**13 ФЕВРАЛЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.02.12; НАЙДЕН ПАРАМЕТРИЧЕСКИЙ САМОПИСЕЦ НА МЕСТЕ КРУШЕНИЯ АН-148

Найден параметрический самописец на месте крушения Ан-148. Об этом глава **Минтранса** Максим **Соколов** рассказал входе правительственной комиссии по ликвидации последствий авиакатастрофы самолета. Подтверждения того, что найден второй самописец , который фиксировал переговоры в кабине пилотов, пока нет.

В течение недели будут вестись работы по сбору и доставки останков погибших, сказал министр. Работы будут проводиться в Московском бюро судебной экспертизы. Правкомиссией принято решение производить сбор необходимых генетических анализов у родственников непосредственно по месту их нахождения (Москва и Орск).

В аэропортах Орска и Домодедово организованы штабы по оказанию психологической помощи родственникам погибших. Сегодня в восемь утра по московскому времени из аэропорта «Домодедово» в Орск вылетел спецборт МЧС с медиками и психологами на борту. Организованы «горячие линии» МЧС России, Московской и Оренбуржской областей. Пенсионному фонду России поручено оперативное установление членам семей погибших пассажиров пенсии по случаю потери кормильца.

Роструд и Фонд социального страхования России должны принять меры по обеспечению выплат, семьям погибших, чьи родственники находились в трудовых отношениях, в соответствии с законодательством. Семьям погибших будут выплачены компенсации от страховой компании в размере более двух миллионов рублей каждой семье. Дополнительно главами Подмосковья, Оренбургоской и Саратовской областей принято решение о выплатах еще по одному миллиону рублей.

**Росавиаци**ей и **Ространснадзор**ом начаты внеплановые проверки «Саратовских авиалиний». **Ространснадзор** дополнительно проверит службы аэропорта Домодедово, которые готовили самолет к вылету, напомнил министр.

<https://rg.ru/2018/02/12/reg-cfo/najden-parametricheskij-samopisec-na-meste-krusheniia-an-148.html>

На ту же тему:

<https://www.gazeta.ru/social/news/2018/02/12/n_11160799.shtml>

<https://iz.ru/707734/2018-02-12/parametricheskii-samopisetc-obnaruzhen-na-meste-krusheniia-148>

<https://rns.online/transport/Sokolov-poiskovaya-stadiya-v-svyazi-s-krusheniem-aN-148-prodlitsya-nedelyu-2018-02-12/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.12; ГЛАВА МИНТРАНСА: НА БОРТУ РУХНУВШЕГО АН-148 НАХОДИЛИСЬ ТРИ ИНОСТРАНЦА – ИЗ ШВЕЙЦАРИИ, АЗЕРБАЙДЖАНА И КАЗАХСТАНА

На борту потерпевшего крушение в Подмосковье самолета Ан-148, по предварительным данным, были три иностранца – граждане Швейцарии, Азербайджана и Казахстана, сообщил глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов**.

«По предварительным данным, на борту самолета было трое иностранных граждан – Швейцарии, Азербайджана, Казахстана», – заявил М.**Соколов** в понедельник на заседании правительственной комиссии, созданной в связи с авиакатастрофой.

Он попросил представителей МИД РФ доложить о взаимодействии с дипломатическими представительствами стран, чьи граждане находились на борту Ан-148.

Самолет «Саратовских авиалиний» разбился 11 февраля в Раменском районе Подмосковья через 4 минуты после вылета из Домодедово в Орск. На его борту находился 71 человек, в основном жители Оренбургской области. Все они погибли.

На ту же тему:

<https://russian.rt.com/russia/news/480286-sokolov-inostrancy-an-148>

<http://www.rosbalt.ru/russia/2018/02/12/1681556.html>

<https://rns.online/transport/Grazhdane-azerbaidzhana-Kazahstana-i-SHveitsarii-bili-sredi-passazhirov-razbivshegosya-an-148-2018-02-12/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.12; НА СБОР ОСТАНКОВ ЖЕРТВ КАТАСТРОФЫ АН-148 ПОТРЕБУЕТСЯ НЕДЕЛЯ – ГЛАВА МИНЗДРАВА

Сбор останков погибших в катастрофе самолёта Ан-148 «Саратовских авиалиний», в результате которой погибли все находящиеся на борту, займет около семи дней, заявила журналистам министр здравоохранения России Вероника Скворцова.

«Вчера на место происшествия выехал директор нашего федерального центра судебно-медицинской экспертизы, был организован сбор останков погибших», – сказала она в понедельник.

Министр отметила, что работа по сбору останков – процесс достаточно длительный.

«В течение, наверное, около семи дней останки будут собираться», – сказала В.Скворцова.

По ее словам, найденные останки пассажиров будут отправлены в судебно-медицинский морг в столице для опознания с помощью генетической экспертизы.

Генетические данные для опознания будут собраны у родственников погибших по месту их проживания, добавила В.Скворцова.

Самолет авиакомпании «Саратовские авиалинии» 11 февраля потерпел крушение после вылета из московского аэропорта «Домодедово» в город Орск Оренбургской области. На его борту находился 71 человек. Все погибли.

Опознать жертв крушения Ан-148 в Подмосковье можно будет лишь по результатам генетической экспертизы. «Качество биоматериала такое, что придется делать генную экспертизу. Вряд ли путем обычного опознания удастся установить», – сообщил накануне в ходе селекторного совещания глава **Минтранса** Максим **Соколов**. По его словам, экспертиза может занять 2-3 месяца.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; ИВАН БУРАНОВ; 2018.02.13; ФОНД УПРОЩЕННОГО БЛАГОСОСТОЯНИЯ

Использовать средства ФНБ станет легче

**Минтранс** начал готовить постановление правительства, которое уже в марте может дать ОАО РЖД и ГК «Автодор» право использовать средства Фонда национального благосостояния (ФНБ) в упрощенном порядке. Сейчас правила расходования этих траншей настолько сложны, что эти компании вынуждены искать альтернативные источники средств на крупные инфраструктурные проекты – БАМ, Транссиб и ЦКАД. Эксперты отмечают, что эта мера выручит как минимум ОАО РЖД.

**Минтранс** объявил на regulation.gov.ru, что готовит проект постановления правительства, который выведет ОАО РЖД и ГК «Автодор» из-под действия принятого в августе 2017 года постановления №1008. Оно сейчас регламентирует порядок пользования средствами ФНБ. В анонсе сообщается, что причина подготовки нового документа – невозможность применять постановление №1008 к финансируемым из ФНБ проектам ОАО РЖД и ГК «Автодор», скорректировать его также не удастся. Вступление нового постановления в силу запланировано на март.

Как сообщал “Ъ”, новые правила чуть ли не заблокировали ряд инфраструктурных проектов в РФ. ОАО РЖД выделены из ФНБ 150 млрд руб. (50 млрд руб. уже освоены) на расширение БАМа и Транссиба, ГК «Автодор» должна получить до 150 млрд руб. на строительство Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД). Но, как писал “Ъ” 15 ноября, 5 и 19 декабря 2017 года, у компаний возникли проблемы с распоряжением средствами. Постановление №1008 предписывает тратить средства ФНБ за пять дней после перечисления, требует обязательного выкупа привилегированных акций, полученных в обмен на взнос из фонда (это создало проблемы ОАО РЖД, так как владеть его акциями может только Росимущество). Также документ не разрешает расплачиваться деньгами ФНБ компании-концеденту с концессионером и накладывает другие ограничения. В декабре Минэкономики внесло ряд поправок, в том числе позволяющих выплачивать за счет этих средств плату концедента. А ОАО РЖД утвердило паспорт БАМа, в котором, в частности, закреплен перенос траншей из ФНБ по 50 млрд руб. на 2018 и 2019 годы. Крупные транши из ФНБ должен получать также «Росатом», но там вопрос не комментировали, о трудностях госкорпорация не сообщала. Правки в постановление №1008 ожидались как раз к марту.

В ОАО РЖД не комментируют проекты нормативных актов, сообщили “Ъ” в монополии. Источник “Ъ”, близкий к ней, говорит, что принятие этой инициативы сделает возможным получение компанией средств ФНБ на инфраструктурные проекты. В ГК «Автодор», **Минтрансе**, Минэкономики (разработчик постановления №1008) и аппарате вице-премьера Аркадия **Дворкович**а (новый документ разрабатывается в соответствии с его поручениями от 13 ноября и 7 декабря 2017 года) комментариев не дали.

Внесение изменений в постановление №1008 до конца марта – единственно возможный вариант обеспечить в полном объеме финансирование работ на БАМе и Транссибе в 2018 году, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. ОАО РЖД уже вынуждено было в 2017 году осуществить замещение средств фонда и финансировать стройку из собственного бюджета, продолжает он, но в 2018 году потребности монополии в средствах ФНБ составят до 90 млрд руб.– без учета возмещения освоенных в 2017 году более 50 млрд руб. Возможности бюджетного маневра для ОАО РЖД в 2018 году сильно ограничены, добавляет эксперт, поэтому компании будет существенно сложнее финансировать работы за счет собственных средств.

[https://www.kommersant.ru/doc/3547388?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3547388?query=минтранс)

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.02.12; АВТОБУСЫ ЕДУТ НА КОНКУРС

Муниципальных перевозчиков выберут на особых условиях

**Минтранс** настаивает на возвращении к такой системе выбора операторов муниципальных маршрутов, которая учитывала бы не только цену, но и качество перевозок. Уведомление о разработке поправок об этом размещено для общественного обсуждения.

В России три года действует закон, который навел порядок на рынке автоперевозок в городах. Но он не определяет порядок определения цены контрактов по регулярным перевозкам пассажиров и критерии оценки участников закупки. Пока госконтракты в этой сфере заключаются на общих основаниях в форме открытого аукциона (на понижение цены), но минимальные цены могут предложить и фирмы однодневки, которые не дорожат репутацией и готовы экономить за счет качества перевозок и безопасности пассажиров.

Все 27 тысяч российских муниципалитетов вправе проводить электронные аукционы на понижение стоимости по контрактам на перевозки, пояснил «РГ» эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» Александр Рыжков.

Местные власти, понимающие риск аукционов, пытались отказаться от них при заключении госконтрактов. И получали предписания прокуратуры. Поправки в законодательство о госконтрактах должны позволить учитывать особые условия контракта (они невозможны при закупках в форме аукциона или посредством запроса котировок) при перевозке по регулируемым тарифам, предусмотренные законом об организации перевозок. Тогда они смогут проводиться в форме конкурса, либо перевозка на социально ориентированном маршруте будет закупаться у единственного поставщика.

Еще оказалось, что, не имея ограничений по срокам контрактов, муниципалитеты начали действовать по своеобразной логике. И у перевозчика сейчас нет уверенности, что он сможет остаться на своем маршруте через год, а может, месяц и даже неделю. «В одном из субъектов РФ контракты на перевозку пассажиров заключаются буквально на неделю, чтобы сумма контракта была меньше 100 тысяч рублей – это дает право не проводить аукционы. А срок окупаемости больших автобусов – семь лет», – отметил в беседе с обозревателем «Российской газеты» президент Московского транспортного Союза Юрий Свешников. Но все же значительная часть контрактов в сфере регулярных перевозок являются многолетними. Применение к ним общего порядка обеспечения их исполнения приводит к ограничению числа участников закупок, считают в **минтрансе**.

Еще одна проблема – закон о госзакупках ничего не говорит о размере лота. Муниципалитет может в один лот соединить все свои маршруты или сделать лот на один маршрут. Первое отрежет путь к перевозкам небольшим компаниям, а второе – не заинтересует больших перевозчиков, отметил Свешников.

**Министерство транспорта** намерено уточнить и порядок определения цены контракта, и критерии оценки участников закупки. Сейчас заказчики самостоятельно определяют требования к участникам закупок, что нарушает единое экономическое и правовое пространство для хозяйствующих субъектов. В **министерстве транспорта** считают, что объем предусмотренных контрактом работ должен устанавливаться в отношении каждого класса транспортных средств в километрах пробега и часах работы.

Стоимость бензина, автобуса и его обслуживания особо не отличаются в разных регионах, разные только зарплаты водителей – в столице около 70 тысяч рублей, в других регионах обычно 17-18 тысяч. При этом тарифы муниципалитеты иногда не поднимают по несколько лет, и они ниже себестоимости перевозок в два, а то и в три раза. В результате 65 процентов автобусов в России старше 10 лет, парк не обновляется, перевозчик экономит на безопасности, предупреждает Свешников.

Власти должны делать перевозку хотя бы не убыточной для транспортных компаний. **Минтранс** еще предлагает возложить на заказчиков обязанность предоставления подрядчику субсидий для компенсации его дополнительных расходов, возникших после заключения контракта, например, из-за увеличения акцизов на топливо или обязательного с лета этого года оборудования муниципальных автобусов тахографами.

**Минтранс** еще намерен внести поправки, которые урегулируют перевозки пассажиров трамваями в Волгограде. В Волгограде на ряде станций действует аналогичная для метро и пригородных электричек система пропуска пассажиров, но она существует пока за рамками закона о наземном транспорте.

Корректировка закона позволит развивать систему скоростных трамваев и в других российских городах, считает директор Центра исследований транспортных проблем мегаполисов Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» Константин Трофименко.

<https://rg.ru/2018/02/12/municipalnyh-perevozchikov-budut-vybirat-na-osobyh-usloviiah.html>

### ТАСС; 2018.02.13; КАБМИН РАСПРЕДЕЛИЛ МЕЖДУ РЕГИОНАМИ БОЛЕЕ 17 МЛРД РУБЛЕЙ НА РАЗВИТИЕ АВТОДОРОГ

Правительство РФ утвердило распределение более 17 млрд рублей трансфертов на развитие автомобильных дорог между бюджетами 30 регионов. Соответствующее распоряжение за подписью премьер-министра РФ Дмитрия Медведева опубликовано во вторник на сайте кабмина.

«Подписанным распоряжением утверждено распределение в 2018 году межбюджетных трансфертов в общем объеме 17,05 млрд рублей из федерального бюджета между 30 субъектами Федерации на развитие автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения», – говорится в справке к документу. Средства на эти цели предусмотрены в федеральном бюджете.

Из них 6,82 млрд рублей направляются бюджетам 17 регионов на реализацию крупных, особо важных для социально-экономического развития проектов; 5,13 млрд рублей – в два региона на финансирование проектов, реализуемых с применением механизмов государственно-частного партнерства. Еще 5,1 млрд рублей направляются 11 субъектам РФ «на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт и ремонт уникальных дорожных искусственных сооружений».

<http://tass.ru/ekonomika/4952733>

### КОММЕРСАНТ ИЖЕВСК; 2018.02.12; 1,5 МЛРД РУБЛЕЙ ПОТРАТЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ УДМУРТИИ В 2018 ГОДУ

В 2018 году по программе «Безопасные и качественные дороги» потратят на ремонт дорог Удмуртии 1,46 млрд руб., что на 17% больше по сравнению с прошлым годом. Об этом сообщает **министерство транспорта** и дорожного хозяйства республики 12 февраля. Из этих средств 730 млн руб. поступят в региональный бюджет из федерального. Соответствующее соглашение уже подписано между Удмуртией и **Росавтодор**ом на прошлой неделе.

Средства пойдут на ремонт 43 участков дорог Ижевска и 14 загородных трасс. Например, 5 км трассы Сарапул–Воткинск, 9 км трассы Ижевск–Ува, 4 км трассы Ува–Вавож, 6 км ул. Поймы, 2,8 км улицы Буммашевской, 1,7 км улицы Удмуртской, 1,5 км улицы Карла Либкнехта, 1,8 км улицы 10 лет Октября и другие.

Как отметил первый заместитель **министра транспорта** РФ Евгений **Дитрих**, в этом году проект синхронизируют с программами в сфере ЖКХ и благоустройства, а также повысят роль социальных медиа. Кроме того, правительство региона совместно с научным сообществом должно актуализировать схемы транспортного обслуживания населения и иные документы планирования.

[https://www.kommersant.ru/doc/3547027?query=**росавтодор**](https://www.kommersant.ru/doc/3547027?query=росавтодор)

### RNS; 2018.02.12; КОЛИЧЕСТВО ГАЗОВЫХ ЗАПРАВОК В РОССИИ К 2020 ГОДУ ВЫРАСТЕТ В 2,5 РАЗА

Количество газовых заправок в России к 2020 году вырастет в 2,5 раза – до 743 единиц, сообщил заместитель министра энергетики РФ Кирилл Молодцов в своей колонке в журнале «Эксперт».

Он отметил, что по данным международной ассоциации газомоторного транспорта (NGVA), в 86 странах мира, реализующих программы по развитию рынка газомоторного топлива, количество автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС) в 2017 году возросло на 5% по сравнению с 2016 годом.

«В то же время в России в 2017 году построено на 12% станций больше, чем годом ранее. К 2020 году число объектов газозаправочной инфраструктуры в РФ должно увеличиться почти в 2,5 раза и составить 743 единицы», – отметил Молодцов.

Замминистра подчеркнул, что за последние два-три года темпы строительства инфраструктуры для транспорта на газомоторном топливе существенно возросли: если в 2000 году в России насчитывалось 174 автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС), а в 2013 году – 239, то на 1 января 2018 года действует уже 354 объекта газозаправочной инфраструктуры. В прошлом году были введены в эксплуатацию 36 АГНКС, еще 67 – готовятся к запуску в текущем году.

По словам Молодцова, хорошую динамику роста также демонстрирует объем потребления природного газа в качестве моторного топлива: в 2000 году реализовано 82 млн кубометров, в 2013 году – 400 млн кубометров, по итогам 2017 года – 600 млн кубометров. Также увеличивается количество автотехники, работающей на газомоторном толпиве. По данным **Минтранса** РФ, общее количество автомобилей на газомоторном топливе к 2020 году должно вырасти в 1,7 раза – до 256 тыс единиц.

Замглавы Минэнерго добавил, что также идет работа по постепенному переводу на газомоторное топливо не только автомобильного, но и других видов транспорта – железнодорожного, морского и речного, воздушного, а также техники специального назначения. Так, с 2013 года осуществляется опытная эксплуатация газотурбовоза на Свердловской железной дороге, а также газопоршневых тепловозов на ряде участков железной дороги. «Газпром» совместно с РЖД реализует пилотный проект по внедрению газотепловозов и газотурбовозов. К концу 2022 года РЖД планирует расширить парк газомоторных локомотивов до 10 единиц. По оценкам **Минтранса**, к этому же сроку ожидается увеличение количества газовых судов морского и речного флота до 14 и 6 единиц соответственно.

<https://rns.online/energy/Kolichestvo-gazovih-zapravok-v-Rossii-k-2020-godu-virastet-v-25-raza-2018-02-12/>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ЖАНДАРОВА; 2018.02.12; ПО ШИРОКОЙ КОЛЕЕ

Австрия рассчитывает на создание грузового пути из России в Европу

Через Россию может пойти основной поток грузов из Азии в Европу. Сейчас среднее время доставки грузов морским путем занимает около полутора месяцев. Продление Транссиба до Австрии позволит сократить его до пары недель.

Создание широкой колеи правительство Австрии внесло в список приоритетных проектов, сообщил торговый представитель РФ в Австрийской Республике Александр Потемкин во время деловой миссии в Австрию, организованной Российским экспортным центром (РЭЦ).

«Речь идет о продлении ширококолейной Транссибирской железнодорожной магистрали, которая проходит через Украину и Словакию. Если будет построена эта дорога (порядка 400 километров), то в Австрии будет располагаться логистический хаб, который позволит здесь перебрасывать грузы на европейские железные дороги, а также на другие виды транспорта: автомобильный, водный, воздушный. Это позволит серьезно сократить время доставки товаров из Азии: с полутора месяцев водным путем до двух недель – железнодорожным», – сообщил он.

Очередной этап переговоров назначен на февраль, когда в Вене пройдет крупный международный железнодорожный форум. Проект имеет хорошие перспективы. Эксперты закончили технико-экономическую оценку проекта и признали его перспективным. Начать работу планируется в 2023 году, а закончить в 2033-м.

В 2017 году товарооборот России с Австрией показал положительную динамику впервые после кризиса. В 2016 году он составил 2,8 миллиарда долларов, сообщил замминистра промышленности и торговли России Георгий Каламанов: «Статистика 2017 года дает повод говорить о положительной динамике. В январе-ноябре 2017 года товарооборот вырос практически на 35 процентов по сравнению с аналогичным периодом 2016 года. Это уже другие цифры, товарооборот составил 3,469 миллиарда долларов».

Сегодня основу несырьевого экспорта составляет продукция металлургической и химической промышленности, машины и оборудование. Замминистра считает, что экспортный потенциал велик у лесопромышленного комплекса, фармацевтики, отрасли переработки отходов и авиапрома. Импортная составляющая представлена оборудованием и технологиями, которые в том числе применяются для локализации австрийских производств в России.

Сами предприниматели отмечают, что немецкий и австрийский рынки из стран ЕС наиболее сложны, переговоры на них идут долго и не всегда заканчиваются заключением контракта.

«За последние годы у нас сформирована серьезная система господдержки экспорта. Это и гарантии, и страховое покрытие сделок, и кредиты», – рассказал Георгий Каламанов. Недавно перечень мер поддержки экспортеров пополнило несколько новых направлений, связанных с сертификацией, защитой патентов и решением логистических вопросов. «Единым окном», в котором можно получить все меры поддержки при экспортных сделках, является РЭЦ.

<https://rg.ru/2018/02/12/avstriia-predlozhila-prodlit-transsib-i-postroit-logisticheskij-hab.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.12; РОСМОРРЕЧФЛОТ ОПРЕДЕЛИЛ ПАРАМЕТРЫ ВРЕМЕННОГО ЗАПРЕТА СУДОХОДСТВА В АКВАТОРИЯХ ВОСЬМИ ГОРОДОВ ВО ВРЕМЯ ЧМ-2018

**Федеральное агентство морского и речного транспорта** РФ согласовало участки акваторий восьми городов, принимающих чемпионат мира по футболу, на которых будет вводиться запрет на проход судов и маломерных плавсредств, сообщил **Росморречфлот**.

Планируется, что запрет на пребывание и передвижение судов в период ЧМ-2018 будет введен в акваториях Волгограда, Казани, Калининграда, Москвы, Нижнего Новгорода, Ростова-на-Дону, а также в Санкт-Петербурге и Сочи.

В частности, в дни проведения игр в Санкт-Петербурге судоходство будет ограничено на участке около Крестовского острова, в Москве – на некоторых участках Москвы-реки и канала им. Москвы, в Сочи – в акватории Черного моря у стадиона «Фишт».

В Екатеринбурге, Самаре и Саранске ограничения не устанавливаются, отмечается в сообщении.

Ограничения не будут применяться к ряду судов, в том числе к буксирам, лоцманским, спасательным и судам портофлота, бункеровщикам, а также судам с грузами для обеспечения проведения чемпионата мира по футболу.

Перечень судов, к которым не применяются ограничения, будет размещен на сайтах администраций морских портов Балтийского и Черного моря, а также Волжского, Волго-Балтийского и Московского бассейнов.

Матчи ЧМ-2018 пройдут с 14 июня по 15 июля 2018 года в 11 городах России: Москве, Петербурге, Калининграде, Самаре, Екатеринбурге, Волгограде, Ростове-на-Дону, Казани, Нижнем Новгороде, Сочи, Саранске.

### ТАСС; 2018.02.12; «ВОСТОЧНЫЙ ПОРТ» ПЕРЕЙДЕТ НА ЗАКРЫТУЮ ПЕРЕВАЛКУ УГЛЯ В 2019 ГОДУ

АО «Восточный Порт» планирует перейти на закрытую перевалку угля в 2019 году, следует из сообщения, опубликованного на сайте Министерства РФ по развитию Дальнего Востока со ссылкой на пресс-службу Приморья.

«Сейчас мы ведем строительство третьей очереди специализированного угольного комплекса. В январе проект прошел очередную экологическую экспертизу, подтвердившую соответствие всем экологическим нормам», – приводится в сообщении комментарий управляющего директора АО «Восточный порт» Анатолия Лазарева.

На Третьей очереди, как и на действующем угольном комплексе, предусмотрены очистные сооружения, ветрозащитные установки, пересыпные станции будут укрыты специальным пологом, здание вагонопрокидывателей оборудовано системой пылеподавления «сухой туман».

В пресс-службе «Восточного порта» сообщили, что регулярно проводят экологический мониторинг. Также там отметили, что за последние пять лет в модернизацию оборудования, очистных сооружений, системы ветрозащиты, восполнение биоресурсов моря и экологические акции инвестировано более 1,2 млрд рублей.

АО «Восточный порт» специализируется на перевалке каменного угля, добываемого в Кузбассе. Грузооборот по итогам 2017 года составил 23,2 млн тонн.

Единоличным исполнительным органом АО «Восточный Порт» является ООО «Управляющая портовая компания».

В структуру АО «Восточный порт» входят два производственно-перегрузочных комплекса, также идет строительство Третьей очереди угольного комплекса, включая создание федеральной железнодорожной инфраструктуры. В 2017 году объекты Третьей очереди будут введены в эксплуатацию, что увеличит грузооборот АО «Восточный Порт» до 39 млн тонн угля в 2019 году.

<http://tass.ru/transport/4951484>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.12; РОСГВАРДИИ МОГУТ РАЗРЕШИТЬ ЭВАКУИРОВАТЬ СУДА ИЗ ОХРАННОЙ ЗОНЫ КРЫМСКОГО МОСТА

Правительство внесло на рассмотрение Госдумы законопроект, который наделяет Росгвардию правом эвакуировать суда из зон, прилегающих к Крымскому мосту, а также к газопроводу и энергомосту под Керченским проливом, сообщает в понедельник официальный сайт нижней палаты парламента.

В настоящее время у Росгвардии есть полномочия осуществлять досмотр судов, который нарушают правила судоходства у охраняемых Росгвардией объектов. Однако у гвардейцев нет права эвакуировать эти суда из зоны, запрещенной к судоходству, и доставлять их на спецстоянки.

Законопроект наделяет военнослужащих Росгвардии полномочиями по доставлению на спецстоянки судов, владельцы которых нарушили статью КоАП, регламентирующую наказание за нарушение правил плавания (ст. 11.7 КоАП РФ). Эта статья устанавливает наказание за нарушение границ, запретных для плавания или временно опасных для плавания районов.

Законопроект предлагается распространить не только на зону охраны, прилегающую к Крымскому мосту, газопроводу и энергомосту под Керченским проливом, но и другие водные акватории, в районе которых запрещено плавание.

В пояснительной записке к законопроекту отмечается, что законопроект предложен для обеспечения безопасности транспортного перехода через Керченский пролив.

В прошлом году сообщалось, что Украина готовит судебный иск из-за ограничения Россией судоходства в Керченском проливе в связи со строительством моста в Крым, так как это может привести к убыткам украинских портов. Также власти Украины выражали недовольство временными ограничениями судоходства на время установки рок моста.

Крымский мост станет самым протяженным в России (19 км), он соединит полуостров с материковой РФ автомобильной и железной дорогами. Движение машин по мосту должно открыться в декабре 2018 года, поездов – 1 декабря 2019 года. Общая стоимость проекта составляет 227,92 млрд рублей в ценах соответствующих лет. Генподрядчиком выступает «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга.

Как отмечали в **Минтрансе** РФ, габариты конструкций моста через Керченский пролив «обеспечивают беспрепятственный проход всех судов, формирующих судооборот, исторически сложившийся в портах Азово-Черноморского бассейна» с учетом гидрологии пролива.

В начале февраля ФГУП «Управление ведомственной охраны **министерства транспорта** Российской Федерации» (Москва) объявило запрос предложений на строительство стационарного инспекционно-досмотрового комплекса в Керчи, в районе строительства дороги и автоподхода к Крымскому мосту.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2018.02.13; «САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ» НЕ РИСКУЮТ ПРОДОЛЖАТЬ ПОЛЕТЫ АН-148

Авиакомпания решила проверить все узлы и агрегаты оставшихся пяти самолетов

Самолет Ан-148 саратовской авиакомпании, вылетевший из «Домодедово» в Орск 11 февраля, через 5–6 минут после начала полета упал в Московской области, погибли все: 65 пассажиров и шесть членов экипажа.

Руководство «Саратовских авиалиний» приняло решение временно приостановить полеты Ан-148, сообщила компания 12 февраля. В понедельник найдены оба черных ящика, но пока нет даже предварительных результатов расследования катастрофы. Следственный комитет России возбудил уголовное дело, но пока сообщил только, что самолет находился в целостности в момент падения, взрыв произошел от столкновения с землей.

У авиакомпании было шесть самолетов Ан-148 – один из них только что получен и еще не введен в эксплуатацию, поэтому **Росавиаци**я и ресурс Flightradar24 дают информацию только о пяти судах. У компании в парке также, по данным **Росавиаци**и, два Embraer 190 и семь Як-42.

 «В гражданской авиации нет практики останавливать эксплуатацию типа до выяснения причин катастрофы, но, если у авиакомпании есть какие-то основания сомневаться в безопасности полетов, она может приостановить их добровольно», – говорит исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Сейчас, в низкий сезон, авиакомпания, приостановив полеты, может обойтись и без особых потерь, объясняет он.

Ан-148 в России помимо «Саратовских авиалиний» эксплуатируют также авиакомпания «Ангара» (четыре в парке), специальный летный отряд «Россия» (шесть, принадлежит управделами президента и перевозит высших должностных лиц страны), МЧС (три), ВВС России (не менее семи, по данным Flightradar24).

«Ангара» не прекращает эксплуатацию Ан-148, они летают в штатном режиме, говорит представитель компании. Пресс-службы управделами президента, МЧС и Минобороны на запросы не ответили.

Эксплуатацию типа в гражданских авиакомпаниях может приостановить **Росавиаци**я, но для этого нужны очень веские основания, объективные данные, которых сейчас нет, говорит Пантелеев. Представитель **Росавиаци**и это не комментирует.

 «Никаких оснований сажать все Ан-148 нет, да и «Саратовские авиалинии» остановили свои суда всего на несколько дней для проверки всех узлов и агрегатов, а не на все время расследования, которое может занять несколько месяцев», – говорит федеральный чиновник.

Все Ан-148 находятся у «Саратовских авиалиний» в аренде, они принадлежат лизинговой компании «Ильюшин финанс». «Мы следим за состоянием своих самолетов, все они проходят техническое обслуживание в соответствии с регламентами», – говорит представитель «Ильюшин финанс». «Разбившийся самолет поступил в парк в феврале 2017 г., в январе 2018 г. он прошел форму техобслуживания С-check, на которой были тщательно проверены в том числе агрегаты двигателя, планера, крыла. Техобслуживание проводилось в присутствии специалистов «Мотор сич» (производитель двигателей для Ан-148. – «Ведомости»), подтверждена летная годность самолета», – сообщила пресс-служба «Саратовских авиалиний».

 «Самолет Ан-148 выпускает ВАСО (входит в госхолдинг «Объединенная авиастроительная корпорация», ОАК. – «Ведомости») с 2009 г. Всего ВАСО выпустило и передало заказчику 31 судно. Производственной программой ВАСО в этом году предусмотрена передача еще трех самолетов Ан-148 – по действующему контракту. Пока других твердых контрактов нет», – рассказал представитель ОАК.

Разработал Ан-148 украинский концерн «Антонов», ВАСО выпускает их по лицензии, из-за разрыва отношений с Украиной дальнейшее их производство будет невозможно, напоминает Пантелеев. «Самолет сертифицирован, активно эксплуатируется, поэтому сейчас невозможно сделать вывод, что у него есть дефекты, могущие угрожать безопасности полетов», – продолжает Пантелеев. Хотя в первые год-два эксплуатации у Ан-148 и были «детские болезни», в том числе неоднократные случаи отключения одного из двигателей, «Мотор сич» доработал двигатель, этот недостаток устранен, вспоминает Пантелеев.

Топ-менеджер авиастроительного предприятия рассказал, что теоретически Ан-148 можно было бы заменить самолетами Ил-114-300 (модернизированная версия Ил-114), которые ОАК готовится начать поставлять на рынок с 2019 г. «Ил-114 – турбовинтовой самолет, а не реактивный, поэтому ближайшим российским аналогом пока стоит считать SSJ100 вместимостью 100 мест», – возражает Пантелеев. Иностранные аналоги Ан-148 – бразильские самолеты Embraer семейства Е и канадские Bombardier семейства CRJ, продолжает Пантелеев: канадских на российском рынке нет, а Embraer эксплуатируют те же «Саратовские авиалинии» и S7.

«Ан-148 стал в свое время большой победой украинского авиапрома, но этот самолет на одно поколение отстает от иностранных аналогов – турбореактивных Embraer и Bombardier. Соответственно, по эффективности он уступает иностранным моделям примерно так же, как «Газель» – Mercedes Sprinter», – говорит гендиректор Infomost Борис Рыбак.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/02/13/750757-saratovskie-avialinii-an-148>

На ту же тему:

[https://www.kommersant.ru/doc/3547299](https://www.kommersant.ru/doc/3547299?query=максим%20соколов)

<https://rns.online/transport/Saratovskie-avialinii-priostanovili-poleti-an-148-2018-02-12/>

[https://rns.online/transport/SK-v-moment-padeniya-aN-148-nahodilsya-v-tselostnosti-i-bez-vozgoraniya–2018-02-12/](https://rns.online/transport/SK-v-moment-padeniya-aN-148-nahodilsya-v-tselostnosti-i-bez-vozgoraniya--2018-02-12/)

<https://rg.ru/2018/02/12/reg-cfo/nazvany-versii-katastrofy-an-148-v-podmoskove.html>

<https://www.gazeta.ru/social/2018/02/11/11646247.shtml>

### КОММЕРСАНТ; ВСЕВОЛОД ИНЮТИН; ЯНИНА СОКОЛОВСКАЯ; СЕРГЕЙ ПЕТУНИН; АНДРЕЙ САЗОНОВ; 2018.02.13; СЛЕДСТВИЕ ДОШЛО ДО МЕСТА ВЗРЫВА

Эксперты начали изучение черных ящиков с разбившегося Ан-148

Эксперты Межгосударственного авиационного комитета (МАК) приступили к расшифровке бортовых самописцев разбившегося в Подмосковье в минувшее воскресенье пассажирского Ан-148-100В «Саратовских авиалиний». По результатам этой процедуры следствие определится с основной версией катастрофы, пока наиболее вероятными участники расследования называют обледенение, из-за которого самолет мог свалиться в штопор, отказ техники или ошибку экипажа. Прокуратура тем временем приступила к проверке госорганов, контролировавших деятельность авиаперевозчика – «Саратовские авиалинии».

О том, что оба бортовых самописца с разбившегося Ан-148 доставлены в лабораторию МАК, стало известно в понедельник вечером. Поиски обломков самолета, элементов его оснастки, а также останков жертв катастрофы на территории площадью 30 га вели около 900 сотрудников МЧС. Местность, на которой разбился Ан-148, обильно покрыта снегом, поэтому в некоторых случаях спасателям пришлось топить его тепловыми пушками. В МЧС сообщили об обнаружении почти 500 элементов разбившейся машины и более 1400 фрагментов тел погибших.

Участники разбирательства по-прежнему не торопятся выдвигать приоритетную версию трагедии. Официальный представитель СКР Светлана Петренко заявила, что до столкновения с землей самолет был цел и не горел, а взрыв, который был зафиксирован камерами наружного наблюдения частных домов расположенного неподалеку поселка, произошел уже при падении машины или сразу после него. По данным источников “Ъ”, следователи уже допросили весь топ-менеджмент «Саратовских авиалиний», а в офисе авиакомпании силовики провели выемки документов. Следственные действия также велись в аэропорту Пензы, откуда разбившийся самолет выполнял в тот день один из своих рейсов в Москву. Там правоохранители изъяли документы, касавшиеся полета, а также образцы топлива, которым был заправлен самолет.

Впрочем, директор аэропорта Юрий Осколков в беседе с “Ъ” категорически назвал несостоятельными любые предположения о некачественном керосине: «Самолет прошел у нас все стандартные процедуры, и, посмотрите, сколько он без проблем пролетел до катастрофы».

Одной из возможных версий трагедии может стать обледенение самолета во время набора высоты. «Отказавшись от обработки противообледенительной жидкостью, экипаж мог экономить как время, поскольку рейс и без того уже немного задерживался, так и деньги – стоимость процедуры можно сопоставить с ценой 10–20 билетов на рейс»,– предположил собеседник “Ъ”, знакомый с ходом расследования.

Тем временем к разбирательству подключились сразу несколько окружных транспортных прокуратур – Московская межрегиональная, Приволжская и Южная, сообщили в надзорном ведомстве. Помимо проверки документов авиакомпании-перевозчика Ан-148, аэропортов вылета и прилета надзорщики изучат и действия контролирующих органов, в том числе Приволжского управления **Ространснадзор**а.

Сами «Саратовские авиалинии» временно отказались от эксплуатации Ан-148 до выяснения причин случившегося. На регулярных линиях эти машины планируется заменить имеющимися у авиакомпании бразильскими Embraer (E-195) и Як-42Д. У «Саратовских авиалиний» осталось три арендованных у ГТК «Россия» Ан-148. При этом второй российский частный эксплуатант этой машины – иркутская авиакомпания «Ангара» – уже объявил, что не будет приостанавливать полеты на ней, так как «нет сомнений в безопасности полетов на самолете». Рейсы из Орска вместо «Саратовских авиалиний» временно выполняет удмуртская «Ижавиа» на самолетах Як-42Д, представители которой объявили, что «готовы подежурить» в Орске «в этот трудный момент».

Между тем разработчики и производители Ан-148 уверены в надежности машины. «Именно этот борт был собран в Воронеже, а киевское КБ Антонова занималось только конструкторской документацией»,– сообщил “Ъ” собеседник, близкий к **Минтрансу** Украины. Разбившаяся машина была выпущена в 2010 году и с июня того же года находилась в эксплуатации у ГТК «Россия». В апреле 2015-го менеджмент «России» поставил машину «на прикол», сославшись на ее экономическую неэффективность. Она простояла около полутора лет на хранении в Санкт-Петербурге, а затем в начале 2017 года была передана в аренду «Саратовским авиалиниям» вместе с еще четырьмя аналогичными машинами. По данным “Ъ”, за все это время на выпустившем машину Ан-148 Воронежском авиазаводе потерпевшая катастрофу машина была лишь однажды: после того как «Саратовские авиалинии» получили самолет, они отправили его в Воронеж на покраску в свою фирменную ливрею.

В понедельник в минздраве Оренбургской области сообщили, что медики в больнице №4 Орска собрали 29 «образцов генетического материала» у родственников жертв катастрофы (еще у двух человек образцы были взяты в другом регионе). Эти пробы были доставлены в Москву самолетом МЧС.

По словам вице-премьера Аркадия **Дворкович**а, семьи погибших получат приблизительно по 3,5 млн руб. Речь идет не только о выплатах «Альфа-Страхования», которые должны составить чуть больше 2 млн руб. на семью каждого погибшего (компания открыла временный офис в Орске для работы с родственниками жертв катастрофы): материальную помощь обещают и власти всех регионов, в которых проживали пассажиры самолета. Кроме того, «Саратовские авиалинии» обещали выплатить по 1 млн руб. семьям членов экипажа, а администрация Тамбовской области, где жил командир воздушного судна Валерий Губанов, рассмотрит вопрос о «всесторонней поддержке» оставшихся у него жены и дочери. Они вместе с зятем пилота уже отправились на опознание тела в Москву.

<https://www.kommersant.ru/doc/3547432>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Obnaruzheni-oba-chernih-yaschika-poterpevshego-krushenie-v-Podmoskove-an-148-2018-02-12/>

<http://tass.ru/ekonomika/4950823>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5a8184b89a79475aa7772e2d>

<https://rg.ru/2018/02/12/reg-cfo/semi-zhertv-katastrofy-samoleta-an-148-poluchat-dopolnitelnuiu-pomoshch.html>

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; СЕРГЕЙ ВАЛЬЧЕНКО; АЛЕКСЕЙ РАММ; 2018.02.13; ПРИЧИНЫ ПАДЕНИЯ АН-148 МОГУТ СТАТЬ ИЗВЕСТНЫ СЕГОДНЯ

Молчание экипажа в последние секунды полета остается одной из самых больших загадок авиакатастрофы

Экипаж потерпевшего катастрофу самолета Ан-148 «Саратовских авиалиний» не подавал сигнал бедствия. При этом в последние секунды полета на связь с диспетчером пилоты уже не выходили. Пока нет основной версии причины катастрофы, рассматриваются все варианты, в том числе технические неисправности, ошибки экипажа, сложные метеоусловия и акты незаконного вмешательства. Оба найденных на месте катастрофы бортовых самописца находятся в удовлетворительном состоянии. Поэтому специалисты рассчитывают получить первые данные уже во вторник.

Как рассказали «Известиям» несколько источников, близких к Государственной корпорации по организации воздушного движения и **Минтрансу**, экипаж Ан-148 авиакомпании «Саратовские авиалинии» не подавал сигнал бедствия перед крушением. Он передается набором четырехзначного кода на бортовой радиостанции воздушного судна: 7500 – самолет захвачен, 7600 – проблема на борту, 7700 – потеря радиосвязи. После получения такого кода метка самолета на экране диспетчера загорается красным цветом.

После взлета Ан-148 диспетчер дал указание его экипажу занять эшелон 11000 футов (3300 метров). К началу набора высоты скорость самолета составляла 370 узлов (примерно 686 км/ч). После достижения высоты 1860 метров диспетчер зафиксировал нештатное снижение воздушного судна. Когда самолет находился в 1770 метрах от земли, диспетчер сделал предупреждение экипажу. Ан-148 продолжил снижение до 1680 метров, но после вновь набрал высоту до 1890 метров. На вопрос диспетчера «Вы сохраняете эшелон?» – ответа не последовало.

Затем самолет перешел к резкому снижению – со скоростью около 45 м/с (162 км/ч). По нормативам этот показатель для самолета типа Ан-148 – примерно 5–7 м/с. Горизонтальная скорость уменьшилась до 220 узлов (408 км/ч). Диспетчеры продолжали вызывать борт и после того, как метка пропала с экрана, но им не ответили. Самолет потерпел крушение.

Как рассказали «Известиям» в МАК, найденные на месте падения самолета «черные ящики» – бортовые аварийные самописцы (параметрический и речевой) – в понедельник были доставлены в лабораторию для оценки их состояния и расшифровки информации. Первый из них фиксирует несколько сотен параметров работы бортовых систем, например, давление топлива, обороты двигателей, скорость и высоту полета, курс, действия экипажа. Оба самописца находятся в удовлетворительном состоянии. Это позволяет начать расшифровку в самые короткие сроки. Во вторник, 13 февраля, специалисты МАК рассчитывают получить первые данные.

По мнению руководившего проектированием Ан-148 бывшего генерального конструктора КБ «Антонов» (Киев, Украина) Дмитрия Кивы, пока информация с места катастрофы очень противоречивая и не позволяет сделать однозначные выводы о причинах происшествия. Важными обстоятельствами он назвал большой разлет обломков в районе падения – в радиусе до километра, а также то, что отметка самолета на экране радара пропала внезапно.

– Озвучивать версии до заключения комиссии МАК было бы некорректно. Надо тщательно обследовать и место падения самолета, и характер повреждений на фрагментах конструкции, и содержимое «черных ящиков», – заявил «Известиям» Дмитрий Кива. – Важно посекундно расшифровать запись переговоров на борту. Только после этого можно будет делать предварительные выводы. Похоже, что-то произошло в воздухе. Но, повторюсь, надо проверить всю эту информацию.

В АО «Мотор Сич» (украинский производитель двигателей) «Известиям» рассказали, что установленные на Ан-148 экземпляры Д-436-148 были выпущены в 2009 году. Их наработка составляет 13515 часов и 15806 часов соответственно. По данным этой компании, двигатели самолета работали вплоть до столкновения с землей.

Эксперты не исключают и версию о теракте, хотя никаких доказательств в ее пользу нет и в официальных заявлениях она не фигурирует. Тем не менее, экс-начальник управления вооружения Минобороны генерал-полковник Анатолий Ситнов считает, что причиной крушения самолета Ан-148 мог стать именно взрыв на борту воздушного судна. Его причина, по словам эксперта, не связана с топливом в баках. В пользу версии о взрыве на борту говорит и то, что обмена данными летчиков с диспетчером не было.

– То, что обломки самолета разлетелись в радиусе одного километра, и сам характер этих фрагментов говорит о том, что был самый настоящий взрыв. Он разорвал самолет по всем направлениям. Разрушены даже шпангоуты вдоль корпуса фюзеляжа и другие прочностные элементы, – заявил «Известиям» Анатолий Ситнов. – Топливо может взорваться при ударе, если его в баках половина или четверть, тогда есть газообразная смесь, так называемая «подушка паров».

Когда баки заполнены, топливо никогда не взрывается, отметил эксперт. К тому же ни один топливный бак не может разрушить самолет до таких мелких элементов.

Ранее Следственный комитет сделал заявление, что взрыв самолета произошел уже на земле. Как указывается в сообщении ведомства, следователями было установлено, что в момент падения воздушное судно находилось в целостности, без возгорания. Взрыв произошел после падения самолета.

– Наземный взрыв – это распространенное явление при авиакатастрофах, – отметил военный историк Дмитрий Болтенков. – При ударе о землю происходит детонация топлива и других технических жидкостей. К примеру, так было с Boeing-737, погибшим в Ростовском аэропорту в 2016 году. При столкновении с землей самолет разрушился, произошла детонация. Взрывом мелкие обломки раскидало на большое расстояние. Но такие взрывы возникают только тогда, когда самолет попадает в неуправляемое пикирование и набирает большую скорость перед столкновением с землей.

<https://iz.ru/707968/evgenii-deviatiarov-sergei-valchenko-aleksei-ramm/prichiny-padeniia-148-mogut-stat-izvestny-segodnia>

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2018.02.12; КАК АН-148 ПОЯВИЛСЯ В РОССИИ

Это проект периода российско-украинской дружбы, который не стал рыночным продуктом

11 февраля на взлете в Подмосковье разбился второй за историю эксплуатации самолет Ан-148 – теперь это был гражданский лайнер «Саратовских авиалиний», поэтому количество жертв этой катастрофы было на порядок больше предыдущей – 71 человек. Первая трагедия случилась 5 марта 2011 г.: при полете с аэродрома завода-производителя, Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО), экипаж значительно превысил допустимую скорость для данной высоты (по официальной версии, некорректно сработало его радиоэлектронное оборудование), отчего самолет разрушился в воздухе. Тогда погибли все шесть членов экипажа.

Расследование причин катастрофы в Подмосковье только началось, рассматриваются разные версии – не только технических неполадок, – поэтому **Росавиаци**я не приостанавливает эксплуатацию данного типа. Самолет был сертифицирован в России, значит, формально модель отвечает всем требованиям безопасности. На каждое гражданское судно сама **Росавиаци**я выдает сертификат соответствия типа, подтверждая тем самым возможность безопасных полетов.

Правда, эксперты вспоминают, что вначале Ан-148 была свойственна такая страшная «детская болезнь», как самопроизвольное отключение двигателя при высоком уровне осадков. Но происходило это уже на земле, проблему удалось быстро ликвидировать. Есть более страшная история, говорят собеседники «Ведомостей»: однажды из-за некорректной работы систем управления Ан-148 с пассажирами практически падал несколько километров, но экипаж, к счастью, сумел избежать крушения.

Ан-148 – первый самолет, разработанный в постсоветский период странами бывшего СССР: создал машину украинский госхолдинг «Антонов», в 2005–2015 гг. самолеты производили украинские заводы, с 2009 г. по украинской лицензии – ВАСО. Существует мнение, что налаживание производства в Воронеже было одним из политических проектов периода российско-украинской дружбы, а прекращается производство в этом году как раз потому, что дружбы больше нет.

Ан-148 был создан в период рыночной экономики и остался самолетом для внутреннего потребления: в России у частных авиакомпаний было только 10 Ан-148 из 31 выпущенного воронежскими авиастроителями. Большинство эксплуатируют госорганы – ВВС РФ, МЧС, специальный летный отряд «Россия» управделами президента. Модели украинского производства называются Ан-158, они летают на самой Украине, несколько штук ушло в Северную Корею и на Кубу. Более передовые авиационные державы предпочитают региональные джеты производства Embraer и Bombardier. Российский проект затевался в расчете на госкомпанию «Аэрофлот» и заказ им 30 судов, напоминает исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев. Но в итоге тендер «Аэрофлота» выиграла отечественная разработка – самолет Sukhoi SuperJet 100: первые 30 штук поставлялись «Аэрофлоту» в 2011–2016 гг., поставка еще 20 началась в 2017 г. SSJ100 уже выпущено больше 150, тогда как Ан-148 без госзаказчика остался совсем уж локальной историей. 31 Ан-148 за девять лет производства – это примерно объем годового производства SSJ100 при удачной конъюнктуре.

Правда, у Ан-148 есть существенное преимущество перед SSJ100 и тем более иностранными аналогами: в нем нет импортных западных комплектующих, поэтому для МЧС и Минобороны он незаменим, силовые структуры летают только на 100%-ной отечественной технике, летный отряд «Россия» очень мало закупает импортных судов – только для особо привередливых чиновников. Например, Дмитрий Медведев предпочитает европейские вертолеты Augusta Westland.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2018/02/12/750741-an-148>

### ВЕДОМОСТИ; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; АРТУР ТОПОРКОВ; 2018.02.13; ОТВЕТСТВЕННОСТЬ НЕСОСТОЯТЕЛЬНОЙ АВИАКОМПАНИИ РАЗДЕЛИТ АЭРОПОРТ

Инициатива **Минтранса** означает для него большие потери, говорят эксперты

**Минтранс** опубликовал на regulation.gov.ru проект новой редакции приказа о разделении с аэропортами ответственности за пассажиров проблемных авиакомпаний. Если авиакомпания не может оказать услуги перевозки из-за своей несостоятельности, приостановления деятельности или аннулирования сертификата, говорится в проекте, аэропорты должны взять на себя «обязанности или их часть по договорам воздушной перевозки». **Минтранс** предлагает внести изменения в пункт 99 «Общих правил авиаперевозки пассажиров», этот пункт описывает, что авиакомпания компенсирует и какие услуги предоставляет, если рейс задерживается.

В списке доступ в комнату матери и ребенка, два бесплатных звонка и прохладительные напитки при задержке свыше двух часов; горячее питание, гостиница и трансфер до нее, если рейс задерживается на шесть и более часов. Сейчас все это оплачивает авиакомпания. Если она не может оплатить эти расходы (например, из-за несостоятельности), то, предлагает **Минтранс**, авиакомпания должна будет предоставить аэропорту подтверждающие документы и тот возьмет эти расходы на себя. Расходы могут быть компенсированы аэропорту, пишет **Минтранс**.

«Правовые, организационные и финансово-экономические основания у этой инициативы отсутствуют. Рассчитываем, что будет дана объективная оценка регулирующего воздействия», – говорит представитель «Домодедово». Представители «Внуково» и «Шереметьево» не ответили «Ведомостям».

С последствиями форс-мажорных ситуаций прежде всего разбираются аэропорты, они не будут против новой функции – если будет система компенсаций, комментирует исполнительный директор Международной ассоциации аэропортов Сергей Никотин. В нынешнем виде законопроект предлагает компенсировать расходы аэропортов по процедуре банкротства, предостерегает партнер Tertychny Agabalyan Иван Тертычный: «Аэропорты встанут в третью очередь кредиторов и смогут рассчитывать на возврат в лучшем случае 5–20 коп. с рубля затрат. Фактически на аэропорты накладывается квазиналоговое бремя». Весь похоронный банкет будут оплачивать аэропорты, заключает Тертычный.

Одним из вариантов могли бы стать договоренности аэропортов с авиакомпаниями: перевозчик отчислял бы определенную сумму на случай форс-мажора, рассуждает Никотин, другой вариант – компенсационный фонд за счет бюджета, третий – резервный фонд, который создадут сами авиакомпании. «Так уже работает туриндустрия», – замечает Никотин.

Тертычный считает, что застраховать риски аэропорты могли бы, требуя от авиакомпаний депозитов за обслуживание, а не оплаты по факту оказания услуг. «Альтернативным вариантом может стать просьба аэропортов увеличить тарифы или создать саморегулируемую организацию и сформировать при ней компенсационный фонд. Но этому будут противиться крупные авиаперевозчики, которые не захотят нести бремя расходов на страхование рисков других компаний», – считает Тертычный.

Публичное обсуждение проекта продолжится до 28 февраля, по данным regulation.gov.ru. Получить комментарии у представителя **Минтранса** в понедельник вечером не удалось.

Расходы «Аэрофлота» на перевозку пассажиров обанкротившейся «Трансаэро» составили около 17 млрд руб. Сколько потратили авиакомпании на вывоз пассажиров «ВИМ-авиа», не сообщалось. Чтобы не повторять опыт и застраховать пассажиров, **Росавиаци**я предложила даже ввести страховой сбор в 10 руб. с каждого авиабилета. Это позволило бы создать резерв в размере 1 млрд руб., этих денег будет достаточно в случае банкротства любой авиакомпании.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/02/13/750761-otvetstvennost-nesostoyatelnoi-aviakompanii>

### КОММЕРСАНТ; АНГЕЛИНА ДАВЫДОВА; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2018.02.13; АВИАТОРАМ ПЕРЕСЧИТАЮТ ВЫБРОСЫ

Углеродное законодательство придет в Россию с неба

Российским авиакомпаниям придется отчитываться о выбросах парниковых газов в ходе международных рейсов и компенсировать их. Попытки разработать национальную систему вслед за мировой практикой продолжаются три года, а теперь этого в обязательном порядке требует ICAO. Но проблемы могут обернуться прибылью для ряда игроков: по данным “Ъ”, «Аэрофлот» уже просит **Минтранс** обязать иностранных перевозчиков платить за выбросы при пролетах над РФ.

**Минтранс** разрабатывает модель компенсационных мер для российских авиакомпаний за выбросы углерода в атмосферу при выполнении международных полетов, рассказали “Ъ” в министерстве. В декабре ICAO разослала странам-участницам письмо (есть у “Ъ”) с предложениями о внедрении мониторинга, отчетности, верификации, а также создании системы компенсации выбросов углерода. Запустить систему нужно в 2019 году.

Новые требования к схеме регулирования выбросов парниковых газов (ETC) в авиаперевозках приняты на ассамблее ICAO в октябре 2016 года. Тогда же согласована предварительная всемирная схема регулирования парниковых газов в авиаперевозках (CORSIA). Но Россия не присоединилась к ней, посчитав, что необходимость покупки квот создаст дополнительную финансовую нагрузку на сектор и может вытеснить компании из развивающихся стран с рынка международных авиаперевозок. Взамен РФ, Китай и Индия предложили ввести единый экологический сбор с государств с каждой тонны топлива, величину которого должна будет определить ассамблея ICAO.

По данным доклада некоммерческой организации Carbon Market Watch, ожидаемая стоимость одной квоты на выброс углерода в рамках CORSIA составляет €0,3, а в рамках европейской торговой системы (ETS) для всех крупнейших эмитентов парниковых газов в ЕС, в том числе авиакомпаний,– около €5–7 и колеблется ежедневно. Реальная стоимость тонны углерода оценивается в €40, и многие компании закладывают приблизительно такую цену во внутреннюю отчетность.

После обращения ICAO в декабре **Минтранс** разослал запрос о разработке системы отчетности по выбросам и подготовке комментариев в Минэкономики, Минприроды, Росгидромет и ряд других ведомств, Российскую ассоциацию эксплуатантов воздушного транспорта и «Аэрофлот» (копия письма есть у “Ъ”). Сам **Минтранс** должен направить предложения в ICAO до 5 марта. В пресс-службе **Минтранса** подтвердили отправку писем, отметив, что требования ICAO «потребуют расширения функций органов госуправления, введения дополнительной отчетности для авиакомпаний и создания специальных экспертных организаций». После анализа документов ICAO **Минтранс** планирует начать работу над внедрением системы. В Минэкономики “Ъ” не ответили.

В Минприроды не видят смысла вводить систему углеродной отчетности только в авиации. «Разумнее было бы внедрить национальную систему для всех крупных эмитентов»,– пояснила “Ъ” заместитель директора департамента госполитики и регулирования в сфере водных ресурсов и гидрометеорологии Минприроды Лариса Корепанова. Система национального углеродного регулирования по плану мер подготовки к ратификации Парижского климатического соглашения должна быть разработана к лету 2019 года. Но в январе 2018 года законопроект, вводящий понятие парниковых газов и дающий права министерствам создавать систему отчетности по выбросам, был снят с повестки. Как говорят источники “Ъ” в РСПП, именно там серьезно критиковали документ и к началу февраля разработали собственную версию, представив ее в Минэкономики.

Между тем отчитываться о выбросах в авиации России придется в любом случае, говорят источники “Ъ”, иначе ICAO может установить значение выбросов базового периода для РФ с заниженной оценкой. Также «российским авиакомпаниям придется выполнять национальные требования всех стран назначения», что «гораздо обременительнее». Есть и прямые интересанты – новые требования хочет обратить в свою пользу «Аэрофлот», уже получающий роялти с иностранных авиакомпаний за пролет над Россией. По информации “Ъ”, «Аэрофлот» несколько раз обращался в ведомства с предложениями ввести углеродные платежи для международных авиакомпаний, пролетающих над территорией РФ. Однако сделать это в отсутствие общего углеродного регулирования сложно, и **Минтранс** пока идею не поддерживает. В «Аэрофлоте» отказались от комментариев.

Глава Infomost Борис Рыбак подтверждает, что внедрение CORSIA – неизбежность, о которой нужно думать уже сегодня. «Целесообразно было бы запустить систему именно в авиации и дальше использовать опыт в других секторах, особенно чувствительных к международным требованиям по регулированию выбросов»,– добавляет глава климатического направления в «Деловой России» Олег Плужников, ранее отвечавший в Минэкономики за реализацию киотских проектов. По его словам, в большинстве развитых стран и в основных развивающихся странах такие системы уже созданы.

<https://www.kommersant.ru/doc/3547187>

### ИНТЕРФАКС-МОСКВА; 2018.02.12; В КАТАСТРОФЕ АН-148 ПОГИБЛИ 11 МОСКВИЧЕЙ, СЕМЬИ ПОЛУЧАТ КОМПЕНСАЦИЮ – СОБЯНИН

Жертвами авиакатастрофы в Подмосковье стали 11 москвичей, сообщил мэр столицы Сергей Собянин.

«По последним данным, в катастрофе Ан-148 погибли 11 москвичей. Выплатим их семьям дополнительную единовременную помощь, окажем адресную социальную поддержку», – написал С.Собянин на своей странице «Вконтакте» в понедельник.

С.Собянин заявил, что была оказана вся необходимая помощь **Минтрансу** и МЧС в организации бесплатного размещения, питания, и психологическая помощь родственникам погибших, прибывающим в Москву из других регионов.

«Еще раз соболезную всем, кто потерял родных и близких в этой страшной трагедии», – сказал мэр Москвы.

Самолет «Саратовских авиалиний» разбился в Раменском районе Подмосковья днем в воскресенье после вылета из Домодедово в Орск. На его борту находился 71 человек. Все они погибли.

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.12; «САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ» ИСПОЛЬЗОВАЛИ АН-148 НА 19 РЕГУЛЯРНЫХ РЕЙСАХ И ОДНОМ ЧАРТЕРЕ – РАСПИСАНИЕ

Самолеты Ан-148, полеты которых временно приостановили «Саратовские авиалинии» после авиакатастрофы, задействованы на 19 регулярных маршрутах этой авиакомпании и на одном чартерном рейсе, следует из расписания на сайте авиакомпании.

В зимнем расписании регулярных рейсов полеты на Ан-148 выполнялись из Красноярска в Благовещенск, Владивосток, Иркутск, Читу, а также на направлениях Благовещенск-Владивосток и Чита-Иркутск.

Из Санкт-Петербурга на этих самолетах «Саратовские авиалинии» выполняли рейсы в Киров, Курск, Нарьян-Мар, Саратов. Из аэропорта «Минеральные Воды» – в Саратов, Ереван, Курск.

Из Москвы рейсы на Ан-148 выполнялись в Орск, Курск, Пензу, Нягань, Киров. Также это воздушное судно задействовано на рейсе Саратов-Ереван.

Кроме того, Ан-148 выполняет чартерный рейс Минводы-Салоники (Греция).

Как сообщалось, авиакомпания «Саратовские авиалинии» временно приостановила полеты воздушных судов Ан-148.

По данным **Росавиаци**и, до катастрофы в Подмосковье в парке «Саратовских авиалиний» было шесть Ан-148, такое же количество Як-42 и два Embraer-190.

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.12; СУД В ПЕТЕРБУРГЕ ПОДТВЕРДИЛ ВЗЫСКАНИЕ С ТРАНСАЭРО В ПОЛЬЗУ АЭРОФЛОТА 404 МЛН РУБ.

Тринадцатый арбитражный апелляционный суд (Санкт-Петербург) не удовлетворил жалобу признанной банкротом авиакомпании «Трансаэро» (MOEX: TAER) на взыскание в пользу компании «Аэрофлот – Российские авиалинии» (MOEX: AFLT) почти 404 млн рублей, следует из материалов картотеки арбитражных дел.

«Решение Арбитражного суда города Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 22 ноября 2017 года по делу N А56-79859/2016 оставить без изменения, апелляционную жалобу – без удовлетворения», – говорится в резолютивной части постановления суда второй инстанции.

Первоначально «Аэрофлот» в судебном порядке (иск от 18 ноября 2016 года) требовал взыскать с «Трансаэро» 2,016 млрд рублей, однако впоследствии (19 мая 2017 года) уточнил исковые требования, настаивая на взыскании 337,7 млн рублей основного долга и 66,2 млн рублей неустойки. По материалам дела, основанием для подачи иска стала задолженность «Трансаэро» по агентскому договору с «Аэрофлотом», заключенному в 2015 году.

Арбитражный суд Петербурга и Ленобласти 16 декабря 2015 года по заявлению Сбербанка (MOEX: SBER) России в рамках дела о банкротстве «Трансаэро» ввел в отношении авиакомпании процедуру наблюдения. 13 сентября 2017 года авиакомпания была признана банкротом

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.12; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ДО 2025 Г ПЛАНИРУЕТ УМЕРЕННЫЙ РОСТ ПЕРЕВОЗОК И ВЫРУЧКИ

Авиакомпания «Россия» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)) в период 2018-2025 гг. планирует развивать бизнес умеренными темпами, следует из программы инновационного развития перевозчика, с которым ознакомился «Интерфакс».

К 2025 году компания намерена увеличить перевозки до 12,3 млн человек, что всего на 10% больше показателя за 2017 г. Занятость кресел предполагается нарастить на 3% (прошлогодний показатель – 84,4%). Прогнозируемый рост выручки – 30-35% (в 2016 г. – 73 млрд руб. по РСБУ, за 2017 г. данные не раскрывались), при этом доля выручки от международных перевозок должна повышаться на 2% ежегодно, говорится в документе.

В нем отмечается, что в долгосрочном периоде «Россия» планирует развитие региональной сети маршрутов и расширение перевозок из «Пулково» с увеличением объемов транзитных пассажиров. В сегменте туристических перевозок долю чартеров планируется сдерживать до 20% (за 9 месяцев 2017 г. – около 35%), что «позволит увеличить эффективность маршрутной сети и присутствия на рынке региональных линий».

Увеличение частот полетов будет сопровождаться расширением самолетного парка: узкофюзеляжный сегмент будет развиваться за счет типов Airbus 320/321, широкофюзеляжный – Boeing 777-200/-300. В настоящее время флот «России» включает 16 Вoeing 737-800, 31 лайнер семейства А320, 5 – семейства Вoeing 777 и 9 Вoeing 747. В 2019-2021 гг. компания планирует создать собственный тренажерный центр под А320 и Boeing 737, отмечается в программе.

«Россия» – вторая крупнейшая по объему перевозок авиакомпания в РФ. ПАО «Аэрофлот» контролирует 75% минус 1 акцию «России», блокирующий пакет – у администрации Санкт-Петербурга.

### RNS; 2018.02.12; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ВОЗГЛАВИЛИ АНТИРЕЙТИНГ ОТМЕН И ЗАДЕРЖЕК АВИАРЕЙСОВ В ЕВРОПЕ В 2017 ГОДУ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» возглавила рейтинг авиаперевозчиков, по вине которых чаще всего срывались рейсы в Европе в прошлом году, сообщил сервис выплаты компенсаций AirHelp.

«Уральские авиалинии» отменили и задержали в 2017 году 59 рейсов, что повлияло на 5 тыс. пассажиров. «Аэрофлот» по итогам 2016 года возглавлял рейтинг с отменой и задержкой 105 рейсов, что затронуло 15,5 тыс. пассажиров. По итогам 2017 года «Аэрофлот» отменил и задержал 31 европейский рейс. По количеству срывов рейсов его опередили Ellinar (38 рейсов) и British Airways (23 рейса).

Также чаще других отменяли и задерживали европейские рейсы в прошлом году S7 Airlines (23), Austrian Airlines (17), «Руслайн» (43), KLM (9), Air France (12) и Bulgaria Air (11).

Всего в прошлом году от задержек, отмен и овербукинга рейсов, соединяющих Россию со странами Евросоюза, пострадали более 28 тыс. человек, что почти на 10 тыс. меньше, чем в 2016 году.

<https://rns.online/transport/Uralskie-avialinii-vozglavili-antireiting-otmen-i-zaderzhek-aviareisov-v-Evrope-v-2017-godu-2018-02-12/>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2018/02/12/bolee-28-tysiach-aviapassazhirov-postradali-ot-zaderzhki-i-otmeny-rejsov.html>

### ТАСС; 2018.02.12; ВЛАСТИ ЯКУТИИ ПЛАНИРУЮТ СОЗДАТЬ НОВУЮ РЕГИОНАЛЬНУЮ АВИАКОМПАНИЮ

Власти Якутии планируют подписать четырехстороннее соглашение на инвестиционном форуме в Сочи о создании новой региональной авиакомпании. Об этом ТАСС сообщили в понедельник в правительстве региона.

«На форуме в Сочи планируется подписать соглашение между Якутией, Бурятией, Минпромом и **Минтрансом** РФ о создании новой региональной авиакомпании с обширной маршрутной сетью в Дальневосточном и Сибирском федеральном округах. Предполагается, что парк для новой авиакомпании поставит холдинг «Вертолеты России», – отметили в правительстве, добавив, что компания будет создана на базе одного из региональных авиаперевозчиков.

Речь идет о поставке самолетов ТВС-2ДТС, производство которых планируется организовать на базе Улан-Удэнского авиационного завода с 2019 года (входит в холдинг «Вертолеты России»), уточнили в правительстве. Возможные сроки реализации проекта – 2021-2025 годы, добавил собеседник агентства.

Власти региона объяснили планы по созданию региональной авиакомпании необходимостью улучшения транспортной доступности малонаселенных районов Крайнего Севера и Дальнего Востока, развитием внутри– и межрегиональных связей.

«И прежде всего, речь идет об обновлении парка воздушных судов для выполнения региональных и местных перевозок. Средний возраст эксплуатируемого парка (в регионе – прим. ТАСС) составляет 37 лет у Ан-24, 32 года у вертолетов Ми-8 и более 30 лет у Ан-2», – пояснили в правительстве.

По данным разработчиков, разрабатываемый легкий многоцелевой самолет ТВС-2ДТС будет выгодно отличается от ближайших аналогов, представленных на рынке малой авиации (Cessna, Pilatus, АН-2). В частности, самолет, по данным разработчиков, будет обладать приемлемой стоимостью летного часа, увеличенной дальностью и продолжительностью полета, а также адаптирован для эксплуатации в северных регионах.

О форуме

Российский инвестиционный форум в Сочи пройдет 15-16 февраля, он позиционируется как традиционная площадка для презентации инвестиционного и экономического потенциала России. В 2017 году в форуме приняли участие более 4,5 тыс. человек из 37 стран, площадь выставки составила около 10 тыс. кв. метров, было заключено 377 соглашений на общую сумму 490 млрд рублей.

ТАСС выступает генеральным информационным партнером и официальным фотохост-агентством форума.

<http://tass.ru/ekonomika/4950269>

На ту же тему:

<https://lenta.ru/news/2018/02/12/yakutiya/>

### ТАСС; 2018.02.12; НОВЫЕ РЕЙСЫ ИЗ РОСТОВА-НА-ДОНУ В КАЗАНЬ И МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ ОТКРОЮТСЯ ВЕСНОЙ

Авиакомпания «Азимут» открывает рейсы из нового ростовского аэропорта Платов в Казань и Минеральные Воды с апреля. Об этом сообщает пресс-служба авиакомпании.

«Авиакомпания «Азимут» запускает продажу авиабилетов на весенне-летний период на рейсы по новым направлениям из Ростова-на-Дону в Казань и Минеральные Воды. Новые направления с апреля этого года будут обслуживаться три раза в неделю. Вылет в столицу Татарстана по понедельникам, средам, пятницам, рейсы в Минеральные Воды будут выполняться по вторникам, четвергам и субботам», – говорится в сообщении.

Кроме того, на действующих маршрутах перевозчик с весны увеличивает количество рейсов, в Самару полеты будут осуществляться три раза в неделю, в Махачкалу – пять.

Как рассказала ТАСС директор Ассоциации туристических агентств Ростовской области Наталья Косьмина, открытие новых рейсов в Казань и Минеральные Воды увеличит интерес жителей региона к посещению этих городов из-за удобной логистики.

«Минеральные Воды – это для нас город, который соседствует с нами, очень активно продаем туда туры. Единственное, раньше продавали только санатории, здравницы, пансионаты, без дороги. В основном, туристы добирались своим ходом – на машине либо поездом, так что рейс этот очень нужен был. Казань – одна из жемчужин, так что тоже все очень актуально», – сказала она, добавив, что новые рейсы будут популярны и среди представителей бизнес-сообщества области.

Платов – первый в России аэропорт, построенный с нуля со времен распада СССР, открылся 7 декабря 2017 года. Аэропорт расположен в 30 км от Ростова-на-Дону. С начала эксплуатации Платов принял 1576 рейсов и обслужил 347,9 тыс. пассажиров. Базовым перевозчиком аэропорта является авиакомпания «Азимут», которая выполняет рейсы из Ростова– на-Дону в Махачкалу, Сочи, Санкт-Петербург, Москву, Самару, Новосибирск и другие города.

<http://tass.ru/ekonomika/4951671>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.12; ФАС УТОЧНИЛА АЭРОПОРТЫ, ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ КОТОРЫХ УСМАТРИВАЕТСЯ КАРТЕЛЬ НА 25 МЛРД РУБЛЕЙ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) отложила на 13 марта рассмотрение дела о признаках картельного сговора между ПАО «Трансстроймеханизация» (ТСМ) и ЗАО «Трест Камдорстрой» при строительстве аэродромов.

Первоначально дело было назначено на 12 февраля, однако ФАС потребовалось изучить «дополнительные материалы», говорится в сообщении регулятора.

В нем ФАС также уточнила конкурсы, в которых усматриваются признаки картеля: это II очередь реконструкции аэропорта «Шереметьево», II этап строительства аэропорта Нижнего Новгорода, реконструкция аэропортового комплекса «Новый» в Хабаровске, покрытий взлетно-посадочной полосы с заменой светосигнального оборудования в аэропорту Воронежа, аэропортового комплекса Волгограда, модернизация гавани Южно-Сахалинска. Общая сумма конкурсов – 24,7 млрд рублей.

Ранее сообщалось, что 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.

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.

«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 физлицам.

На ту же тему:

[https://rns.online/transport/FaS-otlozhila-rassmotrenie-dela-o-vozmozhnom-kartele-pri-stroitelstve-VPP-dlya-aeroportov–2018-02-12/](https://rns.online/transport/FaS-otlozhila-rassmotrenie-dela-o-vozmozhnom-kartele-pri-stroitelstve-VPP-dlya-aeroportov--2018-02-12/)

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.12; АЭРОПОРТ «СИМФЕРОПОЛЬ» ПЕРЕВОДИТ ВСЕ ВЫЛЕТАЮЩИЕ РЕЙСЫ В ТЕРМИНАЛ «В» С 15 ФЕВРАЛЯ

Аэропорт «Симферополь» приступил к подготовке перевода операционной деятельности в новый аэровокзальный комплекс, из-за этого меняется схема работы действующих терминалов, сообщила пресс-служба предприятия.

«С 9:00 утра (мск) 15 февраля обслуживание всех вылетающих пассажиров аэропорта «Симферополь» будет осуществляться из терминала «В». Прилет пассажиров и выдача багажа по-прежнему будут производиться через терминал «А», – говорится в пресс-релизе.

Новый терминал аэропорта строится возле симферопольского села Укромное, в 6 км от действующего аэровокзала. Открытие и начало операционной деятельности аэровокзального комплекса площадью 78 тыс. кв. м планируется весной этого года.

Проект обойдется в 32 млрд рублей. Генподрядчик – крымское ООО «Аконс Про» (ранее структура называлась «Альфа Констракшн»).

Симферопольский аэропорт построен в 1940-х годах, сейчас обслуживает рейсы только внутри России. Официальные международные полеты не осуществляются туда с 2014 года, это связано с санкциями, введенными после вхождения Крыма в состав РФ.

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.12; АВИАКОМПАНИИ РФ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ В ЯНВАРЕ НА 13,5%, ДО 7,5 МЛН ЧЕЛОВЕК

Российские авиакомпании увеличили перевозки в январе 2018 года на 13,5% относительно аналогичного периода 2017 г., до более 7,5 млн человек, сообщила **Росавиаци**я, ссылаясь на оперативные данные.

Пассажирооборот за этот период вырос на 14,8%, до 19,5 млрд пассажиро-километров.

Процент занятости пассажирских кресел составил 79,3%, что больше по сравнению с аналогичным периодом 2017 г. на 1,8 процентного пункта. Процент коммерческой загрузки вырос на 2,5 п.п., до 67,5%.

Уточненные данные основных показателей работы гражданской авиации России за январь **Росавиаци**я опубликует в конце февраля.

На ту же тему:

[https://rns.online/transport/Perevozki-aviapassazhirov-v-RF-v-yanvare-virosli-na-135–do-754-mln-chelovek–2018-02-12/](https://rns.online/transport/Perevozki-aviapassazhirov-v-RF-v-yanvare-virosli-na-135--do-754-mln-chelovek--2018-02-12/)

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НИНА РУЗАНОВА; 2018.02.12; ДО БОЛЬНИЦЫ НЕ ДОТЯНУЛИ

При жесткой посадке санитарного вертолета погибли два члена экипажа

понедельник в Томской области совершил жесткую посадку и загорелся вертолет Ми-8, выполнявший санитарный рейс от метеостанции Прохоркино в райцентр Александровское. По данным регионального ГУ МЧС, через три часа после потери радиосвязи и срабатывания аварийного маяка поврежденное судно было обнаружено с воздуха в 42 километрах от пункта назначения.

Погибли второй пилот и бортмеханик, еще четверо пострадавших доставлены в медучреждения города Стрежевого.

В наиболее тяжелом состоянии находится пациентка, которую эвакуировали из Прохоркино. 45-летняя женщина, по предварительной информации, подожгла собственный дом и получила серьезные ожоги. Лежачую пациентку взяли на борт в сопровождении медика, а также капитана полиции. Им, как и командиру экипажа, удалось выжить при падении вертолета.

Что произошло на борту, пока неизвестно. Как сообщили «РГ» в Западно-Сибирском следственном управлении СКР на транспорте, осмотр места происшествия выехавшие туда следователи начнут только сегодня утром: Александровский район находится на севере региона, он самый отдаленный от областного центра. Возбуждено уголовное дело о нарушении правил безопасности полетов, повлекшем по неосторожности смерть двух лиц. О каких-либо версиях и возможных причинах инцидента говорить пока рано.

<https://rg.ru/2018/02/12/reg-sibfo/dva-cheloveka-pogibli-pri-zhestkoj-posadke-mi-8-v-tomskoj-oblasti.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.12; СУД УДОВЛЕТВОРИЛ ИСК «ДОМОДЕДОВО» К «ВИМ-АВИА» НА 551 МЛН РУБЛЕЙ

Арбитражный суд Московской области удовлетворил иск ООО «Домодедово коммершл сервисиз» (ДКС, структура одноименного аэропорта) к авиакомпании «ВИМ-Авиа» на 550,8 млн рублей, свидетельствуют данные картотеки арбитражных дел.

Соответствующий иск суд принял к производству 14 ноября 2017 года. Основное заседание по нему состоялось ранее в понедельник.

ДКС осуществляет «подготовку, заключение и ведение контрактов авиакомпаний» с предприятиями группы «Домодедово», указано на сайте аэропорта. В конце сентября 2017 г. «Домодедово» отказалось обслуживать рейсы «ВИМ-Авиа» из-за накопившегося долга более чем в 500 млн рублей. Это привело к массовым задержкам и отменам рейсов авиакомпании из Москвы.

Ранее сообщалось, что общий долг «ВИМ-Авиа» перед банками и контрагентами составляет минимум 10 млрд рублей. Сертификат эксплуатанта у «ВИМ-Авиа» ограничен, в связи с чем авиакомпания не может осуществлять коммерческую деятельность.

### ТАСС; 2018.02.12; ГРОЗНЕНСКИЙ АЭРОПОРТ ГОТОВИТСЯ ПРИНЯТЬ СБОРНУЮ ЕГИПТА ПО ФУТБОЛУ

Международный аэропорт Грозного создает дополнительные условия к приему команды сборной Египта по футболу и болельщиков. Об этом ТАСС сообщил в понедельник генеральный директор Султан Гамбулатов.

«Для приема команды сборной Египта и ее болельщиков в аэропорту есть все условия, а то, чего не хватает, делается. Так, например, планируется поставить багажную ленту, установить дополнительно две кабины паспортного контроля, сделать накопитель и обеспечить команду двумя машинами VIP-обслуживания для перевозки футболистов. Есть информация, что они планируют прилетать прямыми рейсами, наш аэропорт международный, и нет смысла лететь транзитом через Москву», – отметил собеседник агентства.

По словам **министра транспорта** и связи Чеченской Республики Рамзана Черхигова, в ближайшее время Грозный посетит делегация **Росавиаци**и для проверки готовности воздушных ворот региона к чемпионату мира по футболу.

Сборная Египта по футболу во время чемпионата мира 2018 года будет базироваться в Грозном. Для размещения команда выбрала гостиницу The Local Hotel, которая откроется в Грозном в марте 2018 года. Она находится рядом с тренировочной базой «Ахмат-Арена». Соперниками египтян по группе А стали команды России, Уругвая и Саудовской Аравии.

Матчи чемпионата мира по футболу пройдут с 14 июня по 15 июля в Москве, Санкт-Петербурге, Казани, Нижнем Новгороде, Саранске, Калининграде, Волгограде, Екатеринбурге, Самаре, Сочи и Ростове-на-Дону.

<http://tass.ru/v-strane/4951428>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.12; ПРОБЛЕМЫ С ДВИГАТЕЛЯМИ A320NEO НЕ КОСНУЛИСЬ РОССИЙСКОЙ АВИАКОМПАНИИ S7 AIRLINES

Проблемы с двигателями производства американской Pratt&Whitney, которыми укомплектована часть эксплуатирующихся в мире самолетов Airbus A320neo, не коснулись их единственного российского эксплуатанта – S7 Airlines.

«Мы получили всю информацию от производителей. Не предусмотрено никаких ограничений на эксплуатацию лайнеров из нашего парка», – заявил «Интерфаксу» представитель S7, в парке которой, по данным **Росавиаци**и, сейчас 4 самолета A320neo.

«Наши планы по поставкам (других законтрактованных A320neo – ИФ) в силе», – добавил представитель перевозчика.

В 2016 году S7 заключила две сделки на 12-летний лизинг А320-200neo: 10 лайнеров этого типа компания арендует у ирландской лизинговой Aercap Ireland Capital limited и еще 6 – у китайской BOC Aviation. В августе гендиректор перевозчика Владимир Объедков заявлял о планах заказать еще 10 A320neo. По его словам, поставка этой партии расписана до 2024 г.

Airbus A320neo – усовершенствованная версия узкофюзеляжного семейства А320. По данным производителя, машина обладает улучшенными аэродинамическими характеристиками, расход топлива снижен на 15%, дальность полета выше. A320neo – также самый малошумный среди лайнеров этого класса.

В минувшую пятницу концерн Airbus уведомил Европейское агентство по безопасности полетов о том, что выявил дефекты в 30% из 113 двигателей P&W, установленных на находящихся в эксплуатации A320neo. Из-за этого производитель был вынужден частично приостановить поставки новых машин клиентам. По данным Airbus, лайнеры семейства в настоящее время используют 18 авиакомпаний по всему миру. На этой неделе Airbus должна была обнародовать новые планы производства этого типа на 2018 год. В прошлом году объемы выпуска A320neo оказались меньше ориентира из-за перебоев с поставками двигателей.