**04 АПРЕЛЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РИА НОВОСТИ; 2018.04.04; ДЕПУТАТ ПРЕДЛОЖИЛ МИНТРАНСУ ИЗМЕНИТЬ НАЗВАНИЯ ДВУХ АЭРОПОРТОВ

Депутат Законодательного собрания Ленинградской области Владимир Петров направил письмо на имя **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а с просьбой провести ревизию сокращенных названий и буквенных кодов аэропортов России, в частности политик предлагает изменить название аэропортов Санкт-Петербурга и Екатеринбурга, следует из его письма, которое находится в распоряжении РИА Новости.

«Сейчас мы живем в состоянии, когда аэропорт Санкт-Петербурга именуется Ленинградом и имеет обозначение «LED». Аэропорт Екатеринбурга почему-то до сих пор является Свердловском и имеет соответствующий буквенный код «SVX». Логичный шаг – код Санкт-Петербурга являлся бы «SPB», а Екатеринбург получил бы логичное сокращение «EKB», – пишет парламентарий министру транспорта РФ в письме.

По мнению депутата, такое положение вещей носит идеологическую составляющую, так как «Яков Свердлов и Владимир Ленин известны миру, прежде всего, приверженностью к радикальному революционному коммунизму, приведшему нашу страну к краху в 1917 году», в связи с чем Петров полагает, что «сохранение их имен в авиационных топонимах не отвечает интересам нашей страны и требует вмешательства».

Петров просит **Минтранс** взять под свой контроль процесс переименования аэропортов и синхронизировать свои действия с министерством иностранных дел РФ.

<https://ria.ru/society/20180404/1517873347.html>

### КОММЕРСАНТ САРАТОВ; СЕРГЕЙ ПЕТУНИН; 2018.04.04; «САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ» НАМЕРЕНЫ ПРОДОЛЖИТЬ ПОЛЕТ

Авиакомпании рекомендовали отказаться от коммерческих перевозок

**Росавиаци**я рекомендовала авиакомпании «Саратовские авиалинии» самостоятельно отказаться от сертификата эксплуатанта и заняться исключительно аэропортовой деятельностью. Такое предложение содержит ответ главы ведомства Александра **Нерадько** гендиректору авиакомпании Алексею Вахромееву на заявку, в которой АО просило снять ограничения действия сертификата. Господин **Нерадько** заявил, что авиаперевозчик безответственно относится к вопросам безопасности полетов. В авиакомпании говорят, что намерены продолжать полеты и подавать новую заявку на снятие ограничений сертификата.

Копия письма главы **Федерального агентства воздушного транспорта** **Минтранса** России (**Росавиаци**и) Александра **Нерадько** в адрес гендиректора АО «Саратовские авиалинии» Алексея Вахромеева появилась в социальных сетях. В документе говорится, что в адрес **Росавиаци**и поступила заявка саратовского авиаперевозчика на снятие ограничений сертификата эксплуатанта, введенных 1 марта этого года.

Как писал „Ъ“, ограничения сертификата эксплуатанта (документ, дающий право на полеты) до 27 апреля этого года были введены **Росавиаци**ей по итогам внеплановой проверки, прошедшей после крушения 11 февраля в Подмосковье Ан‑148, принадлежащего «Саратовским авиалиниям» и летевшего из Домодедово в Орск. На борту был 71 человек, все погибли. По предварительной версии Межгосударственного авиационного комитета (МАК), катастрофа могла произойти из-за серии ошибок пилотов. Перед вылетом те не включили обогрев приемников датчиков скорости, и они показывали, что лайнер едва держится в воздухе. Пытаясь компенсировать недостаток скорости, пилоты устремили Ан‑148 к земле и врезались в нее.

До 27 апреля компания должна устранить замечания, в противном случае ей грозит приостановка или аннулирование сертификата. Ранее глава **Ространснадзор**а Виктор Басаргин, комментируя результаты проверки ведомства в отношении авиакомпании сказал, что есть замечания к персоналу и производителю самолетов.

В письме Александра **Нерадько** Алексею Вахромееву говорится, что в заявочной части в перечень заявленного эксплуатантом авиационного персонала, составленный 14 марта, включены члены экипажа, погибшие 11 февраля 2018 года в авиационной катастрофе, а также воздушное судно Ан‑148–100 В, регистрационный номер RA‑61704, утраченное в катастрофе. «Учитывая беспрецедентное, безответственное отношение руководства авиакомпании АО „Саратовские авиалинии“ к вопросам обеспечения безопасности полетов, предлагаю подать заявление на аннулирование сертификата эксплуатанта и сосредоточиться исключительно на аэропортовой деятельности», – пишет господин **Нерадько**.

«Саратовские авиалинии» являются владельцем и оператором аэропорта Саратов Центральный, действующего с 1931 года. Согласно бухгалтерскому отчету за 2017 год, чистая прибыль несколько сократилась: с 151,9 млн руб. в 2016 году до 123,3 млн руб. Объем налога на прибыль в отчетном году составил 35 млн руб. Выручка АО – 5,73 млрд руб. против 3,77 млрд руб. в 2016 году. Из них на авиакомпанию приходится 5,55 млрд руб., а на аэропорт – 173,2 млн руб. Притом, что себестоимость аэропортовой деятельности авиаперевоз­чика составляет 404,1 млн руб. Доля аэропортовой деятельности «Саратовских авиа­линий» составляет 3% от общей выручки.

В летнем расписании «Саратовских авиалиний» значится не менее 30 городов. Перевозчик планирует летать в Москву, Сургут, Красноярск, Благовещенск, Симферополь, Южно-Сахалинск, Нарьян-Мар и другие города.

В АО «Саратовские авиалинии» объяснили включение погибших членов экипажа в заявку бюрократическими издержками. «До настоящего времени они не уволены из АО „Саратовские авиалинии“ по причине отсутствия свидетельства о смерти. Свидетельство о смерти второго пилота Сергея Гамбаряна было предоставлено в авиакомпанию 31 марта. По остальным членам экипажа компания не получила данный документ до сих пор. Понимаем абсурдность ситуации, но иначе предоставляемая информация в ведомство **Росавиаци**и могла квалифицироваться недостоверной, без предоставления документальных свидетельств», – сказали „Ъ“ в пресс-службе перевозчика. В авиакомпании также сказали, что намерены подавать новую заявку на полеты на воздушных судах Embraer 190 и ЯК-42. На этой неделе перевозчик планирует подать в Приволжское межрегиональное территориальное управление **Росавиаци**и дополнения к отчету об устранении замечаний по итогам внеплановой проверки комиссией **Ространснадзор**а и заявку в **Росавиаци**ю на снятие ограничения сертификата эксплуатанта.

Саратовский юрист Андрей Ларин считает, что появление письма главы **Росавиаци**и к гендиректору «Саратовских авиалиний» выглядит странно, поскольку у господина **Нерадько** пока, скорее всего, еще нет заключений экспертизы о том, устранила компания нарушения или нет. В комментариях ИА «Бизнес-вектор» он заявил, что на **Росавиаци**ю мог надавить какой-то интересант: «Само письмо можно обосновать как угодно, оно ни к чему авиакомпанию не обязывает.

Но, возможно, кто-то под шумок готовит поляну для передела рейсов после сдачи нового саратовского аэропорта (сдача аэропорта «Гагарин» запланирована на весну 2019 года. – „Ъ“)».

[https://www.kommersant.ru/doc/3592915?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3592915?query=минтранс)

На ту же тему:

[https://m.rns.online/transport/Saratovskie-avialinii-povtorno-zaprosyat-Rosaviatsiyu-o-snyatii-ogranichenii-po-sertifikatu–-2018-04-03/](https://m.rns.online/transport/Saratovskie-avialinii-povtorno-zaprosyat-Rosaviatsiyu-o-snyatii-ogranichenii-po-sertifikatu---2018-04-03/)

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.03; ТУРБИЗНЕС ОЖИДАЕТ РЕШЕНИЯ РОСАВИАЦИИ ПО «САРАТОВСКИМ АВИАЛИНИЯМ»

Туроператоры ждут решения **Росавиаци**и по результатам проверки авиакомпании «Саратовские авиалинии», в отношении которой 20 марта регулятор ввел временные ограничения сертификата эксплуатанта, сообщили порталу «Интерфакс-Туризм» в Ассоциации туроператоров России (АТОР).

«В настоящее время турбизнес внимательно следит за развитием ситуации. Туроператоры готовы к оперативной замене перевозчика в чартерных цепочках (время до июня еще есть), однако призывают все-таки дождаться официального решения **Росавиаци**и», – рассказали в АТОР.

Основные чартерные программы «Саратовских авиалиний» в интересах туроператоров стартуют в июне. Перевозчик участвует в программах туроператоров «НТК Интурист» и «Музенидис Трэвел» из регионов. У «Музенидис Тревел» запланирована цепочка из Саратова в Салоники (один раз в 10 дней). Программы «НТК Интурист» на «Саратовских авиалиниях» в Турцию и на юг России запланированы из Саратова, Владикавказа и Ярославля.

В ассоциации отметили, что рынок чартерной перевозки, скорее всего, не заметит ухода «Саратовских авиалиний», поскольку перевозчик не имел постоянной чартерной загрузки и был сосредоточен на выполнении регулярных рейсов. «Это небольшая авиакомпания с флотом из 10-11 среднемагистральных судов максимальной вместимостью 120 пассажиров. Тем не менее, если ее деятельность будет приостановлена, больше всего пострадает сам Саратовский регион и местный турбизнес, поскольку федеральные туроператоры располагают большими возможностями по замене перевозчика на своих программах», – рассказали в АТОР.

В минувший понедельник руководитель **Росавиаци**и Александр **Нерадько** предложил авиакомпании подать заявление на аннулирование сертификата эксплуатанта и «сосредоточиться исключительно на аэропортовой деятельности» по причине «формального подхода, ненадлежащего состояния организации и отсутствия контроля со стороны руководства».

Самолет Ан-148 «Саратовских авиалиний», летевший из Москвы в Орск, разбился 11 февраля 2018 года в Раменском районе Подмосковья. Погибли 71 человек.

«Саратовским авиалиниям» принадлежит действующий аэропорт Саратова, работающий с 1931 года.

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/5092584>

### РЖД-ПАРТНЕР; ПАВЕЛ БЕЛОВ; 2018.04.03; РОСЖЕЛДОР ПОДТВЕРДИЛ СРОК ОКОНЧАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО УЧАСТКА ТОММОТ – НИЖНИЙ БЕСТЯХ В ЯКУТИИ

Завершение всего комплекса строительно-монтажных работ по вводным этапам объекта намечено до 28 декабря 2018 года.

Об этом говорилось на встрече главы **Росжелдор**а Владимира Чепца с представителями правительства Якутии. В. **Чепец** проинформировал, что в соответствии с планом-графиком госзакупок 6 апреля завершится конкурс и определится новый подрядчик, с которым в течение 10 дней будет подписан государственный контракт на завершение строительства пускового комплекса Томмот – Нижний Бестях. В федеральном бюджете на 2018 год предусмотрены средства в объеме около 2 млрд руб.

Первый вице-премьер Республики Саха Алексей Колодезников предложил руководству **Минтранса** и **Росжелдор**а посетить регион в мае и на месте детально рассмотреть ведение работ, а также выработать дополнительные меры, требующие оперативного решения, чтобы успеть в короткий строительный сезон завершить стратегическую стройку.

Напомним, в декабре прошлого года было подписано соглашение о расторжении государственного контракта с генподрядчиком АО «Инжтрансстрой», который не выполнил обязательства по строительству железной дороги.

Как ожидается, ввод в постоянную эксплуатацию участка железной дороги обеспечит надежные и эффективные пассажирские и грузовые перевозки в Якутии.

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/roszheldor-podtverdil-srok-okonchaniya-stroitelstva-zheleznodorozhnogo-uchastka-tommot-nizhniy-bestya/>

### ТАСС; 2018.04.03; СЕНАТОР ПРОСИТ КАБМИН РАЗРЕШИТЬ НЕ ПУБЛИКОВАТЬ ЧАСТЬ ИНФОРМАЦИИ О ЗАКУПКАХ ДЛЯ МЕТРО

Глава комитета Совета Федерации по регламенту и организации парламентской деятельности Андрей Кутепов направил обращение премьер-министру Дмитрию Медведеву с просьбой урегулировать нормативным актом вопрос неразмещения в открытом доступе отдельной информации, касающейся безопасности, при осуществлении закупок предприятиями транспортного комплекса, в частности, метрополитеном.

«Сегодня я направил письмо в правительство РФ Дмитрию Медведеву с просьбой рассмотреть возможность подготовки нормативного акта, которым будет предусмотрен механизм осуществления закупок предприятиями транспортного комплекса [в частности, метрополитена], учитывая требования законодательства в сфере транспортной безопасности, в том числе в части неразмещения отдельной информации в единой информационной системе», – сказал Кутепов ТАСС во вторник.

Он пояснил, что закон, вступивший в силу с 1 января 2017 года, обязывает публиковать всю информацию о закупках товаров и услуг в открытом доступе, в том числе в случаях, когда, например, речь идет о закупке или установке систем видеонаблюдения. То же самое касается и проектно-сметной документации, к которой относится, в частности, информации о расположении туннелей и т. д.

«Эти положения вступают в противотечение с законом о безопасности. Публикация в открытом доступе некоторой информации может негативно сказаться на обеспечении безопасности», – отметил сенатор, добавив, что нормативным актом правительства можно было бы уточнить, какую информацию необходимо выкладывать в общедоступную сеть, а какую нет.

Он сообщил, что ранее разработал законопроект, которым предложил внести поправки, направленные на устранение противоречий между законами о закупках, о гражданской обороне и о транспортной безопасности, после чего документ был направлен на согласование в профильные министерства и ведомства. В МВД РФ, по словам Кутепова, законопроект сразу поддержали, отзыв правительства до сих пор не поступил, а из Счетной палаты пришел ответ о том, что в законодательстве закреплена возможность определения особенностей осуществления закупок в соответствии с решением правительства РФ. Так, например, постановлением правительства «Об особенностях осуществления закупки для нужд обороны страны и безопасности государства» установлены особенности осуществления закупок конкретными заказчиками.

«Поэтому я считаю, что обозначенные законопроектом вопросы можно урегулировать нормативным актом правительства РФ, что, кстати, позволит решить эту проблему еще быстрее», – подчеркнул парламентарий, добавив, что озвученная проблема характерна не только для метрополитена, но и для аэропортов и других предприятий транспортного комплекса.

<http://tass.ru/ekonomika/5092095>

### ТАСС; 2018.04.03; В ОП ОТКРЫТ ПРИЕМ ЗАЯВОК НА ВСТУПЛЕНИЕ В ОБЩЕСТВЕННЫЕ СОВЕТЫ НЕСКОЛЬКИХ ВЕДОМСТВ

Прием заявок на вступление в общественные советы при Министерстве спорте, **Росжелдор**е, Росмолодежи, Министерстве по делам Северного Кавказа и Федеральной таможенной службе открыт Общественной палатой (ОП) РФ. Об этом говорится в сообщении, размещенном в Telegram-канале ОП.

Согласно законодательству, ОП РФ принимает участие в формировании общественных советов при федеральных органах исполнительной власти. Общественные советы формируются на конкурсной основе и призваны обеспечить учет потребностей, интересов, защиту прав и свобод граждан РФ и прав общественных объединений при осуществлении государственной политики, относящейся к сфере деятельности органа исполнительной власти.

«Объявлен прием заявок в общественные советы при Минспорте, **Росжелдор**е, Росмолодежи, Минкавказе и Федеральной таможенной службе», – говорится в сообщении.

Как отмечается, подать электронную заявку можно на сайте os.oprf.ru с 26 марта по 13 апреля текущего года, а доставить оригиналы документов в Общественную палату РФ – по 20 апреля включительно.

Ранее ОП РФ уже объявляла прием заявок на вступление в общественные советы при Росводресурсах, Росгидромете, Минприроды, **Минтрансе** и Ростуризме, а также для замены выбывших членов общественных советов при **Росавиаци**и, ФАС России, Росимуществе, Росреестре, Росстандарте и Росприроднадзоре.

<http://tass.ru/politika/5090903>

### SM-NEWS.RU; 2018.04.03; СТОИМОСТЬ 1 КМ ДОРОГИ В РФ ЗНАЧИТЕЛЬНО НИЖЕ РАЗВИТЫХ СТРАН – СМИРНОВ

Журналист кремлевского пула привел данные по затратам мировых держав на дороги

В России стоимость одного километра двухполосной дороги составляет 19,1 млн рублей, а четырехполосной и больше – 47,5 млн рублей. Относительно развитых стран этот показатель значительно ниже. Об этом во вторник утром пишет журналист кремлевского пула Дмитрий Смирнов.

Как сообщает telegram-канал Пул N3, километр двухполосной трассы в США обходится в 97 млн рублей, а дороги четырех и более полос – 270 млн рублей.

Согласно данным **Минтранса** России, 49 млн рублей и 226 млн рублей составляют затраты Китая на километровый участок двухполосной и четырехполосной дорог.

Отметим, что аналогичный отрезок трассы Германии обходится в 118 млн рублей и 208 млн рублей соответственно.

Ранее сообщалось, что на развитие автомобильных дорог 30 российским регионам выделили 6,1 млрд рублей. Средства предоставляются в рамках мероприятия «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения» и проекта «Безопасные и качественные дороги».

<https://sm-news.ru/news/finansy/stoimost-1-km-dorogi-v-rf-znachitelno-nizhe-razvitykh-stran-smirnov-/>

### РБК РОСТОВ-НА-ДОНУ; 2018.04.03; ВЛАСТИ ДОНА НАПРАВЯТ НА РАСШИРЕНИЕ ДОРОГИ В «ПЛАТОВ» 1,4 МЛРД РУБ.

**Министерство транспорта** Ростовской области объявило аукцион на определение подрядчика, который выполнит расширение дороги от северного обхода Ростова к аэропорту «Платов», об этом сообщили в пресс-службе министерства.

Известно, что двухполосную дорогу сделают четырехполосной на всём протяжении. Максимальная стоимость контракта – 1,4 млрд руб.

«Начать строительство планируется в сентябре текущего года с завершением работ в ноябре 2019 года», – рассказали в министерстве.

Сейчас автодорога от северного обхода Ростова-на-Дону до аэропорта «Платов» протяженностью 15,9 км имеет две и – на ряде участков – четыре полосы движения. По данным областного **Минтранса**, в общей сложности до четырех полос движения планируется довести порядка 12,5 км. После завершения работ автодорога и искусственные сооружения на ней – мосты, путепроводы – будут соответствовать I технической категории.

Как сообщал РБК Ростов ранее, движение на северном обходе Ростова было открыто в ноябре 2017 года, через неделю после завершения тестовых полетов авиакомпаний «Азимут» и «Россия» в аэропорте «Платов».

<https://rostov.rbc.ru/rostov/freenews/5ac31c759a79479ad18760ac>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; АННА СКУДАЕВА; 2018.04.03; БУКСУЮТ НА ПЕРЕПРАВЕ

Просчет проектировщиков ремонта моста через Волгу в Костроме привел к финансовым потерям

С апреля транспортное сообщение через единственный автопешеходный мост через Волгу в Костроме частично перекрыто. Начинается второй этап капитального ремонта переправы, который продлится до ноября. Все это время мост, входящий в состав транспортного коридора Москва – Кострома – Киров – Пермь, будет работать только на половину своей пропускной способности. При этом движение грузового транспорта, в том числе транзитного, в дневное время полностью запрещено. Между тем проблемы создают и подрядчики – из-за сомнительных проектных решений.

В ожидании коллапса

Первый капитальный ремонт костромского моста, построенного в 1970 году, начался минувшим летом. После того как специалисты по результатам обследований признали состояние элементов переправы аварийным, из федерального бюджета Костроме выделили более 600 миллионов рублей. Городские власти объявили конкурс, победителем в котором стала компания «ММС». Она приступила к работам в июле 2017 года, перекрыв для движения половину моста.

Это вызвало в городе транспортный коллапс. Густонаселенный «спальный» Заволжский район областного центра, где живут около 55 тысяч человек, оказался фактически отрезан от остальной части Костромы. Время на пересечение единственного моста протяженностью чуть более километра для автомобилистов растянулось на несколько часов.

Предвидя такую ситуацию, городские власти начали убеждать автомобилистов пересесть на общественный транспорт. Они увеличили количество курсирующих через мост муниципальных автобусов, создав для них выделенную полосу, а в летнее время пустили через Волгу бесплатный речной трамвай. Однако полностью решить проблему чудовищных пробок эти меры не помогли.

Операция «шов»

До наступления зимы подрядчики успели отремонтировать лишь половину волжского моста в Костроме, пообещав вернуться к работам с наступлением тепла. Однако задолго до указанной даты мосту потребовалась «скорая помощь»: уже через три месяца только что отремонтированные полосы начали разрушаться. В марте этого года движение через переправу оказалось практически парализовано из-за возросшего потока грузового транспорта и деформации швов.

Как рассказал первый замглавы администрации Костромы Олег Болоховец, причиной ЧП на отремонтированной части моста стала ошибка проектировщиков, для капитального ремонта переправы предложили изготовить по другой технологии три из 28 швов моста.

– У нас были опасения, что эти швы могут не подойти, и это потом подтвердилось. Произошло так называемое температурное расширение балок. Их придется заменить на швы той же марки, что и остальные 25. В связи с проектной ошибкой мы предъявили финансовые претензии к проектировщикам, сумма составила около миллиона рублей, – сообщил Олег Болоховец.

Ожидается, что все работы на мосту должны быть полностью завершены к 1 ноября текущего года. Принимать работы, помимо проектировщиков и городских властей, будут специалисты **Росавтодор**а и специализированной организации, с которой заключен муниципальный контракт на строительный надзор. По контракту гарантия подрядчика на отдельные конструктивные элементы отремонтированного моста составит от трех до восьми лет, на асфальтобетонное покрытие – пять лет.

Накануне начала второго этапа ремонта моста городские власти совместно с подрядчиком и ГИБДД провели пресс-конференцию, на которой рассказали о новшествах и неудобствах для туристов и жителей города во время ремонта переправы.

Как пояснил глава администрации Виктор Емец, с апреля в Костроме появятся дополнительные короткие маршруты муниципального транспорта для проезда по мосту. Для них вновь сделают выделенные полосы. При этом от использования бесплатных водных трамваев в этом году мэрия решила отказаться.

По данным чиновников мэрии, теплоход «Москва» оказался недостаточно востребованным. По утрам он не заполнялся пассажирами даже на треть. Вечером же на нем в основном катались туристы, которые садились на причале в центре города, но на противоположном берегу не выходили. Власти посчитали, что люди используют речной трамвай не как средство передвижения, а как бесплатный прогулочный катер. В условиях дефицитного бюджета такую «благотворительность» в пользу туристов мэрия решила прекратить.

Своим ходом

Еще одно нововведение коснется так называемых «люксовых такси». Для борьбы с хитрыми водителями элитных авто, которые украшают свои Bentley и Lexus «шашечками» ради бесплатного проезда по выделенной для общественного транспорта полосе, в Костроме установят камеры.

– Камеры будут отслеживать движение автомобилей по полосе для общественного транспорта и сверять их с базой такси. На тех, кого в этой базе нет, накладывается штраф 1500 рублей. Деньги за административные правонарушения пойдут в региональный бюджет, – пояснил Олег Болоховец.

Как рассказал начальник УГИБДД по Костроме Виталий Евдокимов, на въездах на выделенные полосы для общественного транспорта установят видеокамеры, которые будут работать в автоматическом режиме и фиксировать все нарушения. Там, где камеры поместить невозможно, власти планируют установить бетонные блоки на Чернигинской набережной и в районе улицы Ермакова для перекрытия несанкционированных путей объезда пробки вокруг моста.

Бетонными блоками придется перекрыть и все «лисьи тропы» через поля, рощи, дворы и территорию будущего парка «Заволжье», которые ушлые автомобилисты проложили вдоль традиционных дорог, чтобы не стоять в многочасовых пробках.

Главная же неприятность в связи с перекрытием моста ждет не владельцев люксовых внедорожников, а велосипедистов и пешеходов. Вопреки их ожиданиям запланированного расширения узких тротуаров моста по окончании ремонта не произойдет. Более того: все лето по мосту нельзя будет передвигаться ни на велосипеде, ни пешком.

– Еще один неприятный момент: движение пешеходов у нас будет перекрыто – и по той, и по другой стороне моста на весь период работ. Потребуется гидроизоляция, покраска и обработка ограждения нового тротуара, а старый придется разобрать, – рассказал Олег Болоховец.

Такая новость ввергла в уныние жителей «спального» Заволжского района, вынужденных задерживаться на работе допоздна.

– Любой ремонт, любая стройка – это неудобства, которых избежать не получится. Но мы что-нибудь придумаем для удобства пешеходов, – заверил Олег Болоховец.

Когда верстался номер, стало известно, что для запоздалых путников в Костроме на время ремонта моста продлят работу автобуса № 10 до часу ночи. Он будет ходить каждые 30 минут.

Справка «РГ»

Мост через Волгу в Костроме, связывающий крупнейшие города Центральной России с Уралом и Сибирью, был введен в эксплуатацию в 1970 году. При проектной пропускной способности в шесть тысяч авто в день сейчас по мосту ежедневно проходит порядка 50 тысяч машин, среди которых более пяти тысяч грузовиков. Зная о колоссальных перегрузках, которые испытывает костромская переправа, в **минтрансе** приняли решение о строительстве второго моста через Волгу для транзитного транспорта с обходом Костромы.

Ожидается, что второй мост будет построен полностью на средства федерального бюджета, его возведение планируется завершить к 2023 году. По предварительным подсчетам, стоимость второго моста в Костроме может составить от 15 до 26 миллиардов рублей. При этом годовой бюджет города – около четырех миллиардов рублей.

<https://rg.ru/2018/04/03/reg-cfo/most-cherez-volgu-v-kostrome-otremontirovali-s-oshibkami.html>

### RG.RU; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2018.04.03; ШТРАФЫ ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД ОТПРАВЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ

Со следующего года штрафы за нарушения ПДД будут направляться в дорожные фонды регионов. Об этом гласит принятый в первом чтении законопроект.

Поправки разработаны **Минтрансом** во исполнение поручений президента и правительства РФ. Средства от штрафов – это «довольно значительные деньги», за счет которых дороги будут приводиться в порядок, пояснил ранее премьер-министр Дмитрий Медведев.

Напомним, что именно на ремонт и строительство дорог тратятся средства региональных дорожных фондов. В настоящее время указанные штрафы зачисляются не в дорожные фонды, а просто в бюджеты регионов.

<https://rg.ru/2018/04/03/shtrafy-za-narusheniia-pdd-otpraviat-na-remont-dorog.html>

### ДОРИНФО; 2018.04.03; НА ВЪЕЗДАХ В ПЕТЕРБУРГ К КОНЦУ 2018 ГОДА УСТАНОВЯТ 23 РАМКИ АВТОМАТИЧЕСКОГО ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ

К концу 2018 года на въездах в Санкт-Петербург появится 23 пункта автоматического весогабаритного контроля, которые практически перекроют для недобросовестных грузоперевозчиков въезд в город. Об этом во вторник, 3 апреля, сообщили в комитете по благоустройству Санкт-Петербурга.

Как отметил представитель комитета по благоустройству Санкт-Петербурга Александр Здор, автоматические рамки будут установлены в рамках концессионного соглашения между администрацией Санкт-Петербурга и ПАО «Ростелеком».

«Таким образом, въезд в город будет практически перекрыт для недобросовестных грузоперевозчиков. Система простая: автомобиль проехал, его сфотографировали и взвесили в автоматическом режиме, если будут выявлены нарушения, то «прилетит письмо счастья». Рамки появятся к концу 2018 года на основных магистралях при въезде в Санкт-Петербург», – пояснил журналистам Александр Здор, отмечая, что сейчас в городе есть только два стационарных пункта весового контроля, в Шушарах и в Осиновой Роще, полноценно из них работает только первый.

По словам главы ассоциации «Грузавтотранс» Владимира Матягина, с одной стороны грузоперевозчики приветствуют автоматический весогабаритный контроль, однако есть сомнения в корректности взвешивания. Чтобы избежать недопонимания, комитет по благоустройству сейчас рассматривает возможность получения нового полномочия, которое даст возможность перевозчикам проводить контрольное взвешивание на стационарных либо передвижных постах, если они не согласятся с данными автоматических весов.

Напомним, к 2020 году **Минтранс** РФ планирует развернуть автоматизированную систему весогабаритного контроля на всех федеральных трассах России.

<http://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=63760>

### RNS; 2018.04.03; БЕСТУРНИКЕТНЫЙ РЕЖИМ ПОЗВОЛИЛ ЭКОНОМИТЬ В НАЗЕМНОМ ТРАНСПОРТЕ МОСКВЫ ДО 20 МИНУТ

Бестурникетный режим, который запущен на ряде маршрутов автобусов и трамваев Москвы с 1 января 2018 года, делает посадку быстрой и удобной и позволяет экономить в пути от 5 до 20 минут, говорится в сообщении на официальном сайте мэра Москвы.

«Около 1,4 млн пассажиров наземного транспорта стали экономить в пути от пяти до 20 минут каждый день. Это позволяют сделать бестурникетные автобусы и трамваи. Пассажиры такого транспорта могут заходить в них через все двери и оплачивать проезд с помощью валидаторов уже в салоне», – говорится в сообщении.

Ежедневно на бестурникетных направлениях следует более 1 тыс. автобусов и свыше 250 трамваев. В настоящее время доступно более 100 бестурникетных транспортных направлений.

Ранее глава департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максим Ликсутов сообщал, что в среднем пассажиры выигрывают до 15 минут от введения бестурникетного режима при среднем времени поездки на наземном транспорте около 35-40 минут.

<https://rns.online/transport/Besturniketnii-rezhim-pozvolil-ekonomit-v-nazemnom-transporte-Moskvi-do-20-minut-2018-04-03/>

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2018.04.03; В РОССИИ ПОЯВЯТСЯ НЕВОЗВРАТНЫЕ БИЛЕТЫ НА ПОЕЗДА ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ

Такие билеты будут дешевле на десятки процентов

3 апреля Госдума приняла в третьем чтении поправки в Устав железнодорожного транспорта. Они разрешают перевозчику не возвращать деньги за неиспользованный билет на поезд дальнего следования, проданный по нерегулируемым тарифам. В России регулируются только тарифы на проезд в плацкарте. Цены на все остальные – купе, СВ и проч., а также на сидячие места в скоростных поездах («Сапсан», «Аллегро», «Ласточки») – устанавливает РЖД. Именно на них и могут появиться невозвратные билеты.

Сейчас при возврате билета за восемь часов до поездки и более пассажир получает обратно полную его стоимость, при возврате за 2-8 часов удерживается половина стоимости плацкарты (составная часть цены билета, формирует от 35 до 80% общей стоимости в зависимости от класса обслуживания), при возврате менее чем за два часа – удерживается вся стоимость плацкарты.

Поправки вступят в силу с 1 января 2019 г. «По результатам исследования, интерес к невозвратным билетам, имеющим более низкую стоимость, высказали 60% опрошенных пассажиров, – говорит представитель РЖД. – РЖД поддерживает эту законодательную инициативу». В 2017 г. по сети РЖД перевезено 102,3 млн пассажиров дальнего следования, в том числе свыше 95 млн человек пришлось на 100%-ную «дочку» РЖД – Федеральную пассажирскую компанию (ФПК). Примерно 60-65% пассажиров ФПК перевозятся плацкартными вагонами, уточнил представитель компании. Скоростными поездами оперируют сами РЖД.

«Минимальная разница между невозвратным и полностью возвратным железнодорожным тарифом в Европе составляет 20%», – говорит руководитель железнодорожного направления туристического агрегатора OneTwoTrip Максим Азаров: сервис сравнил цены пяти европейских операторов SNCF, Trenitalia, Thalys, Scandinavian Rail и Renfe (возят пассажировов Франции, Германии, Италии, Испании, Швеции, Норвегии и Нидерландов). При этом почти на половине из рассмотренных направлений поездка по невозвратному билету будет кратно дешевле, чем по возвратному. Например, поездка из Рима в Венецию, из Милана в Турин, из Парижа в Лион, из Стокгольма в Гетеборг без возможности вернуть средства будет более чем в три раза дешевле билета по «гибкому» тарифу, рассказал Азаров.

Опыт авиации

В 2014 г. в России были законодательно разрешены невозвратные авиабилеты – эти поправки пролоббировал «Аэрофлот», готовившийся к запуску своего лоукостера. «У российских авиакомпаний разница в стоимости невозвратных билетов начинается от 1000 руб., – говорит партнер Bain & Company Андрей Панов. – Разница в стоимости возвратных и невозвратных железнодорожных билетов зависит от длительности перевозки, времени до отправления поезда и правил возврата, поскольку возвраты бывают со штрафами и без». Например, у SNCF на маршруте Париж – Лион разница начинается с 10 евро и может доходить до 70 евро, достигая 70% стоимости билета, указывает Панов.

При правильной ценовой политике будет очень высокий спрос на невозвратные железнодорожные билеты, считает эксперт. Большинство пассажиров в любой стране мира и на любом транспорте в первую очередь интересует цена. Невозвратность позволит поддерживать низкую стоимость, поскольку снизится риск перевозки бесплатно пустого места, рассуждает Панов. Доля невозвратных авиабилетов в России в общем количестве авиабилетов существенно превышает 50%, добавил Панов. Представитель Utair (третьего по трафику авиаперевозчика России) говорил, что только по самому дешевому безбагажному тарифу «Лайт» перевозится около 60% пассажиров авиакомпании. Но у авиакомпании есть и другие более дорогие невозвратные тарифы.

«РЖД будет даже проще, поскольку российские путешественники уже привыкли к гибкой тарификации авиакомпаний, для них не ново само понятие невозвратного тарифа, – говорит Азаров. – Доля возвращаемых железнодорожных билетов невелика, по итогам прошлого года среди клиентов OneTwoTrip она составляет около 5%». Очевидно, что РЖД стремятся повысить привлекательность железнодорожного транспорта. Компания начинает использовать те же механизмы, что и авиакомпании, например развивает электронные продажи, увеличивает глубину продаж с 45 до 90 дней, добавил Азаров.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/04/03/755742-nevozvratnie-bileti>

На ту же тему:

<https://ria.ru/society/20180403/1517815493.html>

<https://rns.online/transport/Gosduma-prinyala-zakon-o-nevozvratnih-biletah-2018-04-03/>

<https://vz.ru/news/2018/4/3/915709.html>

<https://rg.ru/2018/04/03/gosduma-priniala-zakon-o-nevozvratnyh-biletah-na-poezda.html>

### RNS; 2018.04.03; ФПК ПРОРАБАТЫВАЕТ МЕХАНИЗМ РЕАЛИЗАЦИИ ЗАКОНА О НЕВОЗВРАТНЫХ Ж/Д БИЛЕТАХ С 2019 ГОДА

«Федеральная пассажирская компания» (ФПК, дочка РЖД) прорабатывает механизм реализации закона о невозвратных билетах на поезда дальнего следования с 1 января 2019 года, сообщили RNS в ФПК.

«Закон (о невозвратных билетах – RNS.) вступит в силу 1 января 2019 года. В настоящее время ФПК прорабатывает механизм его реализации. Сроки технической готовности пока не определены, однако уже сейчас специалисты компании отмечают, у каждого поезда будет разница в цене между «возвратным» и «невозвратным» тарифом», – говорится в сообщении компании

Представитель компании отметил, что ФПК поддерживает данную законодательную инициативу (о невозвратных билетах на поезда дальнего следования), поскольку она предусматривает право любого пассажира самостоятельно выбрать условия, на которых будет заключаться договор перевозки.

В настоящий момент пассажиры возвращают не более 8% билетов, уточнили в компании.

Ранее Госдума приняла закон о введении невозвратных билетов на поезда дальнего следования.

<https://rns.online/transport/FPK-prorabativaet-mehanizm-realizatsii-zakona-o-nevozvratnih-zhd-biletah-s-2019-goda-2018-04-03/>

### КОММЕРСАНТ; АЛЕКСЕЙ СОКОВНИН; 2018.04.04; ЭЛЕКТРОННЫЕ СЛЕДЫ ПОДКРЕПИЛИ БИОЛОГИЧЕСКИМИ

Дело о теракте в Санкт-Петербурге готовят к суду

Как следует из материалов уголовного дела, теракт 3 апреля прошлого года в метро Санкт-Петербурга, при котором 15 человек погибли, а еще более 100 получили ранения, мог быть совершен дистанционно. Согласно этой версии, предполагаемый смертник, уроженец Киргизии Акбаржон Джалилов, должен был доставить бомбы в огнетушителях на места будущих терактов, очевидно, не зная, что его взорвут.

Во вторник официальный представитель СКР Светлана Петренко сообщила о том, что расследование уголовного дела о теракте (ст. 205 УК РФ) в метро Санкт-Петербурга находится в завершающей стадии. По ее словам, следователям удалось установить всю цепочку лиц, причастных к совершению преступления, включая заказчика, организатора и исполнителей. Большинство из этих людей не были лично знакомы между собой, поддерживая связь по мессенджерам, однако полученные данные о соединениях абонентов и их переписка, так называемые электронные следы, как отметила госпожа Петренко, позволили в считанные дни вычислить всех предполагаемых участников преступления.

В конце апреля–начале мая 11 фигурантам расследования, отметили их адвокаты, следователи собираются предъявить обвинение в окончательной редакции, после чего фигуранты расследования и 117 потерпевших по делу начнут знакомиться с материалами расследования. В громком деле, отметим, материалов оказалось немного – всего 20 томов.

Из обвиняемых пожизненные сроки грозят предполагаемому организатору преступления Аброру Азимову и Бахраму Эргашеву, другу Акбаржона Джалилова. Он жил с ним в арендуемой квартире в Санкт-Петербурге, где были изготовлены взрывные устройства в корпусах автомобильных огнетушителей, начиненные шариками от подшипников. На корпусе огнетушителя и внутри бомбы, которую Джалилов оставил на станции метро «Площадь Восстания» (устройство обезвредили саперы Росгвардии), были обнаружены биологические следы. ДНК-экспертиза установила, что они принадлежат Эргашеву, который, по данным следствия, участвовал в сборке как минимум одной бомбы.

Со второй бомбой в рюкзаке Акбаржон Джалилов сел в поезд. Взрыв произошел на перегоне между станциями «Технологический институт» и «Сенная площадь». Его жертвами стали 15 человек, еще более сотни получили ранения. По словам адвокатов обвиняемых, в материалах дела сообщается, что это был не самоподрыв Джалилова. Якобы эксперты установили, что СВУ было приведено в действие дистанционно – по телефону. В СКР комментировать эту версию не стали. Адвокаты же полагают, что Джалилов, очевидно, должен был доставить СВУ на места будущих терактов и оставить там. «Возможно, он даже не предполагал, что его взорвут»,– отметил собеседник “Ъ”. Кто именно из обвиняемых привел в действие бомбу, следствие защите пока не конкретизировало. Роли остальных участников террористического подполья также до конца непонятны. По некоторым данным, брат Аброра Азимова Акрам собирал деньги на подготовку теракта. Его заказчиком выступал лидер запрещенной в РФ террористической группировки «Таухид валь-Джихад» Сирожиддин Мухтаров по прозвищу Абу Салах аль-Узбеки. С 2016 года он находится в международном розыске. По версии следствия, таким образом аль-Узбеки хотел отомстить за участие России в действиях против террористов в Сирии. Роли остальных обвиняемых, очевидно, являлись второстепенными – они были пособниками террористов.

Во вторник в Мосгорсуде, продлившем аресты фигурантам дела о теракте до июля этого года, все они отрицали свою вину. Например, Шахиста Каримова в очередной раз рассказала суду, что при задержании в Подмосковье сотрудники ФСБ отвели ее в отдельную комнату, а когда вернули, то в ее сумке нашли гранату и запал к ней. Запал ей якобы засунули под мышку, а гранатой провели по волосам, чтобы оставить на них ее биологические следы. «Я не принимала участия в том, в чем меня обвиняют»,– заявила мать троих детей. При этом даже адвокаты не рассчитывают, что кто-то из 11 обвиняемых будет оправдан судом.

<https://www.kommersant.ru/doc/3592950>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2018/04/03/reg-szfo/sledstvie-ustanovilo-vseh-prichastnyh-k-teraktu-v-metro-peterburga.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.03; ВЛАСТИ САХАЛИНА НЕ ОЖИДАЮТ СБОЕВ В РАБОТЕ ТРАНСПОРТА И ПОВЫШЕНИЯ ЦЕН НА ПРОДУКТЫ ВО ВРЕМЯ РЕКОНСТРУКЦИИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Транспортное сообщение между населенными пунктами Сахалинской области будет обеспечено во время закрытия железной дороги на реконструкцию, никаких сбоев не ожидается, сообщила «Интерфаксу» председатель правительства области Вера Щербина.

«Транспортного коллапса либо какого-то другого мы не ожидаем. Везде транспортное сообщение обеспечено», – сказала В.Щербина агентству на полях конференции «Демографическое развитие Дальнего Востока» в Южно-Сахалинске.

По ее словам, во время реконструкции основной упор будет делаться на авиационные и автомобильные перевозки, будет развиваться сеть автомобильных дорог. Также каждый муниципалитет области закупит дополнительные автобусы.

«Я думаю, что мы обеспечим транспортное сообщение между населенными пунктами, сбоев никаких не будет. Конечно, будут некоторые неудобства, но их придется пережить», – отметила председатель правительства.

Она также добавила, что роста цен на продукты питания не ожидается.

«Мы не ожидаем какого-то резкого всплеска (цен на продукты – ИФ). Рост цен мы контролируем постоянно, и даже больше скажу, мы, наоборот, снижаем цены на продукты питания, которые здесь производятся. В крайнем случае в некоторых местах возникает (рост цен – ИФ) в силу разных причин, в основном на Курильских островах, мы вмешиваемся в этот процесс, в частности, дотируем кое-где транспортную доставку. Если здесь будет такая необходимость, значит, рассмотрим такие меры», – сказала В.Щербина.

Ранее сообщалось, что железную дорогу на Сахалине планируют полностью закрыть на все предстоящее лето в связи с масштабной реконструкцией. ОАО «РЖД» в 2018 году выделит около 17 млрд рублей на реконструкцию 52,4 км железной дороги на Сахалине и ряда станций, а также на строительство 32 железнодорожных мостов.

По данным министерства торговли и продовольствия Сахалинской области, около 70% продуктов питания завозится на Сахалин с материка. Железнодорожными вагонами на Сахалин везутся большие партии муки круп и прочих стратегических и социально-важных продуктов питания. Каждый вагон может вместить около 60 тыс. тонн продовольствия.

### ТАСС; 2018.04.03; СУММАРНЫЙ ОБОРОТ КОНТЕЙНЕРОВ В СИСТЕМЕ РЖД ВОЗРОС ПО ИТОГАМ I КВАРТАЛА 2018 ГОДА НА 11,8%

Суммарный оборот контейнеров в системе РЖД вырос по итогам первого квартала 2018 года на 11,83%, относительно аналогичного периода прошлого года, до 996 тыс. TEU, следует из данных ГВЦ РЖД.

Оборот груженых контейнеров вырос на 14,34%, до 654,6 тыс. TEU. В тоннах рост оборота составил 12%, до 9,38 млн т. При этом, в первом квартале оборот порожних экспортных контейнеров выше, чем груженых.

Оборот контейнеров во внутреннем сообщении вырос на 0,35%, до 193,66 тыс. TEU, в весе до 3,1 млн т (+2%). Рост порожних контейнеров во внутреннем сообщении составил 4,73%, до 233,2 тыс. TEU.

Оборот груженого импорта вырос на 26,5%, до 142,76 тыс. TEU, в весе на 24,2%, до 1,49 млн т. Транзит вырос всего на 26,7%, до 79,87 тыс. TEU, в весе на 17,5%, до 898,4 тыс. т. Груженый экспорт вырос на 17%, до 238,27 тыс. TEU, в весе рост 15,36%, до 3,95 млн т.

<http://tass.ru/transport/5089767>

### ТАСС; 2018.04.03; БОЛЕЕ 73 МЛН РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ДАГЕСТАНЕ В 2018 ГОДУ

Более 73,5 млн рублей планируется направить на развитие железнодорожной инфраструктуры Дагестана в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД», сообщили во вторник в пресс-службе компании по итогам визита в регион начальника Северо-Кавказской железной дороги Владимира Пястолова.

«В текущем году в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» на развитие железнодорожной инфраструктуры республики планируется направить 73,5 млн рублей. Благодаря этому, в частности, будут модернизированы устройства заграждения на железнодорожных переездах на перегоне Кизляр – Разъезд № 17 и Кизлюрт – Темиргое», – отметили в РЖД.

По данным РЖД, объем погрузки в Махачкалинском регионе в первом квартала 2018 года составил 0,45 млн тонн, что на 15,6% превышает показатель аналогичного периода прошлого года.

«Наибольший объем перевозок пришелся на строительные грузы и нефтепродукты. В настоящее время в республике курсируют пять пар пригородных поездов, которые традиционно пользуются высоким спросом у местных жителей. В первом квартале 2018 года на трех пригородных маршрутах региона перевезено 97 тыс. человек, что на 29% больше, чем за аналогичный период прошлого года», – сказали в пресс-службе.

Во вторник в Дагестане состоялась рабочая встреча начальника Северо-Кавказской железной дороги Владимира Пястолова и временно исполняющего обязанности главы Республики Дагестан Владимира Васильева. Стороны обсудили перспективы развития дальних и пригородных пассажирских перевозок, возможность обновления вагонного парка, реконструкции остановочных пунктов и увеличения объемов перевозок грузов.

Махачкалинский регион Северо-Кавказской железной дороги расположен на территории двух республик: Дагестана и Калмыкии. Его эксплуатационная длина составляет 509 километров. В структурных подразделениях ОАО «РЖД» на территории Дагестана трудятся более 2 тыс. человек.

<http://tass.ru/transport/5090207>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.03; Ж/Д ОПЕРАТОРЫ ПРОСЯТ УСТАНОВИТЬ «ПРАВИЛА ИГРЫ» ПО ПЕРЕВОЗКАМ В КОНТЕЙНЕРНЫХ ПОЕЗДАХ

Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) просит **министерство транспорта** РФ ввести на уровне подзаконного акта нормативное регулирование перевозок грузов в контейнерных поездах, следует из сообщения СОЖТ.

Объединение подготовило проект соответствующих правил. 15 марта он был одобрен на заседании президиума Союза и по итогам обсуждения было направлено обращение в **Минтранс**. Правилами предлагается регламентировать перевозки как в универсальных, так и в специализированных контейнерах.

В частности, в проекте правил предложено зафиксировать на уровне 14 суток общий срок рассмотрения перевозчиком заявки на организацию и назначение контейнерного состава в пределах одного регионального филиала ОАО «Российские железные дороги», на уровне 21 дня – при следовании через два или более филиала.

Кроме того, СОЖТ рассчитывает закрепить правила отцепки контейнеров в пути, нормативно закрепить возможность формирования контейнерных поездов «гибкой длины» – от 57 до 71 условного вагона, а также осуществление контейнерной отправки по заявке установленного образца, без оформления дополнительных договоров.

В целом в проекте предлагается четко обозначить понятия контейнерного поезда и его оператора. Контейнерным составом предлагается считать поезд «установленной длины из специализированных вагонов, предназначенных для перевозки контейнеров, с контейнерами (гружеными и/или порожними), погруженными одним либо несколькими грузоотправителями».

Оператором (организатором) предлагается называть юридическое лицо или индивидуального предпринимателя, которые обеспечивают условия формирования состава во взаимодействии с владельцем вагонов, инфраструктуры, подъездных путей, перевозчиком, и организацию таких перевозок.

«Перевозка грузов контейнерными поездами, по оценке экспертов СОЖТ, является наиболее технологичным и быстрым способом (доставки соответствующих грузов – ИФ). Главным преимуществом сервиса является высокая маршрутная скорость – она может превышать 1 тыс. км в сутки. Таким образом, срок доставки грузов сокращается почти в 2 раза. Вместе с тем, сегодня в России отсутствует нормативная база, регулирующая организацию (таких – ИФ) перевозок. В результате отдельные вопросы регулируются актами РЖД», – отмечает в этой связи Союз.

По мнению рабочей группы по контейнерных перевозкам, созданной в объединении в 2017 г., такая ситуация влечет за собой ряд существенных рисков для растущего рынка контейнерных ж/д перевозок: делает невозможным долгосрочное планирование и заключение «длинных» контрактов, снижает ежегодный рост транспортировки. «При доле контейнерных железнодорожных перевозок в 2% и существующего контейнеризируемого груза в объеме 40,8 млн тонн есть существенный риск дальнейшего перехода грузов на автомобильный транспорт», – подчеркивает СОЖТ.

Союз операторов железнодорожного транспорта был создан в 2009 г. для защиты интересов крупнейших игроков вагонного рынка, в 2011 г. получил статус саморегулируемой организации. Члены объединения, в частности, участвуют в решении проблем нормативно-правовой и тарифной базы грузовых перевозок, технологии управления. Сейчас в состав объединения входят около 30 компаний, контролирующих примерно две трети зарегистрированных в РФ вагонов.

### ТАСС; 2018.04.03; ПОГРУЗКА НА СЕТИ ОКТЯБРЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В МАРТЕ ВЫРОСЛА НА 3,2%

Погрузка на сети Октябрьской железной дороги (ОЖД) в марте 2018 года выросла на 3,2% и составила 9 млн тонн, сообщает служба корпоративных коммуникаций магистрали.

С января по март текущего года, по оперативным данным, в зоне ответственности ОЖД погрузка составила 24 млн тонн, что на 4,7% больше показателей аналогичного периода прошлого года.

\*\*\*

Тарифный грузооборот с января по март 2018 года составил 42,1 млрд тонно-км (+5,7% к прошлому году), грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – 55 млрд тонно-км (+5,7%).

В целом на сети ОАО «Российские железные дороги» погрузка в марте 2018 года составила 112,4 млн тонн, что на 3,1% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Грузооборот за март 2018 года увеличился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 4,2% и составил 224,2 млрд тарифных тонно-км.

Погрузка за январь – март 2018 года, по оперативным данным, составила 315,7 млн тонн, что на 3,5% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Грузооборот с начала 2018 года составил 636,2 млрд тарифных тонно-км (+4,6%).

<http://tass.ru/transport/5090799>

### RNS; 2018.04.03; ПАССАЖИРОПОТОК «САПСАНА» МЕЖДУ МОСКВОЙ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГОМ В I КВАРТАЛЕ ВЫРОС НА 4%

Пассажиропоток «Сапсана» между Москвой и Санкт-Петербургом в первом квартале 2018 года вырос на 4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – до 1,1 млн человек, сообщили в РЖД.

В марте 2018 года высокоскоростными поездами «Сапсан» между Москвой и Санкт-Петербургом перевезено почти 376,8 тыс. пассажиров, что на 3,1 % больше, чем в марте прошлого года.

Всего с начала эксплуатации поездов «Сапсан» ими воспользовались 29,1 млн пассажиров.

[https://rns.online/transport/Passazhiropotok-Sapsana-mezhdu-Moskvoi-i-Sankt-Peterburgom-v-I-kvartale-viros-na-4–2018-04-03/](https://rns.online/transport/Passazhiropotok-Sapsana-mezhdu-Moskvoi-i-Sankt-Peterburgom-v-I-kvartale-viros-na-4--2018-04-03/)

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2018.04.03; ТУРНИКЕТЫ ЗАРАБОТАЛИ

На электричках обновили систему продажи билетов

Центральная пригородная пассажирская компания закончила обновление системы продаж проездных документов.

Напомним, «перепрошивать» турникеты и билетопечатающие автоматы ЦППК начала с декабря прошлого года. Из-за этого в последние три месяца пассажиры столкнулись с массой неудобств: турникеты перестали принимать билеты, в кассах не работали банковские терминалы, экраны были плохо откалиброваны и не реагировали на прикосновения.

Как сообщили «РГ» в пресс-службе ЦППК, сейчас все работы закончены. В билетопечатающих автоматах появились новые функции: оформление нескольких билетов или абонементов в одном заказе, появилось «Продление абонемента», абонемент с велоопцией.

В компании предупреждают, что из-за масштабных работ пассажиры до сих пор могут испытывать трудности с использованием билетов, купленных до 1 марта. В этом случае необходимо обратиться в претензионную кассу – они находятся на головных вокзалах, а на Рижском направлении – на станции Тушино.

Благодаря обновлению системы продаж в компании планируют запустить онлайн-продажу разовых билетов на проезд, а кроме того, все кассиры-контролеры в течение года получат банковские терминалы – сейчас с помощью карт билеты в поезде могут купить только пассажиры Павелецкого направления.

<https://rg.ru/2018/04/03/reg-cfo/cppk-obnovila-sistemu-prodazh-biletov-na-elektrichki.html>

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; ЮРИЙ БАРСУКОВ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2018.04.04; «ТРАНСНЕФТЬ» ДИСТАНЦИРОВАЛАСЬ ОТ «СУММЫ»

Государству предложено стать посредником в НМТП

На фоне уголовных дел, возбужденных против совладельца группы «Сумма» Зиявудина Магомедова и его брата Магомеда, «Транснефть» попыталась дистанцироваться от возможных проблем с Новороссийским морским торговым портом (НМТП), который эти компании контролируют через паритетное СП. «Транснефть» приостановила сделку по выкупу доли «Суммы» в НМТП и предложила сделать председателем совета директоров порта госпредставителя. По мнению источников “Ъ”, монополия акцентирует отсутствие намерений получить контроль над активом, добровольно препоручая государству роль арбитра.

«Транснефть» 3 апреля сообщила, что приостановила «в связи с последними событиями» переговоры с группой «Сумма» Зиявудина Магомедова о покупке доли в НМТП, но сохранила «интерес к увеличению доли в акционерном капитале» компании.

«Последними событиями», вызвавшими приостановку сделки, следует считать санкционированный судом 31 марта арест совладельца «Суммы» Зиявудина Магомедова, его брата Магомеда и главы компании «Интэкс» Артура Максидова, которых обвинили в хищениях, растрате и организации преступного сообщества (о версии следствия подробнее см. “Ъ” от 31 марта и 2 апреля). Вчера «Транснефть» также опровергла появившуюся в Znak.com версию о том, что «Сумма» запросила за долю в НМТП (паритетное СП группы и «Транснефти» Novoport Holding Ltd владеет 50,1% акций НМТП) $1,8 млрд, что в 2,5 раза выше рынка. Как писало это СМИ со ссылкой на источник, глава «Транснефти» Николай Токарев посетовал на это на встрече с Владимиром Путиным. В «Транснефти» заявили, что эта цифра «родилась в богатом воображении людей, не знакомых ни с ходом переговоров, ни с обсуждавшимися параметрами сделки». Напомним, что о готовности выйти из НМТП «Сумма» сигнализировала в феврале, «Транснефть» виделась наиболее вероятным покупателем доли в Novoport, а в конце февраля сделку одобрила ФАС. В марте совет директоров монополии поручил завершить переговоры с «Суммой» о сделке на «приемлемых условиях».

Зиявудин Магомедов, владелец группы «Сумма», о судьбе НМТП 16 февраля в СочиЗиявудин Магомедов, владелец группы «Сумма», о судьбе НМТП 16 февраля в Сочи

Я думаю, государство как-то, наверное, в ближайшее время прояснит свои планы – и мы тоже примем решение

В «Транснефти» добавили, что на внеочередном собрании акционеров НМТП 13 апреля, где должны избрать новый состав совета директоров, монополия будет рекомендовать избрать председателем совета представителя государства. Речь идет уже о второй попытке провести внеочередное собрание, первое 5 марта не состоялось из-за отсутствия кворума. При этом состав кандидатов в совет в обоих случаях не полностью представлял состав акционеров: список кандидатур не смог сформировать владелец 50,1% акций НМТП Novoport Holding Ltd (паритетное СП группы «Сумма» и «Транснефти»). В «Сумме» тогда объясняли, что не могут этого сделать из-за правительственного поручения заключить новое акционерное соглашение.

В итоге кандидатов в совет директоров НМТП выдвинули «Транснефть-Сервис» (структура «Транснефти», владеет 10,5% акций НМТП) и Росимущество (20% акций). От «Транснефть-Сервиса» выдвинуто пятеро: гендиректор НМТП Сергей Киреев и топ-менеджеры «Транснефти» – первый вице-президент Максим Гришанин, вице-президенты Сергей Андронов и Рашид Шарипов, замдиректора департамента Николай Платонов. Росимущество предложило главу агентства Дмитрия Пристанскова и директора департамента **Минтранса** Александра Тихонова. Сейчас у государства в НМТП есть избираемый представитель (господин Пристансков) и назначаемый (помощник президента РФ **Игорь Левитин**, представляет государство как владельца «золотой акции»).

Заметим, что история отношений «Суммы» и «Транснефти» в НМТП не всегда была бесконфликтной, но в последние месяцы, начиная с созыва в декабре Novoport первого внеочередного собрания акционеров, они виделись скорее консенсусом. В «Транснефти» говорят, что сейчас видят «свою основную задачу в обеспечении стабильной работы порта», в «Сумме» и Росимуществе не предоставили комментарии. Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, говорит, что рекомендация избрать госпредставителя главой совета директоров призвана подчеркнуть добровольное самоустранение «Транснефти» от контроля над НМТП и надежду на арбитраж государства. «Для «Транснефти» сам факт намерения приобрести у «Суммы» долю в НМТП с учетом произошедшего несет определенные риски, и она заинтересована в том, чтобы подчеркнуть паузу и выждать завершения истории с «Суммой»«,– полагает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров.

<https://www.kommersant.ru/doc/3592934>

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2018.04.03; «НОВАПОРТ» УКРЕПЛЯЕТСЯ НА СЕВЕРНОМ КАВКАЗЕ

Холдинг Романа Троценко приобрел аэропорт Ставрополя

Международный аэропорт «Ставрополь» вошел в состав холдинга «Новапорт» Романа Троценко. В компании обещают к 2022 году поднять пассажиропоток аэропорта на 70% – более чем до 600 тыс. человек. Данных о планируемых инвестициях в аэропорт или об уплаченной за актив краевому правительству сумме «Новапорт» не приводит.

Холдинг «Новапорт» Романа Троценко приобрел аэропорт Ставрополя, сообщила 3 апреля компания. По данным СПАРК, еще в конце февраля 100% акций АО «Международный аэропорт Ставрополь» принадлежало минимуществу Ставропольского края, о том, что актив выставляется на конкурс, сообщений не было. Сумму, которую «Новапорт» заплатил за актив, или инвестиции, которые он намерен вложить в развитие аэропорта, холдинг не приводит, но обещает к 2022 году увеличить его пассажиропоток более чем на 70%. По итогам 2017 года аэропорт Ставрополя перевез более 356 тыс. пассажиров.

Аэропорт Ставрополь расположен в 18 км от центра города. Обеспечивает сообщение с регионами РФ, странами СНГ и дальнего зарубежья (через Москву). Статус международного получил в 1993 году. Расчетная пропускная способность – 18 рейсов в сутки, в том числе шесть международных рейсов. Взлетно-посадочная полоса – 2,6 тыс. метров. Аэровокзальный комплекс состоит из двух зон обслуживания пассажиров общей пропускной способностью 300 человек в час (130 пассажиров для международных рейсов). Перроны имеют 10 мест стоянок для самолетов и 2 для вертолетов. Грузовой склад позволяет обрабатывать до 35 тонн грузов в сутки.

В «Новапорте» напоминают, что в конце 2016 года холдинг приобрел аэропорт Минеральных Вод и его пассажиропоток в 2017 году вырос на 24%. «Компания видит в развитии аэропортов Ставропольского края серьезный потенциал»,– считают в холдинге.

«Новапорт» на паритетных началах принадлежит AEON Романа Троценко и казахскому инвестфонду Meridian Capital. В управлении холдинга находятся аэропорты «Толмачево» в Новосибирске, Баландино в Челябинске, Гумрак в Волгограде, Рощино в Тюмени, Храброво в Калининграде, а также аэропорты в Барнауле, Кемерове, Томске, Чите, Астрахани, Перми, Мурманске, Улан-Удэ. По итогам 2016 года общий пассажиропоток холдинга вырос на 35%, до 14,9 млн человек.

<https://www.kommersant.ru/doc/3592991>

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/5092060>

### RNS; 2018.04.03; МИНТРАНС ПРОВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ С АВИАВЛАСТЯМИ ТАДЖИКИСТАНА ПО АВИАСООБЩЕНИЮ 4 АПРЕЛЯ

**Минтранс** России 4 апреля проведет переговоры с авиавластями Таджикистана по авиасообщению между странами, сообщили в **Минтрансе**.

«Переговоры с таджикской стороной запланированы на 4 апреля», – сообщили в **Минтрансе**.

Ранее в **Минтрансе** России сообщали, что ведомство отзывает допуски на полеты Tajik Air и Somon Air в Россию с 5 апреля по маршрутам Новосибирск – Худжанд и Новосибирск – Душанбе начиная с 00:00, а также пять частот авиакомпании Tajik Air и четыре частоты Somon Air на маршруте Москва – Душанбе начиная с 00:00 в связи с тем, что таджикская сторона не только не подтвердила заявки российского перевозчика на выполнение полетов в Таджикистан, не дала своего ответа на предложение о проведении переговоров в Москве, но и отозвала ранее выданные российским перевозчикам разрешения на выполнение полетов ряда маршрутов.

Конфликт авиавластей России и Таджикистана в прошлом году начался из-за статуса подмосковного аэропорта Жуковский и длился почти полгода. Москва считала аэропорт региональным, тогда как Душанбе относил аэропорт к московским аэропортам и требовал, чтобы рейсы из Жуковского регулировались межправсоглашением РФ и Таджикистана.

В апреле прошлого года авиавласти Таджикистана и России согласовали назначение второго российского перевозчика на полеты из Жуковского в Таджикистан и договорились продолжить взаимовыгодное сотрудничество.

<https://rns.online/transport/Mintrans-Rossii-provedet-peregovori-s-aviavlastyami-Tadzhikistana-4-aprelya-2018-04-03/>

На ту же тему:

<https://ria.ru/economy/20180403/1517842876.html>

<https://iz.ru/727861/2018-04-03/mintrans-rf-provedet-peregovory-s-tadzhikistanom-po-aviasoobshcheniiu-4-aprelia>

<https://www.gazeta.ru/business/news/2018/04/03/n_11369186.shtml>

<http://tass.ru/ekonomika/5091180>

<https://life.ru/t/новости/1104221/rossiia_i_tadzhikistan_proviedut_pierieghovory_po_aviasoobshchieniiu_4_aprielia>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.03; ТАДЖИКИСТАН ОЗАБОЧЕН МЕРАМИ РОССИИ В ОТНОШЕНИИ АВИАКОМПАНИЙ РЕСПУБЛИКИ, СЧИТАЕТ ДАВЛЕНИЕ КОНТРПРОДУКТИВНЫМ – МИД

В Душанбе объясняют приостановку выдачи разрешений на выполнение полетов российским авиаперевозчикам организационными вопросами, возникшими при формировании Агентство гражданской авиации.

«В целях укрепления и расширения плодотворного сотрудничества, правительством Таджикистана была изменена структура государственного управления гражданской авиации Таджикистана и создано Агентство гражданской авиации при правительстве Таджикистана. В связи с организационными вопросами формирования указанного агентства, таджикской стороной было приостановлено рассмотрение вопросов утверждения и выдачи разрешений на выполнение полетов российским авиаперевозчикам», – говорится в комментарии, опубликованном во вторник на сайте МИД республики.

При этом ведомство назвало «контрпродуктивными используемые методы давления и выражает свою озабоченность принятыми мерами со стороны российских авиационных властей, которые наносят ощутимый экономический ущерб авиапредприятиям сторон».

В заявлении говорится, что «таджикская сторона выступает за разрешение возникающих споров только путем проведения консультативных встреч и переговоров между авиационными властями сторон в духе стратегического партнерства и союзничества, без применения санкций или угроз их применения».

Отмечается, что между Таджикистаном и РФ на протяжении многих лет успешно развивается сотрудничество в авиационной сфере, а возникающие разногласия между авиационными властями двух стран регулируются межправительственным соглашением о воздушном сообщении от 12 сентября 1997 года, который в том числе регулирует и назначение авиаперевозчиков двух стран.

«Таджикистан придерживается неукоснительного выполнения обязательств по достигнутым договоренностям и заинтересован во взаимовыгодном и тесном сотрудничестве с авиационными властями Российской Федерации», – говорится в заявлении.

При этом в ведомстве подчеркнули, что в настоящее время более 60% рынка авиаперевозок между странами приходится на российских авиаперевозчиков.

Накануне **Минтранс** РФ сообщил, что Россия с 5 апреля отзывает ранее выданные разрешения на выполнение авиакомпаниями «Таджик Эйр» и «Сомон Эйр» полетов по маршрутам: Новосибирск – Худжанд и Новосибирск – Душанбе, а также по маршруту Москва – Душанбе (пять частот авиакомпании «Таджик Эйр» и четыре частоты «Сомон Эйр»), сообщил **Минтранс** РФ.

Как отмечают в министерстве, данное решение было принято в связи с тем, что таджикская сторона «не только не подтвердила заявки российского перевозчика на выполнение полетов в Таджикистан, не дала своего ответа на предложение о проведении переговоров в Москве», но и отозвала ранее выданные российским перевозчикам разрешения на выполнение полетов по ряду маршрутов.

Так, таджикские авиавласти отозвали разрешения на полеты по маршрутам Екатеринбург – Душанбе, Новосибирск – Душанбе, Иркутск – Душанбе, Краснодар – Душанбе, Красноярск – Душанбе, Санкт-Петербург – Душанбе, Самара – Душанбе, Санкт-Петербург – Худжанд, Новосибирск – Худжанд, Сургут – Худжанд, Самара – Худжанд.

«**Минтранс** России вновь предлагает провести консультации авиационных властей России и Таджикистана в Москве ввиду того, что последняя встреча состоялась в г. Душанбе, до 5 апреля 2018 г.», – отмечают в министерстве, подчеркивая при этом, что российская сторона «последовательно выступает за соблюдение достигнутых договоренностей и надеется на подтверждение заявок назначенных российских перевозчиков в полном объеме согласно поданным заявкам, что позволило бы воздержаться от принятия каких-либо ответных действий в отношении таджикской стороны».

Ранее в Душанбе сообщали, что делегация авиационных властей страны намерена прибыть во вторник в Москву для переговоров и урегулирования разногласий.

### РИА НОВОСТИ; 2018.04.03; ВОЙНА АВИАПЕРЕВОЗОК: ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ, ДОГОВОРЯТСЯ ЛИ ТАДЖИКИСТАН И РОССИЯ

Руководитель отдела Средней Азии Института стран СНГ Андрей Грозин рассказал Sputnik Таджикистан, смогут ли авиационные власти Таджикистана и России прийти к решению спорных вопросов, и как скоро это произойдет.

Второго апреля Душанбе отозвал разрешения на полеты в республику у пяти российских авиакомпаний – «Уральских авиалиний», UTair, «Сибири», «Северного ветра» и «Глобуса». В ответ российская сторона приостановила рейсы двух таджикских авиакомпаний – «СомонЭйр» и «Таджик Эйр» – в десять городов России.

Представители властей Таджикистана планируют посетить Москву, чтобы решить эту проблему. Однако пока ни состав делегации, ни дата визита неизвестны.

«У «войны авиаперевозок» есть субъективная составляющая – это интересы авиакомпаний, которые бьются за интересные и удобные слоты, и объективная – рост региональной конкуренции на рынке авиауслуг. Центральнозиатский регион уже стал одним из крупных мировых рынков потребления авиауслуг», – считает Грозин.

Эксперт отметил, что в последние пять лет подобные проблемы возникают регулярно, особенно после того, как для полетов гражданской авиации был открыт аэропорт «Жуковский».

«Появление этой новой инфраструктурной единицы стало если не отправной точкой, то поводом к «войне авиаперевозок». И не только с Душанбе, но и с Ташкентом «, – говорит Грозин.

Правда, по словам специалиста, Узбекистан, в отличие от Таджикистана, подходит к проблеме более конструктивно и готов идти на уступки.

«Авиаперевозки из государств, которые дают России максимальный прирост трудовых мигрантов, экономически оправданы, там с каждым годом крутится все больше денег. Та же компания «СомонЭйр» сейчас бьется за расширение возможностей переброски трудовых мигрантов и авиапассажиров.», – уверен Грозин.

Однако, как замечает эксперт, добиться формального паритета Таджикистану не удастся из-за разницы в весовых категориях с конкурентами – частными российскими авиакомпаниями UTair и «Уральские авиалинии».

Если Узбекистан обновляет свой авиапарк и модернизирует его, то Таджикистан позволить себе этого не может. Поэтому, считает Грозин, Таджикистан хочет получить односторонние уступки от российских авиационных властей.

По словам эксперта, после того, как предыдущие переговоры не принесли результата, Таджикистан пошел на обострение ситуации, перекрыв кислород российским компаниям, и получил на это зеркальный ответ. Но дальнейшей конфронтации Душанбе постарается избежать, уверен эксперт.

«Из-за ограниченных возможностей Таджикистан быстро эту борьбу проиграет. Выгоду не получит ни одна из сторон, а проиграют в первую очередь рядовые пассажиры», – сказал Грозин.

Он предположил, что, как и в предыдущих случаях, стороны найдут взаимоприемлемый компромисс. Но продержится он не долго, после чего снова начнется конкурентная борьба.

В свою очередь, в руководстве таджикской авиакомпании «СомонЭйр» уверены, что Душанбе и Москва смогут договориться.

«Мы надеемся, что это будет конструктивный диалог и стороны придут к нормальному решению. Главное, чтобы не страдали пассажиры. К сожалению, между нами есть недопонимание, но среди нас нет сторонников эскалации конфликта», – заявил Sputnik первый заместитель генерального директора авиаперевозчика Сухроб Джураев.

Кто именно от компании «СомонЭйр» поедет в столицу России и, когда состоится сама встреча, он не знает. «Это будет решение правительства. Кого выберут, тот и будет представлять нас в Москве», – пояснил Джураев.

<https://ria.ru/economy/20180403/1517819557.html>

### ТАСС; 2018.04.03; НОВЫЙ АВИАПЕРЕВОЗЧИК ЮГА РОССИИ РАССЧИТЫВАЕТ В БЛИЖАЙШИЕ ДВА ГОДА СОЗДАТЬ РЕМОНТНУЮ БАЗУ

Базовый перевозчик нового аэропорта Ростова-на-Дону Платов – авиакомпания «Азимут» – рассчитывает создать собственную ремонтную базу и установить ангарные комплексы в ближайшие два года. Об этом сообщил ТАСС в ходе рабочей поездки в Казань генеральный директор авиакомпании Павел Екжанов.

«Мы вплотную этим занимаемся, изучаем вопрос размещения ангарного комплекса, ведем переговоры с собственниками аэропорта (Платов) по размещению ангарных площадей, и, безусловно, хотим создать (ремонтную базу) – год-два, примерно. У нас переговоры идут – определяется площадка, стоимость, участие», – пояснил он, отвечая на вопрос о сроках создания ремонтной базы в аэропорту Платов.

По данным перевозчика, сейчас у компания сформировала собственный склад запчастей для своих судов Sukhoi Superjet 100. Кроме того, технический персонал на ростовской площадке подготовили и аттестовали для обслуживания данных воздушных судов. Как сообщалось, «Азимут» до конца апреля увеличит парк до восьми самолетов Sukhoi Superjet 100, сейчас у перевозчика шесть судов. К 2021 году количество самолетов в парке предполагается довести до 16.

Компанию, которая является крупнейшим авиаперевозчиком Южного федерального округа, создали после поручения президента РФ Владимира Путина **Минтрансу** открыть регулярное авиа– и морское сообщение между Сочи и крымскими курортами.

Авиакомпания выполняет рейсы из Ростова-на-Дону в Махачкалу, Сочи, Санкт-Петербург, Москву, Самару, Новосибирск и другие города. С апреля компания запустит рейсы в Грозный, Минеральные Воды и Ставрополь. К концу 2018 года перевозчик планирует расширить маршрутную сеть до 30 направлений, а в 2019 году – начать полеты за рубеж.

«Азимут» является базовым перевозчиком нового аэропорта Платов Ростова-на-Дону. 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 обслужил более 652 тыс. человек.

<http://tass.ru/obschestvo/5089405>

### RNS; 2018.04.03; «ОПОРА РОССИИ» ПРОГНОЗИРУЕТ СНИЖЕНИЕ ЦЕН НА БИЛЕТЫ ПО РЕГИОНАЛЬНЫМ МАРШРУТАМ НА 10% С 2019 ГОДА

«Опора России» прогнозирует снижение цен на билеты по региональным маршрутам на 10% с 2019 года Фото: Интерпресс / PhotoXPress.ru

Стоимость авиабилетов по региональным маршрутам минуя Москву может снизиться на 10% после отмены НДС на такие авиаперелеты, сообщил RNS глава «Опоры России» Александр Калинин. Он ожидает, что отмена налога может произойти в 2019 году.

«Транспортным перевозчикам будет выгодно ставить больше самолетов на перелеты мимо Москвы, будет больше предложений, больше туристов сможет перелететь, и соответственно, цена снизится на перелеты минуя Москву. В этом плане, мы поддерживаем обнуление», – сказал Калинин.

«Инициатива может быть реализована, скорее всего, только с нового года, это же изменения в закон. Конечно, это уже в следующий цикл», – добавил он.

Он отметил, что снижение цены на билет на прямых региональных авиаперелетах может составить 10%.

«Даже в лоб если говорить, это на 10% снижение цены на билет... Что касается авиарейсов через Москву, то тут Минфин пытается компенсировать потери бюджета большим налогом на перелеты через московский узел. С другой стороны, это уменьшит пассажиропоток через Москву, потому что московский узел сейчас перегружен», – добавил он.

Ранее во вторник газета «Ведомости» сообщила, что Минфин предлагает обнулить НДС на внутренние авиаперевозки, совершаемые между региональными аэропортами, и поднять ставку налога до 18% для рейсов через Москву.

[https://rns.online/transport/Opora-Rossii-prognoziruet-snizhenie-tsen-na-bileti-po-regionalnim-marshrutam-na-10-s-2019-goda–2018-04-03/](https://rns.online/transport/Opora-Rossii-prognoziruet-snizhenie-tsen-na-bileti-po-regionalnim-marshrutam-na-10-s-2019-goda--2018-04-03/)

На ту же тему:

<https://www.znak.com/2018-04-03/prezident_opory_rossii_prokommentiroval_ideyu_minfina_rf_o_nalogah_na_aviaperevozki>

### ТАСС; 2018.04.03; КРУПНЕЙШИЙ АВИАПЕРЕВОЗЧИК ЮГА РОССИИ «АЗИМУТ» ЗАПУСТИЛ РЕЙСЫ В СТАВРОПОЛЬ И УФУ

Авиакомпания «Азимут» открыла во вторник два рейса – из Санкт-Петербурга в Ставрополь и из Краснодара в Уфу. Об этом сообщили во вторник ТАСС в пресс-службе перевозчика.

«3 апреля 2018 года авиакомпания «Азимут» открыла новые направления: Санкт-Петербург – Ставрополь и Краснодар – Уфа. Первый рейс по маршруту Санкт-Петербург – Ставрополь вылетел из Северной столицы в 12:42 по московскому времени. Первые пассажиры из Краснодара прибыли в столицу Республики Башкортостан ранним утром», – уточнили в пресс-службе, добавив, что рейсы по этим направлениям будут выполняться по вторникам, четвергам и субботам.

Также 5 апреля авиакомпания начинает выполнять рейсы в Минеральные Воды из Ростова-на-Дону, а с 24 апреля – из Ростова-на-Дону в Грозный по вторникам и четвергам. Рейсы из Москвы в Грозный и Краснодар и из Ростова-на-Дону в Нижний Новгород откроются с 1 мая.

В ближайшие годы компания намерена расширять маршрутную сеть как внутри РФ, так и на международных линиях – за счет полетов в страны СНГ и Европы. Первые полеты в Киргизию и Армению «Азимут» рассчитывает начать в этом году. Как сообщал ранее председатель совета директоров авиакомпании Павел Удод, перевозчик планирует к концу 2018 года расширить маршрутную сеть до 30 направлений.

Авиакомпания «Азимут», которая является крупнейшим авиаперевозчиком Южного федерального округа, появилась в 2017 году. Она выполняет рейсы из Ростова-на-Дону в Махачкалу, Сочи, Санкт-Петербург, Москву, Самару, Новосибирск и другие города. За 2017 год «Азимут» перевез 73 тыс. пассажиров. Как сообщил ТАСС исполнительный директор компании Эдуард Теплицкий, в 2018 году перевозчик рассчитывает обслужить около 730 тыс. человек.

«Азимут» является базовым перевозчиком нового аэропорта Платов Ростова-на-Дону. 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 обслужил 652 тыс. 956 человек.

<http://tass.ru/ekonomika/5091506>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.03; СУД ПОДТВЕРДИЛ ОТКАЗ ТРАНССТРОЮ ВЗЫСКАТЬ С РОСАВИАЦИИ 4 МЛРД РУБ. ПО ДЕЛУ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ВПП-3 В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Девятый арбитражный апелляционный суд во вторник подтвердил решение Арбитражного суда Москвы, который 20 октября 2017 года удовлетворил иск **Федерального агентства воздушного транспорта** (ФАВТ, **Росавиаци**я) и расторг с 6 июля 2015 года заключенный с Инжиниринговой корпорацией (ИК) «Трансстрой» 19 декабря 2011 года госконтракт на строительство третьей взлетно-посадочной полосы (ВПП-3) в аэропорту «Шереметьево».

При этом суд 20 октября отказал ИК «Трансстрой» во встречном иске о взыскании с **Росавиаци**и 4,1 млрд рублей.

Как отмечается в информации на сайте суда, суд отклонил жалобу ИК «Трансстрой».

Третьи лица – ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (АГАА, подведомственно **Росавиаци**и) и Сбербанк России (MOEX: SBER).

Выступая на заседаниях по делу, представитель **Росавиаци**и заявила, что подрядчик нарушил сроки выполнения работ, в связи с чем ведомство направило ему уведомление о расторжении контракта. Кроме того, по ее мнению, ответчик не может выполнить контракт, так как в мае 2015 года в отношении него в рамках дела о банкротстве была введена процедура наблюдения.

За первое полугодие 2015 года подрядчик должен был выполнить работы более чем на 1 млрд рублей, однако фактически выполнил на сумму около 300 млн рублей, сказала она.

Представитель ИК «Трансстрой» представила на заседании копии вступивших в силу судебных решений, подтверждающих, по ее словам, нарушение обязательств со стороны **Росавиаци**и.

«Трансстрой» считает, что невыполнение работ связано с тем, что истец не предоставил ему актуальную документацию и не произвел выкуп земельных участков, что предусматривалось договором.

Ранее сообщалось, что Арбитражный суд Москвы в ноябре 2015 года объединил в одно производство иск **Росавиаци**и к ИК «Трансстрой» о расторжении контракта на строительство ВПП-3 в аэропорту «Шереметьево», а также иск «Трансстроя» о взыскании с **Росавиаци**и 4,1 млрд рублей убытков.

В своем сообщении «Трансстрой» в августе 2015 года пояснил, что иск о расторжении госконтракта на строительство ВПП-3 в «Шереметьево» стоимостью 22,4 млрд рублей был подан в связи с существенным нарушением заказчиком условий контракта, что повлекло за собой невозможность выполнения работ в установленный срок, а также привело к тому, что подрядчик понес убытки и дополнительные расходы в размере 4,1 млрд рублей.

«В нарушение условий контракта заказчик до сих пор (по состоянию на момент подачи иска – прим. ИФ) не предоставил в полном объеме проектную и техническую документацию, строительную площадку, разрешения на строительство, без чего, согласно контракту, производство подрядчиком работ не представляется возможным», – говорилось в сообщении «Трансстроя». Компания напоминала, что **Росавиаци**и было предложено в досудебном порядке расторгнуть контракт на условиях компенсации заказчиком нанесенного подрядчику ущерба в размере 4,1 млрд рублей.

«Кроме того, подрядчик был готов завершить текущий контракт в срок, если заказчик выработает решения для скорейшего завершения проектирования, освобождения территории застройки и стабильного финансирования проекта. Однако в связи с отказом со стороны заказчика «Трансстрой» обратился с расторжением контракта в суд», – говорилось в сообщении строительной организации.

Как сообщила ранее АГАА, компания «Трансстрой» приостановила строительно-монтажные работы в аэропорту «Шереметьево».

«Несмотря на авансирование строительно-монтажных работ, они велись подрядными организациями неудовлетворительными темпами, значительно отставая от запланированных сроков. До сих пор не развернута производственная база для устройства искусственных аэродромных покрытий, не сформирован запас строительных изделий и материалов, спецтехника и персонал в необходимых количествах отсутствуют», – отмечалось в сообщении АГАА.

«Трансстрой» сообщил, что несмотря на введение процедуры наблюдения, продолжит свою работу и выполнит обязательства по текущим контрактам. При этом компания отметила, что пошатнувшееся финансовое положение стало следствием задержек, а затем прекращения с начала 2015 года финансирования госконтрактов со стороны заказчика и, соответственно, вынужденного привлечения подрядчиком кредитных ресурсов, чтобы не допустить отставания по работам и выполнить свои обязательства в полном объеме.

Между тем в октябре 2017 года суд утвердил мировое соглашение ИК «Трансстрой» с кредиторами и прекратил дело о банкротстве компании.

Конкурс на строительство ВПП-3 был объявлен в сентябре 2011 года. Начало строительства полосы – 2012 год. 7 декабря 2011 года «Трансстрой» был признан победителем в конкурсе. Стоимость контракта составила 22,418 млрд рублей. Максимальный срок выполнения работ – 1500 дней, минимальный срок – 1100 дней.

ИК «Трансстрой» – генподрядная строительная организация в области инфраструктурного строительства. Входит в группу «Трансстрой».

### РИА НОВОСТИ; 2018.04.03; САМОЛЕТЫ Л-410 ВЕРНУЛИ НА МАРШРУТЫ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ ПОСЛЕ ПРОВЕРОК

Регулярные авиарейсы по региональным маршрутам на самолете Л-410 возобновлены со вторника в Хабаровском крае после проверок из-за авиакрушения, сообщает краевое правительство.

После авиакатастрофы самолета Л-410 15 ноября 2017 года у села Нелькан Аяно-Майского района полеты воздушных судов этого типа были приостановлены. Тогда погибли шесть человек, выжила девочка 3,5 лет.

«С сегодняшнего дня возобновляются регулярные авиарейсы на самолете Л-410 по ранее выполнявшимся маршрутам из Хабаровска в Комсомольск-на-Амуре, Чумикан, Аян, Богородское и Херпучи», – говорится в сообщении. Отмечается, что решение о возвращении воздушных судов чешского производства принято краевой авиакомпанией «Хабаровские авиалинии».

«**Росавиаци**ей были даны заводу-изготовителю рекомендации по восстановлению полетов на данном типе самолетов. Специалистами завода-производителя двигателей GE Aviation были выполнены работы по сервисным обязательным бюллетеням, произведены замены комплектующих и регулировки, проверены параметры работы двигателей, воздушных винтов. 31 марта состоялись успешные облеты самолетов», – говорится в сообщении.

Уточняется, что вместо Л-410 для перевозки пассажиров временно использовался арендованный самолет Ан-28. Он выполнял рейсы из Хабаровска через Николаевск-на-Амуре в Аян, Чумикан, Херпучи (через Комсомольск-на-Амуре). Рейсы в Николаевск-на-Амуре, Охотск, Советскую Гавань и Нелькан выполнялись по расписанию на воздушных судах Ан-24 и Ан-26. Рейсы в Богородское были временно приостановлены в связи с наличием альтернативных видов транспорта.

Сейчас на маршрутную сеть краевых авиаперевозок будут выведены четыре машины Л-410. Накануне в Хабаровск прибыл еще один самолет этой модели с Уральского завода гражданской авиации.

<https://ria.ru/society/20180403/1517810217.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.03; ПРОВЕДЕНИЕ ЭКСПО-2025 В ЕКАТЕРИНБУРГЕ МОЖЕТ УСКОРИТЬ НЕОБХОДИМОСТЬ РАСШИРЕНИЯ АЭРОПОРТА «КОЛЬЦОВО» – ДВОРКОВИЧ

Проведение выставки «Экспо-2025» в Екатеринбурге может ускорить необходимость расширения аэропорта «Кольцово», считает вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович**.

«По всем расчетам, которые есть в **Минтрансе**, в регионе в любом случае, независимо от проведения или непроведения Экспо, расширение аэропорта понадобится примерно через 10 лет. Просто, если будет Экспо, это надо будет сделать на четыре года раньше, примерно в 2024 году», – заявил А.**Дворкович** журналистам в Екатеринбурге во вторник.

Что касается источников инвестиций в возможное расширение «Кольцово», вице премьер отметил, что, «как обычно, инвестор берет на себя терминальную часть, терминалы, а правительство берет на себя часть, связанную с инфраструктурой, увеличение мощностей рулежных дорожек, при необходимости – полосы».

«Объем инвестиций будем считать. Пока нет даже предпроектной документации», – сказал А.**Дворкович**.

Ранее исполнительный директор «Кольцово» Алексей Пискунов сообщал, что «Кольцово» не видит необходимости в третьей ВПП, но может построить новый международный терминал в случае получения Екатеринбургом права проведения выставки «Экспо-2025».

В 2012 году, когда Екатеринбург претендовал на право проведения «Экспо-2020», гендиректор холдинга «Аэропорты регионов» Евгений Чудновский заявлял, что в случае победы в «Кольцово» может быть построена третья взлетно-посадочная полоса. Инвестиции в ее строительство оценивались в 15-20 млрд рублей. Третью ВПП планировалось построить в удалении 1,5 км от существующих двух.

В настоящее время Екатеринбург вновь претендует на право проведения выставки Экспо, но уже в 2025 году. Конкурентами Екатеринбурга станут Париж, Осака и Баку. Решение, где пройдет выставка, будет принято на 164-й сессии Генеральной ассамблеи бюро в ноябре 2018 года по итогам голосования делегатов государств-членов Международного бюро выставок.

Если Екатеринбург победит, Экспо будет проходить с мая по ноябрь 2025 года. Тема выставки «Преобразуя мир: инновации и лучшая жизнь – для будущих поколений».

Международный аэропорт «Кольцово» (входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова») сотрудничает с зарубежными и российскими авиакомпаниями, которые выполняют полеты более чем по 120 направлениям.

На ту же тему:

<http://tass.ru/ural-news/5090723>