранс** и **Росавиаци**я совместно с заинтересованными сторонами прорабатывают вопрос о введении ограничений на осуществление пассажирских перевозок с использованием вертолётной техники старше 25 лет. Эксперты уверены, что подсчитать, сколько же именно таких вертолётов используется в пассажирских перевозках, будет весьма непросто.

– Старый парк вертолётов приводит к росту авиапроисшествий и числу жертв. Нужна серьёзная программа замены устаревших Ми-8 и других моделей вертолётов, которые перевозят пассажиров. Это позволит снизить количество аварий, а заодно – загрузить отечественных производителей новыми заказами, – именно такие выводы можно было сделать после докладов представителей ОАК и «Вертолётов России» на авиационной коллегии при правительстве, которая прошла в июле под руководством Дмитрия Рогозина.

Докладчики вспоминали и последние авиаинциденты с вертолётами. Так, 16 июня вертолёт Ми-8, принадлежащий ОАО «Сибирь Авиа», совершил аварийную посадку в 15–20 километрах от города Кедровый. На борту было 25 человек, в том числе три члена экипажа. По версии экипажа, жёсткая посадка случилась из-за отказа техники. Правда, по заключению **Росавиаци**и, причиной стала ошибка пилота. Уже в апреле этого года на Камчатке потерпел крушение вертолёт Ми-8. Во время посадки у него подломилась одна из стоек шасси, в результате чего три человека были госпитализированы с переломом позвоночника. И это не все крушения.

– В результате на комиссии было принято решение поручить **Минтрансу** и **Росавиаци**и проработать вопрос о введении ограничений на пассажирские перевозки с использованием вертолётной техники старше 25 лет, – сообщил Лайфу источник в правительстве. Вопрос должен быть проработан в срок до 20 сентября.

Кроме того, учитывая то, что чаще всего вертолётными перевозками пользуются нефтяные и газовые компании (перебрасывающие вахтовиков на месторождения), именно им совместно с «Вертолётами России» нужно сформировать консолидированный заказ на закупку вертолётов Ми-171А2.

Ми-171А2 – средний вертолёт, представляющий собой глубокую модернизацию легендарного Ми-8/17. Машина оснащена интегрированным цифровым пилотажно-навигационным комплексом бортового оборудования КБО-17 («стеклянная кабина»), который позволяет эксплуатировать машину без присутствия инженера на борту. Число членов экипажа может быть снижено в таких условиях до двух человек. Глубокой модернизации относительно серийно выпускаемых вертолётов типа Ми-8/17 подверглась несущая система. Ми-171А2 получил несущий и X-образный рулевой винты из композиционных материалов, а также усовершенствованные автомат перекоса и втулку несущего механизма. Нововведения позволили улучшить управляемость, снизить общую массу несущей системы и повысить тягу несущего винта на 700 килограммов.

**Минтранс**, **Росавиаци**я и «Вертолёты России» не ответили на запросы Лайфа.

Эксперты, опрошенные Лайфом, уверены, что подсчитать, сколько же именно техники в возрасте старше 25 лет используется в пассажирских перевозках, будет весьма непросто.

– Есть реестр гражданских воздушных судов (ВС), в котором числится немногим менее 2,7 тысячи вертолётов. Из них почти 450 штук – Ми-2. Но эти машины, как правило, либо используются для авиационных работ (мониторинг и патрулирование), либо находятся в частных руках, – прокомментировал Лайфу исполнительный директор Отраслевого агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. – Соответственно, в коммерческой эксплуатации есть иномарки и Ми-8/Ми-17. Иномарки не считаю, потому что машины в возрасте свыше 25 лет, скорее всего, уже разошлись по частным рукам. Следовательно, круг поиска сужается. Я бы исключил и Ми-8МТВ и другие машины с ТВ3-117 – среди них 25-летних не так уж много. Итого в реестре числится порядка 40 пассажирских Ми-8П (сколько из них имеет лётную годность – сказать сложно), а также более 860 транспортных Ми-8Т. Всего примерно 900–1000 бортов, которые имеют возраст свыше 25 лет. Сколько из них задействовано в перевозке пассажиров? Не знаю, таких оценок не существует.

Главный редактор avia.ru Роман Гусаров назвал инициативу о запрете на использование вертолётов в возрасте старше 25 лет в пассажирских перевозках очередной глупостью лоббистов от авиапрома.

По данным экспертов портала «Авиапорт.ру», на май 2017 года в реестре воздушных судов РФ насчитывалось 1817 вертолётов отечественного производства. Из них летало 938.

При этом зарубежных вертолётов (включая разные вертолёты производства американской компании Robinson) было 728, из них летало 158.

За шесть лет – с 2009 по 2016 год – потери вертолётов отечественного и зарубежного производства составили 123 штуки (63 отечественных вертолёта и 60 зарубежных), подсчитал «Авиапорт.ру». Больше всего потерь среди отечественных машин у Ми-8Т (33 штуки), среди зарубежных – у Robinson R44 (30 штук).

Сертификат лётной годности вертолёта Ми-8, который упал в октябре 2016 года на Ямале, по данным **Росавиаци**и, действует до 2017 года – вертолёт был выпущен в 1984 году. С начала 2015 года в России в шести катастрофах с Ми-8 и его модификациями погиб в общей сложности 31 человек.

Добавим, что в России периодически возникают инициативы о запрете авиационной техники старше определённого возраста. Обычно это происходит после авиапроисшествий.

Так, после падения в Египте Airbus «Когалымавиа», которому было 18 лет, депутаты Госдумы выступили за запрет эксплуатации самолётов старше 15  лет и лишение лицензии компаний-перевозчиков с небольшим количеством самолётов.

Руководитель Комитета Госдумы по международным делам Алексей Пушков заявил, что к авиакатастрофам приводит «рыночное отношение» к отрасли.

Аналогичные инициативы депутаты выдвигали и после катастрофы с 23‑летним Boeing 737 в Казани 17 октября 2013 года.

### ТАСС; 2017.09.10; МАНТУРОВ: НОВЫЕ ПРАВИЛА АВИАПЕРЕВОЗОК УВЕЛИЧАТ ПРОДАЖИ SSJ-100 И МС-21 НА 10-15%

Инициированное **Министерством транспорта** требование к молодым авиакомпаниям иметь не менее трех российских самолетов не старше пяти лет поднимет продажи новейших отечественных воздушных судов – Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100) и МС-21 – на 10-15%. Об этом министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров сообщил в интервью «Российской газете».

В конце августа стало известно, что **Минтранс** предложил изменить требования к новым авиакомпаниям, планирующим начать регулярные перевозки. Поправки ведомства к Федеральным авиационным правилам предполагают, что для начала полетов эксплуатант должен иметь не менее трех российских воздушных судов не старше пяти лет.

«Мы всячески поддерживаем эту инициативу. И считаем, что те преференции, которые делаются для российского авиапроизводителя, способствуют развитию авиационной промышленности и, в частности, увеличению серийности современных самолетов российского производства. Для самолетов Sukhoi Superjet 100 и МС-21 инициатива даст примерно 10-15 процентов дополнительного объема наряду с международными заказчиками», – рассказал Мантуров.

Sukhoi Superjet 100 – первый гражданский самолет, разработанный в России. Относится к семейству региональных судов, дальность полета базовой версии 4,4 тысяч км, вместимость 98 пассажиров. МС-21 – проект перспективного семейства российских гражданских магистральных самолетов вместимостью до 211 кресел. Дальность полета при полной пассажирской загрузке 5-5,5 тысяч км.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.09.10; ЗИМОЙ ДОРОЖЕ

Пассажирам советуют торопиться с новогодними билетами

Можно сэкономить до 80 процентов от стоимости билетов на новогодние каникулы, купив их осенью. Такие выводы сделали эксперты, проанализировав статистику спроса и ценообразование в системах бронирования.

Они устроены так, что чем больше спрос на полет и ближе дата отправления, тем стоимость полета дороже. Наиболее ощутима разница в цене для направлений в страны зимнего пляжного отдыха – в декабре билеты до Объединенных Арабских Эмиратов, Вьетнама, Таиланда, Индонезии и США стоят примерно в полтора-два раза дороже, чем в сентябре.

Раннее бронирование в сочетании с гибким поиском дает путешественникам возможность сэкономить на билетах в Европу до 42 процентов, а в Азию и Америку – до 80 процентов, в Грецию, Азербайджан и Турцию – до 40-60 процентов, считает менеджер по развитию Skyscanner в России Дмитрий Хаванский.

Между тем почти 40 процентов россиян, которые путешествуют в зимние каникулы, покупают авиабилеты буквально накануне Нового года. Например, билет в ОАЭ с датой вылета на зимних каникулах обойдется примерно в 27 тысяч рублей в сентябре и в 48 тысяч рублей в декабре, в Индонезию – соответственно 47 и 70 тысяч рублей.

Надеяться на повторение ситуации 2015 года, когда в декабре «новогодние» билеты стоили дешевле, чем в сентябре, не стоит, считает главный редактор портала Авиа.ру Роман Гусаров. Тогда из-за девальвации рубля многие решили отказаться от отдыха за рубежом, а те, кто все-таки на него решился, были приятно удивлены стоимостью билетов.

Сейчас все с точностью до наоборот: в январе-июле перевозки пассажиров российскими авиакомпаниями выросли на 21 процент (до 58,27 миллиона человек) по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Такие данные ранее сообщила **Росавиаци**я.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.08; СПЕЦИАЛИСТЫ США УДОВЛЕТВОРЕНЫ БЕЗОПАСНОСТЬЮ РЕЙСОВ ИЗ «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

Представители министерства внутренней безопасности (МВБ) США, **Росавиаци**и и **Ространснадзор**а проверили меры обеспечения авиационной безопасности в московском аэропорту «Шереметьево», применяемых при организации рейсов в США.

«В ходе визита специалисты из США ознакомились с процедурами предполётной проверки и досмотра воздушного судна, системой подготовки, тестирования и сертификации сотрудников, технологиями досмотра багажа и обеспечения безопасности грузов. Также были проверены обеспечение безопасности бортового питания, контроль регистрации пассажиров и досмотр пассажиров при выходе на посадку», – говорится в сообщении «Шереметьево».

По результатам аудита американские специалисты сделали вывод, что меры безопасности при организации рейсов из «Шереметьево» в США являются «достаточными и удовлетворяют требованиям», предъявляемым МВБ.

В настоящее время полеты в США из «Шереметьево» выполняют американская Delta (в весенне-летний период), российские «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) и AirBridgeCargo (грузовой перевозчик).

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.08; РОСАВИАЦИЯ АННУЛИРОВАЛА ЕЩЕ 11 СВИДЕТЕЛЬСТВ КОММЕРЧЕСКИХ ПИЛОТОВ, ОБУЧАВШИХСЯ В ЧЕЛЯБИНСКОМ УЧИЛИЩЕ

**Росавиаци**я сообщила об аннулировании приказом от 8 сентября 11 свидетельств пилотов коммерческой авиации, получивших подготовку в Челябинском летном училище гражданской авиации (ЧЛУГА).

В качестве причины решения указано «предоставление недостоверных данных».

«Всего с начала текущего года за предоставление недостоверных данных **Росавиаци**я аннулировала 47 свидетельств пилотов-выпускников ЧПОУ «ЧЛУГА». В течение ближайшего времени аннулированию подлежат еще 19 свидетельств», – говорится в сообщении ведомства.

По данным **Росавиаци**и, ЧЛУГА вело образовательную деятельность в нарушение ряда требований законодательства. Так, обучение по квалификации «пилот» реализовывалось по программам подготовки, «не включенным в приложение к сертификату данного авиационного учебного центра, что является прямым нарушением требований федеральных авиационных правил».

Также **Росавиаци**я указывает, что, согласно квалификационным требованиям к командиру воздушного судна и второму пилоту, указанные специалисты должны иметь высшее или среднее профессиональное летное образование. В настоящее время в соответствии с федеральным образовательными стандартами срок получения высшего образования составляет от 4 до 5 лет, среднего профессионального образования – минимум 2 года 10 месяцев. Однако в ЧЛУГА образовательная программа реализовывалась в течение 10 месяцев.

«Дополнительно информируем, что в настоящее время ЧЛУГА не имеет сертификата для осуществления подготовки пилотов, а также утвержденной программы», – сообщает **Росавиаци**я.

ЧЛУГА было создано в 2008 году. Место нахождения – аэродром «Калачево» (Челябинск), также у предприятия есть московский филиал на аэродроме «Мячково».

### ТАСС; 2017.09.08; СУБСИДИРОВАННЫМИ АВИАПЕРЕВОЗКАМИ В КАЛИНИНГРАД ВОСПОЛЬЗОВАЛИСЬ 140 ТЫС. ЧЕЛ.

Более 140 тыс. человек воспользовались программой субсидированных авиаперевозок из Москвы, Санкт-Петербурга и Екатеринбурга в Калининград и обратно в летнем сезоне 2017 года. Бюджетные средства, выделенные на исполнение программы, освоены на 100%, сообщила в пятницу пресс-служба **Росавиаци**и.

«По состоянию на 1 сентября авиакомпании обслужили 141 тыс. пассажиров, рост по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил 44%. До конца действия программы по льготной цене авиакомпаниями реализовано 159 тыс. билетов, таким образом, освоение бюджетных средств составило 100%», – говорится в сообщении.

Субсидированные перевозки в Калининград осуществляются с 15 мая по 15 октября. На реализацию программы на текущий год было выделено 341,5 млн рублей.

Перевозки осуществляют компании «Аэрофлот», «Нордавиа», «Сибирь», «ЮТэйр», «Уральские авиалинии», «Ред Вингс», «Саратовские авиалинии».