**29 ЯНВАРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

***Деятельность Министра транспорта***

### ТАСС; 2018.01.26; СОКОЛОВ: ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В КРЫМ БУДЕТ ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАНА

Железная дорога по Крымскому мосту будет электрифицирована. Об этом сообщил в пятницу журналистам **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

В декабре 2018 года первый автомобиль должен проехать по мосту через Керченский пролив

Соответствующее решение, предложенное **Министерством транспорта** России, поддержано правительством РФ и закреплено Федеральной целевой программой развития Республики Крым и города Севастополя.

«Успешная реализация проектов энергообеспечения Крыма позволила нам уже сейчас, на стадии строительства новой железнодорожной инфраструктуры в Крым, положительно решить вопрос об ее электрификации и не допустить бросовых затрат на создание инфраструктуры на станции Тамань-Пассажирская под смену тяги с электровозов на тепловозы. Эти средства теперь перенаправлены на электрификацию железной дороги на переменном токе, – пояснил **Соколов**. – В конструкции опор железнодорожной части моста через Керченский пролив предусмотрены закладные детали под электрификацию, на которые можно оперативно установить опоры под контактный провод. И сам проект, и сроки строительства железной дороги в Крым остаются неизменными – декабрь 2019 года, не изменяется и цена строительства».

Электрификации, по его словам, подлежит железнодорожная ветка по Крымскому мосту и далее вплоть до станции Багерово в Керчи – в целом 45 км железной дороги. Это первый этап проекта электрификации железных дорог Крымского полуострова. В будущем предполагается электрификация железной дороги из Керчи до Джанкоя. На Таманском полуострове железнодорожная инфраструктура электрифицирована.

Предполагается, что электрификация будет выполнена одновременно со строительством железнодорожной части Крымского моста и железнодорожной ветки к мосту со стороны Крыма.

<http://tass.ru/ekonomika/4905020>

На ту же тему:

<https://ria.ru/society/20180126/1513366176.html>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5a6af5079a7947f0fe8fa157>

<https://riafan.ru/1019569-sokolov-obyavil-ob-elektrifikacii-zheleznoi-dorogi-v-krym>

<http://www.aif.ru/money/economy/zheleznuyu_dorogu_cherez_kercheskiy_proliv_elektrificiruyut>

<https://360tv.ru/news/transport/zheleznuju-dorogu-v-krym-elektrifitsirujut/>

<https://iz.ru/700530/2018-01-26/pravitelstvo-utverdilo-elektrifikatciiu-zheleznoi-dorogi-krymskogo-mosta>

<http://fedpress.ru/news/91/energetics/1946163>

<https://rg.ru/2018/01/26/reg-ufo/zheleznuiu-dorogu-v-krym-elektrificiruiut.html>

<https://vz.ru/news/2018/1/26/905350.html>

<http://www.gudok.ru/news/?ID=1402687>

<https://regnum.ru/news/2372707.html>

### ТАСС; 2018.01.27; МИНТРАНС МОЖЕТ ДО ИЮЛЯ ВНЕСТИ В КАБМИН ПОЛОЖЕНИЯ ПЕРЕХОДА НА КОНЦЕССИЮ С АЭРОПОРТАМИ

**Министерство транспорта** РФ планирует в первой половине 2018 года внести в правительство основные положения концессионных соглашений с аэропортами Москвы. Об этом журналистам сообщил **министр транспорта** Максим **Соколов**.

«Мы в первом полугодии должны внести основные положения в правительство РФ», – сообщил он.

Как ранее сообщила газета «Коммерсантъ», к середине марта правительство должно выпустить постановление об условиях подписания между аэропортами Москвы и государством концессионных соглашений по развитию инфраструктуры. Документ обсуждался в **Минтрансе** в конце 2017 года.

Концессионные соглашения должны прийти на смену договорам аренды аэродромного имущества. Более того, благодаря концессионным договорам операторы аэродромов смогут самостоятельно инвестировать в развитие аэродромной инфраструктуры.

Как пояснял ранее источник ТАСС, знакомый с предварительным соглашением, обсуждается вопрос о том, как планируется возмещать операторам затраты на развитие инфраструктуры для государства. По данным «Коммерсанта», в качестве источника возмещения расходов на концессии все аэропорты Московского авиаузла на совещаниях говорят о сборах за взлетно-посадочные операции.

Аэропорт Домодедово в рамках перехода на использование аэродрома по концессии планирует до 2055 года построить еще шесть взлетно-посадочных полос.

<http://tass.ru/ekonomika/4908140>

### ТАСС; 2018.01.27; ТАТАРСТАН ЗАПРОСИЛ У РОСАВИАЦИИ СУБСИДИИ НА 24 АВИАМАРШРУТА В РЕГИОН

Правительство Татарстана подало заявку на включение 24 направлений в перечень субсидируемых **Росавиаци**ей маршрутов. Об этом сообщил **министр транспорта** и дорожного хозяйства Татарстана Ленар Сафин в ходе итоговой коллегии ведомства.

«Всего на 2018 год мы заявляемся на софинансирование по 24 маршрутам, включая рейсы: в Ярославль, Тюмень, Астрахань и Барнаул. Внесены предложения в **Росавиаци**ю, надеемся, что в первом квартале 2018 года все направления будут включены в перечень», – сказал он.

В настоящее время **Росавиаци**я уже включила в указанный перечень 12 направлений, софинансируемых Татарстаном. В 2017 году республика принимала участие в софинансировании 13 маршрутов по программе субсидирования авиаперевозок.

На данный момент существует четыре программы субсидирования авиарейсов. Это региональная программа (прямые рейсы, связывающие регионы, в программу не входит Москва), в нее в 2017 году вошли 124 маршрута. Объем финансирования составил 3,5 млрд рублей. Также субсидируются перевозки на Дальний Восток, в Симферополь и в Калининград.

Объем программ и перечень маршрутов на 2018 год пока не определен. Ранее **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** сообщил, что ведомство готовит новую модель субсидирования региональных воздушных перевозок.

<http://tass.ru/ekonomika/4907868>

### ТАТАР-ИНФОРМ; НАДЕЖДА ГОРДЕЕВА; 2018.01.27; СОКОЛОВ: ПРОЕКТ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ» УСПЕШНО РЕАЛИЗУЕТСЯ В ТАТАРСТАНЕ

**Минтранс** РФ будет уделять внимание тому, чтобы в федеральном бюджете следующих лет были заложены средства для этого проекта, отметил глава ведомства.

Федеральный приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги» успешно реализуется в Татарстане. Об этом заявил сегодня журналистам после заседания коллегии Миндортранса РТ **министр транспорта** России Максим **Соколов**.

«Итоги первого года реализации, когда было ликвидировано большое количество мест концентрации ДТП, приведены в нормативное состояние целые участки улично-дорожной сети в Казанской и Набережночелнинской агломерациях говорят о позитивном темпе, который имеет этот проект, и не только в столице республики», – сказал спикер.

В 2018 году завершается первый этап проекта, отметил федеральный министр. «В 2019 году будет сделан акцент на развитие транспортной системы и реализацию инвестиционных проектов по улучшению состояния улично-дорожной сети», – подчеркнул **Соколов**.

«В Казани это завершение проекта большого дорожного кольца, подъезды к крупнейшим строящимся жилым массивам, транспортная развязка на улице Ершова, продолжение магистрали по Губкина для выезда из города. А в Набережных Челнах – Московский и Залесный проспекты и другие проекты, которые развивают качество улично-дорожной сети», – добавил он.

**Министерство транспорта** России будет уделять большое внимание тому, чтобы в федеральном бюджете следующих лет были заложены необходимые средства для этого проекта, заверил **Соколов**. Он также поблагодарил Президента Татарстана Рустама Минниханова за поддержку федерального проекта.

Отметим, что реализация проекта в агломерациях России идет на условиях софинансирования «50 на 50».

<http://www.tatar-inform.ru/news/2018/01/27/594964/>

### ТАТАР-ИНФОРМ; НАДЕЖДА ГОРДЕЕВА; 2018.01.27; МИННИХАНОВ ПОПРОСИЛ ГЛАВУ МИНТРАНСА РФ ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ НА СОКРАЩЕНИЯ В ГИБДД

Сегодня на заседании коллегии Миндортранса Татарстана Президент республики Рустам Минниханов попросил **министра транспорта** России Максима **Соколов**а обратить внимание на ситуацию с сокращением сотрудников ГИБДД.

Ранее ИА «Татар-информ» сообщало, что 31 декабря Президент РФ подписал указ, согласно которому в МВД России будут сокращены 10 тыс. сотрудников. ГИБДД потеряет практически одну пятую часть работников. Сокращение коснется и татарстанской Госавтоинспекции. По данным информагентства, работы могут лишиться порядка 200 человек.

В прошлом году в Татарстане произошло 4 тыс. 657 ДТП, в которых погибло 425 человек, подчеркнул Рустам Минниханов.

«Принято решение, что 165 человек нужно оптимизировать. Максим Юрьевич, и так ситуация на дорогах непростая, и такие решения, конечно, не продуманны. Донесите, пожалуйста, нашу озабоченность. Мы и письма напишем. С одной стороны, Правительство РФ ставит задачу к 2030 году резко снизить транспортные происшествия. С другой стороны, мы «подрезаем» личный состав, который сегодня работает на дорогах», – обратился Президент к федеральному министру.

В республике принято решение о введении дополнительно 165 штатных единиц муниципальных служащих, которые будут работать совместно с ГИБДД, отметил он. «Но это как бы вынужденное решение. Сейчас ведется работа по подбору, обучению, форме работы», – добавил лидер республики.

«Необходимо ликвидировать сложные участки дорог, где происходят ДТП. Видеофиксация скоростного режима, контроль, надзор дают позитивные результаты. Но без людей этого не получится. Пока еще таких роботов нет, других форм нет. Поэтому наша просьба – обратить внимание», – заключил Президент РТ.

<http://www.tatar-inform.ru/news/2018/01/27/594968/>

### ФАН; 2018.01.28; РЖД ЗАПУСТИТ ПАССАЖИРСКОЕ СООБЩЕНИЕ НА ЮГЕ ЯКУТИИ ПО УКАЗУ ПУТИНА

До наступления марта Российские железные дороги намерены открыть пассажирское сообщение по железнодорожной ветке, соединяющей Томмот и Нижний Бестях на юге Якутии. Об этом сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Хорошая новость для жителей Якутии: мы планируем открыть в этом году железнодорожное сообщение на ветке Томмот – Нижний Бестях для пассажиров, – рассказал **Соколов**. – Практически можно будет доехать на поезде до столицы Якутии».

Министр оговорился, отметив, что Якутск, разумеется, расположен на противоположном от Нижнего Бестяха берегу реки Лена, однако «в любом случае это серьезный шаг вперед».

Как отмечает «Политэксперт», открыть для пассажиров железнодорожную ветку в Якутии стало возможным в краткие сроки благодаря поручению, которое дал президент РФ Владимир Путин. С просьбой об открытии пассажирского сообщения обратился к Путину глава Якутии Егор Борисов в сентябре прошлого года.

<https://riafan.ru/1020011-rzhd-zapustit-passazhirskoe-soobshenie-na-yuge-yakutii-po-ukazu-putina>

На ту же тему:

<https://politexpert.net/88883-po-ukazu-putina-v-yakutii-otkroetsya-zheleznodorozhnoe-soobshenie-tommot-nizhnii-bestyakh>

***Новости отрасли***

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.26; В МИНТРАНСЕ РФ ЗАЯВИЛИ О СОБЛЮДЕНИИ САНКЦИЙ ООН ПОСЛЕ ОБВИНЕНИЙ В ЭКСПОРТЕ УГЛЯ КНДР

**Минтранс** не перевозит уголь из КНДР и, соответственно, не может переправлять его в третьи страны через свои порты, заявил «Интерфаксу» в пятницу зам**министра транспорта** РФ Сергей **Аристов**.

«Ни наши суда, ни наши железнодорожные составы в этом не задействованы. Уголь такая вещь – его в кармане не унесешь. Мы чётко соблюдаем соответствующие резолюции Совета безопасности ООН», – сказал **Аристов**.

Ранее агентство Reuters со ссылкой на европейскую разведку сообщало, что Россия якобы нарушает запрет ООН на экспорт угля, получая его от КНДР и переправляя в Японию и Южную Корею.

Эту информацию ранее опровергли в посольстве КНДР в Москве и в посольстве РФ в Пхеньяне. В Таможенной службе РФ в свою очередь заявили, что за неполные 11 месяцев 2017 года не регистрировали сделок по ввозу угля из Северной Кореи.

Кондукторы vs льготники: как дети-инвалиды столкнули лбами **Минтранс** Татарстана и исполком Казани

Не могут прийти к единому мнению чиновники **Минтранса** Татарстана и исполкома Казани. Каждое ведомство трактует закон в свою пользу, а крайними становятся льготники и кондукторы общественного транспорта. Родители детей-инвалидов демонстрируют письмо **Минтранса**, которое разрешает им ездить бесплатно. Кондукторы – письмо исполкома Казани, где написано, что льготниками родители становятся только в случае, если едут вместе с детьми. Подробности конфликта – в материале «Реального времени».

Чиновники ломают головы о закон

«Сопровождающий инвалида» – статус постоянный или переменный, зависящий от наличия сопровождаемого в данную минуту, не могут решить **Министерство транспорта** и дорожного хозяйства Татарстана и комитет по транспорту исполкома Казани. Из-за того, что мнения ведомств прямо противоположные, конфликт между чиновниками вышел за рамки дипломатичной служебной переписки и переместился в салоны общественного транспорта.

Постановление кабмина РТ №161 «Об утверждении Порядка предоставления единого месячного социального проездного билета и единого месячного детского социального проездного билета в Республике Татарстан» в качестве дополнительной меры социальной поддержки гражданам льготных категорий, получающим ежемесячные денежные выплаты, было издано в 2005 году, но кто-то из родителей детей-инвалидов внимательно прочитал его только сейчас и не нашел ни слова о том, что сопровождающий ребенка-инвалида может ездить по льготному проездному только в присутствии ребенка-инвалида.

После ряда безуспешных попыток довести эту информацию до кондукторов общественного транспорта, которые отказывали в проезде, родители решили потребовать разъяснений в **Минтрансе** РТ.

На ту же тему:

<https://www.gazeta.ru/business/news/2018/01/26/n_11095825.shtml>

### РИА НОВОСТИ КРЫМ; 2018.01.27; ПОД САНКЦИИ США ПОПАЛ ПОДРЯДЧИК СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАССЫ «ТАВРИДА»

Под санкции США попало АО «ВАД», которое является генеральным подрядчиком строительства трассы «Таврида» и автоподходов к Крымскому мосту. Соответствующая информация опубликована на сайте американского Минфина.

В пятницу министерство финансов США ввело санкции против 21 гражданина России и Украины, в том числе губернатора Севастополя Дмитрия Овсянникова, а также 10 министров Донецкой и Луганской народных республик. Под санкции попали и девять компаний, зарегистрированных в РФ и на Украине.

Помимо самого АО «ВАД», в список включены генеральный директор этой компании Валерий Абрамов и его первый заместитель Виктор Перевалов.

В пресс-службе Госкомитета дорожного хозяйства Крыма отметили, что американские санкции не повлияют на строительство «Тавриды» и автоподходов.

«Нам известно о включении генподрядчика строительства трассы «Таврида» и автоподходов к Крымскому мосту в санкционный список Минфина США. На реализацию проектов это никак не повлияет. Все контракты с АО «ВАД» будут выполнены качественно и в срок», – подчеркнули в пресс-службе. Официальный старт строительства трассы «Таврида» в Крыму был дан в мае 2017 года. Четырехполосная дорога длиной 250,75 км соединит Керчь с Симферополем и Севастополем. Полностью проложить две полосы трассы от Керчи до Симферополя планируется к концу 2018 года.

<http://crimea.ria.ru/economy/20180127/1113654484.html>

*Автомобильный и городской транспорт, дорожное хозяйство*

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2018.01.27; ЗА ДЕНЬГАМИ С КАМЕР ЗАНИМАЮТ ОЧЕРЕДЬ

Поправки к закону дадут десятки миллиардов дорожным фондам и частным операторам

Госдума приняла в первом чтении поправки к закону «О безопасности дорожного движения», легализующие практику применения частных комплексов фиксации ПДД на дорогах. **Минтранс** при этом обещает уточнить порядок использования поступлений от штрафов, собранных с помощью дорожных камер: они пойдут в региональные дорожные фонды, что даст дополнительно 60 млрд руб. в год. Одновременно дорожников обяжут проводить аудит безопасности дорожного движения при проектировании магистралей, что, по мнению чиновников, приведет к снижению аварийности.

Депутаты рассматривали в пятницу разработанные **Минтрансом** поправки к закону «О безопасности дорожного движения». Документ, в частности, наделяет **Росавтодор**, госкомпанию «Автодор» и региональные власти полномочиями устанавливать на трассах комплексы автоматической фиксации нарушений. Формально в настоящий момент это право закреплено за МВД. Кроме того, камеры на трассах могут принадлежать и частным компаниям, работающим с властями на условиях государственно-частного партнерства. Поправки, по сути, закрепляют уже сложившуюся практику (в Московской области и Москве, например, комплексы уже несколько лет принадлежат негосударственным структурам). “Ъ” подробно рассказал об инициативе 18 января 2018 года.

Впоследствии, пояснил зам**министра транспорта** Сергей **Аристов**, эта норма будет дополнена поправками к Бюджетному кодексу, которые намерено внести в Госдуму правительство: штрафы, собранные с помощью камер, целевым порядком будут направляться в региональные дорожные фонды (сегодня они из бюджета распределяются на разные нужды). По словам господина **Аристова**, это даст дополнительно 60 млрд руб. региональным дорожникам.

Одновременно дорожные организации обяжут проводить так называемый аудит безопасности дорожного движения (в закон вводится новый термин) проекта автодороги, в ходе которого документация и будущие элементы трассы проверяются на соответствие действующим нормативам. Это, говорят в **Минтрансе**, приведет к снижению аварийности и смертности на магистралях. Исполнители будут отбираться на конкурсе. По словам господина **Аристова**, опыт проведения такого аудита у дорожников уже есть: еще в 2013 году были разработаны методические рекомендации **Росавтодор**а, но применялись они добровольно, а теперь станут обязательными.

Задание ввести обязательный аудит содержится в поручениях президента РФ по итогам заседания Госсовета по безопасности движения в 2016 году. Сергей **Аристов** привел данные о примерной стоимости аудита: для 1 км дороги 3-й категории – около 45 тыс. руб., 1-й категории – до 90 тыс. руб. По мнению чиновника, в общей смете затрат эти расходы не сильно удорожат строительство: цена дороги самой простой, 5-й категории (с покрытием из гравия) – 10 млн руб. за 1 км. Финансировать затраты на аудит будут региональные бюджеты. Ко второму чтению законопроекта господин **Аристов** пообещал представить проект приказа **Минтранса** с правилами проведения аудита.

Глава общественного совета при **Минтрансе** Михаил Блинкин в разговоре с “Ъ” назвал представленные господином **Аристов**ым цены на проведение аудита «очень скромными», которых вряд ли хватит для работы «добросовестного аудитора». При этом он подтвердил, что цена такой процедуры в общей смете находится в «пределах погрешности» и на конечную цену строительства не сильно влияет.

«Насколько этот аудит снижает в итоге аварийность или смертность? – задается вопросом депутат Госдумы Александр Куринный (КПРФ).– Важно, чтобы это не стало механизмом по выкачиванию денег для содержания каких-то структур, которые под аудит будут созданы». Господин **Аристов** заверил парламентария, что число ДТП в результате аудита снижается. Не поддержал поправки и замглавы фракции ЛДПР Ярослав Нилов: по его мнению, документ направлен на то, чтобы владельцы камер могли больше зарабатывать на автовладельцах.

<https://www.kommersant.ru/doc/3532955>

### ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛИЯ БЕРИШВИЛИ; 2018.01.29; ПРАВИЛА ХОРОШЕГО ФОНА

В России предлагают размещать знаки ограничения скорости на салатовых щитах. Это необходимо для улучшения их видимости на автомагистралях, пришли к выводу специалисты Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). Также сделать знак заметнее можно, увеличив его размер или добавив мерцающую светодиодную подсветку по контуру. В **Минтрансе** «Известиям» сообщили, что применение новаций на практике возможно уже сейчас и внесения изменений в законодательство не требуется. Эксперты согласны с тем, что знаки на скоростных трассах нужно сделать заметнее: сейчас они могут «расплываться» в глазах у водителя или сливаться с рекламными щитами.

Привлечь внимание

Знаки, ограничивающие скорость и предупреждающие о ремонтных работах на автомагистралях, должны стать заметнее. К такому выводу пришли специалисты МАДИ, проведя аудит безопасности на платном участке федеральной трассы М-4 «Дон» (разрешенная скорость – 130 км/ч).

Выяснилось, что водители уделяют дороге в среднем 80% времени, а 20% – отвлекаются: смотрят в телефон или по сторонам. Многие дорожные знаки участники движения просто не распознают, и это повышает риск аварии. Поэтому эксперты рекомендуют сделать заметнее знаки ограничения скорости и знаки, предупреждающие о ремонтных работах.

– Использование светодиодного контура и салатового фона для знаков на автомагистралях не запрещено действующими нормативно-техническими документами. Такие решения в ряде случаев необходимы с точки зрения повышения безопасности дорожного движения, – пояснил «Известиям» заместитель заведующего кафедрой «Организация и безопасность движения» МАДИ Андрей Воробьев.

Также дополнительным средством привлечения внимания может быть светодиодный мерцающий контур знака. Эксперты считают логичным и увеличение размера дорожных знаков на скоростных участках трасс, в первую очередь платных. Конкретные рекомендации в этой области пока разрабатываются.

По мнению специалистов МАДИ, также нужно уменьшить общее количество информационных знаков. Пока их слишком много, и поэтому порядка 70% из них водитель не замечает. Особенно эта проблема актуальна для участков возле пунктов взимания платы (ПВП).

Все практические рекомендации будут направлены в государственную компанию (ГК) «Автодор» (оператор М-4) в апреле.

Аудит проводили в 2017 году эксперты университета совместно с сотрудниками «Автодора». Учитывались психофизиологические особенности водителей. Уже обработано около 90% данных.

– Студенты МАДИ и сотрудники ГК «Автодор» выступали в качестве респондентов. Они проехали на своих автомобилях по участку трассы, а мы с помощью специальных технических средств фиксировали направление их взгляда. В дальнейшем мы обрабатывали видео, – объяснил Андрей Воробьев.

В ГК «Автодор» не смогли оперативно прокомментировать результаты аудита безопасности. Ранее пресс-служба компании сообщала, что он проводился на участке М-4 «Дон» с 42,8 км до 81,4 км (прямое и обратное направление). Маршрут включал участки концентрации ДТП, места производства дорожных работ и ПВП. Результатом исследования должны стать не только рекомендации по повышению безопасности дорожного движения, но и предложения по внесению изменений в нормативно-техническую базу. В случае успешного проведения эксперимента новации планируется распространить на всю дорожную сеть «Автодора» (см. справку).

Нормам не противоречит

В **Минтрансе** «Известиям» сообщили, что сегодня на щиты со световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета в соответствии с ГОСТами помещают знаки «Пешеходный переход» и «Дети». Но допускаются и другие дорожные знаки на таких щитах в местах концентрации ДТП и на опасных участках для профилактики аварий.

В соответствии с ГОСТами используются четыре типоразмера знаков (I – малого, II – нормального, III – большого, IV – очень большого). На дорогах от четырех полос и автомагистралях устанавливаются большие знаки (для круглых – 900 мм в диаметре). А очень большие знаки (1200 мм в диаметре) устанавливаются там, где ведутся ремонтные работы, или на опасных участках, но только «при обосновании целесообразности применения»

– При необходимости допускается применять знаки большего типоразмера, – отметили в **Минтрансе**.

Руководитель экспертного центра «Пробок.нет» член правительственной комиссии по безопасности дорожного движения Александр Шумский отметил, что яркая окантовка делает знак гораздо заметнее.

– Ее использование должно быть оправданным, устанавливать щиты нужно в местах повышенной аварийности, а не кричать на каждом углу: «Волки!» – считает эксперт.

Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов рассказал, что из-за высокой скорости движения на платных трассах тяжело распознавать все знаки. Порой они сливаются с окружающим фоном, например с рекламным щитом. Салатовые щиты – хороший способ привлечь внимание, к тому же они обладают светоотражающим эффектом, отметил эксперт.

Ранее «Известия» сообщали, что в этом году на российских дорогах появятся несколько десятков новых дополнительных дорожных знаков и табличек. Среди них – «Запрет въезда на перекресток в случае затора», «Диагональный пешеходный переход», «Глухие пешеходы».

<https://iz.ru/699933/nataliia-berishvili/pravila-khoroshego-fona>

### FONTANKA FI; 2018.01.26; АРИСТОВ СНЯЛ ЗАПРЕТ ДВИЖЕНИЯ ВДОЛЬ САЙМЕНСКОГО КАНАЛА ДЛЯ РЕГУЛЯРНЫХ АВТОБУСНЫХ РЕЙСОВ

**Минтрансом** России принято решение о возобновлении движения регулярных автобусных маршрутов по технологической дороге «Выборг – Брусничное» с 26 января 2018 года.

Как стало известно «Фонтанке.fi», соответствующее распоряжение за подписью заместителя министра транпорта РФ Сергея **Аристова** поступило накануне в подразделения **минтранса** и службы, отвечающие за трансграничное движение.

Такое решение было принято «по результатам анализа ситуации, связанной с введением 11 декабря ограничения автобусного движения вдоль Сайменского канала».

Как ранее писала «Фонтанка.fi», запрет загнал регулярных перевозчиков в юридический тупик: автобусам на практике пришлось менять маршрут следования в Лаппеенранту через другие пункты пропуска, но официально их маршрут утверждается на межгосударственном уровне, и такая процедура может занимать больше двух месяцев.

Напомним, что маршрут до Лаппеенранты обслуживают два транспортных перевозчика: ОАО «Совавто С.-Петербург» и ООО «Саймаа Трэвел». Первый из них ежедневно ездит из Петербурга, второй – из Выборга.

**Минтранс** Финляндии заявил об отмене ограничения для рейсовых автобусов ещё 15 января, после встречи представителей транспортных ведомств РФ и Суоми. Запрет на использование дороги к «Брусничному» с 11.12.17 по 31.03.2018 для компаний, которые выполняют нерегулярные рейсы (таковых большинство), пока остаётся в силе.

<http://fontanka.fi/articles/37768/>

### ТАСС; 2018.01.26; ГОСДУМА ВВОДИТ НЕЗАВИСИМЫЙ АУДИТ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Госдума приняла в пятницу в первом чтении правительственный законопроект, которым предлагается проведение независимого аудита безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах и на объектах улично-дорожной сети.

Изменения предусматривается внести в закон «О безопасности дорожного движения», дополнив его термином «аудит безопасности дорожного движения – независимый детальный систематический анализ и оценка характеристик безопасности дорожного движения при проектировании, строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог». Инициативой в целом вводится порядок проведения такого аудита. Этот порядок будет устанавливаться **Минтрансом** России по согласованию с МВД РФ.

Согласно проекту кабмина, владельцы автомобильных дорог и государственная компания «Российские автомобильные дороги» получат право принимать решения об установке и использовании на автомобильных дорогах, работающих в автоматическом режиме, специальных технических средств, имеющих функции фото– и киносъемки для фиксации нарушений правил дорожного движения. Владелец автодороги также будет отвечать за финансирование расходов, связанных с обработкой и рассылкой постановлений об административных правонарушениях.

<http://tass.ru/obschestvo/4905519>

### РЕАЛЬНОЕ ВРЕМЯ; 2018.01.26; МИНТРАНС РТ ЗАПУСТИЛ ФОТОВИРУС В АВТОБУСЫ

В письме за подписью зам**министра транспорта** РТ Андрея Егорова говорится о том, что в соответствии с постановлением кабмина приобрести льготные проездные билеты могут в том числе «лица, сопровождающие детей-инвалидов». «Таким образом, присутствие ребенка-инвалида при проезде на общественном транспорте не регламентировано, и вы вправе воспользоваться льготной транспортной картой при оплате проезда», – написано в ответе **Минтранса** РТ.

Ответ **Минтранса** родители выложили в соцсетях – и обладающих «тайными» знаниями стало больше.

«Фотовирус какой-то прошел, и всё, люди начали ксерокопиями тыкать в лицо с этим письмом», – жалуются кондукторы в своих группах в соцсетях. За разъяснениями они обратились в комитет по транспорту Казани, где получили ответ, что ездить по льготному проездному сопровождающие могут только в присутствии лица, которое сопровождают.

«Льготная транспортная карта сопровождающего инвалида (ребенка-инвалида) не является именной, и в соответствии с п. 5 вышеназванного постановления (Постановление КМ 07.04.2005 №161, – прим. ред.) сопровождающие обязаны предъявлять в транспортном средстве льготную транспортную карту сопровождающего и льготную транспортную карту ребенка-инвалида. Поскольку льготная транспортная карта инвалида (ребенка-инвалида) является именной, то она действительна при наличии самого владельца карты. Таким образом, проезд сопровождающего лица без сопровождения инвалида I группы (ребенка-инвалида) должен быть оплачен», – уверены в комитете по транспорту Казани.

«Мы дважды оплачиваем проезд»

Надо отметить, что проезд по так называемой «льготной транспортной карте» не является бесплатным. Ее обладатели пополняют ее ежемесячно – социальный проездной ребенка-инвалида стоит 270 рублей, сопровождающего – 450 рублей.

– То есть мы фактически дважды оплачиваем проезд, когда нас заставляют покупать билет, – говорит «Реальному времени» мама ребенка-инвалида Марина Городилова.

У кондукторов своя правда, они уверены, что сопровождающие злоупотребляют положением.

«В 5 утра в «Оргсинтез» вы кого сопровождаете с этой картой? Если даже будет принят этот закон, чтобы вы могли ездить без владельца, как вы будете доказывать, что именно в садик или в больницу едете его забирать? Может, вы пошли по магазинам прошвырнуться или куда-нибудь еще. А ребенок дома сидит. Это ведь тоже неправильно», – возмущается Алия Гараева.

«Бывают такие моменты, что надо ехать выписать лекарство ребенку. Но дождь, слякоть, мороз. Неужели вы возьмете ребенка? Да, я езжу одна за деньги, но дорога в поликлинику на двух автобусах в одну сторону – накладно получается. Хотелось бы, чтобы все-таки закон заработал в нашу пользу и без вреда для вас», – пишет Аида Миниахметова. Перепалка между кондукторами и родителями детей-инвалидов продолжается в социальных сетях.

Расшифровать закон попросят суд?

В том же разъяснении за подписью замминистра Егорова говорится, что **Минтранс** направил в адрес комитета по транспорту информацию о «необходимости неукоснительного соблюдения действующего законодательства, а также проведения дополнительного инструктажа водительского состава муниципальных маршрутов Казани». Но, судя по тому, что споры в салонах между кондукторами и льготниками продолжаются, до перевозчиков информацию не довели.

«**Министерство транспорта** нам не указ, мы комитету по транспорту подчиняемся. Скажут – можно провозить, так, значит, будем возить, а если нет – то извините», – комментируют кондукторы.

На запрос «Реального времени» в мэрии Казани дали практически такой же ответ, что и ранее кондукторам. Если человек хочет воспользоваться картой сопровождающего, то в транспорте должны находиться оба лица, уверены в комитете по транспорту.

«Таким образом, проезд сопровождающего лица должен быть оплачен. Такой же порядок применяется в других регионах России, например в Московской области, Удмуртии и других», – прокомментировали «Реальному времени».

Судя по всему, только суд может решить, кто правильнее трактует закон, и родители детей-инвалидов готовы отстаивать свои права там.

– По данным опроса, большинство мамочек инвалидов готовы идти на этот шаг. Им терять нечего. У них, кроме детской пенсии, ничего нет. С нее ничего не возьмешь. А в случае выигрыша – иск и на моральный вред, и на материальный ущерб. Помним, что один час наемной сиделки для инвалида стоит огромных денег, пока мама в суде. Суды идут долго. Суммы будут немалые, – говорит мама ребенка-инвалида Алена Алешкина.

<https://realnoevremya.ru/society/infrastructure/87474-v-kazani-lgotnikam-otkazyvayut-v-besplatnom-proezde>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.26; В РФ ГОТОВИТСЯ ЗАКОНОПРОЕКТ О ПОСТРОЙКЕ ПУТЕПРОВОДОВ НА Ж/Д ПЕРЕЕЗДАХ, ЗАКРЫВАЮЩИХСЯ НЕ МЕНЕЕ 3 РАЗ В ЧАС

Законопроект, предусматривающий строительство путепроводов на магистральных железнодорожных переездах, которые закрываются минимум три раза в час, готовится в РФ.

«Предполагается, что уже с 2019 г. на эти цели из федерального бюджета будет выделяться на менее 15 млрд руб. в год. Параллельно обсуждается возможность разработки типового проекта для удешевления строительства подобных сооружений», – говорится на сайте комитета по транспорту и строительству Государственной думы РФ.

«Согласно статистике, число погибших на переездах составляет порядка ста человек в год. При этом ожидание у шлагбаумов собирает огромные пробки», – подчеркивают парламентарии.

Кроме того, в сфере железнодорожного транспорта в качестве одной из наиболее актуальных задач выделяется снижение порожнего пробега вагонов и повышение скорости доставки грузов «минимум в два раза». «Для решения этих проблем были подготовлены соответствующие законопроекты», – отмечает комитет.

Для развития грузовых перевозок в направлении портов владельцу груза предполагается разрешить начать оформление документов на свой товар за 1,5 км до места назначения. «Это поможет сократить очереди, ожидание в которых сейчас занимает до пяти суток», – отмечает комитет, добавляя, что сейчас на подходах к портам «скапливается большое количество тары, и ожидание выгрузки занимает много времени».

«Также депутаты считают, что грузы весом свыше 40 тонн должны перемещаться по железной дороге, а не по автомобильным магистралям. Тем более, что ставка акцизов на бензин и дизельное топливо поднималась в 2016 и 2017 гг. Это должно стимулировать регионы довести свои дороги до нормативного состояния или приблизиться к нормативным показателям», – говорится на сайте комитета.

### ТАСС; 2018.01.26; СМЕРТНОСТЬ НА САМЫХ АВАРИЙНЫХ ДОРОГАХ ПОДМОСКОВЬЯ СНИЗИЛАСЬ НА 20% В 2017 ГОДУ

Смертность в ДТП на самых аварийных дорогах Московской области снизилась на 20% по итогам 2017 года. Об этом в пятницу сообщили в пресс-службе **Министерства транспорта** и дорожной инфраструктуры региона.

«По итогам реализации программы по обеспечению безопасности дорожного движения в 2017 году количество погибших на 10 наиболее аварийных региональных дорогах Московской области снизилось на 20% или на 28 человек», – говорится в сообщении. По данным ведомства, в 2016 году в ДТП на этих участках погибли 143 человека, в 2017 году – 115 человека.

Всего по итогам 2017 года смертность в ДТП на дорогах Московской области снизилась на 12%. Так, в 2016 году погибли 1167 человек в 2017 году – 1023.

По данным **Минтранса** региона, самыми аварийными дорогами в Подмосковье являются «Москва – Жуковский», Пятницкое шоссе, Симферопольское шоссе, Можайское шоссе, Волоколамское шоссе, Носовихинское шоссе, Каширское шоссе, Егорьевское шоссе, «Хлебниково – Рогачево» и «Щелково – Фряново».

**Минтранс** Подмосковья в 2017 году сделал упор в обеспечении безопасности движения на этих трассах, отметил **министр транспорта** Московской области Игорь Тресков. «Одним из основных итогов реализации программы на 10 трассах стало снижение числа ДТП на 14,4% с 764 случаев до 654 и [числа] раненых – на 19,1% с 960 до 777 человек», – привели его слова в пресс-службе ведомства.

Дорожники для снижения аварийности смонтировали в 2017 году на региональных дорогах 28 км тросового и около 62 км металлического ограждения, установили 100 муляжей машин ДПС, 357 световых индикаторов пешеходных переходов и обустроили 112 км тротуаров для пешеходов

<http://tass.ru/obschestvo/4906491>

*Железнодорожный транспорт*

### ТАСС; 2018.01.27; ВЛАСТИ ТАТАРСТАНА ПЛАНИРУЮТ НАЧАТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ВСМ С УЧАСТКА КАЗАНЬ – НИЖНИЙ НОВГОРОД

Строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань оптимально начинать с участка Казань – Нижний Новгород, считает **министр транспорта** и дорожного хозяйства Татарстана Ленар Сафин.

«Оптимальным будет начать строительство ВСМ с участка Казань – Нижний Новгород. Так как между Москвой и Нижним Новгородом уже курсирует скоростной «Сапсан», – сказал Сафин в субботу в ходе итоговой коллегии ведомства.

Он также рассказал, что заказчик проекта ВСМ Москва – Казань, ОАО «Скоростные магистрали», завершает проектно– изыскательские работы по участку Чебоксары – Казань – материалы готовятся для сдачи в Главгосэкспертизу России. Министр добавил, что все вопросы по проектно-изыскательским работам на территории Татарстана решены. В рамках реализации проекта ВСМ утверждена документация по планировке территории, заказчик проекта провел общественные слушания.

Ранее первый замглавы ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) Александр Мишарин сообщал, что строительство ВСМ Москва – Казань начинается в 2018 году. Участок Москва – Казань в будущем может стать частью высокоскоростной магистрали Москва – Пекин, стоимость строительства которой оценивается в 7 трлн рублей, и проекта «Шелковый путь», который свяжет Китай с рынками Европы и Ближнего Востока. Как сообщал ранее президент РЖД Олег Белозеров, она может быть запущена в эксплуатацию до 2022-2023 годах.

Китай намерен предоставить 400 млрд рублей на проект ВСМ Москва – Казань в кредит на 20 лет, более 100 млрд рублей – в качестве взноса в уставный капитал специальной проектной компании.

Протяженность ВСМ Москва – Казань составит около 770 км, скорость движения поездов будет достигать 400 км/ч, на трассе будут организованы остановки через каждые 50-70 км. Время в пути от Москвы до Казани по ВСМ составит 3,5 часа против нынешних 14 часов.

<http://tass.ru/ekonomika/4908050>

### РЖД-ПАРТНЕР; 2018.01.26; В 2018 ГОДУ ОАО РЖД ОТРЕМОНТИРУЕТ СВЫШЕ 6,5 ТЫС. КМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ

Программой ремонтно-путевых работ ОАО «РЖД» на 2018 год запланировано отремонтировать на сети железных дорог более 6,5 тыс. км пути, в том числе будет реконструировано (модернизировано) 3220 км.

В 2018 году ОАО РЖД отремонтирует свыше 6,5 тыс. км железнодорожных путей

На участках общей протяженностью свыше 2 тыс. км выполнят сплошную замену рельсов. Планируется уложить 2833 новых стрелочных перевода.

Модернизация и реконструкция железнодорожного пути позволит повысить надежность и устойчивость к внешним воздействиям объектов инфраструктурного комплекса железных дорог России, повысить скорости движения пассажирских и грузовых поездов.

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/v-2018-godu-oao-rzhd-otremontiruet-svyshe-6-5-tys-km-zheleznodorozhnogo-puti/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.26; СИТУАЦИЯ НА ПОДХОДАХ К ПОРТАМ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И ЮГА РФ СТАБИЛИЗИРУЕТСЯ – РЖД

Ситуация на подходах к портам Дальнего Востока и юга РФ начинает стабилизироваться, пишет корпоративное издание ОАО «Российские железные дороги».

«За последнюю неделю удалось «поднять» (отправить на станции назначения – ИФ) 20 поездов на Дальневосточной (железной – ИФ) дороге и более 50 – на Северо-Кавказской», отмечает газета. О необходимости выровнять ситуацию, разгрузив припортовые станции, речь шла в четверг на селекторном совещании, которое проводила центральная дирекция управления движением, с грузоотправителями и портовиками.

По словам начальника логистического центра северо-кавказской дирекции управления движением РЖД Константина Кудряшова, 25-26 января на станции Туапсе планируется отправить два последние «брошенные» состава с удобрениями.

О сложной обстановке с грузовым вагонопотоком в портах Дальнего Востока и Северного Кавказа издание сообщало в четверг, отмечая, что портовая инфраструктура оказалась не готова к работе в неблагоприятных погодных условиях – температуре до минус 25 градусов Цельсия и штормовом ветре до 35 м/с. «Портовая техника и выгрузочные механизмы вышли из строя, грузы замерзли», – говорили участники селектора.

На Северо-Кавказской железной дороге (СКЖД) по состоянию на среду ожидали выгрузки более 4,2 тыс. вагонов. По данным логистического центра СКЖД, с начала января по станции Новороссийск действовало пять штормовых предупреждений общей продолжительностью 151 час, еще семь продолжительностью 173 часа действовало на станции Кавказ, были ограничения и по другим портам. По состоянию на среду штормовое предупреждение продолжало действовать только на станции Кавказ в районе паромной переправы, где в ожидании скопилось около 200 вагонов.

В Новороссийске были проблемы с выгрузкой зерна. «Один из получателей» при перерабатывающей способности 100 вагонов выгружал в среднем 67, это связано с проводимыми предприятием работами на подъездных путях, писало издание. В целом, однако, за неделю здесь удалось снизить число «брошенных» поездов с 70-ти до 30-ти, а на СКЖД – со 140 до 85-ти. В начале недели, после снятия предупреждений, порты работали в нормальном режиме. Однако в Туапсе существовали проблемы с выгрузкой ряда грузов – мазута, угля. Это связано с отсутствием свободных емкостей в порту из-за сложностей со швартовкой флота, а также с низкими температурами мазута. Всего в направлении на Туапсе в четверг простаивали 13 поездов.

На Дальневосточной железной дороге (ДВЖД), согласно приводившимся данным центральной дирекции управления движением РЖД, по состоянию на среду выгрузки ждали более 6 тыс. вагонов. В пути было остановлено более 100 составов, следующих в порты, на Забайкальской железной дороге – порядка 30-ти, сообщал начальник логистического центра «восточного полигона» монополии Дмитрий Федюченко.

«Основные проблемы сложились с выгрузкой угля в АО «Восточный порт» на станции Находка-Восточная. При нормативе выгрузки 1,07 тыс. вагонов в январе среднесуточная выгрузка составляет лишь 907. По состоянию на утро среды выгружено всего 50 вагонов при норме 260, писало издание, добавляя, что на темпы работ негативно влияли и «наступившие на днях суровые для Приморья морозы». В итоге на двух магистралях 37 поездов с углем временно превратились в склады на колесах.

В АО «Торговый порт Посьет» при перерабатывающей способности 350 вагонов среднесуточная выгрузка составляла 182 вагона. С начала января оборот вагона на подъездных путях порта составил 19 часов при нормативе 12, а простой отдельных вагонов в ожидании выгрузки на путях порта составлял от 3 до 11 суток. Такая ситуация сложилась из-за неисправности дробильных установок для размельчения угля перед его выгрузкой на вагоноопрокидывателе, отмечала газета.

Проблемы с выгрузкой были и у других грузополучателей. На терминале «РН-Находканефтепродукт», работающем с припортовой станцией Крабовая, был затруднен слив мазута: на ДВЖД стояло 18 поездов с грузами для этой нефтебазы. В направлении станции Мыс Астафьева «брошенными» числились 8 составов, в том числе 6 – для ОАО «Терминал Астафьева». Столько же отставленных от движения поездов и назначением на станцию Владивосток, которая обслуживает местный торговый порт.

Скапливались вагоны и на Северной железной дороге. С начала января на путях Архангельского морского торгового порта и станции Соломбалка стояли вагоны с углем, нефтяным коксом и трубами, которые своевременно не выгружались. В сутки простаивало до 400 вагонов. «Причина – смерзание груза из-за перепада температур и, как следствие, медленная выгрузка, а также несвоевременное оформление ж/д оператором перевозочных документов на отправление порожних вагонов. После совещаний с портовиками объем отправки этих грузов со станций погрузки в порт сбалансирован с темпами выгрузки», – цитировала газета замглавы службы движения северной дирекции управления движением РЖД Валентина Семкина. Кроме того, грузоотправители приняли меры по предотвращению смерзания груза. Сейчас ситуация нормализуется, выгрузка пошла: по состоянию на 24 января невыгруженными остаются 226 вагонов.

Также на путях Архангельской нефтебазы и станции Архангельск-Город с 19 января скапливаются цистерны с нефтепродуктами в ожидании танкера, подход которого ожидается 25 января. Береговые сливные емкости заняты, простаивали 490 цистерн. «В середине января складывалась аналогичная ситуация, когда прибывшие вагоны с нефтеналивом стояли больше недели в ожидании флота. В адрес Архангельской нефтебазы значительные объемы груза не приходили уже в течение трех лет, поэтому ритмичность подвода судов приходится отрабатывать заново», – говорил В.Семкин.

При этом в пятницу газета «Коммерсантъ» писала со ссылкой на источники в железнодорожной и угольной отраслях, что «пробка» из порожних вагонов с первой декады января формируется и в направлении Западно-Сибирской железной дороги (ЗСЖД). По оценкам трех собеседников газеты, простаивают 32-33 тыс. вагонов. «(По состоянию – ИФ) на 18 января только в Кузбассе «брошены» 150 составов, то есть более 10 тыс. вагонов, еще около 20 тыс. вагонов не могут доехать в регион. После праздников их было около 8 тыс., а 12 января – уже более 24 тыс.», – отмечало издание.

По словам представителя ОАО «Российские железные дороги», с 23 по 25 января монополии пришлось ограничить оформление порожних полувагонов на ЗСЖД со всех станций. Блокировка вагонов вызвала цепную реакцию по всей ж/д сети: стоит уже до 50 тыс. полувагонов (10% парка), отмечал собеседник «Коммерсанта» в отрасли. Из-за запрета порты не могут освободиться от разгруженных вагонов и вынуждены задерживать выгрузку прибывающих грузов.

«На станциях кузбасского региона сложилась напряженная ситуация с обеспечением погрузки угля, что обусловлено неблагоприятными метеоусловиями. 24 января общий недогруз составил 130 тыс. тонн, 25 января ожидается около 100 тыс. тонн», – отмечает представитель «Российских железных дорог». При этом операторы продолжали отправлять «порожняк» на станции ЗСЖД: только в ее пределах находится более 70 «брошенных» поездов с порожними полувагонами, писало издание.

Между тем, один из собеседников «Коммерсанта» в отрасли, отмечал, что ситуация повторяется уже лет двадцать, только в разном масштабе: со времен министерства путей сообщения в последней декаде декабря РЖД либо стимулируют погрузку, если годовой план не выполнен, либо, наоборот, притормаживают ее. Угольщикам выгоднее грузить в декабре, поскольку с 1 января индексируется железнодорожный тариф, тогда как РЖД – в январе: и движение не столь интенсивное, и цена выше. В 2017 г. монополия план выполнила и сдвинула погрузку на январь. На это наложились штормы в крупных портах юга и Дальнего Востока, препятствующие выгрузке. В последнюю неделю грянули морозы, при которых смерзается уголь и замедляется погрузка.

На фоне затора возникают проблемы с доставкой угля предприятиям ЖКХ, прежде всего в Красноярском крае и Еврейской автономной области. По данным «Российских железных дорог», также говорил один из собеседников «Коммерсанта», план по погрузке таким организациям выполняется только на 91%. «Российские железные дороги» попросили операторов отдать простаивающий «порожняк» под перевозку угля для ЖКХ (участники рынка согласились выделить 4 тыс. вагонов).

РЖД ожидают нормализации погрузки угля в Кузбассе до конца текущей недели. Корпоративное издание монополии также уточняет, что с начала января отправка грузов в направлении российских портов увеличилась на 3,9% по сравнению с тем же периодом 2017 г., до 833,5 тыс. тонн в сутки.

### РИА НОВОСТИ; 2018.01.27; HYPERLOOP TRANSPORTATION ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ С ИНВЕСТОРАМИ ИЗ РОССИИ

Hyperloop Transportation Technologies (HTT) ведет переговоры с несколькими инвесторами из России о возможности вложиться в проект, рассказал РИА Новости гендиректор компании Дирк Алборн.

«Наша технология идеально подходит для России, для больших расстояний. Связь между городами, например, Москвой и Санкт-Петербургом или даже Татарстаном, может сильно изменить жизнь страны. В Москве люди проводят много времени в пробках, все хотя быть в центре. В Москве много делается для того, чтобы создать города-сателлиты. Сколково – это один из примеров. У Hyperloop есть возможность соединить город с сателлитами и сократить время в пути до нескольких минут», – сказал Алборн в кулуарах Всемирного экономического форума в Давосе.

По словам Алборна, Дальний Восток также имеет потенциал для строительства установки. «Это удачный регион с точки зрения соединения городов и логистики», – пояснил он.

Алборн также рассказал, что несколько месяцев назад встречался с представителями правительства Татарстана.

«Мы ведем переговоры с несколькими инвесторами из России», – заявил он.

Идею Hyperloop («гиперпетля») представил в 2012 году инженер, предприниматель и инвестор Илон Маск, идеолог и основатель таких компаний, как SpaceX и Tesla Motors. Его идея заключается в том, что в трубах над поверхностью земли в условиях чрезвычайно разреженного воздуха с небольшим интервалом и скоростью вплоть до 1220 километров в час будут передвигаться капсулы с пассажирами или грузами. При этом капсула не касается стенок трубы из-за эффекта воздушной подушки. Наибольшую активность в воплощении этой идеи в настоящее время проявляют компании Hyperloop One и Hyperloop Transportation Technologies.

<https://ria.ru/economy/20180127/1513440112.html>

На ту же тему:

<https://iz.ru/700933/2018-01-27/hyperloop-transportation-vedet-peregovory-s-investorami-iz-rf>

<https://www.kommersant.ru/doc/3533197>

*Морской транспорт*

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.26; ПОИСКИ ПРОПАВШЕГО В ЯПОНСКОМ МОРЕ СУДНА ПОКА БЕЗРЕЗУЛЬТАТНЫ – МИНТРАНС РФ

В Японском море продолжается поисковая операция в связи с исчезновением судна «Восток», при этом примерное место исчезновения известно, сообщил зам**министра транспорта** РФ Сергей **Аристов**.

«Примерная точка известна; правда, ее уже там всю «перецарапали», пока ничего нет», – сказал С.**Аристов** «Интерфаксу» в пятницу.

Как сообщил представитель ведомства, в поисковой операции задействованы три структуры – военные, МЧС и спасательные службы **Минтранса**.

По утверждению С.**Аристова**, любая новая информация тут же становится достоянием общественности – «мы ее выкладываем на наш сайт и передаем в СМИ».

Он пояснил, что есть установленный порядок проведения спасательных операций. Операция в Японском море продолжается, а что касается сроков ее завершения, то, согласно процедуре, решение о ее прекращении принимает руководитель поисковой операции, когда исчерпаны все варианты и возможности.

Как ранее сообщалось, рыболовное судно «Восток», на борту которого находились 20 моряков, подало сигнал бедствия утром в четверг у южного побережья Приморья в Японском море, после чего была начата поисково-спасательная операция.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2018.01.29; ДВА САМОЛЕТА МЧС ВОЗОБНОВИЛИ ПОИСКИ ПРОПАВШЕГО В ЯПОНСКОМ МОРЕ СУДНА «ВОСТОК»

Авиация МЧС в понедельник утром возобновила поиски пропавшего в четверг в Японском море сейнера «Восток».

«В 9:00 (2:00 мск) для проведения поисков вылетел самолет Бе-200ЧС Хабаровского Авиационного спасательного центра МЧС России. В 9:15 (2:15 мск) – самолет Бе-200 с красноярскими спасателями на борту. К работам по поиску судна также привлечены спасательный буксир «Спасатель Заборщиков» и траулер «Орион»«, – сообщила пресс-служба Главного управления МЧС по Приморскому краю.

Отмечается, что поиски осложняет непогода – сильный ветер и снег.

В поисках задействованы 101 человек и шесть единиц техники, в том числе от МЧС России – 42 человека и две единицы техники.

Как сообщалось, рыболовное судно «Восток», на борту которого находились 20 моряков, подало сигнал бедствия утром в четверг у южного побережья Приморья в Японском море. После этого судно перестало выходить на связь. Была начата поисково-спасательная операция. Авиацией и морскими судами в ходе поисков обследовано почти 29,5 тыс. квадратных километров акватории. В субботу в районе поиска найдены два плота с судна «Восток», людей в них не было.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2018.01.26; ПАРОМНАЯ ПЕРЕПРАВА МЕЖДУ САХАЛИНОМ И МАТЕРИКОМ ВОЗОБНОВИЛА РАБОТУ ПОСЛЕ ТРЕХ СУТОК ПРОСТОЯ ИЗ-ЗА ШТОРМА

Паромная переправа Холмск – Ванино, соединяющая Сахалин с материковой частью РФ, возобновила работу после трех суток простоя из-за шторма в Татарском проливе, сообщили агентству в пятницу агентству «Интерфакс – Дальний Восток» в ОАО «Сахалинское морское пароходство» (СахМП).

«Первым из порта Ванино Хабаровского края в пятницу в 18:00 местного времени (11:00 мск) вышел специализированный грузовой паром «Сахалин-10». В 21:00 местного времени (14:00 мск) за ним последовал грузопассажирский паром «Сахалин-9». Сейчас к отправке из Ванино готовится грузопассажирский паром «Сахалин-8», – рассказал собеседник агентства.

Прибытие «Сахалин-10» в сахалинский порт Холмск ожидается в субботу в 10:00 местного времени (02:00 мск), вечером того же дня подойдут остальные два парома.

Как отметили в пароходстве, критического скопления грузов в порту Ванино в адрес Сахалина нет, всех пассажиров оттуда забрали паромы «Сахалин-9» и «Сахалин-8».

Сахалинская область со среды находится под влиянием нескольких циклонов, которые принесли сильный ветер и метели. В пятницу днем метели на юге Сахалина начали стихать. В январе из-за циклонов и штормов паромная переправа закрывалась уже дважды.

*Воздушный транспорт*

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.26; МИНТРАНС РФ МОЖЕТ РАЗРЕШИТЬ «МАЛОЙ» АВИАЦИИ ВЫПОЛНЯТЬ ЭКСКУРСИОННЫЕ ПОЛЕТЫ И РАБОТАТЬ КАК ТАКСИ

**Минтранс** РФ начало подготовку федерального закона, направленного на смягчение требований к предприятиям авиации общего назначения, следует из материалов, опубликованных на госпортале regulation.gov.ru.

Сейчас к таким предприятиям предъявляются «необоснованно высокие» требования, полагают в **Минтрансе**, в том числе при получении сертификата эксплуатанта. Они «не способствуют ее развитию и не позволяют активно использовать сверхлегкие и легкие воздушные суда, включая тепловые аэростаты и планеры в интересах граждан РФ», говорится в опубликованных материалах. Речь идет об оказании экскурсионных, туристических услуг, перевозках «в качестве такси в удаленных районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока».

Принятие закона позволит повысить уровень безопасности в «малой» авиации, повысить мобильность населения, «особенно в труднодоступных регионах», и сократить нагрузки на федеральный бюджет за счет сокращения субсидий, указывает разработчик. Собственники легких и сверхлегких воздушных судов при этом смогут «обслуживать воздушные путешествия, участвовать в спортивных и развлекательных мероприятиях, выполнять аэросъемки, воздушное патрулирование и др., дополняя тем самым услуги гражданской авиации, оказываемые населению».

Сам законопроект пока не опубликован, но в материалах указано, что при его согласовании он может вступить в силу в сентябре 2018 года.

Ранее **Росавиаци**я неоднократно сообщала об авиационных происшествиях при выполнении экскурсионных и прогулочных полетов на частных воздушных судах. Только с января по август 2017 года ведомство зафиксировало 13 случаев, повлекших гибель 14 человек. **Росавиаци**я предупреждала при этом, что владельцы воздушных судов «малой» авиации не имеют права оказывать любые платные услуги по перевозке пассажиров, например, при их доставке к месту работы, отдыха, а также при выполнении демонстрационных или экскурсионных полетов.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ БОЧАРОВ; 2018.01.28; СМЕРТЬ В ПРОВОДАХ

Как гибнут при столкновении с невидимым

Уйти от столкновения с высоковольтными проводами ЛЭП Ми-8 не смог. Гремящий вертолет с 17 пассажирами и 3 членами экипажа на борту рухнул на заснеженную сибирскую землю. В числе погибших самый властный из пассажиров: известный всей стране генерал, губернатор Красноярского края Александр Лебедь.

Прошло 15 лет. О гибели Лебедя помнят до сих пор.

О причине катастрофы забыли сразу. Такое впечатление.

Между тем проблема столкновения воздушных судов (ВС) с проводами ЛЭП возникла давно. И проявилась не только в СССР и в новой России. Проявилась во всем мире. В большинстве авиационных стран в прошлом. В новой России проблема актуальна и в настоящем.

В середине ХХ века во время аварийной посадки, столкнувшись с проводами, потерпел катастрофу самолет с Эрнестом Хемингуэем.

Это произошло в Африке, в районе озера Альберт. Судьба спасла писателя и его жену Мэри от смерти, везение – от слишком тяжелых травм.

При столкновении с высоковольтными проводами ЛЭП потерпел катастрофу вертолет Королевских ВВС Иордании. Погибла супруга короля Хусейна Алия аль-Хусейн. Именем королевы впоследствии назвали аэропорт в Аммане.

Недавний трагический случай в Российской Федерации один из десятков. Вертолет Bell-407 столкнулся с проводами ЛЭП, протянутыми над Волгой (район Нижнего Новгорода). После столкновения неуправляемая машина камнем рухнула в Волгу. Пилот погиб.

Причины столкновения ВС с проводами или опорами почти всегда разные: при заходе на посадку, при аварийном приземлении, на взлете, но общая причина одна: отсутствие маркировки ЛЭП. На фоне местности пилоты не успевают рассмотреть немаркированный провод.

Проблема обострялась постепенно. Это происходило при одновременном развитии электросетевого комплекса и авиации. Две важнейших сферы цивилизации не могли не породить общих рисков. Но человеческий мир не калька растительного. За решение проблемы взялись практичные умы энергетиков и авиаторов. Поиски и разработки велись на национальных и международных уровнях. Главным координатором и «двигателем» стала, как и положено, международная организация Гражданской авиации – ИКАО. Были разработаны десятки образцов маркеров для проводов и опор. Появились шары дневного обнаружения, образцы световых и цветовых (для опор) сигналов, разметок, освещенных маркеров для ночного обнаружения. Со временем образцы были унифицированы. Появились стандарты, классификация типов и классов маркеров, их креплений к высоковольтным проводам, громоотводам и т.п.

В России реализация государственной системы управления безопасностью полетов, как и повсюду, ведется в полном соответствии со стандартами ИКАО и Воздушным кодексом РФ. Проблема маркировки – составная часть этих документов. Недостатка в национальных директивах на этот счет нет, есть критический недостаток практики их применения.

Десятки лет идет переписка между ведомствами, а люди продолжают гибнуть при столкновении воздушных судов с ЛЭП. Дикость...

Специалисты Управления инспекции по безопасности полетов **Федерального агентства Воздушного транспорта** РФ не оставляют без профессионального разбора ни одного авиационного происшествия. Каждый разбор сопровождается адресными рекомендациями. Число документов поражает своим объемом. Работа и в самом деле огромная. Трудно взять в толк, почему при этом ее практическая реализация приводит к ничтожным результатам. Почему авиационная держава – Россия – находится чуть ли не в самом конце списка стран, которые строго соблюдают предписания как национальных, так и международных (ИКАО) авиационных администраций? Ведь та же маркировка уже давно красная строка любого правового акта. Но в России авиационная терминология (понятия) чуть ли не механически перерождается в чиновничью: усилить; доложить; выйти с предложением; обязать, рассмотреть, довести до сведения, принять меры. Все происходит как по законам природы. Заход и восход солнца. В той же последовательности. С той же вековой невозможностью что-то изменить.

В сферу обозначенной проблемы вовлечены десятки государственных и частных организаций. Своя мера ответственности есть у каждой. Но главное не в мере. Главное в понимании сути ответственности. Если в ее основе лежит нравственность, значит, дело в человеческом факторе. Он и есть главное.

Место в ряду авиаторов-энтузиастов следует отвести «частнику» В. Шелковникову. Он президент «Консультативно-аналитического агентства «Безопасность полетов». Шелковников – носитель бесценного опыта советско-российской Гражданской авиации. Лауреат Государственной премии СССР в области безопасности полетов. «Агентство» не дает передышки авиационным чиновникам любого ранга. Девиз Шелковникова: «Следуй закону и цени человеческую жизнь», его борьба (наряду с другими проблемами) идет за повсеместную маркировку. Пример: чтобы пробить очередной документ, связанный с той же маркировкой ЛЭП, необходимы согласования с Ростехнадзором, Минэнерго России, Комиссией при президенте Российской Федерации по вопросам развития авиации общего назначения, Министерством связи РФ, Институтом законодательства и сравнительного правоведения при правительстве РФ, Союзом транспортников России.

Проанализировав и изучив целый ряд документов, от реализации которых зависит жизнь миллионов авиапассажиров и техническое здоровье отрасли, частное, по сути, лицо, В. Шелковников обратился с письмом в правительство страны. Написал: одной из главных причин столкновения воздушных судов с проводами ЛЭП в России является многолетнее нежелание энергетиков провести дневную и ночную маркировку высоковольтных проводов. То есть проделать работу в точном соответствии с требованиями ИКАО и российских законодательных актов. Написал: десятки лет идет переписка между ведомствами, а люди продолжают гибнуть. Написал: прошу поручения энергетикам совместно с другими ведомствами решить вопрос обеспечения безопасности в воздушном пространстве Российской Федерации в соответствии с требованиями Воздушного кодекса РФ и внесения дополнений и изменений в Федеральные авиационные правила.

Копию письма Шелковников направил в порядке надзора за безопасностью полетов Генеральному прокурору России.

Камень дрогнул. Камень покатился с горы. Обращение в правительство взбудоражило чиновничий пейзаж. Энергетики оперативно разработали три новых Стандарта по маркировке ЛЭП; начались работы в некоторых международных аэропортах, определенных распоряжением правительства; в Государственной Думе прошло первое чтение проекта Федерального закона «О внесении изменений в Воздушный кодекс РФ» (тема маркировки).

Лето кончилось. Малоподвижная русская зима припорошила первым снегом чиновничью энергию. Вскоре энергия и вовсе сошла на нет. А трагедии и происшествия, связанные с отсутствием маркировки и аэронавигационных обозначений ЛЭП, продолжились и продолжаются. По данным «Консультативно-аналитического агентства «Безопасность полетов», наибольшее число столкновений происходит в Приволжском, Северокавказском, Северо-Западном и Центральном округах.

При проектировании и строительстве АЭС-2 в непосредственной близости от международного аэропорта Пулково (Санкт-Петербург) предусматривались маркировка-подвеска на фазных проводах и тросах. Как обязательный элемент сигнальные лампы, а также светоограждаемые опоры (район колоссальной интенсивности воздушного движения, степень которой лишь увеличится с приходом всемирного футбольного праздника). Момент – и все это вдруг исчезает даже из проекта. (Деньги?) Исчезает то, что узаконено всеми мыслимыми законодательными актами РФ и ИКАО!

В четырех км севернее станицы Грушевская (Ростов-на-Дону) выстроили аэропорт Платов. Главную воздушную гавань юга России. Пропускная способность – 5 млн пассажиров в год. По технологической оснащенности Платов один из самых современных аэропортов страны. Гостей чемпионата мира по футболу встретит великолепный авиационный центр. Встретит с таким же почетом, с каким встречал недавних официальных лиц, осматривающих готовый к эксплуатации аэропорт. Гости остались довольны: посмотреть и в самом деле было на что. Делегация улетела. Аэропорт-красавец начнет напряженную работу в ближайшее время.

Одновременно с сообщением о посещении Платова высокими гостями в редакцию поступили копии аэронавигационных карт инструментального захода ВС на посадку. Ни на одной из карт (для командиров экипажа!) не обозначены ни стойки, ни провода ЛЭП. Ни на одной! Ни одного следа маркировки. Ни дневной, ни ночной. Законы, подзаконы, инструкции, предписания... Что должно произойти, чтобы проблема маркировки как одна из не самых сложных причин авиационной аварийности, ведущей тем не менее к гибели людей, была наконец решена? Без привычной тягомотины, без пересчитывания денег в карманах? Может быть, допустить к ее кардинальному технологическому решению гениальных, продвинутых старшеклассников? Ведь уже сегодня можно быть уверенным, что перед тем, как полететь на Марс, они походя решат и ее.

<https://rg.ru/2018/01/28/kak-gibnut-pri-stolknovenii-s-nevidimym.html>

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2018.01.28; «РОСТЕХ» ЛЕТИТ НА ПОМОЩЬ

Госкорпорация консолидирует всю санитарную авиацию РФ

«Ростех» получил согласие Владимира Путина на создание единого оператора авиаработ для оказания скорой медицинской помощи. Стать им может СП госкорпорации и «Хели-драйв» «Национальная служба санитарной авиации». Она должна консолидировать более 200 уже работающих медицинских машин и закупить у «Вертолетов России» (входят в «Ростех») 104 вертолета «Ансат». Но ФАС настаивает на проведении конкурса по выбору исполнителя, а операторы санитарной авиации опасаются, что новый посредник может оттянуть на себя и без того небольшие ресурсы господдержки отрасли.

Владимир Путин поддержал план создания единого оператора авиационных работ для оказания скорой экстренной медицинской помощи по всей России, рассказали “Ъ” источники в отрасли. Соответствующая резолюция была поставлена на письмо главы «Ростеха» Сергея Чемезова. Госкорпорация предлагает создать «гарантирующего поставщика» единой системы санитарной авиации, в качестве которого готово выступить АО «Национальная служба санитарной авиации» (АО НССА).

По данным собеседника “Ъ” в отрасли, АО НССА должно быть назначено единственным исполнителем авиационных работ, получить более 200 воздушных судов в медицинской комплектации и синхронизировать работу с экстренными оперативными службами по номеру 112 в субъектах РФ. В рамках специнвестконтракта «Ростех» «создаст условия производства» 104 модернизированных вертолетов «Ансат» в медицинской комплектации своими дочерними «Вертолетами России». До 2035 года в рамках проекта предполагается создать точки базирования санитарных воздушных судов, сеть мобильных топливно-заправочных комплексов и вертолетные площадки в более чем 1,5 тыс. медучреждений.

В «Ростехе» “Ъ” уточнили, что «компетенции НССА» позволяют начать работы со второго квартала 2018 года. Реальные сроки запуска проекта стоимостью 30 млрд руб. определит правительство.

АО НССА на 25% принадлежит структурам «Ростеха» – АО «Рычаг», 75% которого владеет «Радиоприборснаб», входящий в КРЭТ. 75% НССА владеет Фонд развития санитарной авиации, президент которого, Иван Яценко, раньше владел 100% петербургской группы «Хели-драйв». Сейчас он остается совладельцем «Хели-драйв Северо-Запад». «Хели-драйв» теперь принадлежит Ольге Ткаченко и Денису Климову, совладельцам ООО «Проектпроторг». Руководителю ООО Сергею Кастюку принадлежит Фонд развития санитарной авиации.

Как пояснили в «Ростехе», планируемые инвестиции в проект – исключительно внебюджетные, от самой госкорпорации, частных инвесторов и банков. Затраты включают строительство в течение трех лет авиационной инфраструктуры, закупку воздушных судов. «Хели-драйв», говорят в «Ростехе», имеет серьезный опыт в сфере санитарных авиаперевозок – с 2014 года компания реализует пилотный проект в Ленинградской области вместе с МВД, Минздравом и правительством региона.

По данным “Ъ”, потребность в услугах санитарной авиации составляет от объема всей экстренной медицинской помощи в РФ 30% в европейской части страны и до 50–80% в Сибири и на Дальнем Востоке. При этом 80–85% территории страны имеет доступ к санитарной авиации, на дежурстве находится около 200 вертолетов. В большинстве своем используется Ми-8 и его варианты, также американские и европейские Bell и Eurocopter, а с 2017 года – новый российский «Ансат».

Но парк санитарной авиации в РФ сильно изношен, подчеркивают в госкорпорации, для перевозок часто используются машины возрастом 20–35 лет, при этом загруженность региональных бюджетов не позволяет создавать и содержать новую авиационную инфраструктуру. Эксплуатанты используют разные расценки на услуги – стоимость летного часа в соседних регионах может отличаться в 1,5–2 раза, добавляют в «Ростехе». «Применение единой методологии и централизация функций оптимизируют стоимость летного часа»,– заверил директор инфраструктурных проектов госкорпорации Виктор Кирьянов. Гендиректор «Вертолетов России» Андрей Богинский сообщил “Ъ”, что для пополнения парка НССА до конца 2020 года холдинг поставит 104 модернизированных вертолета «Ансат» и 46 Ми-8 с медицинскими модулями. В Минэкономики, **Минтрансе**, Минздраве и «Хели-драйв» на запросы “Ъ” не ответили.

Владимир Путин поручил правительству заняться развитием санитарной авиации еще в 2013 году. В конце 2016 года президиум Совета при президенте по приоритетным проектам утвердил паспорт проекта для обеспечения экстренной медицинской помощи в труднодоступных районах (34 субъекта).

Заказчиком выступил Минздрав, в целом в 2017–2020 годах на проект выделяется 10,2 млрд руб. «Ростех» впервые заявил об идее создать единого оператора экстренной медицинской помощи в конце 2017 года.

В то же время у проекта есть и противники. По данным “Ъ”, при обсуждении идеи ФАС (там не ответили на запрос “Ъ”) предлагала отбирать оператора на конкурсной основе. Собеседники “Ъ” на рынке санитарной авиации также считают назначение единственного исполнителя проекта без конкурса «нарушением принципа открытого конкурентного рынка». «Наличие одного игрока в этой сфере, скорее, уменьшит объемы предоставляемых услуг»,– уверен один из собеседников “Ъ”, а другой подчеркивает, что создание координатора, который будет только распределять ресурсы и технику между исполнителями-подрядчиками, приведет только к трате ресурсов на оплату его работы. В результате сократится количество летных часов и дежурство непосредственно в регионах, считают источники “Ъ”.

Директор экспертной группы VETA Дмитрий Жарский говорит, что в Евросоюзе есть как частные, так и государственные операторы санитарной авиации, работающие за счет смешанного финансирования. В Швейцарии, например, действует один крупный частный оператор, перевозящий всех пациентов: 60% затрат компенсирует государство, а 40% – страховая компания пациента. Господин Жарский считает, что власти РФ могли бы взять за основу опыт США, где наиболее развита система частных санитарных авиапарков, которые существуют в каждом штате.

[https://www.kommersant.ru/doc/3533442?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3533442?query=минтранс)

### ТАСС; 2018.01.26; ANEX TOUR ПРОСИТ МЕКСИКУ РАЗРЕШИТЬ ВЫВОЗ ТУРИСТОВ С БИЛЕТАМИ А/К «РОССИИ» РЕЙСАМИ AZUR AIR

Туроператор Anex Tour обратился к властям Мексики с предложением разрешить в виде исключения вывоз туристов с билетами авиаперевозчика «Россия» на рейсах Azur Air (аффилирована с туроператором), чтобы избежать коллапса, сообщил ТАСС советник главы Ростуризма Дмитрий Горин.

«Есть авиационный запрос властям Мексики разрешить одному и тому же туроператору осуществлять завозные и вывозные рейсы бортами разных авиакомпаний. Сейчас такое разрешение ожидается. Этот запрос делала авиакомпания Anex Tour, она обратилась к регулятору», – сказал он.

По словам Горина, компания Anex 26 января обратилась в Ростуризм с просьбой о содействии в вопросах, связанных с программой «Москва – Канкун – Москва» в связи с тем, что программа изначально выполнялась авиакомпанией «Россия», а у них заканчиваются контрактные отношения 3 февраля.

«Дальше начинается программа c другим перевозчиком. Рейсы, которые находятся на стыке этих двух программ, подпали под мексиканские авиационные правила, что перевозчик, который завозит туристов, этот же перевозчик и вывозит. В связи с этим было принято решение с целью защиты интересов туристов вывозные рейсы выполнять 27, 30 января и 3 февраля согласно расписанию авиакомпании «Россия». Завозные рейсы с сегодняшнего дня будет выполнять авиакомпания Azur Air на своих самолетах; такой рейс 27 января, мы надеемся, полетит по расписанию в 3 часа ночи», – добавил советник Ростуризма.

Туристам можно не волноваться

**Росавиаци**я сделала оперативные запросы на осуществление этого дополнительного рейса, пока нет никаких опасений, подчеркнул Горин, Ростуризм взял ситуацию на контроль.

«Мы будем со своей стороны контролировать ситуацию, потому что есть рейсы еще 30 января и 3 февраля. Опасений и волнений никаких у туристов не должно быть, потому что, как сегодня подтвердила авиакомпания «Россия», все туристы, а это не менее 1000 человек, находятся в Мексике, у них у всех есть обратные билеты, компания выполнит все эти рейсы в полном объеме согласно своим обязательствам», – прокомментировал советник.

Когда решение авиационных властей Мексики будет получено, то **Росавиаци**я, Ростуризм, Anex, «Россия» и Azur вновь соберутся на оперативное совещание.

Anex Tour не представил оперативный комментарий.

Суть проблемы

Авиакомпания «Россия» 26 января предупредила, что некоторые туроператоры выписывают недостоверные авиабилеты в Канкун. Как сообщил ТАСС источник, знакомый с ситуацией, речь может идти об операторе Anex.

Иностранные перевозчики при выполнении чартерных рейсов в города Мексики должны руководствоваться правилом, которое предписывает пассажирам, прилетевшим рейсом одной авиакомпании, вылетать обратно на борту самолета этого же перевозчика, поясняется в сообщении компании.

«Полетная программа туроператора – «Библио глобус» на самолетах авиакомпании «Россия» из Москвы в Канкун закончится 3 февраля. По сути, с учетом ограничений авиационных властей Мексики, туроператор Anex реализовывал необеспеченный авиаперевозкой продукт, не имея разрешения на передачу пассажиров от одной авиакомпании другой», – сообщил источник ТАСС.

Ростуризм и **Росавиаци**я провели экстренное совещание по этому вопросу. Ростуризм сообщил, что пассажиры туроператора Anex в Канкун будут перевезены авиакомпанией Azur Air из Домодедово вместо «России» из Внуково.

«Федеральное агентство по туризму и **Росавиаци**я провели экстренное совещание для решения вопроса авиаперевозки туристов в Мексику, – говорится в сообщении Ростуризма. – В ходе совещания выяснилось, что проблемная ситуация, которая была связана со спором между хозяйствующими субъектами и могла повлечь за собой ущерб правам и законным интересам туристов, продолжается с 11 января, о чем ни одна вовлеченных в нее сторон не уведомила ни Ростуризм, ни **Росавиаци**ю».

<http://tass.ru/ekonomika/4907331>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2018/01/26/749140-aviakompaniya>

[https://www.kommersant.ru/doc/3533177?query=**росавиаци**я](https://www.kommersant.ru/doc/3533177?query=росавиация)

<https://www.rbc.ru/business/26/01/2018/5a6b4c7e9a7947649b46e9fa>

<https://ria.ru/tourism/20180126/1513419105.html>

### ТАСС; 2018.01.26; В ЕГИПТЕ ОЖИДАЮТ, ЧТО ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ С РФ ВОЗОБНОВЯТСЯ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 2018 ГОДА

Чартерные авиарейсы между российскими городами и курортами Египта возобновятся во второй половине 2018 года. Об этом в пятницу сообщила в своей электронной версии газета Al-Watan со ссылкой на члена министерского комитета по восстановлению российского туризма правительства Египта Атефа Бакра Огалана.

«Чартерные авиарейсы между Россией и Египтом, как предполагается, будут возобновлены в течение второй половины нынешнего года», – отметил Огалан. По его словам, «решение по данному поводу будет принято после завершения президентских выборов в России, которые запланированы на март».

Огалан также указал, что египетские власти «будет стремиться привлечь около 3 млн российских туристов уже в первый год после возобновления чартерных авиарейсов между РФ и Египтом».

Авиасообщение между Россией и Египтом было приостановлено в конце 2015 года, после того как 31 октября после вылета из аэропорта Шарм-эш-Шейха в воздухе взорвался самолет авиакомпании «Когалымавиа». В катастрофе погибли 217 пассажиров и семь членов экипажа. Главным условием возобновления авиасообщения Москва поставила значительное усиление египетской стороной мер безопасности в аэропортах.

4 января президент России Владимир Путин подписал указ о возобновлении регулярных воздушных перевозок в Каир. В середине декабря Москва и Каир подписали соглашение по авиабезопасности и специальный протокол по возобновлению авиасообщения между странами. По данным министерства гражданской авиации Египта, стороны договорились возобновить прямые полеты между столицами двух государств с февраля нынешнего года.

<http://tass.ru/ekonomika/4907094>

### RG.RU; ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА; 2018.01.28; МНОГОДЕТНЫЕ СЕМЬИ СМОГУТ ЛЕТАТЬ ПО ЛЬГОТНЫМ АВИАБИЛЕТАМ

Многодетные семьи, не исключено, уже в этом году смогут летать по льготным авиабилетам за пределы Дальнего Востока. Об этом в интервью «Российской газете» рассказал министр РФ по развитию Дальнего Востока Александр Галушка.

По его словам, в округе насчитывается более 74 тысяч многодетных семей. Предложение предоставлять им льготу при покупке авиабилета Минвостокразвития подготовит до первого марта 2018 года.

Александр Галушка отметил, что льготные перелеты по внешним направлениям себя полностью оправдывают. «Только в 2017 году такой привилегией воспользовались 600 тысяч человек – молодые люди и пенсионеры», – добавил министр.

«Также до первого марта мы внесем изменение в законодательство, которое освободит внутренние воздушные перевозки на Дальнем Востоке от налога на добавленную стоимость, – рассказал Галушка. – Уверен, это послужит основой для повышения транспортной доступности и для снижения цен на авиаперевозки».

<https://rg.ru/2018/01/28/reg-dfo/mnogodetnye-semi-smogut-letat-po-lgotnym-aviabiletam.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.26; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА «ПУЛКОВО» В 2018Г МОЖЕТ ВЫРАСТИ НА 11,6%, ДО 18 МЛН ЧЕЛОВЕК

Пассажиропоток аэропорта «Пулково» по итогам 2018 года может достичь отметки в 18 млн человек, сообщил «Интерфаксу» коммерческий директор ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ООО «ВВСС», управляет аэропортом) Евгений Ильин.

Пассажиропоток «Пулково» по итогам 2017 года составил рекордные 16,125 млн человек.

Таким образом прирост по итогам года может составить 11,6%.

Аэропорт «Пулково» в конце апреля 2010 года передан в управление ООО «ВВСС», которое выступает концессионером его реконструкции. Стоимость реализации первой очереди проекта – 1,2 млрд евро.

### ТАСС; 2018.01.27; АЭРОПОРТ КАЗАНИ В 2018 ГОДУ ПЛАНИРУЕТ НАЧАТЬ ПРОЕКТИРОВАНИЕ НОВОГО ТЕРМИНАЛА

Аэропорт Казань планирует в 2018 году приступить к проектированию нового терминала и созданию авиасервисной зоны. Об этом в субботу сообщил **министр транспорта** и дорожного хозяйства республики Ленар Сафин на итоговой коллегии ведомства.

«В связи с увеличением объема перевозок и ростом пассажиропотока в аэропорту Казань прорабатывается вопрос развития терминальных мощностей аэропорта. В планах на 2018 год – начать проектирование нового пассажирского терминала», – сказал он.

Также план комплексного развития аэропорта предусматривает создание авиасервисной зоны площадью 118 га, которая будет включать в себя строительство современных ангаров, центра технического обслуживания воздушных судов и организацию работы грузового терминала. «В 2018 году аэропорт начнет эту работу», – уточнил министр.

Пассажиропоток аэропорта Казани в 2017 году превысил 2,6 млн человек, что на 37% больше уровня предыдущего года.

<http://tass.ru/ekonomika/4907892>

### ТАСС; 2018.01.26; ГУБЕРНАТОР КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ПОТРЕБОВАЛ УСКОРИТЬ РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА ХРАБРОВО

Губернатор Калининградской области Антон Алиханов поручил профильным ведомствам принять меры для ускорения реконструкции аэровокзального комплекса аэропорта Храброво. Об этом в пятницу сообщили в пресс-службе правительства региона.

«В ходе обсуждения реконструкции аэровокзального комплекса Храброво глава региона отметил низкие темпы работ на объекте. Антон Алиханов потребовал увеличить количество смен и рабочих на площадке», – говорится в сообщении. Региональному Министерству развития инфраструктуры поручено ликвидировать отставание совместно с руководством авиаузла.

Аэропорт Храброво начали реконструировать в 2013 году в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» и в рамках подготовки к чемпионату мира по футболу 2018 года. Проект предусматривает реконструкцию аэровокзального комплекса, системы электроснабжения, удлинение взлетно-посадочной полосы с 2,5 км до 3,3 км.

Из-за проблем с подрядчиком реконструкции взлетно-посадочной полосы (строительная группа «Стройновация») в конце 2016 года правительство РФ назначило подрядчиком работ компанию «Центродорстрой». Обустройство аэровокзального комплекса осуществляется за счет средств собственника аэропорта (компания «Новапорт»), компанией «Еврогрупп».

Ранее сообщалось, что работы по обновлению аэродромного комплекса, включающие реконструкцию ВПП, создание новой скоростной дорожки, 29 мест стоянки для самолетов типа А-320, завершатся в марте этого года. Реконструкция первой очереди аэровокзального комплекса завершена летом 2017 года и полностью работы планируют закончить 31 марта.

Международный аэропорт Храброво связан регулярными рейсами с Москвой, Петербургом, Череповцом, Краснодаром, Минском, Гродно, Гомелем, Брестом, Ташкентом, Барселоной, Варшавой, Берлином и Прагой. В 2017 году пассажиропоток аэропорта достиг 1,78 млн пассажиров, что на 13,9% выше показателя 2016 года – 1,57 млн человек. После реконструкции аэропорт сможет обслуживать до 3,5 млн пассажиров в год.

<http://tass.ru/ekonomika/4905806>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.26; ФАС РАССМОТРИТ 12 ФЕВРАЛЯ ДЕЛО ПО КАРТЕЛЮ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ АЭРОПОРТОВ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ 12 февраля рассмотрит дело против ПАО «Трансстроймеханизация» (ТСМ) и ЗАО «Трест Камдорстрой», специализирующихся на строительстве аэродромной инфраструктуры, в связи с признаками картельного сговора.

Как сообщило ведомство, заявителем по делу является Генпрокуратура РФ, в качестве заинтересованных лиц привлечены **Росавиаци**я и подведомственное ей ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», выступающее госзаказчиком строительства аэродромов.

Ответчикам в течение 7 рабочих дней требуется предоставить реестр госконтрактов, договоры субпродряда, сведения о всех банковских счетах и совместную переписку с начала 2015 года.

О том, что ФАС возбудила дело в отношении ТСМ и «Камдорстроя», стало известно в начале января. Начальник управления ведомства по борьбе с картелями Андрей Тенишев заявлял, что доход картеля предварительно оценивается более чем в 25 млрд рублей. «Это порядка 6-7 аэропортов, которые попали в сферу рассмотрения. На сегодняшний день это крупнейшее дело в сфере строительства», – говорил он.

Чиновник также отмечал, что на фоне выявленных нарушений в ФАС принято решение проверить стройки аэропортов на Дальнем Востоке, о которых ранее упоминал полпред президента в ДФО Юрий Трутнев. Как сообщалось, в конце прошлого года он обвинил **Минтранс** РФ в «плохой подготовке» проектов развития аэропортов в регионе, из-за чего большая часть из них осталась без бюджетного финансирования. Из пятничного сообщения ФАС следует, что ФГУП «АГА (А)» и **Росавиаци**и необходимо предоставить информацию об определении максимальных цен госконтрактов, заключенных в рамках исполнения ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 года)» и «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года».

«Трансстроймеханизация» входит в группу «Мостотрест» (MOEX: MSTT), занимается строительством и модернизацией объектов транспортной инфраструктуры, включая автомобильные дороги, аэродромы, промышленные и гидротехнические сооружения. Среди работ компании – реконструкция аэродромных комплексов в столичных аэропортах «Внуково», «Шереметьево», а также в Саратове, Петропавловске-Камчатском, Уфе и пр. «Мостотресту» принадлежит 83,99% акций ТСМ, 8% – генеральному директору Борису Сакуну, 8,01% – бывшему главе компании Юрию Гуменюку.

ЗАО «Трест Камдорстрой» является «подрядчиком по дорожному и аэродромному строительству», говорится на сайте компании. В разное время она занималась реконструкцией в аэропортах Казани, Красноярска, Нижнекамска, Астрахани и др. По данным системы «СПАРК-Интерфакс», компания принадлежит гражданам РФ.

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.26; «АЭРОФЛОТ» ДОСТАВИТ РОССИЙСКИХ ОЛИМПИЙЦЕВ В ПХЕНЧХАН И ОБРАТНО

Аэрофлот и его дочерняя авиакомпания «Аврора» перевезут российских спортсменов, принимающих участие в зимних Олимпийских играх в Пхенчхане, сообщает пресс-служба компании в пятницу.

В четверг первые российские спортсмены вылетели на регулярном рейсе Аэрофлота из Москвы в Сеул. Спортсменов, которые в настоящее время тренируются на Дальнем Востоке, в Сеул доставит авиакомпания Группы «Аэрофлот» – «Аврора».

После окончания Олимпиады, 26 февраля, для наших спортсменов будет организован специальный рейс для возвращения в Россию.

Зимние Олимпийские игры 2018 года которые пройдут с 9 по 25 февраля в южнокорейском Пхенчхане.

### ИЗВЕСТИЯ; 2018.01.28; БОЛЕЕ 600 ДЕБОШИРОВ СНЯЛИ С РЕЙСОВ В АЭРОПОРТАХ МОСКВЫ В 2017 ГОДУ

Полицейские сняли и не допустили на рейсы в московских аэропортах в прошлом году 634 человека, сообщает управление на транспорте МВД России по Центральному федеральному округу.

При этом на 19 из них завели уголовное дело в основном по статьям о хулиганстве и применении насилия в отношении представителя власти. Еще 611 пассажиров отделались административной ответственностью, указывает ТАСС.

При этом большинство из них были пьяны, ругались матом и не выполняли требования командира и бортпроводников лайнера. Некоторые из них курили и употребляли спиртные напитки на борту самолета.

Ведомство констатирует, число авиадебоширов постепенно снижается. Так, в 2016 году были сняты и не допущены на рейсы 667 нарушителей общественного порядка.

Тем временем **Ространснадзор** планирует ужесточить наказания для авиадебоширов, поскольку уговоры не помогают. Особо буйным перевозчики смогут ограничивать доступ в самолеты на год, причем сразу все авиакомпании. Кроме того, бортпроводников хотят снабдить наручниками и электрошокерами, чтобы усмирять хулиганов.

<https://iz.ru/701235/2018-01-28/bolee-600-deboshirov-sniali-s-reisov-v-aeroportakh-moskvy-v-2017-godu>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.26; ПАССАЖИРОПОТОК «ИРАЭРО» В 2017 Г. ВЫРОС НА 60% ЗА СЧЕТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ SSJ-100

Авиакомпания «ИрАэро» (базируется в Иркутске и Омске) в 2017 году увеличила перевозку пассажиров на 59,2% по сравнению с показателем 2016 года – до 373,873 тыс. человек, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе авиакомпании.

На внутренних авиалиниях в прошлом году перевезено 319,785 тыс. человек (в 2016 году – 197,322 тыс. человек, рост в 1,6 раза), на международных – 54,088 тыс. человек (37,496 тыс. человек, рост в 1,4 раза).

Согласно отчету **Росавиаци**ии, занятость пассажирских кресел в лайнерах «ИрАэро» в 2017 году составила 65,4% (в 2016 году – 62,6%).

В конце 2016 года президент «ИрАэро» Юрий Лапин сообщал «Интерфаксу», что компания ожидает роста пассажиропотока в связи с началом эксплуатации Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100) и «раскатки» новых маршрутов из Сибири.

Ранее сообщалось, что в 2016-2017 годах «ИрАэро» взяла в лизинг у ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» восемь самолетов Sukhoi Superjet 100, из них четыре новых (в максимальной комплектации), еще четыре ранее эксплуатировались Red Wings. Кроме того, в прошлом году парк «ИрАэро» пополнился девятым SSJ-100, который ранее эксплуатировался авиакомпанией «Ямал», лизингодателя этой машины авиакомпания не назвала.

Сообщалось также, что специально для новых SSJ-100 была разработана летная программа, включающая маршруты из Иркутска, Барнаула, Омска на юг России, а также в Москву и Санкт-Петербург.

Авиакомпания «ИрАэро» основана в 1996 году, базируется в международном аэропорту «Иркутск», а также Омске, авиапарк сформирован из самолетов Ан-24, Ан-26, CRJ-200 и SSJ-100.

### RNS; 2017.01.26; «БАЗЭЛ АЭРО» ПЛАНИРУЕТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ОБЪЯВЛЕНИЙ В АЭРОПОРТАХ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ В 2018 ГОДУ

Компания «Базэл Аэро» начала тестирование проекта «Тихий аэропорт» и планирует отказаться от аудиообъявлений в аэропортах Краснодарского края в 2018 году, сообщил RNS официальный представитель компании.

«В течение недели мы протестируем проект «Тихий аэропорт» в Сочи и Краснодаре. Если он окажется успешным, то готовы отказаться от объявлений в аэропортах Сочи, Краснодара, Анапы и Геленджика в 2018 году», – сказал он.

В тоже время по громкой связи по-прежнему будут передаваться экстренные сообщения, а также минимум объявлений, регламентированный законодательством РФ.

Концепция нового проекта предполагает сокращение количества объявлений, транслируемых по громкой связи, и снижение шумового воздействия на пассажиров. Целью проекта является улучшение качества предоставляемых услуг и приведение их в соответствие стандартам, применяемым ведущими аэропортами мира, отмечает компания.

Например, в аэропортах Краснодара и Сочи в среднем обслуживается от 100 до 130 регулярных рейсов на прилет и на вылет, которые сопровождаются звуковыми объявлениями на двух языках. Каждое объявление занимает от 30 с до 1,5 мин. Среднее количество оповещений составляет до 500 в сутки с интервалом около четырех минут.

Ранее сообщалось, что пассажиропоток в аэропортах Сочи, Краснодара, Анапы, Геленджика за 2017 год составил вырос на 9% по сравнению с 2016 годом, до 10,857 млн человек.

<https://rns.online/transport/Bazel-aero-planiruet-otkazatsya-ot-obyavlenii-v-aeroportah-Krasnodarskogo-kraya-v-2018-godu-2018-01-26/>

### ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2018.01.26; АВИАКОМПАНИЯ «ИКАР» В 2017Г УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 40%, «КРАСАВИА» – НА 21%

Авиакомпания «Икар» (Красноярск, торговая марка Pegas Fly) в 2017 года увеличила перевозки пассажиров на 39,8% по сравнению с 2016 годом – до 1,38 млн человек, сообщается на сайте **Федерального агентства воздушного транспорта** (**Росавиаци**я).

Процент занятости кресел в самолетах авиакомпании составил 89,6%, что на 5,9 процентного пункта больше, чем в 2016 году.

Другая крупная красноярская авиакомпания – ГПКК «КрасАвиа» – в прошлом году перевезла 314,2 тыс. пассажиров (рост на 20,6%). Процент занятости кресел вырос на 1 п.п. – до 64,8%.

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.26; УФАС НАЧАЛО РАССЛЕДОВАНИЕ В СВЯЗИ С УЧАСТИЕМ НОВАПОРТА В ПОДГОТОВКЕ КОНКУРСА ПО ПРОДАЖЕ АЭРОПОРТА ИРКУТСКА

Депутат Законодательного собрания, руководитель представительства «РусАла» (MOEX: RUALR) в Иркутской области Александр Балабанов обратился в региональное управление Федеральной антимонопольной службы (ФАС) с просьбой оценить действия областного правительства, решившего вместе со структурой «Новапорта» готовить конкурсную документацию по выбору инвестора иркутского авиаузла.

«Направлен депутатский запрос в УФАС, так как недопустимо привлечение одного из потенциальных инвесторов («Новапорта» – ИФ) к созданию документации для конкурса, в котором он сам планирует принимать участие. Данные действия создают конфликт интересов», – говорится в комментарии пресс-службы Заксобрания «Интерфаксу» за подписью спикера парламента Сергея Брилки.

В пресс-службе управления ФАС по Иркутской области агентству уточнили, что по заявлению депутата А.Балабанова уже начато «официальное расследование».

Запрос депутата касается АО «ИркутскАэроИнвест», которое, по данным системы «СПАРК-Интерфакс», на паритетных началах создано в феврале 2017 года «Корпорацией развития Иркутской области» (принадлежит областному правительству) и АО «Новапорт Иркутск» (структура AEON Corporation Романа Троценко). Ранее правительство региона сообщало, что «ИркутскАэроИнвест» должно определить объем инвестиционных обязательств потенциального инвестора для нового аэропорта Иркутска. На компанию также возложили обязанность по разработке формата и схемы проведения конкурса.

Конкурс на выбор инвестора иркутского авиаузла обсуждается с 2015 г., когда действующий аэропорт был передан из федеральной собственности в областную. Сначала проект ограничивался реконструкцией существующей гавани, а также строительством новой, за пределами Иркутска. Позднее в него включили модернизацию 10 областных малых аэропортов (Бодайбо, Мамы, Киренска, Усть-Илимска, Нижнеудинска, Железногорска-Илимского и др.). Об интересе к проекту, помимо «Новапорта», ранее заявляли холдинги «Аэропорты регионов» (входит в «Ренову» Виктора Вексельберга) и «БазЭл» Олега Дерипаски.

Как говорится в комментарии Заксобрания, депутаты в целом обеспокоены «затянувшимся процессом по выбору инвестора для модернизации иркутского авиаузла». «С момента передачи (действующего – ИФ) аэропорта в региональную собственность по проекту развития нового аэропорта правительством Иркутской области действий не предпринималось, в результате чего средства в размере 23 млрд рублей, выделенные в рамках федеральной целевой программы на строительство нового аэропорта (аэродромной инфраструктуры – ИФ), были секвестрированы», – отмечается в обращении.

В иркутском правительстве и пресс-службе аэропорта «Интерфаксу» не смогли пояснить, на какой стадии сейчас находится подготовка к конкурсу по выбору инвестора и кто его готовит.

ФАС не в первый раз приходится вмешиваться в ситуацию вокруг конкурса. Так, еще в 2016 году, после заявления губернатора Иркутской области Сергея Левченко о готовности привлечь «Новапорт» к управлению действующего аэропорта Иркутска, антимонопольное ведомство опубликовало предостережение «о недопустимости таких действий».

Позднее глава ФАС Игорь Артемьев, отвечая на вопрос журналистов, заявлял: «Прочтение закона о конкуренции говорит, что необходимо проводить конкурсы для таких случаев. Поэтому если губернатор Иркутской области об этом не знал, то я буду очень сильно удивлен, но тогда он узнает уже из нашего постановления об этом. (...) И я очень ему советую свое решение поменять, иначе это может быть очень плохо – и с точки зрения гарантированности инвестиций, и с точки зрения даже правоохранительной системы».

### ТАСС; 2018.01.26; НОВОСИБИРСКИЙ АЭРОПОРТ ТОЛМАЧЕВО НА 40% УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА РЕГИОНАЛЬНЫХ РЕЙСАХ

Новосибирский аэропорт Толмачево по итогам 2017 года увеличил пассажиропоток на региональных рейсах на 41%, сообщает в пятницу пресс-служба аэропорта. При этом общее число перевезенных пассажиров превысило показатель 2016 года менее, чем на 25%.

«По итогам 2017 года аэропорт Толмачево обслужил на региональных рейсах 709547 пассажиров (плюс 41% к 2016 году)», – говорится в сообщении.

В пресс-службе уточнили, что пассажиропоток на рейсах, выполняемых в рамках программы субсидирования региональных авиаперевозок, вырос на 169% и составил около 183,7 тыс. человек. В 2017 году субсидировалось 10 направлений: Байкит, Горно-Алтайск, Томск, Ноябрьск, Ханты-Мансийск, Нижневартовск, Стрежевой, Сургут, Северо-Енисейск и Новый Уренгой. Для сравнения, в 2016 году таких направлений было восемь. Рейсы в Абакан, Кызыл, Тюмень и Талакан, субсидируемые в 2016 году, вышли на коммерческую основу и выполнялись в 2017 году без государственной поддержки, зато в программу добавился Северо-Енисейск.

В 2017 году впервые с начала действия программы государственной поддержки региональных авиаперевозок в софинансировании региональных рейсов приняло участие правительство Новосибирской области. С апреля прошлого года S7 Airlines начала использовать региональные воздушные суда Еmbraer 170, открыв из Новосибирска рейсы более чем по 10 направлениям. В этом году развитие региональных авиаперевозок из Новосибирска продолжится при активной поддержке правительства Новосибирской области и базового авиаперевозчика аэропорта авиакомпании S7 Airlines.

В 2018 году в перечень субсидируемых региональных направлений вошли Кызыл, Ноябрьск, Томск, Северо-Енисейск, Стрежевой, Ханты-Мансийск и 3 новых направления: Белоярский, Когалым и Надым. Рассматривается возможность возобновления субсидирования рейсов в Горно-Алтайск. Полеты по данным направлениям будут выполнять авиакомпании S7 Airlines, NordStar, «Турухан» и «ЮТэйр». Вне программы субсидирования региональных авиаперевозок планируется увеличить частоту полетов в Сургут, Норильск, Новый Уренгой, Омск, Абакан, Салехард, Пермь, Красноярск, Иркутск и Ханты-Мансийск, а также возобновить рейсы в Братск.

Аэропорт Новосибирска – один из крупнейших за Уралом международных авиаузлов. Пропускная способность на внутренних авиалиниях составляет 1,8 тыс. пассажиров в час, на международных – 1,3 тысячи. Толмачево связан регулярными рейсами с крупнейшими городами России, населенными пунктами Сибири, а также Болгарией, Германией, Китаем, Грецией и другими странами. Пассажиропоток Толмачево по итогам 2017 года впервые превысил 5 млн человек, в 2016 году он составил 4,1 млн пассажиров.

<http://tass.ru/transport/4905202>