**19 АПРЕЛЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.18; ГАЗОМОТОРНАЯ ТЕХНИКА МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ ПРАВО ДВИГАТЬСЯ ПО ВЫДЕЛЕННОЙ ПОЛОСЕ И ЗАЕЗДА В ЦЕНТР ГОРОДОВ – НОВАК

Газомоторная техника может получить право двигаться по выделенной полосе и заезда в центр городов, сообщил журналистам глава Минэнерго РФ Александр Новак.

По его словам, за последние несколько лет в РФ примерно в 1,5 раза увеличился объем газа, потребляемого в качестве топлива, также было построено более 100 АГЗС (рост на 50%).

«Во всем мире этот вид топлива используется как наиболее экологически чистый, и у нашей страны большой потенциал, особенно в том, что касается использования техники в городах, дорожно-строительной техники, автобусов, такси и т.д. Это (использование газомоторного топлива – ИФ) существенно влияет на чистоту воздухах в крупных городах. Поэтому было поручено разработать комплексную программу развития рынка газомоторного топлива. Чтобы она выключала в себя и стимулирование приобретения транспортных средств, и стимулирование субъектов РФ и мэров крупных городов активнее заниматься этим вопросом. Чтобы предоставлять такие возможности как использование выделенных полос, заезд в центр для газомоторной техники, льготы по транспортному налогу, льготы по налогу на имущество для АЗС», – сказал министр энергетики.

«Впереди большая работа чтобы разработать такую программу и согласовать с федеральными органами власти. Но в целом у нас большой потенциал по использованию этого вида топлива не только на грузовых и легковых автомобилях в частном секторе, но и на ж/д транспорте, морском, речном и даже авиационном», – добавил он.

**Министр транспорта** России Максим **Соколов** отметил, что тема стимулирования использования газомоторного топлива будет интегрирована в программу по развитию энергоэффективности РФ, которая в мае будет внесена в правительство.

Министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров подчеркнул: «Принято считать, что развитие электродвижения и увеличение объемов использования электротранспорта – это панацея. Это не так. В нашей стране при собственных ресурсах было бы правильно использовать эти возможности для развития газомоторного топлива во всех направлениях, где это можно применить. Сегодня сложилась практика, и мы оказываем поддержку потребителям, субсидируем газомоторный автотранспорт».

По словам Д.Мантурова, с 2014 года просубсидировано около 9 тыс. единиц газомоторной техники. «Притом что всего в стране парк более 42 млн разных единиц. То есть даже при увеличении с 2014 по сегодняшний день с 68 тыс. до 212 тыс. единиц техники, работающей на газомоторном топливе, это всего полпроцента от всего автопарка. Мы говорим о том, что все производители сегодня в состоянии делать технику и на компримированном газе, и мы добавили СПГ. Дальше нужно двигаться в части использования на ж/д транспорте. С позапрошлого года РЖД использует газотурбовоз. В следующем году «Трансмашхолдинг» выводит маневровый локомотив. Но это все недостаточно чтобы говорить о масштабном развитии этого направления. Это в том числе судостроение.

Поэтому мы считаем, что требуется масштабная программа по использованию того транспорта, который сейчас производится в нашей промышленности. И мы всячески будем продвигать для расширения использования газомоторного топлива в стране», – сказал **министр транспорта**.

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/5138443>

<https://rg.ru/2018/04/18/mashinam-na-gazu-mogut-razreshit-dvizhenie-po-vydelennoj-polose.html>

<https://iz.ru/733843/egor-sozaev-gurev/transportu-dadut-gaza>

### ТАСС; 2018.04.18; РОССИЯ НЕ БУДЕТ ЗАПРЕЩАТЬ ТРАНЗИТНЫЕ ПОЛЕТЫ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ США В ОТВЕТ НА САНКЦИИ

Правительство РФ прорабатывает ответные меры на американские санкции, в том числе они могут коснуться сферы транспорта, однако речи о запрете авиаперевозчикам США летать над территорией России не идет, сообщил журналистам **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Мы рассматриваем различные ответы, которые может дать наша страна, на введение неправомерных с нашей точки зрения санкций. Пока говорить об этом преждевременно, но ответы будут подготовлены, утверждены и приняты своевременно», – сказал министр.

При этом он подчеркнул, что запрет транзитных перелетов американских авиалайнеров не обсуждается, поскольку это не соответствует международным обязательствам, которые приняла на себя Россия.

«Наверное, не совсем правильно говорить о запрете транзита, это не соответствует международным обязательствам, которые приняты нашей страной, конвенциям, в том числе под эгидой ICAO (Международная организация гражданской авиации – прим. ТАСС). Мы прорабатываем адекватные меры, которые в том числе может дать транспортная отрасль в ответ на санкции», – отметил **Соколов**.

Ранее авиакомпании США обратились в Госдепартамент с просьбой помочь добиться продления разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве России. Поводом для беспокойства стало решение **Минтранса** РФ отложить переговоры по этому вопросу, а срок действия соглашения истекал уже 17 апреля.

На следующий день стало известно, что **Минтранс** России продлил разрешение на транзитные перелеты американским авиаперевозчикам на трех маршрутах до конца октября текущего года. Также до 20 апреля продлен срок действия разрешений на грузовые авиарейсы из Азии в Европу. При этом Москва предложила согласовать альтернативный маршрут.

<http://tass.ru/ekonomika/5138348>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Sokolov-nazval-prezhdevremennim-obsuzhdenie-zapreta-tranzita-aviakompanii-SSHa-nad-Rossiei-2018-04-18/>

<https://riafan.ru/1048428-glava-mintransa-rf-otvetil-na-vopros-o-zaprete-tranzita-samoletov-ssha>

<http://www.aif.ru/politics/russia/rossiya_ne_budet_zapreshchat_tranzitnye_perelety_amerikanskim_aviakompaniyam>

<https://russian.rt.com/world/news/504688-sokolov-ssha-aviaperevozchiki-tranzit>

<https://www.pravda.ru/news/economics/18-04-2018/1381436-usa-0/>

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2018/04/18/767107-mintrans-prokommentiroval-vozmozhnost-zapreta-aviatranzita-dlya-ssha>

<https://vz.ru/news/2018/4/18/918461.html>

<https://iz.ru/733780/2018-04-18/sokolov-prokommentiroval-vozmozhnost-zapreta-poletov-samoletov-ssha-nad-rf>

### ТАСС; 2018.04.18; РФ И ЕГИПЕТ ПРОВЕДУТ ПЕРЕГОВОРЫ ПО АВИАПЕРЕЛЕТАМ В ХУРГАДУ И ШАРМ-ЭШ-ШЕЙХ В КОНЦЕ ВЕСНЫ

Россия и Египет начнут переговоры по возобновлению авиасообщения между РФ и Хургадой и Шарм-эш-Шейхом в конце весны – начале лета, сообщил журналистам **министр транспорта** Максим **Соколов**.

«Мы договорились с коллегами, что после изучения наработанного опыта встретимся, проведем переговоры и будем рассматривать дальнейшие варианты нашего взаимодействия», – сказал глава ведомства. Он уточнил, что такие переговоры могут пройти через два-три месяца после возобновления авиасообщения между Москвой и Каиром, то есть «в конце весны – начале лета».

Министр гражданской авиации Египта Шериф Фатхи сообщил во вторник, что египетские и российские специалисты проведут встречу по вопросам восстановления авиасообщения из России в курортные города на Красном море в мае.

«Координационное совещание с российской стороной для определения дальнейших шагов по возобновлению авиарейсов в египетские курортные города Шарм-эш-Шейх и Хургада будет проведено в середине мая», – отметил министр.

11 апреля спустя почти два с половиной года было возобновлено регулярное прямое авиасообщение между столицами Египта и России – Каиром и Москвой. Согласно расписанию, российская компания «Аэрофлот» совершает рейсы в египетскую столицу по понедельникам, средам и субботам. Основной египетский авиаперевозчик EgyptAir намерен выполнять полеты в Москву по вторникам, четвергам и воскресеньям. На период проведения в России Чемпионата мира по футболу авиакомпании планируют увеличить частоту рейсов до ежедневной.

Ранее руководитель **Росавиаци**и Александр **Нерадько** заявил, что возобновление чартерных полетов на египетские курорты будет обсуждаться только после отработки схемы взаимодействия в аэропорту Каира между российскими и египетскими специалистами по авиабезопасности.

Авиасообщение между Россией и Египтом было приостановлено в конце 2015 года, после того как 31 октября после вылета из аэропорта Шарм-эш-Шейха в воздухе взорвался самолет авиакомпании «Когалымавиа». В катастрофе погибли 217 пассажиров и семь членов экипажа. ФСБ квалифицировала случившееся как теракт. Для возобновления авиасообщения Россия потребовала от Египта серьезного усиления мер авиационной безопасности.

На ту же :

<https://rns.online/transport/Rossiya-i-Egipet-obsudyat-vozobnovlenie-poletov-v-SHarm-esh-SHeih-i-Hurgadu-blizhe-k-letu-2018-04-18/>

<http://tass.ru/ekonomika/5138275>

<https://ria.ru/economy/20180418/1518923375.html>

<https://iz.ru/733808/2018-04-18/sokolov-soobshchil-o-date-obsuzhdeniia-poletov-v-khurgadu-i-sharm-esh-sheikh>

<https://360tv.ru/news/mir/peregovory-o-vozvraschenii-pereletov-na-kurorty-egipta-nachnutsja-v-kontse-vesny/>

<https://govoritmoskva.ru/news/157576/>

<https://rueconomics.ru/320223-mintrans-aviareisy-na-kurorty-egipta-budut-obsuzhdatsya-v-konce-vesny>

<http://www.rosbalt.ru/russia/2018/04/18/1697465.html>

<http://www.rzd-partner.ru/aviation/news/rf-i-are-provedut-peregovory-po-aviapereletam-v-khurgadu-i-sharm-esh-sheykh-v-kontse-vesny/>

<https://russian.rt.com/russia/news/504678-sokolov-chartery-peregovory>

<https://life.ru/t/новости/1109174/sokolov_rasskazal_koghda_s_ieghiptom_obsudiat_pierielioty_v_khurghadu_i_sharm-el-shieikh>

<https://www.gazeta.ru/business/news/2018/04/18/n_11430151.shtml>

### NEWSLAB.RU; 2018.04.19; «КАК ЧИНОВНИКИ НА КЭФ РЕКОРД СТАВИЛИ»: ЧЕМ ОТЛИЧИЛСЯ 15-Й ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ В КРАСНОЯРСКЕ

И есть ли от форума польза для страны?

Красноярский экономический форум ежегодно посещают несколько тысяч человек. В этом году насчитали аж 5,5 тысяч участников из России и других стран. Многие из них – это чиновники, бизнесмены и эксперты из столицы. решил выяснить, может ли КЭФ вносить реальный вклад в проекты федерального масштаба?

Не секрет, что вокруг Красноярского экономического форума пару лет назад появились слухи о его возможном закрытии. Но КЭФ живет и здравствует, а принимают решения такого рода далеко не на местах, а в столице. Более того, как заявил вице премьер РФ и председатель оргкомитета форума Аркадий **Дворкович**, продолжать традицию «нужно обязательно».

«На последнем форуме были руководители всех ключевых федеральных министерств, а также рекордное число заместителей министров. Именно в формате такого форума у многих есть возможность лично подойти и задать интересующий вопрос или обсудить идею», – аргументировал своё заявление **Дворкович**.

«Мы не в первый раз приезжаем на Красноярский экономический форум, поскольку он одна из тех площадок, где говорится о стратегическом развитии страны. Не все форумы этим отличаются и далеко не в каждом мы участвуем, а только в тех, которые посвящены инфраструктуре и новым идеям», – говорит заместитель министра связи и массовых коммуникаций России Михаил Евраев.

Замминистра связи на КЭФе вместе с коллегами не первый год обсуждают большой проект всероссийского масштаба – ГИС ЖКХ (государственная информационная система жилищно-коммунального хозяйства). Это специальный интернет-сервис, с помощью которого любой россиянин может увидеть историю собственных коммунальных платежей, отправить жалобу на управляющую компанию и многое другое. Летом у системы появится мобильное приложение, а до 1 января с помощью сервиса жильцы смогут проводить собрания в режиме онлайн.

«На КЭФ у нас второй год подряд выдается интересное обсуждение, высказывается очень много соображений по совершенствованию системы. Мы с удовольствием сюда приезжаем, и результат на лицо: Красноярск – один из передовых субъектов по внедрению ГИС ЖКХ. Это тема волнует огромное количество людей, потому что ЖКХ касается всех, и очень многое зависит от того, насколько мы сможем продвинуться в информатизации, сделать нашу жизнь удобней и проще. Огромное количество людей в этом заинтересовано», – добавляет Михаил Евраев.

**Министр транспорта** России Максим **Соколов** на КЭФе тоже не впервой. В этом году на «пленарке» форума он поднял проблему развития транспортной системы в России. Чиновник заявил, что инвестиции в эту сферу составляют всего чуть более процента от ВВП, когда в Китае и Европе – в разы больше.

«Красноярский экономический форум – это значимая площадка для встреч, открытого диалога и обмена опытом представителей власти, общественных организаций и бизнеса. К сожалению, в нашей стране существует не так много площадок, где решаются важные задачи, ставятся цели на будущее и заключаются соглашения, позволяющие в дальнейшем эффективно развиваться регионам и стране в целом. Поэтому, я считаю, что обязательно нужно продолжать проведение таких форумов федерального масштаба», – рассказал министр корреспонденту Newslab.ru.

Федеральный чиновник не оставил без внимания красноярские транспортные достижения – «расшивку» ветки Междуреченск-Тайшет и растущие объемы грузоперевозок по Северному морскому пути. Максим **Соколов** также рассказал о приведенных в порядок красноярских автодорогах. По его словам, за год удалось привести к нормативу половину дорог.

«Хочется отметить работу, которая проделана в Красноярском крае, где за год удалось привести к нормативу 50% дорог. Это ярчайший пример того, как в минимальные сроки достигаются высокие результаты, если проблеме уделяется достаточно внимания», – добавил министр.

«Российская экономическая школа уже несколько лет принимает участие в Красноярском экономическом форуме. КЭФ зарекомендовал себя как хорошая площадка для экспертных дискуссий, и в этом году мы ожидали плодотворной работы в рамках нескольких сессий», – говорит ректор Российской экономической школы Шломо Вебер.

Кстати, в этом году на форуме был особенно большой экспертный состав. Умы России пригласили ради обсуждения глобального инвестиционного проекта по развитию сразу трех сибирских субъектов (Красноярский край, Хакасия и Тува) «Енисейская Сибирь».

«Конечно, форум меняется. По сравнению с предыдущим годом, всё проходит иначе, а в следующем году КЭФ снова может выглядеть по-другому. Что было интересно в этот раз, так это фокусное внимание к „Енисейской Сибири“, в то же время не забываются общие проблемы России. Такой деликатный баланс особенно интересен», – подчеркнул Шломо Вебер.

<http://newslab.ru/article/830392>

### РЖД-ПАРТНЕР; 2018.04.18; МИНИСТРА ТРАНСПОРТА ПРОСЯТ УРЕГУЛИРОВАТЬ ПРОБЛЕМЫ ЭРА-ГЛОНАСС В ПРЕДДВЕРИИ ЧМ

Несмотря на проведенные Комитетом по транспорту Санкт-Петербурга, Северо-Западным управлением автодорожного надзора совещания по вопросам использования автобусов при въезде в Санкт-Петербург в период чемпионата мира по футболу – 2018, проблемы по порядку оснащения аппаратурой спутниковой навигации и направления уведомлений владельцами автобусов до сих пор не решены.

**Министра транспорта** просят урегулировать проблемы ЭРА-ГЛОНАСС в преддверии ЧМ

Автоперевозчики обратились с открытым письмом в адрес **министра транспорта** Максима **Соколов**а, в котором они просят урегулировать проблемы с установкой системы «ЭРА-ГЛОНАСС» на автобусы. Проблема возникла в связи с неготовностью государственных служб к проведению комплекса транспортных мероприятий чемпионата мира по футболу, говорится в письме Союза ассоциаций автоперевозчиков пассажиров «Регионы».

Установка системы является обязательной для тех автобусов, которые будут посещать города проведения чемпионата мира в период с 01 июня по 17 июля 2018 года.

Между тем, обращают внимание авторы письма, регистрация автобусов иностранных перевозчиков при сегодняшней процедуре неисполнима, так как для получения индивидуального регистрационного номера перевозчик должен предоставить сведения о включении автобуса в реестр категорированных объектов транспортной инфраструктуры.

Кроме того, не регламентирован порядок передачи сведений об отклонении автобуса от маршрута по уважительным внезапно возникшим причинам. Не разъяснен и особый порядок получения разрешений на въезд со стороны УМВД. Безусловно, негативным аспектом является и то, что сегодня срок заключения соглашений об информационном взаимодействии составляет более трех недель, а для иностранных перевозчиков и вовсе не регламентирован.

«Полагаем необходимым в целях реализации Постановления правительства РФ от 25 ноября 2017 года № 1426 незамедлительно организовать совещание межведомственной рабочей группы по вопросу подготовки транспортных компаний – автоперевозчиков пассажиров к чемпионату мира по футболу – 2018 и обязать АНО «Транспортная дирекция – 2018» ответить на вопросы, поставленные перевозчиками», – говорится в письме.

Авторы документа предлагают совещания рабочей группы проводить еженедельно.

<http://www.rzd-partner.ru/auto/news/ministra-transporta-prosyat-uregulirovat-problemy-era-glonass-v-preddverii-chm/>

### РЖД-ПАРТНЕР; 2018.04.18; ГРУЗООБОРОТ ТРАНСПОРТА В РОССИИ В МАРТЕ ВЫРОС НА 6,7%

Грузооборот транспорта в России в марте 2018 году вырос в годовом выражении на 6,7% – до 481,7 млрд т-км. Об этом говорится в оперативном докладе Росстата, передает ТАСС.

В частности, грузооборот железнодорожного транспорта увеличился на 4,2% – до 224,3 млрд т-км, автомобильного транспорта – на 2,1%, до 19,8 млрд т-км. Грузооборот трубопроводного транспорта вырос на 10,9%, до 232,6 млрд т-км.

Грузооборот морского транспорта за отчетный период снизился к марту прошлого года на 38%, до 2,3 млрд т-км, внутреннего водного транспорта – на 22,6%, до 2 млрд т-км.

Вместе с тем грузооборот воздушного транспорта сократился на 8,9% и составил 600 млн т-км.

<http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/gruzooborot-transporta-v-rossii-v-marte-vyros-na-6-7/>

На ту же тему:

<http://tass.ru/transport/5138144>

### ТАСС; 2018.04.18; АКСЕНОВ: СПЕЦСЛУЖБЫ НЕ ДОПУСТЯТ ПРОВОКАЦИЙ В ДЕНЬ ОТКРЫТИЯ КРЫМСКОГО МОСТА

Правоохранительные органы не допустят провокаций со стороны Украины в день открытия транспортного перехода через Керченский пролив между Крымом и материковой Россией. Об этом в интервью ТАСС заявил глава республики Сергей Аксенов.

Президент РФ Владимир Путин, общаясь 14 марта со строителями Крымского моста, не исключил, что движение автомобилей по переправе, открытие которой запланировано на декабрь, откроют раньше запланированного срока. Руководитель компании «Стройгазмонтаж», которая является генеральным подрядчиком строительства моста, Аркадий Ротенберг, отметил, что автомобильную часть моста могут сдать после 9 мая.

«Провокации [со стороны Украины] мы ждем постоянно, но, поверьте, готовность высокая с точки зрения любых атак, в том числе информационных. Профессиональная подготовка ФСБ, МВД, Росгвардии высокая», – сказал Аксенов.

По его словам, киевская власть совершает действия, «не думая о последствиях для Украины». «С нынешней киевской властью ничего исключать нельзя. Они абсолютно несамостоятельны и выполняют приказы американцев, не думая о последствиях для Украины. Сначала говорили, что Крымского моста вообще нет, теперь несут какую-то чепуху в СМИ, что будут препятствовать движению по мосту», – отметил политик.

Он уверен, что Крым «справится со всеми вызовами». «Наши силовые структуры надежно обеспечивают безопасность Крымского моста и Крыма в целом», – заявил глава региона.

Стройка века

Мост в Крым – самый протяженный в России и один из крупнейших в Европе, его протяженность составляет 19 километров. Он начинается на Таманском полуострове, проходит по существующей пятикилометровой дамбе и острову Тузла, затем пересекает Керченский пролив, огибая с севера мыс Ак-Бурун, и выходит на крымский берег, включает две параллельно расположенные трассы для автомобилей и поездов.

Крымский мост возводят за счет средств федерального бюджета в рамках федеральной целевой программы «Социально– экономическое развитие Республики Крым и города Севастополь до 2020 года» без привлечения внебюджетного финансирования. Общая стоимость проекта составляет 227,92 млрд рублей.

В связи с планами по досрочному открытию моста **Министерство транспорта** РФ рассматривает поэтапную схему организации движения по новой трассе через Керченский пролив.

На первом этапе – сразу после ввода моста – проезд будет открыт для легкового транспорта и автобусов, обеспечивающих пассажирские перевозки.

<http://tass.ru/politika/5136251>

### SM-NEWS.RU; 2018.04.18; ВЛАСТИ ЕАО НАМЕРЕНЫ РЕАНИМИРОВАТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПУНКТ ПРОПУСКА «ПАШКОВО»

В **Минтранс** России направят соответствующие предложения о реконструкции данного объекта

По замыслу авторов этого проекта в ходе реконструкции создадут отдельный модуль грузового направления. Здесь хотят пустить независимые лини движения – на въезд и выезд. Пассажирский модуль также будет реконструирован и снабжен соответствующей инфраструктурой.

Инвестор реконструкции также заинтересован в создании противопаводковых сооружений (пункт пропуска находится на берегу реки Амур), логистического комплекса, а также в модернизации административного здания.

Через пункт пропуска хотят экспортировать в Китай добываемую в ЕАО руду, пиломатериалы, продукцию сельхоз сектора, продовольствие и др. При этом планируется привлекать экспортеров и из других субъектов РФ. Импорт традиционно будет завязан на КНР и китайскую экспортную конъюнктуру на российском направлении.

Проект накануне обсудили в правительстве ЕАО с представителями заинтересованных ведомств с участием губернатора автономии, который поручил тщательно проработать экономическое обоснование проекта и планируемые к использованию логистические схемы и после этого направить предложения в **Минтранс**.

Пункт пропуска «Пашково» находится в Облученском районе ЕАО. С 2012 года работа этого инфраструктурного объекта приостановлена.

<https://sm-news.ru/news/regiony/vlasti-eao-namereny-reanimirovat-mezhdunarodnyy-punkt-propuska-pashkovo/>

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.04.18; ЗАМГЛАВЫ РОСАВИАЦИИ МИХАИЛ БУЛАНОВ ОСВОБОЖДЕН ОТ ДОЛЖНОСТИ

Глава правительства Дмитрий Медведе освободил от должности замглавы **Росавиаци**и Михаила Буланова. Документ опубликован на сайте кабинета министров.

Он курировал вопросы сертификации авиационной техники и отвечал за тему поддержания летной годности воздушных судов, от которой напрямую зависит безопасность полетов.

<https://rg.ru/2018/04/18/zamglavy-rosaviacii-mihail-bulanov-osvobozhden-ot-dolzhnosti.html>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/politics/news/2018/04/19/767178-zamrukovoditel-rosaviatsii-v-otstavku>

<https://www.gazeta.ru/business/news/2018/04/18/n_11431501.shtml>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5ad7b5d49a794765d53b96e2>

<https://www.kommersant.ru/doc/3607010>

<http://tass.ru/ekonomika/5139160>

<https://rns.online/transport/Medvedev-osvobodil-ot-dolzhnosti-zamglavi-Rosaviatsii-2018-04-18/>

<https://riafan.ru/1048522-medvedev-prinyal-otstavku-zamglavy-rosaviacii>

<https://www.kp.ru/online/news/3088574/>

### КОММЕРСАНТ; ЛИДИЯ ГОРБОРУКОВА; ОЛЬГА КАНТЕМИРОВА; 2018.04.19; «ПЛАТОНУ» МОГУТ ЗАЖЕЧЬ ЗЕЛЕНЫЙ СВЕТ НА ДОРОГАХ ЛЕНОБЛАСТИ

Региональные власти хотят заставить владельцев большегрузов платить за проезд по трассам субъекта РФ

Власти Ленобласти предлагают распространить действие системы взимания платы с большегрузов «Платон» на региональные дороги. Сейчас деньги собираются только на федеральных трассах. В комитете по дорожному хозяйству Ленобласти считают, что полученные от «Платона» средства помогут сократить недоремонт региональных трасс, нагрузка на которые постоянно растет. Грузоперевозчики негативно восприняли инициативу властей Ленобласти, отмечая, что вводить «Платон» на региональных трассах можно только после того, как она начнет эффективно работать на федеральных дорогах. Кроме этого, ввод платы в регионе может спровоцировать новую волну протестов дальнобойщиков, отмечают эксперты.

Как рассказал председатель комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области Юрий Запалатский, региональные власти предложат правительству РФ в качестве пилотного проекта распространить работу системы «Платон» на дороги Ленинградской области. В настоящее время система работает только на федеральных трассах, что прописано законом. По словам господина Запалатского, полученные средства помогут сократить недоремонт региональных трасс, нагрузка на которые постоянно растет. Так, из 9,6 тыс. км региональных дорог для поддержания их в нормативном состоянии ежегодно должно ремонтироваться около 2 тыс. км, но у региона хватает денег лишь на 120-150 км. На сегодня, по его оценкам, уже около 4,5 тыс. км региональных дорог требуют «более пристального внимания».

В настоящее время готовится документ, прописывающий инициативу властей Ленобласти. Окончательно он будет сформирован в течение двух недель, после этого его отправят в **Минтранс** РФ и подведомственной ему **Росавтодор**.

«Это решение должно приниматься на уровне правительства РФ. Система «Платон» уже полностью работает на федеральных дорогах. Мы просим спустить программу на региональный уровень. На региональные дороги постоянно увеличивается нагрузка: растет грузооборот порта в Усть-Луге – в 2017 году он достиг 100 млн тонн, идет развитие порта Приморск. Рядом с Ленобластью две государственные границы, через которые идет поток грузов. Мы видим, что большегрузы с федеральных трасс, чтобы не платить, уходят на региональные дороги, которые не подготовлены для таких нагрузок»,– прокомментировал Юрий Запалатский.

«В законодательстве прописано, что «Платон» можно использовать на дорогах федерального значения. И нам нужно поменять законодательство, чтобы «притянуть» «Платон» в регионы,– прокомментировал директор ГКУ «Ленавтодор» Денис Седов.– Помимо этого, в комитете по дорожному хозяйству мы также рассматриваем возможность установки в регионе систем транспортного весогабаритного контроля. Есть удачный опыт применения этой системы в разных регионах РФ. Но лучше бы нам дали «Платон», так как проще внедрить в регионе готовую систему, чем изобретать новый велосипед».

Система «Платон» (сокращение от «плати за тонну») была введена в ноябре 2015 года. Она предполагает взимание платы с грузовиков массой более 12 тонн. Это вызвало возмущение у перевозчиков. Они проводили митинги и акции, благодаря чему тариф за проезд для грузовиков удалось снизить с 3,72 до 1,5 рубля за км. Весной 2017 года из-за планов по увеличению тарифа до 3,06 рубля протестные акции возобновились, и в итоге он был поднят до 1,9 рубля за км. Собранные «Платоном» средства идут в федеральный дорожный фонд в виде компенсации за разрушение федеральных дорог грузовиками. Всего в «Платоне» зарегистрировано 978 тыс. грузовиков-тяжеловесов, владельцы которых перечислили в Дорожный фонд России через госсистему почти 45 млрд рублей.

По мнению президента ассоциации «Грузавтотранс» Владимира Матягина, вводить систему взимания платы с грузовиков на региональных трассах можно только после того, как она начнет эффективно работать на федеральных дорогах. «Система контроля за исполнением закона отсутствует. Только 20% перевозчиков вносят плату по системе «Платон» за проезд по федеральным дорогам. Остальные не платят, но и штрафы им не приходят. Все это создает недобросовестную конкуренцию, из-за которой те, кто не платит, снижают цены на свои услуги»,– прокомментировал Владимир Матягин. Он также добавил, что «Платон» на областных дорогах не поспособствует улучшению их качества. «Прежде чем чиновникам делать такие заявления, им надо хотя бы навести порядок с весогабаритным контролем. Сейчас по трассам ездят «перегрузы», которые разбивают дороги. Надо устранять причины плохого качества дорог, а не следствие»,– считает господин Матягин.

Управляющий партнер экспертной группы Veta Илья Жарский отметил, что в случае одобрения инициативы властей региона по распространению «Платона» на часть региональных трасс другие регионы, испытывающие такие же проблемы, могут использовать этот прецедент в качестве дальнейшего диалога с властью. По мнению эксперта, это может спровоцировать со стороны основных перевозчиков, использующих как федеральные, так и региональные трассы, очередной всплеск негативных реакций и, возможно, точечных протестов дальнобойщиков, как это было в период внедрения «Платона». «При внедрении такой системы на некоторых региональных трассах Ленобласти это действительно бы решило проблему нехватки средств на ремонты дорог. Во всей области на федеральные трассы приходится лишь 1,5 тыс. км дорог, а около 10 тыс. км – это региональные трассы. Внедрение платы за проезд по ключевым артериям для транспортников чисто технически не оставило бы им выбора кроме как платить за пользование дорогой, так как альтернативных объездов здесь практически не останется»,– заключил эксперт.

[https://www.kommersant.ru/doc/3607055?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3607055?query=минтранс)

На ту же тему:

<http://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=64187>

<http://tass.ru/ekonomika/5138867>

<https://abnews.ru/2018/04/18/lenoblast-platon/>

<http://www.rzd-partner.ru/auto/news/platon-predlagayut-vvesti-na-regionalnykh-dorogakh-lenoblasti/>

<https://www.dp.ru/a/2018/04/18/Dorozhnij_komitet_Lenoblas>

### ИЗВЕСТИЯ; ДАНИИЛ КУЗИН; АНЖЕЛИНА ГРИГОРЯН; 2018.04.19; БЫВШИЕ ЗАКЛЮЧЕННЫЕ НЕ СМОГУТ РАБОТАТЬ ТАКСИСТАМИ

Правительство рассмотрит запрет на допуск к пассажирским перевозкам судимых за тяжкие преступления

Бывшие заключенные не смогут устроиться водителями такси и общественного транспорта. Соответствующее предложение **Минтранс** направил в правительство. Тем, кто совершил тяжкие и особо тяжкие преступления, не позволят трудиться в сфере пассажирских перевозок в течение 8–10 лет. По словам экспертов, автопредприятия и сегодня почти не берут на работу судимых, ограничения в первую очередь коснутся таксистов – индивидуальных предпринимателей.

Для водителей с непогашенной или неснятой судимостью хотят ввести запрет на управление общественным транспортом и легковыми такси. Предложения уже направлены в правительство, рассказали «Известиям» в пресс-службе **Минтранса**. Речь идет о тех, кто получил срок за тяжкие (например, изнасилование, грабеж, разбой, взяточничество) или особо тяжкие (убийство, терроризм) преступления.

Согласно ст. 86 УК РФ, в случае с первыми погашение судимости происходит через восемь лет после освобождения, со вторыми – через 10 лет. Снять судимость могут и раньше, если, например, преступник после выхода из тюрьмы «вел себя безупречно». Решение принимает суд по ходатайству бывшего заключенного.

Министерство прорабатывало вопрос об ограничениях в сфере пассажирских перевозок по поручению вице-премьера Аркадия **Дворкович**а (документ есть в распоряжении «Известий»). Тот, в свою очередь, давал задание «во исполнение поручений президента».

Ограничения на трудоустройство в определенных областях не противоречат законодательству РФ, пояснил управляющий партнер юридической компании BMS Law Firm Алим Бишенов.

Сегодня люди с непогашенной судимостью за тяжкие и особо тяжкие преступления не могут, к примеру, заниматься педагогической деятельностью. А в случае с некоторыми преступлениями (против жизни и здоровья, против несовершеннолетних и другими) действует постоянный запрет. В органы внутренних дел не имеют права взять человека с любой судимостью, даже погашенной. На госслужбу не примут с непогашенной или неснятой вне зависимости от тяжести преступления.

Введение ограничений для водителей городского транспорта и легкового такси повысит безопасность пассажиров, считает Алим Бишенов.

Автопредприятия и сегодня не готовы взять на работу водителем судимых за тяжкие преступления, пояснил председатель Союза пассажиров Кирилл Янков. По его словам, изменения в первую очередь коснутся сферы таксомоторных перевозок, где работают в основном индивидуальные предприниматели.

По мнению эксперта, нужно определить список общественно опасных деяний, так как не все нарушители УК несут угрозу для пассажиров. К тяжким относятся и коррупционные преступления. Не стоит лишать людей, их совершивших, возможности честно зарабатывать на жизнь после освобождения.

– Человек, выйдя на свободу, должен социализироваться. Но если это преступление против личности, запрет правомерен, – добавил эксперт.

Как писали «Известия», правительство рассматривает возможность расширения полномочий контролеров в общественном транспорте. Они смогут требовать от пассажиров предъявления документов, удостоверяющих личность.

<https://iz.ru/726230/daniil-kuzin-anzhelina-grigorian/byvshie-zakliuchennye-ne-smogut-rabotat-taksistami>

### ABNEWS.RU; 2018.04.18; В МИНТРАНСЕ ОТВЕТИЛИ НА ПРЕТЕНЗИИ ПЕТЕРБУРГСКИХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Рассказали про рабочую группу Минюста и законопроект о лицензировании

В **министерстве транспорта** России ответили на претензии автобусных перевозчиков Петербурга, недовольных противоречивостью законодательства. Об этом АБН сообщили в **Минтрансе** в среду.

Транспортное ведомство обращает внимание на то, что в Минюсте уже создана и работает экспертная группа по совершенствованию контроля и надзора в области автотранспорта. В том числе в состав указанной экспертной группы входят и некоторые перевозчики, говорят в **Минтрансе**.

В ответ на претензии в отсутствии лицензирования в **Минтрансе** напомнили, что в ноябре 2017 года в Госдуме первое чтение прошел проект федерального закона, которые предусматривает обязательное лицензирование по всем видам перевозок пассажиров автотранспортом, а также внедрение риск-ориентированного подхода при лицензионном контроле.

Что касается недовольства перевозчиков сложной системой перевозки детей на разовые экскурсии, то в **Минтрансе** убеждены, что большое количество необходимых для таких перевозок документов «направлено на обеспечение безопасности при перевозках детей». В ведомстве ждут от перевозчиков «дополнительного обоснования в части того, каким образом обеспечение безопасности организованных групп детей зависит от дальности перевозки».

Напомним, накануне автобусные пассажирские перевозчики Петербурга потребовали пересмотреть нормы законодательства, которые касаются их деятельности. Сопредседатель правления ассоциации заказных автобусных перевозок Петербурга Кира Журавская заявила, что властям нужно определить четкий порядок требований к российским перевозчикам, отменить законодательные акты, которые противоречат этому порядку, вернуть приоритетные функции надзора и контроля одному надзорному органу и оценить тот ущерб, который принесли уже принятые законодательные акты. По детским экскурсиям перевозчики просят разграничить разовую поездку и дальнюю перевозку, чтобы организаторам разовых экскурсий нужно было оформлять меньше документов.

<https://abnews.ru/2018/04/18/mintrans-avtobusy/>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ – УРАЛ; ВАЛЕНТИНА ПИЧУРИНА; 2018.04.18; АВТОБУСЫ ИЗ КУРГАНА НА ЧМ НЕ ПОЙДУТ

На время чемпионата мира по футболу прекратится автобусное движение между Курганом и Екатеринбургом. Ограничение введено с 1 по 30 июня. Исключение сделано для машин, оснащенных спутниковой навигацией ЭРА-ГЛОНАСС, передающей в Транспортную дирекцию ЧМ всю информацию о местонахождении, направлении и скорости движения.

Как пояснил руководитель одного из автотранспортных предприятий Александр Калинин, хотя водители и транспорт прошли проверку в органах безопасности и имеют допуск на автовокзалы, весь коллектив придется отправлять на месяц в вынужденный отпуск. Но это еще полбеды. Начало лета – горячая пора для абитуриентов и отпускников. Как они, а также футбольные болельщики попадут в Екатеринбург, пока непонятно. Электричка ходит раз в день и добирается до столицы Среднего Урала к обеду.

Перевозчики считают нецелесообразным устанавливать систему ЭРА-ГЛОНАСС.

– У нас уже есть ГЛОНАСС, – говорит Калинин. – Чтобы адаптировать наши приборы с ЭРА-ГЛОНАСС, надо заплатить по 25 тысяч рублей с каждой единицы подвижного состава. И еще не факт, что УМВД по Свердловской области разрешит въезд в город.

По словам директора регионального департамента промышленности, транспорта, связи и энергетики Александра Константинова, эту проблему может решить только федеральный **минтранс**.

<https://rg.ru/2018/04/18/reg-urfo/avtobusnoe-dvizhenie-mezhdu-kurganom-i-ekaterinburgom.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА УРФО; ИРИНА ОШУРКОВА; 2018.04.18; ЭКОТОПЛИВО НЕ В ПОЧЕТЕ

Газозаправочные станции загружены лишь на четверть

Владельцы автомобилей на газу в ближайшее время могут получить льготы по транспортному налогу и бесплатные парковки. По крайней мере, **минтранс** Свердловской области объявил о разработке мер господдержки распространения газомоторного транспорта.

Замминистра энергетики РФ Кирилл Молодцов на заседании рабочей группы по вопросам использования природного газа в качестве моторного топлива назвал Свердловскую область пионером в этом направлении. Сегодня здесь 16 газозаправочных станций, три из которых в Екатеринбурге. По этому показателю регион занимает четвертое место в России после Татарстана, Башкортостана и Ставрополья. В 2017 году через сеть АГЗС в области реализовано 31,4 миллиона кубометров природного газа, тогда как их проектная мощность – 120 миллионов, то есть они загружены лишь на 26 процентов – спрос пока недостаточный.

Всего же в России, по данным минэнерго, 356 объектов газозаправочной инфраструктуры, объем реализации природного газа в качестве моторного топлива достиг 600 миллионов кубометров. К 2020 году нужно довести эту цифру до 1,2 миллиарда. Прежде всего задача стоит для городов-миллионников – им предстоит перевести на газ половину общественного транспорта, что благоприятно скажется на экологической обстановке, ведь главные загрязнители воздуха в мегаполисах – выхлопные газы машин. По подсчетам, вредные выбросы сократятся на десятки тысяч тонн.

Чтобы изменить ситуацию, государство субсидирует автопроизводителей, оборудующих газомоторными двигателями пассажирские автобусы, технику для ЖКХ. Только в 2018-м на эти цели направят 2,5 миллиарда рублей.

В Екатеринбурге в преддверии ЧМ по футболу введут в строй современный газозаправочный комплекс. Он построен на территории автопредприятия, для которого специально к мундиалю закуплено 169 низкопольных автобусов на природном газе.

<https://rg.ru/2018/04/18/reg-urfo/gazovym-zapravkam-ne-hvataet-klientov.html>

### ТАСС; 2018.04.18; ГЛАВА УДМУРТИИ ПРЕДУПРЕДИЛ МЭРА ИЖЕВСКА ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПЛОХОЙ РЕМОНТ ДОРОГ

Глава Удмуртии Александр Бречалов предупредил главу Ижевска Юрия Тюрина об уголовной ответственности за некачественный ремонт дорог в городе.

«Вот сейчас будет сюрприз для Юрия Александровича [Тюрина] и для дорожных служб. Я сейчас набрал уже с два десятка фотографий, как мы ямы заделываем. В итоге, я думаю, что даже без уголовных дел не обойдемся», – сказал он на встрече с представителями НКО.

Бречалов назвал безобразием то, как ремонтируют дороги в Ижевске. «Просто безобразие – взяли блямбу такую ляпнули – на, прохожий, иди», – возмутился он. По словам Бречалова, такие заплаты отваливаются через два месяца, а на эти работы тоже выделяются средства.

<http://tass.ru/ekonomika/5137227>

### ТАСС; 2018.04.18; В МОСКВЕ В 2018 ГОДУ УЛОЖАТ 17 МЛН КВ. МЕТРОВ АСФАЛЬТА

Порядка 17 млн кв. метров асфальтового покрытия уложат на дорогах Москвы в 2018 году. Об этом в среду сообщил журналистам заммэра Москвы по вопросам ЖКХ и благоустройства Петр Бирюков.

«Говоря об асфальтовом покрытии, необходимо отметить, что мы в этом году сделаем примерно 17 млн кв. метров асфальтового покрытия на улично-дорожной сети», – сказал Бирюков.

По его словам, ремонт дорожного покрытия будет проводиться с учетом возможного выпадения аномальных осадков. Это необходимо, чтобы не допустить подтоплений.

«В 2017 году мы зафиксировали 119 мест, где особо выявились подтопления во время дождей, сделали примерно 50 км дополнительного водостока, соединили его с большими магистралями. В этом году мы сделаем еще 80 таких мест: мы делаем их уже не с расчетом среднестатистического уровня выпадениях осадков, а из расчета аномальных явлений», – добавил заммэра.

<http://tass.ru/moskva/5136578>

### ТАСС; 2018.04.18; ПРОКУРОРЫ ВЫЯВИЛИ МНОГОЧИСЛЕННЫЕ НАРУШЕНИЯ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ДЕТЕЙ

Прокуроры в ходе совместных проверок с МВД и **Минтрансом** выявили нарушения при организации перевозок детей на автобусах. Об этом сообщил генеральный прокурор РФ Юрий Чайка, выступая с докладом в Совете Федерации.

«Установлены факты, когда к перевозке детей допускался транспорт с неисправностями, при которых его эксплуатация вообще запрещена. Не во всех субъектах школьные автобусы оснащены огнетушителями и аптечками», – сказал он.

В ряде регионов ненадлежащим образом организовано проведение предрейсовых медосмотров водителей. «Не соблюдается их право на отдых, а это одна из основных угроз безопасности на дорогах», – добавил генпрокурор.

Всего в прошлом году прокурорами выявлено 22 тыс. нарушений в этой сфере, 8 тыс. лиц привлечено к различным видам ответственности.

<http://tass.ru/obschestvo/5136717>

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2018.04.18; СПОРТИВНЫХ СУДЕЙ И ДЕЛЕГАЦИИ КОМАНД БУДУТ ВОЗИТЬ ПО ВЫДЕЛЕННЫМ ПОЛОСАМ ВО ВРЕМЯ ЧМ-2018

**Минтранс** разработал проект приказа об утверждении перечня клиентских групп, при перевозке которых транспортные средства смогут пользоваться выделенными для движения общественного транспорта полосами. Документ опубликован на портале проектов НПА.

В список вошли делегации команд, спортивные судьи, официальные лица, уполномоченные FIFA осуществлять контроль над проведением матчей, наряды сопровождения делегаций команд, официальные делегации FIFA, персонал FIFA и оргкомитета «Россия-2018», а также аккредитованные журналисты, включённые в списки FIFA.

Приказ будет действовать с 1 июня по 17 июля 2018 года. Когда он вступит в силу, не сообщается.

<https://www.pnp.ru/social/sportivnykh-sudey-i-delegacii-komand-budut-vozit-po-vydelennym-polosam-vo-vremya-chm-2018.html>

### ТАСС; 2018.04.18; РОГОЗИН: К КОНЦУ ГОДА СИСТЕМОЙ «ЭРА-ГЛОНАСС» БУДУТ ОСНАЩЕНЫ 3,5 МЛН АВТОМОБИЛЕЙ

Система «ЭРА-ГЛОНАСС», обеспечивающая вызов экстренных служб при ДТП, к концу 2018 года будет установлена на 3,5 млн автомобилей в России. Об этом заявил вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин на заседании коллегии Минпромторга РФ.

Он обратил внимание на работу по формированию рынка коммерциализации космических услуг в РФ. Так, по словам Рогозина, системой «ЭРА-ГЛОНАСС» оснащены уже 1,5 млн автомобилей. «К концу года будет 3,5 млн автомобилей на дорогах России, которые будут обеспечены этой системой», – сказал вице-премьер. «Фактически, мы научились сегодня не только тратить деньги на космос, но и в рамках гражданской инфраструктуры создавать эти сервисы на Земле», – заключил Рогозин.

По словам замглавы правительства, в рамках диверсификации производства оборонно-промышленный комплекс РФ начинает отвоевывать для себя также внутренний рынок авиа– и судостроения. «Мы перешли к воссозданию производства атомного ледокольного флота и теперь уже вполне замахнулись на создание ледоколов класса «Лидер». Решение по ним уже вынашивается и скоро будет принято», – заметил Рогозин.

«В рамках гражданского авиастроения мы никогда не могли примириться с тем, что наше небо заполнено самолетами американского и европейского производства, – продолжил вице-премьер. – Но первая ласточка – это МС-21, за этим самолетом огромное будущее, потому что он является родоначальником целого семейства среднемагистральных самолетов». Рогозин упомянул также создание ближнемагистрального самолета Ил-114-300 и напомнил, что «дальнемагистральные самолеты мы будем делать, в том числе, с нашими крупнейшими партнерами».

МС-21 – российский проект семейства ближне– и среднемагистральных реактивных пассажирских узкофюзеляжных самолетов. Разработка лайнеров семейства ведется ПАО «Корпорация «Иркут» при участии ОАО «Опытно-конструкторское бюро им. А. С. Яковлева» (входят в состав ОАК). 28 мая 2017 года опытный МС-21-300 совершил первый полет в Иркутске.

<http://tass.ru/obschestvo/5136861>

### 360; АННА СТАРИЦКАЯ; 2018.04.18; НЕ ПРОФИЛАКТИКА НАРУШЕНИЙ, А СПОСОБ ЗАРАБОТАТЬ. ЗАЧЕМ НУЖНЫ ЕДИНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К УСТАНОВКЕ ВИДЕОКАМЕР НА ДОРОГАХ

В Госдуме предложили ввести законодательно закрепленные требования к установке комплексов фото‐ и видеофиксации нарушений на дорогах. Новый стандарт запретит хаотичную установку камер и обяжет предупреждать водителей о них. «360» поговорил об инициативе с автором предложения депутатом Александром **Старовойт**овым и экспертами отрасли.

Не профилактика нарушений, а способ заработать. Зачем нужны единые требования к установке видеокамер на дорогах

Слишком много камер

Сейчас ответственность за установку камер возложена на местные органы исполнительной власти. Поэтому в каждом регионе действуют свои правила, что порой приводит к хаотичной расстановке устройств. К примеру, на некоторых участках магистралей может стоять несколько камер. Они фиксируют одно и то же нарушение, за которое водитель получает сразу несколько штрафов, рассказал «360» инициатор проведения изменений – депутат Госдумы от ЛДПР Александр **Старовойт**ов.

Наверное, кто-то скажет, что не нужно нарушать, тогда не будет и штрафов. Но все же понимают, что за одно и то же нарушение человек не может быть наказан многократно. А в крупных городах наблюдается ситуация, когда на одном отрезке пути мы сталкиваемся сразу с несколькими приборами контроля. И возникает вопрос: а сколько должно быть камер на одном километре пути и чем регулируется их количество? – Александр **Старовойт**ов.

При этом в Москве, отметил координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов, эта проблема не наблюдается. Он рассказал «360», что столичные комплексы установлены на достаточно большом расстоянии друг от друга.

«Не знаю ни одного места, где камеры следовали бы друг за дружкой. Но стоит выехать за МКАД, как начинается охота за деньгами водителей. Сейчас по всему Подмосковью устанавливаются сотни комплексов. Причем нередко они, как раз, идут один за одним», – добавил он.

В 2016 году автор предложения сделал запрос в ГИБДД и выяснил, что ежегодно число камер на дорогах увеличивается, иногда в десятки раз, но на число нарушений это не влияет. По словам **Старовойт**ова, в 2010 году количество ДТП выросло, в 2011 – упало, затем выросло и снова снизилось.

«По сути дела, по этим цифрам было видно, что никоим образом камеры не влияют на дисциплинированность водителей. Хотя многих водителей камеры заставляют сбросить скорость или вообще не превышать ее, количество приходящих гражданам штрафов говорит о том, что установка аппаратуры не на всех действует отрезвляюще», – пояснил депутат.

Способ заработать

Еще одним моментом, не устраивающим законодателей, стал пункт ПДД о предупреждении водителей о камере впереди. По правилам, на обочине или светофоре должна быть установлена табличка «Фотовидеофиксация». Но положение носит рекомендательный характер и выполняется не всегда.

Мы требуем выполнения правил ПДД со стороны автолюбителей. С другой стороны, есть правило, что перед комплексом фиксации нарушений должна висеть предупреждающая об этом табличка. Наличие такого знака говорит о том, что камеры – это профилактика нарушений ПДД, а не просто зарабатывание денег– Александр **Старовойт**ов.

Многие не знают, уточнил автор инициативы, что средства от оплаты штрафов идут не только в бюджет. Это форма государственно-частного партнерства, при которой компания-инвестор получает разрешение на установку и вешает камеры. А штрафы делятся на две части: одна направляется в бюджет, а вторая остается инвестору.

«Получается, что чем больше камер, особенно на тех участках, где у водителя возникает желание нажать на педаль газа, тем выше доходы бюджета и тех, кто повесил аппаратуру», – заявил он.

Поэтому, подчеркнул парламентарий, сейчас важно разработать строгие стандарты, по которым нужно устанавливать камеры на российских дорогах, потому что пока этот вопрос ничем не регулируется. Особенно если речь идет именно о профилактике нарушений.

Слалом на дороге

Председатель думского комитета по транспорту и строительству Евгений Москвичев счел предложение актуальным и поручил своему заместителю Сергею Бидонько возглавить рабочую группу. На прошлой неделе вопрос обсудили на совещании, на котором присутствовали зам**министра транспорта** Евгений **Дитрих**, руководитель Дорожного агентства **Роман Старовойт**ов, представители МВД и регионов.

«На совещании у многих участников вызвал ступор мой вопрос о важности установки предупреждающего знака. Ведь если его забывают повесить, то это может быть и неким умышленным шагом. А значит, нужно освободить от ответственности всех нарушителей, которых оштрафовали камеры, перед которыми не было предупреждения», – сказал **Старовойт**ов.

В свою очередь координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов отметил, что большинство нарушений ПДД вызвано неадекватной организацией движения транспорта на конкретных участках дорог. «Зачастую многие водители вполне обоснованно жалуются на искусственное занижение скоростного режима, выделенные полосы, появляющиеся то справа, то слева, то посредине, вынуждая водителя заниматься разновидностью спортивного слалома. Делается это сознательно, чтобы вынудить нарушить ПДД и выписать штраф», – сказал Шкуматов.

Водители полностью исключены из процесса организации дорожного движения, что, по его мнению, является большой проблемой. Нет ни одного работающего инструмента, с помощью которого автолюбители могли бы обсуждать спорные моменты в этом вопросе. В том числе влиять на месторасположение камер.

Необязательный ГОСТ

В настоящее время, рассказал Шкуматов, в России действует ГОСТ на установку дорожных камер. Его положения вполне грамотны и разумны. Сложность в том, что ГОСТы в России не обязательны к выполнению. Это, подчеркнул Шкуматов, скорее «набор пожеланий, которые производитель камер может выполнять, а может и не выполнять».

«Если подходить к решению проблемы комплексно, то ГОСТ на средства фото– и видеофиксации нарушений нужно сделать обязательным к исполнению, а из КоАП исключить презумпцию виновности водителя при фиксации нарушения камерами», – сказал он.

Кроме того, необходимо в обязательном порядке привлекать водителей, представителей общественности и местных жителей к обсуждению проектов организации дорожного движения.

Решение проблемы

Все обозначенные вопросы, сказал Александр **Старовойт**ов, будут является предметами деятельности рабочей группы. Ее члены будут собираться раз в месяц и сверять дорожную карту, которую наметят на первой встрече.

«Будем решать, как это оформить: в форме закона или ГОСТа. Определим, что должно будет в него войти и на что распространится действие документа: только ли на аварийноопасные участки дорог или стоит прописать требования к установке камер на всех российских магистралях. Пропишем, можно ли будет вешать камеры-ловушка за поворотом или вешать понижающий скорость знак, а за ним камеру. Потому что это тоже мало похоже на профилактику нарушений ПДД», – подытожил депутат.

<https://360tv.ru/news/tekst/edinye-trebovanija-k-videokameram/>

### ДОРИНФО; 2018.04.18; ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ТРАССЫ В ЧЕТЫРЕХ РЕГИОНАХ ЦФО ГОТОВЯТ К ЛЕТУ

На федеральных трассах, проходящих по Тульской, Орловской, Курской и Белгородской областям, началась подготовка к летнему режиму эксплуатации. Об этом в среду, 18 апреля, сообщили в пресс-службе **Росавтодор**а со ссылкой на информацию ФКУ Упрдор «Москва – Харьков».

К настоящему момент специалисты уже завершили очистку лотков и ограждений, убрали песок с покрытия проезжей части, вывезли мусор, скопившийся на обочинах, автобусных остановках и местах отдыха водителей. Продолжается обновление горизонтальной разметки на дорогах. В ходе работ специалисты применяют материалы, у которых хорошее сцепление с асфальтом, высокий коэффициент яркости и большой срок эксплуатации. Отмечается, что повышенную износостойкость рисунка обеспечивают термопластик и пластик холодного нанесения.

Новая разметка нанесена уже на 71 тыс. кв. метров. Подрядчики должны завершить все работы до 9-го мая.

<http://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=64178>

### РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДРА МОЖАРОВСКАЯ; 2018.04.18; НУЖНО УЗАКОНИТЬ ДАННЫЕ О ЗАГРУЗКЕ АВТОТРАНСПОРТА, ПОЛУЧЕННЫЕ С ВЕСОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ, ПРИОБРЕТЕННОГО ПЕРЕВОЗЧИКОМ

Данные о загрузке автотранспорта, полученные с помощью весового оборудования, приобретенного перевозчиком, следует узаконить, такое предложение высказала исполнительный директор Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ) Ольга Федоткина в ходе XXIII Международной конференции для грузовладельцев, логистов и перевозчиков «ТрансРоссия 2018».

Нужно узаконить данные о загрузке автотранспорта, полученные с весового оборудования, приобретенного перевозчиком

По ее словам, при распространении автоматизированной системы весогабаритного контроля в регионах необходимо принять ряд мер. В первую очередь, необходимо данную систему утвердить с закреплением на федеральном уровне. В том числе и разработать методологию взвешивания, которой до сих пор нет. Кроме того, нужно разработать и утвердить процедуру оспаривания внесенных постановлений.

«Также мы знаем, что многие перевозчики с целью минимизировать риски устанавливают на своих предприятиях собственное весовое оборудование. Это позволяет им быть полностью уверенными, что выпускаемое транспортное средство не перегружено», – отметила она. По мнению О. Федоткиной, данные, полученные перевозчиком при помощи собственного оборудования, необходимо легитимизировать. Они вполне могут быть переданы в облачное пространство, к которому будут иметь доступ профильные ведомства в рамках своих компетенций.

<http://www.rzd-partner.ru/auto/news/nuzhno-uzakonit-dannye-o-zagruzke-avtotransporta-poluchennye-s-vesovogo-oborudovaniya-priobretennogo/>

### ТАСС; 2018.04.18; ПЕРЕДАЧА УЧАСТКА ТРАССЫ СУРГУТ – САЛЕХАРД РОСАВТОДОРУ НАЧНЕТСЯ В 4 КВАРТАЛЕ 2018 ГОДА

Передача участка трассы Сургут – Салехард в федеральную собственность начнется в четвертом квартале 2018 года, сообщил в среду журналистам начальник **федерального дорожного агентства** «Уралуправтодор» Алексей Борисов.

Ранее сообщалось, что передача дороги в федеральную собственность может состояться до 1 июля 2018 года. Ввиду множества факторов, влияющих на процесс, график может быть скорректирован. При передаче участка автодороги Сургут – Салехард в федеральную собственность уровень финансирования содержания и капитального ремонта региональных автодорог возрастет с нынешних 50% до 100%.

«Это совместная работа **Федерального дорожного агентства**, «Уралуправтодора» и правительства Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО). Мы запланировали, что это будет 2018-2019 годы. Сейчас вся работа зависит от округа, который очень много выполняет работ, так как все дороги раздроблены, например, у них есть участок от границы города Муравленко, затем дорога идет до города Новый Уренгой, города Надым. Сейчас они (власти) объединяют, решают земельный вопросы, и мы планируем с четвертого квартала начать принимать их дороги», – сказал Борисов на пресс-конференции в Уральском региональном информационном центре ТАСС.

Он уточнил, что передача дороги во многом зависит от правительства Ханты-Мансийского автономного округа. «В частности, одним из условий (правительства ХМАО) стало проектирование мостового перехода через реку Обь в районе города Сургута. **Минтранс** РФ согласился с этим решением, сейчас работа идет полным ходом, такой протокол подписан, и в рамках этого протокола мы действуем. Надеемся, что если ничего не изменится, то к концу 2019 года вся эта работа завершится», – уточнил Борисов.

По данным пресс-службы «Уралуправтодора», в федеральную собственность с учетом достройки и реконструкции войдут участки региональных дорог в Ханты-Мансийском (ХМАО) и Ямало-Ненецком округах общей протяженностью 1199 км. Из них в ЯНАО – 884 км и 315 км дорог, проходящих через территорию ХМАО.

По словам Борисова, конечная цель – соединить все маршруты, закрепленные за учреждением в единую транспортную артерию. Кроме того, для ликвидации разрывов на федеральной трассе Р-404 Тюмень – Ханты-Мансийск принято решение о передаче в управление **Росавтодор**а автомобильной дороги Нефтеюганск – Мамонтово (19 км), мостового перехода через протоку Юганская Обь в районе города Нефтеюганска (2,3 км), автомобильной дороги Нефтеюганск – Сургут (14 км).

О дороге

Строящаяся автомобильная дорога общего пользования регионального значения Сургут – Салехард является продолжением федеральной трассы Тюмень – Тобольск – Сургут (ХМАО) и рассматривается как часть автомобильной дороги Тюмень – Сургут – Новый Уренгой – Надым – Салехард. Сформированный таким образом коридор может получить название «Ямал» (автомобильная дорога «Ямал»), в то же время участок существующей дороги Р-404 от подъезда к городу Нефтеюганск до города Ханты-Мансийск станет отдельной дорогой протяженностью 215 км.

<http://tass.ru/ekonomika/5137964>

### ТАСС; 2018.04.18; «НОРНИКЕЛЬ» ВЛОЖИТ В РЕКОНСТРУКЦИИ ТРЕХ МОСТОВ НА СЕВЕРЕ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ 435 МЛН РУБЛЕЙ

«Норникель» реконструирует за 435 млн рублей три моста, построенные в середине прошлого века в Норильском промышленном районе на севере Красноярского края. Об этом в среду ТАСС сообщил руководитель дирекции по непромышленному строительству Заполярного филиала компании Павел Непутин.

«Реконструкция мостов в Норильском промышленном районе обойдется «Норникелю» в 435 млн рублей. Железобетонные мосты длиной 14, 18 и 11 метров были построены в 50-е годы. К моменту принятия решения об их реконструкции эксплуатационные характеристики этих объектов значительно ухудшились», – сообщил он.

По мостам осуществляются регулярные муниципальные автобусные маршруты, выполняющие доставку персонала на предприятия «Норникеля». Также по ним большегрузный технологический транспорт, который перевозит оборудование и горную технику в карьер рудника «Заполярный».

По проекту будет выполнен полный демонтаж всех трех переправ. Пространство под двумя мостами будет полностью засыпано до уровня автодорожного полотна. Планируется устройство асфальтобетонного покрытия, строительство металлических эстакад для выноса коммуникаций. Третий мост будет также демонтирован, но на его месте появится новый – длиной 21 метр.

В компании отметили, что технологии, применяемые при строительстве объектов, учитывают климатические особенности Крайнего Севера и эффект вечной мерзлоты. В частности, на одном из объектов планируется обустройство свайного поля с глубиной установки бетонных опор в 27 метров.

Это позволяет гарантировать высокое качество и долговечность объектов.

Строительно-монтажные работы начались в январе 2018 года и завершатся в третьем квартале 2019-го. На период реконструкции мостов транспорт будет передвигаться по временным объездным дорогам.

<http://tass.ru/v-strane/5136485>

### RG.RU; ВЛАДИМИР БИБИКОВ; 2018.04.18; ВЫШЛИ НА ДОРОГУ

Союзные депутаты – о транспортной безопасности

На семинаре в Минске союзные парламентарии обсудили вопросы транспортной безопасности.

Рассмотрены, в частности, вопросы предотвращения несанкционированного доступа к транспортным средствам, объектам и системам, в том числе со стороны террористов, перспективы массового появления на дорогах автомобилей-беспилотников. Вновь был поднят вопрос о том, надо ли водителям-белорусам, работающим по найму в России, пересдавать экзамен на права. Речь идет о критериях подготовки шоферов, что также влияет на безопасность на транспорте. Оказывается, хотя правительство России приняло решение о равенстве соответствующих документов на всей территории Союзного государства, не везде его соблюдают. «Опять бюрократы виноваты?» – поинтересовались журналисты.

Корреспонденты «СОЮЗа» в Минске и Москве проверили безопасность аттракционов

– Получается так, – был ответ.

Этот факт опять подтвердил необходимость создания единого белорусско-российского законодательного поля в области транспортной безопасности. Директор департамента **Минтранса** России Александр Корниенко сообщил, что разработан проект соглашения между правительствами России и Беларуси в области обеспечения транспортной безопасности. Оно даст старт формированию унифицированного механизма взаимодействия соответствующих структур двух стран с целью своевременного выявления и предотвращения несанкционированного вмешательства в деятельность транспортного комплекса.

Николай Юрченко, руководитель Департамента оборонной промышленности и военно-технического сотрудничества Постоянного Комитета Союзного государства, уверен:

– Обеспечение безопасности на транспорте находится на достаточно высоком уровне. Эта работа ведется на планомерной основе. Дополнительные меры вызваны изменениями в оперативной обстановке. То, что на границе лишний раз проверят паспорт, никоим образом не нарушает прав граждан Беларуси и России на свободное перемещение по территории Союзного государства. Дополнительные меры принимаются и в связи с предстоящим проведением в России чемпионата мира по футболу.

Солидный вклад в совместное обеспечение транспортной безопасности вносят и союзные программы. Николай Юрченко рассказал, что сейчас реализуется проект технического прикрытия железных дорог. Смысл его в том, чтобы обеспечить плавсредствами и иными инженерными сооружениями функционирование региональной группировки войск Союзного государства. Несколько лет назад была реализована совместная программа министерств внутренних дел Беларуси и России, затрагивающая транспортную безопасность. В перспективе этими ведомствами будет принята очередная союзная программа, которая позволит обеспечить оперативными каналами связи на железнодорожном, авиационном, других видах связи. Проблема эта, по мнению профессионалов, весьма актуальна.

– Сегодня быстро развиваются технические средства, нужно идти в ногу со временем, адаптировать к этому законодательство по транспортной безопасности, считает председатель Комиссии Парламентского Собрания по безопасности, обороне и борьбе с преступностью Валерий Гайдукевич. – Мнения специалистов, прозвучавшие на семинаре, позволят лучшим образом решить эту задачу.

<https://rg.ru/2018/04/18/soiuznye-deputaty-obsudili-voprosy-transportnoj-bezopasnosti.html>

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2018.04.19; ДОБЫЧА УГЛЯ ПОД ГАРАНТИИ БЮДЖЕТА

Правительство разрешило концессию для дороги Кызыл–Курагино

Как выяснил “Ъ”, после десяти лет согласований все же начинается реализация концессии по строительству железной дороги Кызыл–Курагино стоимостью 192,4 млрд руб. Но один из ключевых вопросов – приоритетный доступ к железным дорогам на Дальний Восток для ТЭПК Руслана Байсарова, входящей в консорциум концессионеров и владеющей лицензией на Элегестское месторождение угля,– в распоряжение правительства не вошел. Источники “Ъ” указывают, что риски для государства остаются высокими: за недостижение плановой выручки от продажи угля перед концессионером ответит бюджет.

Дан старт концессионному соглашению на строительство железной дороги Кызыл–Курагино длиной 410 км, которая свяжет угольное месторождение Элегест с Транссибом. Правительство подписало распоряжение о его заключении, рассказали “Ъ” два источника в отрасли и подтвердили в аппарате вице-премьера Аркадия **Дворкович**а.

Проект Кызыл–Курагино стоимостью 192,4 млрд руб. реализуется по концессии сроком на 30 лет (с октября 2018 по декабрь 2048 года) Концедент – **Росжелдор**, концессионер – специальная проектная компания (СПК), где по 47,5% принадлежит ТЭПК Руслана Байсарова, владеющей лицензией на Элегест, и УК «Лидер», еще 5% – ОАО РЖД. 15% инвестиций – собственные средства концессионера, остальное СПК займет. Плановый объем перевозок – 15 млн тонн в год.

Соглашение не могли заключить более десяти лет. Как говорил “Ъ” в ноябре 2017 года зам**министра транспорта** Алан **Лушников**, у него к проекту личное отношение: «На ПМЭФ в 2008 году, когда я исполнял обязанности руководителя **Росжелдор**а, я подписывал инвестсоглашение с инициатором проекта, им тогда был Сергей Пугачев (бенефициар обанкротившегося потом Межпромбанка.– “Ъ”). Почти десять лет прошло, Сергей Пугачев за границей, ветка не строится. Поэтому мне бы очень хотелось, чтобы этот проект был реализован».

В соглашении предусмотрена компенсация концедентом минимальной гарантированной доходности (МГД), за счет которой покрывается недополученная выручка концессионера, если вывоз грузов оказывается ниже плана. СПК компенсируется и разница между фактическим тарифом и закрепленным в финмодели.

**Минтранс** предлагал внести пункт, подразумевающий приоритет на железной дороге для отправителей грузов с объектов концессионных соглашений, заключенных на условиях МГД. Как пояснял “Ъ” источник, знакомый с ситуацией, это необходимо для того, чтобы государство, уже гарантировавшее через МГД концессионеру вывоз грузов, не несло убытки в случае каких-либо сбоев при их пропуске по общей инфраструктуре. Но ряд ведомств, отмечает собеседник “Ъ”, настаивали на сохранении равенства. В ФАС еще в марте говорили “Ъ”, что дискуссий по приоритету не ведется – вопрос не имеет отношения к концессионному соглашению, а объемы инвестора учтены в проекте расширения БАМа и Транссиба. В итоге положение о приоритете в распоряжение не вошло.

В ТЭПК “Ъ” пояснили, что с ОАО РЖД в 2013 году заключено соглашение, по которому монополия намеревается обеспечить перевозку 15 млн тонн угля в год от Курагино к портам Дальнего Востока. Также, отмечают в ТЭПК, в мае 2017 года ОАО РЖД уведомило компанию, что в проекте модернизации БАМа и Транссиба учтена потребность вывоза 12 млн тонн грузов к 2020 году, еще 3 млн тонн будут учтены в мероприятиях по развитию инфраструктуры после 2020 года. «Таким образом, пропускные и провозные способности для вывоза 15 млн тонн угольного концентрата в год с учетом выхода проекта на проектную мощность в 2024 году будут обеспечены»,– поясняют в ТЭПК. В ОАО РЖД отмечают, что реализуют проект развития участка Междуреченск–Тайшет, направленный на обеспечение к 2020 году перевозок на восток 15 млн тонн грузов с Кызыл–Курагино, в том числе 12 млн тонн угля с Элегеста.

Источник “Ъ”, знакомый с ходом согласования проекта, говорит, что риски федерального бюджета по этому проекту так и не удалось сбалансировать. Другой собеседник “Ъ” объясняет, железнодорожная инфраструктура в направлении Дальнего Востока заполнена другими угольными потоками (например, от СУЭК). Вывоз грузов с Элегеста гарантируют только соглашения, стороной которых является ОАО РЖД, говорит он, но не все из них носят обязывающий характер, а отвечать перед ТЭПК за вывоз будет бюджет. Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, говорит, что, возможно, нужен механизм, позволяющий контролировать риски. В ТЭПК же отмечают, что «инвестору пришлось пойти на создание дополнительных резервов для минимизации рисков государства при создании необходимой всем инфраструктуры».

<https://www.kommersant.ru/doc/3606998>

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2018.04.19; ОАО РЖД ПРЕДПОЧИТАЕТ САМО ТРАТИТЬ СВОЕ

Компании прибыль нужна не для дивидендов

ОАО РЖД резко повысило чистую прибыль за 2017 год – почти до 140 млрд руб., объяснив это ростом погрузки, грузооборота и тарифов. Но платить государству большие дивиденды монополия не готова, считая, что компании нужны деньги на инвестпрограмму. Впрочем, по закону выплаты ОАО РЖД в любом случае не смогут превысить 17,5 млрд руб.– всей чистой прибыли за 2017 год по РСБУ.

ОАО РЖД получило рекордные результаты по чистой прибыли по МСФО за 2017 год – она выросла почти в 14 раз, до 139,7 млрд руб. В компании это объясняют операционной деятельностью (рост грузооборота на 6%, погрузки и индексация тарифов) и снижением убытков от обесценения (39 млрд руб. против 141,5 млрд руб. в 2016 году). Последнее вызвано в том числе решением правительства о долгосрочной тарифной политике ОАО РЖД до 2025 года: модель, тестирующая основные средства, показала, что обесценение не наступает или наступает в ограниченном объеме, пояснил первый заместитель главы компании Вадим Михайлов. Выручка группы за 2017 год увеличилась на 5,6%, до 2,2 трлн руб., EBITDA – на 11,8%, до 496 млрд руб., рентабельность по EBITDA – до 24,7%.

Но эта рекордная прибыль вряд ли скажется на дивидендах. За 2016 год ОАО РЖД заплатило на обыкновенные акции 5,1 млрд руб. (79,2% чистой прибыли по РСБУ и 50% по МСФО), на префы – 5 млн руб. В 2015 году – всего 302 млн руб. (95% прибыли по РСБУ). В 2017 году чистая прибыль ОАО РЖД по РСБУ составила 17,5 млрд руб. Вадим Михайлов сообщил, что компания «выполнит все решения акционеров», но напомнил, что при принятии долгосрочной программы развития (ДПР) до 2025 года одним из условий было сохранение прибыли в компании при выплате дивидендов на префы. С этим предложением компания выступала осенью 2017 года, его поддержал Минфин, а в начале апреля и **Минтранс**, уточнив, что средства должны пойти на цели ДПР. Против идеи выступает Росимущество. При изъятии дивидендов «должно быть обратное движение», отметил господин Михайлов,– господдержка инвестпроектов. В период ДПР наиболее крупные расходы – первый этап модернизации БАМа и Транссиба. В 2017 году CAPEX ОАО РЖД достиг 528 млрд руб.

C 2016 года правительство требует от госкомпаний дивидендов в размере не менее 50% большей чистой прибыли – по РСБУ или МСФО. Влиятельным компаниям, к примеру «Газпрому» и «Роснефти», удается платить меньше. При этом по закону выплаты за год не могут быть выше чистой прибыли по РСБУ. Это позволило «Транснефти» за 2016 год заплатить 100% прибыли по РСБУ – 30,6 млрд руб., но всего 13% от прибыли по МСФО (232,9 млрд руб.). На инвестиции ссылались «Россети», заплатив за 2016 год около 2 млрд руб. при скорректированной чистой прибыли по МСФО в 144,8 млрд руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/3607035>

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.04.19; ПРЕЗИДЕНТ ПОДПИСАЛ ЗАКОН О НЕВОЗВРАТНЫХ БИЛЕТАХ НА ПОЕЗДА

Уже с 1 января 2019 года пассажирские компании смогут продавать невозвратные билеты на поезда дальнего следования, курсирующие по России. Президент РФ Владимир Путин подписал поправки в Устав железнодорожного транспорта, которые дадут им такое право.

Правда, не во все вагоны можно будет купить такой билет. В плацкартных и общих вагонах (стоимость проезда регулируется государством) невозвратные тарифы вводить не планируется.

Стоимость проезда в купе может снизиться, если пассажир выберет невозвратный тариф. Но надо учесть, что его цена будет меняться, как и у возвратного, в зависимости от спроса и даты покупки по отношению ко дню отправления поезда.

Так же, как и в авиации, за невозвратный билет можно будет получить деньги обратно, если поездку пришлось отложить из-за болезни или утраты близкого человека. Но для этого придется предоставить больничный или свидетельство о смерти.

<https://rg.ru/2018/04/18/prezident-podpisal-zakon-o-nevozvratnyh-biletah-na-poezda.html>

На ту же тему:

<https://ria.ru/society/20180418/1518941069.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.04.18; «ЕВРАЗИЯ» НА ШИРОКОЙ КОЛЕЕ

Правительство рассмотрит проект скоростной магистрали из Китая в Европу

В этом году начнется проектирование железнодорожных линий, которые позволят увеличить пропускную способность БАМа, Транссиба и железных дорог Азово-Черноморского бассейна. Также планируется начать проектирование высокоскоростной магистрали «Евразия», по которой будут ходить не только пассажирские, но и грузовые поезда.

ВСМ «Евразия» является глобальным проектом, который помимо прочего призван обеспечивать непосредственное сопряжение Евразийского экономического союза с китайским экономическим поясом «Шелковый путь». Общая протяженность магистрали составит около 9,5 тысячи километров, из них 6,7 тысячи вновь построенных линий, в том числе 2,3 тысячи по России.

За счет объединения транспортных систем стран Азии, России и Европейского союза будет создана крупнейшая сеть высокоскоростного и скоростного движения протяженностью более 50 тысяч километров. Магистраль сократит время в пути по железной дороге между Москвой и Пекином более чем в 4 раза – со 132 до 32 часов, что создаст условия для организации устойчивого потока пассажиров и высокодоходных грузов, в который будут вовлечены обширные территории евразийского континента, рассчитывают в РЖД.

Основными грузами на ВСМ станут потребительские товары с высокой добавленной стоимостью: электроника и бытовая техника, одежда и обувь, аксессуары, фармацевтическая продукция и косметика при надлежащем типе вагонов для соблюдения температурного режима транспортировки.

Подробности этого проекта РЖД представит в самое ближайшее время, рассказал журналистам первый замглавы компании Вадим Михайлов. Он не стал уточнять объемы инвестиций по этим проектам. Скорее всего корректировка инвестпрограммы РЖД последует в мае, а затем в сентябре, уточнил Михайлов. Ранее сообщалось, что программа будет увеличена в 2018 году до рекордных 579,4 миллиарда рублей.

Из Фонда национального благосостояния через выпуск привилегированных акций РЖД в 2018 году планирует получить 44,2 миллиарда рублей на модернизацию БАМа и Транссиба. Сейчас все проблемы для получения денег из ФНБ устранены и уже есть документы на увеличение уставного капитала РЖД (привилегированных акций).

<https://rg.ru/2018/04/18/pravitelstvo-rassmotrit-proekt-skorostnoj-magistrali-iz-kitaia-v-evropu.html>

### ТАСС; 2018.04.18; «СОГАЗ» ЗАСТРАХОВАЛ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ РЖД ПЕРЕД ПАССАЖИРАМИ

Компания «Согаз» по итогам открытого конкурса заключила с ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) договор обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров. Об этом говорится в сообщении страховщика.

«Застрахована гражданская ответственность ОАО «РЖД» перед перевозимыми пассажирами, в том числе перед пассажирами Московского центрального кольца, высокоскоростных поездов «Сапсан» и других поездов формирования ОАО «РЖД»«, – отмечается в сообщении.

Срок действия договора – один год.

Согласно закону об обязательном страховании ответственности перевозчика, при гибели пассажира на транспорте страховщик выплачивает родственникам компенсацию в размере 2,025 млн рублей. Пострадавшим пассажирам выплачивается компенсация в зависимости от тяжести травм, также покрывается вред имуществу пассажиров.

<http://tass.ru/transport/5136510>

### РЖД-ПАРТНЕР; ЕЛЕНА БЕЗГОДОВА; 2018.04.18; МИНТРАНС ДОЛЖЕН БЫТЬ КООРДИНАТОРОМ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МЕЖДУ ИРАНОМ И РОССИЕЙ

**Минтранс** должен стать единым координатором взаимодействия между Ираном и Россией в проекте «Север – Юг». Такое предложение в рамках обсуждения на круглом столе, проводимом на «ТрансРоссии», озвучил специальный представитель президента Российской Федерации по вопросам гуманитарного и экономического сотрудничества с государствами Каспийского региона Рамазан Абдулатипов.

**Минтранс** должен быть координатором взаимодействия между Ираном и Россией

«17 лет не можем сформировать маршрут», – посетовал спикер. В свою очередь, **Минтранс** ждет встречи с иранской стороной.

«Вопросы, касающиеся проекта «Север – Юг», обсуждались в марте. Наша задача – сформировать контактный центр, где будут в том числе «РЖД-Логистика» и «ТрансКонтейнер», – отметила представитель **Минтранса** Мария Артюхович.

<http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/mintrans-dolzhen-byt-koordinatorom-vzaimodeystviya-mezhdu-iranom-i-rossiey/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.18; РЖД РАССЧИТЫВАЮТ ПОЛУЧИТЬ ВТОРОЙ ТРАНШ ИЗ ФНБ В 2018 Г. НА БАМ/ТРАНССИБ

ОАО «Российские железные дороги» рассчитывает получить в 2018 году второй транш из Фонда национального благосостояния (ФНБ) на развитие Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей.

«У нас были достаточно долгие переговоры. Первое условие было – полностью потратить деньги первого транша, мы их потратили. А дальше был ряд законодательных поправок, которые несколько затормозили процесс получения денег. Сейчас все барьеры устранены. Мы подали документы на увеличение уставного капитала в виде новых привилегированных акций и следующей порции в 50 млрд руб.», – заявил первый заместитель генерального директора РЖД Вадим Михайлов на брифинге в среду

Как сообщалось ранее, осенью «Российские железные дороги» пожаловались вице-премьеру РФ Аркадию **Дворкович**у на постановление правительства N1008 от 25 августа, вводившее новый порядок мониторинга и контроля за реализацией инфраструктурных проектов, в которые инвестируются средства ФНБ. «После изменения правил компании, которым они были выделены, лишились возможности их получить и расплатиться с контрагентами по уже идущим стройкам», – приводил «Коммерсантъ» суть претензий.

«По постановлению РЖД не могут получить ни одной копейки ФНБ и не смогут получить никогда», – говорил тогда один из собеседников газеты в отрасли. «Самая большая проблема – это соблюдение договоренностей, которые были достигнуты. Договаривались, что строим БАМ, выделили деньги и не дают их взять», – сетовал другой источник издания. На 2017 г. на проект было запланировано выделение из Фонда 100 млрд руб., на 2018 г. – 50 млрд руб. (при общей стоимости проекта в 562 млрд руб.), хотя изначальный график финансирования предполагал выделение из ФНБ по 50 млрд руб. в 2017, 2018 и 2019 гг. Но в августе президент РФ Владимир Путин согласился сдвинуть сроки финансирования так, чтобы средства Фонда поступали в 2017 и 2018 гг.

Но до того как выделенный первый транш средств ФНБ в размере 50 млрд руб. поступил, вышло 1008-е постановление, по которому, если его средства инвестируются в акции компании, она должна заключить соглашение с Минфином об обратном выкупе, чтобы обеспечить возвратность средств. А по федеральному закону об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта все акции «Российских железных дорог» ограничены в обороте и могут принадлежать только РФ. Таким образом, не изменив закон, выполнить требование невозможно, писала газета.

Зимой «Российские железные дороги», не получив вовремя денег из ФНБ, в 2017 г. оплатил модернизацию БАМа и Транссиба из собственных средств. Как сообщал «Коммерсантъ», к тому времени были подготовлены изменения в паспорт проекта, позволяющие временно направлять на него средства РЖД с последующим их возмещением из ФНБ, а также уточняющие график финансирования. Изменения предполагали возвращение к прежнему графику финансирования из ФНБ – траншами по 50 млрд руб. в 2018 и 2019 гг.

На ту же тему:

<http://tass.ru/transport/5138576>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.18; ДОЛГОСРОЧНАЯ МОДЕЛЬ ГРУЗОВЫХ ТАРИФОВ УЛУЧШИЛА ПОКАЗАТЕЛИ РЖД ПО МСФО

Чистая прибыль группы «Российские железные дороги» в 2017 году по МСФО выросла в 13,6 раза, до 139,7 млрд руб., сообщила компания.

Основным фактором увеличения показателя стал снижение отрицательного эффекта от обесценения основных средств – в том числе в связи с принятием правительством РФ решения о долгосрочной тарифной политике РЖД до 2025 г. «С учетом этого модель, с помощью которой тестируется на обесценение основные средства, показала, что (оно – ИФ) не наступает или наступает в ограниченном объеме. Это означает, что не нужно создавать резервы», – заявил на брифинге в среду первый замглавы РЖД Вадим Михайлов.

«Семилетнее решение позволило не делать обесценение. То есть мы говорили, что актив не приносит тот доход, который акционер ожидает увидеть. В том (2016 – ИФ) году это было. В этом (2017 – ИФ) году это было, но в очень ограниченном объеме. Поэтому не надо создавать эти резервы, не надо на эту сумму уменьшать прибыль», – добавил он. «В прошлом году обесценение было 141 млрд руб., в этом – 39 млрд руб.», – уточнил на брифинге глава управления консолидированной отчетности по МСФО Дмитрий Устич.

Как сообщалось ранее, при базовой индексации грузовых железнодорожных тарифов по принципу «инфляция минус» (на 3,9%) правительство сохранило на 2018 г. обе действующие тарифные надбавки. 2%-ная – для дополнительного финансирования капитального ремонта путей – перешла на этот год с 2017 г. Кроме того, действует 1,5%-ная надбавка (коэффициент 1,44), призванная нивелировать негативный финансовый эффект на «Российские железные дороги» от корректировки налогового законодательства.

Первая надбавка будет действовать до 2025 г., вторая – до конца 2021 г. Обе надбавки будут носить целевой характер. При этом при индексации в 2019-2025 гг. по принципу «инфляция минус» тарифы будут рассчитываться как среднее арифметическое фактических индексов потребительских цен за предшествующих два года и прогнозных – на следующие два года, вычитая из получившегося значения 0,1 процентного пункта.

Среди других факторов роста чистой прибыли В.Михайлов выделил «увеличение доходов, которые складываются из очень серьезного увеличения грузооборота, погрузки и индексации, которая была сделана». «Добавили», по его словам пассажирский сегмент и (в рублях) транспортно-логистический. Кроме того, в 2017 г. произошло существенное сокращение расходов – на 67 млрд руб.

Выручка группы в 2017 г. увеличилась на 5,6%, до 2,252 трлн руб. «Наибольший рост показали доходы от грузовых перевозок и предоставления доступа к инфраструктуре холдинга – на 9,5% (до 1,449 трлн руб. – ИФ), что обусловлено ростом грузооборота на 6%, а также индексацией тарифов», – отмечают в этой связи РЖД в своем сообщении. Выручка от пассажирских перевозок увеличилась на 9%, до 238 млрд руб. за счет индексации тарифов, а также роста отправленных пассажиров (на 7,8%, до 1,118 млрд человек). Доходы от предоставления логистических услуг французской GEFCO (у монополии в ней 75%) в евро выросли на 5,1%, до 4,442 млрд евро.

Темп роста доходов (5,6%) почти в два раза опередил рост операционных расходов (на 2,9%; без учета убытков от обесценения основных средств) – за счет оптимизации последних, отмечает компания. «Ключевыми факторами увеличения операционных расходов являются рост затрат на ремонт инфраструктуры и подвижного состава. Расходы на заработную плату и социальные отчисления выросли на 5,6% из-за индексации (в среднем на 5,4% для рабочих и 5% – для остальных) и вывода работников из режима неполной занятости», – говорится в сообщении. Операционные расходы (с учетом убытков от обесценения основных средств) за 2017 г. сократились на 2,2%, до 2,049 трлн руб. Себестоимость выросла на 0,9% при среднегодовой инфляции в 3,7%.

EBITDA РЖД в 2017 г. увеличилась на 11,8%, до 496 млрд руб. («в связи с ростом доходов и оптимизацией операционных расходов»), рентабельность по ней – на 1,1 п.п., до 24,7%. Соотношение чистого долга и EBITDA увеличилось с 1,94 лишь до 1,97 – «несмотря на значительный рост инвестиционной программы и увеличение долговой нагрузки по холдингу с 942 млрд до 1,1 трлн руб.». В соответствии с финансовой стратегией группы леверидж не должен превышать 2,5.

Соотношение EBITDA и чистых процентных расходов (с учетом капитализируемых процентов) в 2017 г. увеличилось с 5,4 до 6,4 в связи с ростом EBITDA и сокращения процентных расходов «в условиях проводимой ОАО «РЖД» работы по привлечению заимствований на более выгодных условиях».

Объем инвестиций холдинга в 2017 г. составил 528,7 млрд руб. (в 2016 г. – 450,9 млрд руб.). Среди проектов – модернизация БАМа и Транссиба, реконструкция участка Междуреченск-Тайшет для вывоза угля из Кузбасса, развитие московского транспортного узла, обновление инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна, строительство высокоскоростной магистрали Москва-Казань, обновление подходов к портам Северо-Западного бассейна, прокладка новой линии Журавка-Миллерово в обход Украины (движение по ней открыто движение год раньше срока). Также реконструировано 2,5 тыс. км, построено 131 км новых и вторых путей.

Консолидированная финансовая отчетность РЖД по МСФО учитывает результаты деятельности 194 дочерних компаний группы.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2018.04.19; РЖД В РЕКОНСТРУКЦИЮ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ НА САХАЛИНЕ ЗА ТРИ ГОДА ВЛОЖИТ 26,5 МЛРД РУБЛЕЙ

ОАО «Российские железные дороги» в масштабную реконструкцию железной дороги на Сахалине за три года вложит 26,5 млрд рублей, сообщил губернатор Сахалинской области Олег Кожемяко в четверг депутатам Облдумы.

«Совместно с Российскими железными дорогами мы ускорили реализацию проекта переустройства железнодорожной линии на Сахалине на общероссийскую ширину колеи. С 2017 по 2019 год включительно будет вложено 26,5 млрд рублей в этот проект. Полностью завершить переустройство дороги планируется в 2020 году», – сказал он.

Глава региона отметил и «отрицательный момент проекта», связанный с вынужденной остановкой работы железной дороги на Сахалине на все лето в текущем году.

«У нас ломается отлаженная логистическая схема. Перевозчики вынуждены будут искать иные способы доставки пассажиров и грузов. А это дополнительные расходы. Безусловно, региональные власти держат вопрос на постоянном контроле. Транспортного коллапса мы не допустим», – подчеркнул он.

Перед областными министерствами транспорта и ЖКХ поставлена задача летом организовать морским транспортом доставку угля в районы для нужд местных котельных и населения. **Минтранс** региона сейчас готовит для руководства областной власти отчет о принимаемых мерах по автобусным перевозкам пассажиров и доставке грузов в предстоящий летний период.

«Столь же важно сделать все, чтобы избежать роста цен (на продукты питания – ИФ). Это важнейшая задача для нас. Не только для министерства торговли и продовольствия, но и для транспортного и экономического блока в целом», – отметил губернатор. Этот вопрос сейчас также решается.

Местные СМИ сообщают, что сахалинские оптовые поставщики продовольствия предлагают областной власти за счет средств областного бюджета компенсировать им нынешним летом дополнительные издержки за доставку продуктов питания автомобильным транспортом, чтобы не допустить роста цен в торговой сети региона.

О. Кожемяко активизацию работ по реконструкции островной железной дороги назвал «очень важным и нужным делом».

«Ведь «перешивка» узкой островной колеи – ключевое условие для строительства перехода «Сахалин-материк». По факту эта тема, которая вот уже много лет будоражит умы островитян, наконец-то переходит в практическую плоскость», – заключил он.

Как сообщалось, железная дорога на Сахалине будет закрыта на масштабную реконструкцию с 1 июня по 31 августа.

В 2018 г. монополия планирует реконструировать 52,4 км сети на Сахалине и ряд станций, а также построить 32 моста. «Перешивка» железной дороги на острове со стандарта 1067 мм на общероссийский 1520 мм началась еще в 2003 г. За эти годы из 806 км главного пути переустроено почти 626 км главного пути, сооружено 64 новых моста и более 80 водопропускных труб, выполнен значительный объем других технологических работ.

Комплекс работ предусматривает расширение железнодорожного полотна, укладку трехниточной рельсошпальной решетки, замену старых мостов и тоннелей японской постройки. В предыдущие годы реконструкция проводилась без остановки движения поездов, в периоды «технологических окон». В частности, в 2016 г. было «перешито» 26 км пути, в 2017 г. – около 20 км.

Полностью завершить переустройство сети планируется в 2020 г. На 2019 г. запланирована модернизация участка от Арсентьевки до Южно-Сахалинска, после чего вся железная дорога на Сахалине перейдет на общесетевой стандарт.

<http://www.interfax-russia.ru/FarEast/news.asp?id=927266&sec=1671>

### RG.RU; ОЛЬГА ЖУРМАН; 2018.04.19; ВЛАДИВОСТОК И КИТАЙСКИЙ ГОРОД МУДАНЦЗЯН СОЕДИНИТ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

О намерении построить скоростную железную дорогу Владивосток-Муданьцзян объявлено на Дне китайского инвестора, который проходит сегодня в Хабаровске. Подписано соответствующее соглашение, в котором приняли участие заместитель генерального директора компании «Чайна Рейлвэй Дунфан Груп» Ван Юпин, исполнительный директор компании «Престиж Фронтьер Лимитед» Чан Хау Пинг и генеральный директор АНО «Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта» Леонид Петухов. Об этом сообщает пресс-служба администрации Приморского края.

Документ подписан в присутствии вице-премьера – полномочного представителя президента РФ в ДФО Юрия Трутнева и врио губернатора Приморского края Андрея Тарасенко.

Проект компания «Чайна Рейлвэй Дунфан Груп» (China Railway Dongfang Group) презентовала еще на Дне китайского инвестора в декабре 2017 года во Владивостоке. Магистраль будет иметь проектную рабочую скорость 250 километров в час, что соответствует стандартам для железных дорог пассажирского назначения в Китае. Предполагается строительство 12 новых железнодорожных станций с общей протяженностью путей – 380 километров. Кроме этого общая протяженность мостов и тоннелей на дороге составит 70 процентов ее протяженности. Объем инвестиций в проект – приблизительно 12 миллиардов долларов.

По словам врио губернатора Приморского края, реализация проекта позволит укрепить сотрудничество с таким развитым городом, как Муданьцзян, и центральными провинциями Китая, которые уже выразили свой интерес к установлению связей с Приморьем, в частности в сфере туристского обмена и деловых связей.

<https://rg.ru/2018/04/19/reg-dfo/vladivostok-i-kitajskij-gorod-mudanczian-soedinit-zheleznaia-doroga.html>

На ту же тему:

<https://ria.ru/economy/20180419/1518951768.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.18; РЖД НЕ ПЛАНИРУЮТ ТАРИФНО КОМПЕНСИРОВАТЬ ОБНУЛЕНИЕ ЭКСПОРТНОЙ НАДБАВКИ В 2019 Г

ОАО «Российские железные дороги» не планирует компенсировать какими-либо тарифными мерами обнуление 8%-ной экспортной надбавки в 2019 году.

«В декабре было очень сложное пакетное соглашение между правительством и федеральными органами власти, грузоотправителями и РЖД. Мы говорили, что просим тариф выше инфляции в 2018 г., чтобы потом 7 лет жить по принципу «инфляция минус». Тех надбавок, которые мы получили на капитальный ремонт, на компенсацию налогов на определенный период, достаточно, чтобы не просить у государства ничего», – заявил первый заместитель генерального директора РЖД Вадим Михайлов на брифинге в среду.

«Все, что обещали, мы исполним. За счет того, что мы входим с более высокой базой в этот период, эта экспортная надбавка не нужна. Кроме одного серьезного момента, который мы тоже оговорили, – если существенно не поменяется что-то системное в налогообложении и не возникнут какие-то новые налоги, которые мы сейчас не можем себе представить», – добавил он.

Как сообщалось ранее, при базовой индексации грузовых железнодорожных тарифов по принципу «инфляция минус» (на 3,9%) правительство сохранило на 2018 г. обе действующие тарифные надбавки. 2%-ная – для дополнительного финансирования капитального ремонта путей – перешла на этот год с 2017 г. Кроме того, действует 1,5%-ная надбавка (коэффициент 1,44), призванная нивелировать негативный финансовый эффект на «Российские железные дороги» от корректировки налогового законодательства.

Первая надбавка будет действовать до 2025 г., вторая – до конца 2021 г. Обе надбавки будут носить целевой характер. При этом при индексации в 2019-2025 гг. по принципу «инфляция минус» тарифы будут рассчитываться как среднее арифметическое фактических индексов потребительских цен за предшествующих два года и прогнозных – на следующие два года, вычитая из получившегося значения 0,1 процентного пункта.

### КОММЕРСАНТ САРАТОВ; МАРИНА КОВАЛЕВА; 2018.04.19; ЭЛЕКТРИЧКИ ПРИВЕЗЛИ УБЫТКИ

Суд отказался взыскивать с **минтранса** Саратовской области ущерб перевозчика

Арбитражный суд Саратовской области отказал АО «Пригородная пассажирская компания „Черноземье“« во взыскании с **министерства транспорта** и дорожного хозяйства региона 67,77 млн руб. Речь идет о старых долгах – ущербе, полученном в результате государственного регулирования тарифов за перевозки в 2014 году. Это второй из трех исков «Черноземья» к областному **минтрансу**, в котором суд встал на сторону правительства. С аналогичными исками к правительству обращаются и другие перевозчики. Адвокат «Черноземья» говорит о высоких шансах компании выиграть дело в апелляции.

Арбитражный суд Саратовской области отказал воронежскому железнодорожному перевозчику АО «Пригородная пассажирская компания „Черноземье“« в удовлетворении иска к **министерству транспорта** и дорожного хозяйства региона на сумму 67,77 млн руб.

Как следует из материалов арбитражного дела, перевозчик, **министерство транспорта** и дорожного хозяйства Саратовской области, и ГБУ Саратовской области «Управление пассажирских перевозок» 4 августа 2014 года заключили договор о предоставлении субсидий на возмещение выпадающих доходов от регулируемых тарифов на пассажирские перевозки. «Черноземье» обеспечивало в регионе перевозки, но плату получало по тарифу, который, по его мнению, значительно ниже экономически обоснованного. **Минтранс**порта региона перечислило ему 15,73 млн руб. в качестве компенсации потерь за регулирование тарифов, однако ППК «Черноземье» посчитала эту сумму недостаточной и обратилась в суд.

• АО «Пригородная пассажирская компания „Черноземье“« создано на полигоне Юго-Восточной железной дороги с участием в уставном капитале ОАО «РЖД», Липецкой, Белгородской и Воронежской областей. АО «ППК „Черноземье“« является дочерним зависимым обществом ОАО «РЖД». Зарегистрировано 27 декабря 2010 года. Компания обслуживает ежедневно более 26 тыс. пассажиров. Подвижной состав, задействованный в пригородных перевозках, составляет более 160 поездов в сутки.

Суд посчитал, что власти Саратовской области приняли все необходимые меры для компенсации потерь, и счел доводы истца «недостаточными для вывода о том, что возникшая в деятельности истца отрицательная разница между понесенными затратами и полученными доходами возникла по вине ответчика, а не по вине самого истца». По мнению суда, перевозчик мог сам скорректировать незапланированные расходы.

Ранее Арбитражный суд Саратовской области частично удовлетворял иск АО «ППК „Черноземье“« к Саратовской области в лице **министерства транспорта** и дорожного хозяйства о взыскании задолженности по договору организации перевозок за 2013 год в размере 5,63 млн руб. вместо запрашиваемых 88,98 млн руб., а при рассмотрении аналогичного иска по задолженности перед пригородной пассажирской компанией за 2012 год 64,47 млн руб. решил вопрос в пользу министерства. Оба дела в настоящее время рассматривает Двенадцатый арбитражный апелляционный суд.

Воронежское АО «Пригородная пассажирская компания „Черноземье“« ушла из Саратовской области в 2015 году. Как писал „Ъ“, в 2014 году перевозчики начали массово отменять пригородные поезда, пытаясь таким образом добиться возмещения понесенных убытков. В Саратовской области без электричек остались 90 населенных пунктов. Количество поездов сократилось вдвое. По данным **минтранса** на 2015 год, доля ППК «Черноземье» на рынке железнодорожных пассажирских перевозок в Саратовской области составляла порядка 15% (1 млн пассажиров в год).

В регионе осталась одна компания, осуществляющая пригородные пассажирские перевозки по железной дороге. Это ОАО «Саратовская пригородная пассажирская компания» (51%– ПАО «РЖД», 49%– правительство Саратовской области), которой «Черноземье» передало свои маршруты. Ей же отдало маршруты и ООО «Межрегиональная пассажирская компания», принадлежащее самарскому бизнесмену Павлу Кожину.

Аналогичные иски о взыскании ущерба, причиненного регулированием тарифов, подала в отношении обл**минтранса** АО «Саратовская ППК». По трем делам суд первой инстанции принял решение отказать в удовлетворении требований. В настоящее время они находятся на рассмотрении в апелляционной инстанции. В «Саратовской ППК» не ответили на запрос „Ъ“.

«Говорить о том, что ППК „Черноземье“ проиграла суд **министерству транспорта** и дорожного хозяйства Саратовской области по взысканию ущерба, преждевременно. Компания подала апелляционную жалобу на решение суда от 12 марта, ее рассмотрение назначено на 21 мая», – рассказал адвокат Павел Дуксин, который представлял интересы АО «ППК „Черноземье“« при рассмотрении двух аналогичных исков о взыскании ущерба с обл**минтранса** за перевозки в 2011 и 2012 годах.

По словам господина Дуксина, основные затраты, которые несет перевозчик, приходятся на аренду подвижного состава у РЖД. У ППК «Черноземье» нет своего подвижного состава. Компания-перевозчик арендует подвижной состав по тем расценкам, которые предлагает ему арендодатель. «Суд первой инстанции посчитал, что истцу не удалось доказать обоснованность арендной ставки. Но ее устанавливает не арендатор, а арендодатель. Свои выводы суд сделал на основании экспертного заключения. Инициатором проведения экспертизы выступило министерство. Как только мы узнали, где ее будут проводить (ССЭИ РЭУ им. Плеханова. – „Ъ“), результат рассмотрения дела в суде первой инстанции для нас был предсказуем. К счастью, суд апелляционной инстанции, на наш взгляд, не очень доволен работой экспертов, у него к ним постоянно возникают новые и новые вопросы», – считает Павел Дуксин.

В **министерстве транспорта** и дорожного хозяйства не успели дать ответ на запрос „Ъ“, пообещав предоставить его позже.

[https://www.kommersant.ru/doc/3607043?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3607043?query=минтранс)

### ТАСС; 2018.04.18; ПОГРАНПУНКТ У СТРОЯЩЕГОСЯ В ЕАО Ж/Д МОСТА В КИТАЙ СДАДУТ К КОНЦУ 2018 ГОДА

Железнодорожный пункт пропуска у строящегося в Еврейской автономной области моста через Амур Нижнеленинское – Тунцзян (Китай) сдадут к концу 2018 года. Об этом сообщил в среду руководитель Росгранстроя Виктор Люкшин на совещании с участием вице-премьера – полпреда президента РФ на Дальнем Востоке Юрия Трутнева в Хабаровске.

Мост Нижнеленинское – Тунцзян – первый железнодорожный мост между Россией и Китаем. Его длина – 2209 м, 309 из них приходится на российскую сторону. Стоимость строительства составляет 9 млрд рублей. Сейчас строится четвертая опора моста, завершить все работы планируют к концу 2018 года.

«Железнодорожный пункт пропуска Нижнеленинское – государственный контракт, сроки завершения контракта – 20 марта 2018 года. В отношении подрядчика ведется сейчас претензионная работа, разработан детализированный график с окончанием работ до декабря 2018 года, что обеспечивает синхронизацию со строительством мостового перехода», – сказал он.

Люкшин отметил, что задержка по строительству перехода, в частности, связана с отсутствием кадров и необходимой техники. Сейчас работы ведутся на всех объектах пункта пропуска. В рамках подготовленной корректировки федеральной целевой программы «Госграница РФ» и проекта гособоронзаказа на 2018-2020 годы в текущем году также планируют сделать проект под расширение номенклатуры перевозимых через пункт пропуска грузов. Эти работы «выпали» из программы, однако средства на них могут быть направлены из внутренних ресурсов Росгранстроя.

<http://tass.ru/ekonomika/5138760>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.18; ДЕСЯТЬ ВАГОНОВ С УГЛЕМ СОШЛИ С РЕЛЬСОВ НА Ж/Д ЛИНИИ НОВОСИБИРСК-БАРНАУЛ

Столкновение двух грузовых поездов произошло в Новосибирской области в среду, сообщает ГУ МЧС России по региону.

По данным МЧС, инцидент произошел в 11:30 мск на станции Евсино в Искитимском районе Новосибирской области. Станция находится на участке Новосибирск – Черепаново Западно-Сибирской железной дороги (ЗСЖД, филиал ОАО «РЖД»).

В пресс-релизе ЗСЖД сообщается, что в 11:02 мск на станции Евсино произошел сход тепловоза с подъездных путей ООО «ВостокУголь» (ведет добычу антрацитов на «Разрезе Восточный» – ИФ) с последующим столкновением со стоящим грузовым поездом.

В результате произошел сход 10 вагонов.

«Для освобождения путей к месту инцидента выдвинулись восстановительные поезда со станций Инская и Алтайская», – говорится в пресс-релизе.

В Западно-Сибирском СУ на транспорте СКР агентству сообщили, что на место происшествия выехали следователи, по факту схода вагонов с углем проводится проверка. Также проверку проводит Западно-Сибирская транспортная прокуратура.

Источник в экстренных службах региона сообщил «Интерфаксу», что, по предварительным данным, погибших в результате инцидента нет, машинист одного из поездов успел выпрыгнуть до столкновения

### ТАСС; 2018.04.18; НОВЫЙ БУКСИР РОСАТОМФЛОТА «НАДЫМ» СПУЩЕН НА ВОДУ

Церемония спуска на воду ледокольного буксира «Надым» ФГУП «Атомфлот», строящегося в рамках проекта «Портофлот», состоялась в среду на производственной площадке компании «Краншип» (Темрюк, Краснодарский край). Как сообщает пресс-служба «Атомфлота», судно названо в честь реки, протекающей на севере Западной Сибири и впадающей в Обскую губу Карского моря.

«Новый буксир «Надым» спущен сегодня на воду», – сказали в компании. Многоцелевой морской портовый буксир «Надым» проекта «Т3687» имеет ледовый класс Arc 6. Мощность судна составляет 6,4 МВт. Скорость на открытой воде – 14 узлов.

Он предназначен для обеспечения комплекса портовых услуг в порту Сабетта. В частности, это ледовые работы в порту и подходном судоходном канале, сопровождение танкеров для перевозки СПГ, буксировка несамоходных судов и плавучих сооружений, проводка судов в акватории портов и постановка к причалу, борьба с пожарами на судах и портовых сооружениях, участие в операциях по ликвидации аварийных разливов нефти, а также перевозка палубных грузов. В мае запланирован его ввод в эксплуатацию.

Как сообщает компания, проект «Портофлот» выходит на стадию завершения. «Реализация проекта идет четко по графику. Качество не вызывает нареканий, а эффективная работа буксиров наглядно демонстрирует возможности российских судостроителей», – сообщает компания.

В настоящее время Выборгский судостроительный завод продолжает строительство портового ледокола «Обь». Это судно должно стать флагманом проекта «Портофлот».

<http://tass.ru/v-strane/5138027>

### ТАСС; 2018.04.18; ГУБЕРНАТОР ЛАТАКИИ ЗАЯВИЛ, ЧТО ПОБРАТИМСТВО С ЯЛТОЙ ПОМОЖЕТ РАЗВИТИЮ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Соглашение о побратимстве Ялты и Латакии поможет развитию морских перевозок между Сирией и Россией. Об этом сообщил журналистам после прилета в Симферополь губернатор Латакии Ибрагим аль-Салем.

«Важность Латакии в том, что она находится на средиземноморском побережье, и там расположен один из крупнейших морских портов в регионе. Кроме того, она является связующим звеном для сирийских провинций, а также порталом средиземноморья для Ирака, стран Персидского залива, Турции <…> Соглашение о побратимстве откроет новые перспективы для сотрудничества Крыма и провинции Латакии. Это касается и снижения стоимости морской перевозки сирийской продукции в Россию и российской продукции в Сирию», – сказал он.

По словам губернатора, также Латакия отличается транспортной доступностью, там есть железные и автодороги, аэропорт. «Это играет важную роль в развитии региона как центра экономики. Несколько российских компаний уже проинвестировали туристические проекты – пять крупных проектов», – добавил он.

В среду делегация из Сирии в составе более 80 человек прибыла в аэропорт Симферополя. В нее вошли представители правительства и бизнесмены. Делегацию встречал глава республики Крым Сергей Аксенов. Также на полуостров уже прибыли представители из США, Китая, Австрии, Франции, Германии и других стран.

IV Ялтинский международный экономический форум будет работать с 19 по 21 апреля. Главная его тема – «Будущее мира. Будущее России». В рамках форума ожидается подписание соглашений на сумму свыше 100 млрд рублей.

<http://tass.ru/ekonomika/5139111>

### КОММЕРСАНТ СИБИРЬ; ОКСАНА ПАВЛОВА; 2018.04.19; ОБЛЕТЕТЬ МОСКВУ

Сибирские аэропорты намерены наращивать пассажиропоток между регионами

Аэропорты сибири намерены снизить зависимость региональных авиаперевозок от московского авиаузла, развивая местные маршруты. В 2018 году аэропорт Толмачево рассчитывает увеличить число пассажиров на региональных рейсах на 43% – до 1 млн человек. Эксперты отмечают, что местные линии – наиболее тяжелый сегмент формирования привлекательных цен для авиапассажиров. пока единственным инструментом, который позволит увеличивать пассажиропоток на таких маршрутах остается субсидирование авиаперевозок, при этом львиная доля господдержки приходится на федеральный бюджет, не все регионы готовы к ее софинансированию.

Аэропорты Новосибирска и Красноярска рассчитывают на рост пассажироперевозок по региональным маршрутам. Тем самым они планируют снизить нагрузку на московский авиаузел. Рост объема авиаперевозок через аэропорты Москвы и Санкт-Петербурга в 2017 году составил 12%, по России – 10%, сообщил на пресс-конференции гендиректор аэропорта Толмачево Евгений Янкилевич: «Динамика не совсем верная – нагрузка на московский авиаузел нарастает. Наша задача с аэропортами Иркутска, Красноярска состоит в том, чтобы пассажиропоток вне московского авиаузла рос большими темпами, чем пассажиропоток в Москву, чтобы люди летали больше по прямым маршрутам, чем через московский авиаузел». Положительные сдвиги в этом направлении, по его словам, есть: в 2016 году 47% пассажиров Толмачево на внутренних воздушных линиях летели через московский авиаузел, в 2017 году – их было 44%. «Темпы роста по региональным маршрутам – вне Москвы – составили 26%, на московском направлении темпы роста – 8%»,– сообщил господин Янкилевич. Он отметил, что в 2018 году аэропорт Новосибирска планирует обслужить на региональных рейсах 1 млн пассажиров (в 2017 году их было 709,5 тыс. человек, +41% к 2016 году). «Но эта цифра не самоцель, важен качественный рост пассажиропотока: без снижения темпов роста на московском направлении надо увеличить долю региональных авиаперевозок»,– говорит он.

В то же время эксперты отмечают, что перевозки на региональных линиях – наиболее тяжелый сегмент для формирования нормальной цены для пассажира: чем меньше самолет, тем дороже кресло-километр.

Основным инструментом для развития региональных авиаперевозок остается субсидирование таких маршрутов государством. «Сегодня альтернатив ему нет»,– говорит Анна Варшавская. По данным Евгения Янкилевича, федеральное финансирование в рамках программы госсубсидирования авиаперевозок по постановлению правительства №1242 в 2017 году в Сибирском федеральном округе составило 840 млн руб. – 28% от общего объема суммы субсидии по РФ, в 2016 году – 25%. «Это самый большой объем субсидии в 2017 году по сравнению с остальными округами»,– говорит он. В 2018 году, как сообщал ранее „Ъ“, правительство России выделит 3,8 млрд руб. на субсидирование авиаперевозок. Из 152 субсидируемых маршрутов регионы софинансируют 84 маршрута.

По данным **Росавиаци**и, в 2017 году между субъектами Сибирского федерального округа по субсидируемым маршрутам было перевезено 66,3 тыс. пассажиров (9,8% от числа пассажиров по России).

Как ранее комментировал **Минтранс** РФ, государство готово «разделить риски с авиакомпаниями в соотношении 50 на 50 при раскатке новых линий». Андрей Метцлер сообщил, что из 16 субсидируемых маршрутов, выполнявшихся в 2016 году, шесть перешли на коммерческую основу. В Толмачево – четыре из десяти.

Эффективной мерой для развития региональных авиа перевозок может стать обнуление НДС на этих воздушных линиях, считает исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев. «Потенциал рынка растет, как и количество городов, между которыми можно наладить авиасообщение и рассчитывать на интерес пассажиров. Кроме того, растет число самолетов емкостью 70– 80 кресел: активно наращивают парк «Ираэро», «Ямал» и другие. Это говорит о том, что перевозчики видят потенциал развития бизнеса в регионах»,– отмечает он. Напомним, что в 2017 году S7 заказала 17 единиц Embraer для развития региональных перевозок и открытия рейсов из небольших, в том числе труднодоступных, городов, где использование среднемагистральных самолетов невозможно. Первые рейсы были сделаны весной прошлого года из Новосибирска в Тюмень, Ноябрьск, Горно-Алтайск и Новый Уренгой.

[https://www.kommersant.ru/doc/3607141?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3607141?query=минтранс)

На ту же тему:

<https://nsk.rbc.ru/nsk/19/04/2018/5ad80fee9a79473e033b96e2>

### LIFE.RU; АЛЕКСЕЙ КАРТЫШЕВ; 2018.04.18; РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАКАТАСТРОФ ОТДАДУТ СПЕЦИАЛЬНОМУ МЕЖДУНАРОДНОМУ БЮРО

Вместо Межгосударственного авиационного комитета (МАК), к которому возникает всё больше вопросов об эффективности, Россия предлагает четырём странам-партнёрам создать новую структуру для расследования авиапроисшествий и катастроф.

В России может появиться Международное бюро по расследованию авиационных происшествий, к работе которого должны присоединиться другие страны – участники Евразийского экономического союза: Армения, Казахстан, Киргизия и Белоруссия. Новая структура будет работать по стандартам Международной организации гражданской авиации (ИКАО), а его иностранные сотрудники будут пользоваться привилегиями и иммунитетом.

Инициатором создания международного бюро выступает **Минтранс**, рассказывает источник Лайфа в **Росавиаци**и. Необходимость такой структуры чиновники объясняют низкой эффективностью Межгосударственного авиационного комитета (МАК), который сейчас занимается расследованием авиапроисшествий и инцидентов, а также передачей части его функций и полномочий государствами-участниками своим национальным министерствам и ведомствам.

– Соглашения о создании международного Бюро по расследованию авиационных происшествий уже направлено в правительство, – рассказали источники Лайфа. Согласовать документ должны: МИД, Минфин, Минэкономразвития, Минюст, Минтруд и Минпромторг, после чего, как ожидается, к работе нового органа присоединятся другие страны – участницы Евразийского экономического союза: Армения, Казахстан, Киргизия и Белоруссия.

Новое бюро будет заниматься расследованиям авиакатастроф на территории всех стран – участников соглашения, разрабатывать общие правила и процедуры расследования, обучать сотрудников, разрабатывать рекомендации по безопасности полётов и обмениваться данными об авиапроисшествиях с ИКАО.

Штаб-квартира международного бюро будет располагаться в Москве, но при желании страны – участники соглашения получат право создавать на своей территории филиалы организации.

Финансироваться новая международная структура будет за счёт долевых взносов стран-участников, но их размер пока не определён. Помимо своевременных финансовых вливаний государства, присоединившиеся к договору, должны будут гарантировать политическое невмешательство в проведение расследований.

– Объём необходимых бюджетных ассигнований будет определён после выработки согласованной позиции государств – участников Соглашения о численности Бюро, условий оплаты труда в Бюро, – говорится в проекте соглашения.

Кроме того, новая структура получит широкие права и полномочия. Так, например, у Бюро будет возможность использовать для работы технические лаборатории, расположенные на территории государств-участников. При этом Бюро и его сотрудники будут пользоваться иммунитетом от любой формы административного или судебного вмешательства и освобождаться от налогов, сборов и пошлин, взимаемых в государстве пребывания.

– Соглашение начинает временно применяться по истечении тридцати дней с даты его подписания и вступает в силу с даты получения по дипломатическим каналам депозитарием (Российская Федерация) второго письменного уведомления о выполнении государствами, подписавшими настоящее Соглашение, внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу. <...> Настоящее Соглашение после вступления в силу открыто для присоединения других государств. Присоединение к настоящему Соглашению осуществляется при согласии всех государств-участников настоящего Соглашения, – сказано в проекте документа.

Предпосылкой к созданию бюро стало снижение эффективности работы Межгосударственного авиационного комитета (МАК), передача части его функций и полномочий государствами-участниками своим национальным министерствам и ведомствам, а также учреждение в 2014-м Евразийского экономического союза.

Эксперты считают, что создание нового бюро приведёт к полному закату МАКа, который сейчас расследует авиакатастрофы на территории 11 стран бывшего СССР.

– Создание Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьёзных инцидентов стран – участниц Евразийского экономического союза (ЕАЭС) – это закат 26-летней истории существования вотчины Татьяны Анодиной – МАКа, – заявил Лайфу заслуженный летчик-испытатель РФ Герой России Магомед Толбоев.

По словам Магомеда Толбоева, который сам неоднократно участвовал в расследовании авиационных катастроф, идея ликвидировать МАК из-за его неэффективности назрела уже давно, а озвучена была в 2015 году премьер-министром Дмитрием Медведевым.

– МАК уже давно превратился не в организацию по расследованию авиапроисшествий и катастроф, а коммерческую организацию, зарабатывающую миллионы на выдаче различных сертификатов воздушным судам и аэродромам, – возмущается Толбоев в разговоре с Лайфом. – В 2015 году Дмитрий Медведев распорядился передать функции Межгосударственного авиационного комитета по сертификации воздушных судов, двигателей и аэродромов трём ведомствам – **Минтрансу**, Минпромторгу и **Росавиаци**и. Тогда у МАКа осталась одна функция – расследование авиационных происшествий, и то с которой, по мнению экспертов **Росавиаци**и, международная организация не справлялась.

По словам заслуженного лётчика, очень хочется, чтобы авиационные происшествия в Армении, Казахстане, Белоруссии, Киргизии и России расследовали куда более опытные специалисты, чем это делают сейчас в МАКе.

Стоит напомнить, что в 2015 году, когда у МАКа Правительство РФ забирало функции по сертификации воздушных судов, двигателей и аэродромов, Дмитрий Медведев заявил, что эти полномочия нужно передать системе исполнительной власти.

Ещё в октябре 2015 года председатель Российской национальной ассоциации авиапассажиров Владислав Гриб направил письмо председателю правительства Медведеву с просьбой рассмотреть вопрос о полной передаче полномочий в сфере безопасности авиаперевозок федеральным органам исполнительной власти (**Росавиаци**и).

В документе отмечалось, что юридический статус МАК и выполняемые им функции несовместимы, а правовое положение организации противоречит нормам как российского, так и международного права.

Между тем в МАКе не комментируют законопроект о создании Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьёзных инцидентов.

<https://life.ru/t/%D1%80%D0%B0%D1%81%D1%81%D0%BB%D0%B5%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%8F/1108910/rassliedovaniie_aviakatastrof_otdadut_spietsialnomu_miezhdunarodnomu_biuro>

### ТАСС; 2018.04.18; МИНТРАНС ПОДТВЕРДИЛ ПРОДЛЕНИЕ РАЗРЕШЕНИЙ АВИАКОМПАНИЯМ США НА ПОЛЕТЫ НАД ТЕРРИТОРИЕЙ РФ

**Министерство транспорта** РФ подтвердило авиакомпаниям США возможность совершения полетов над территорией России. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе министерства.

«**Минтранс** подтвердил эти полеты (авиакомпаниям США над территорией РФ) при условии эксплуатации в рамках действующей общей схемы эксплуатации таких полетов», – отметили в пресс-службе.

Ранее о том, что власти России продлили разрешения на транзитные перелеты американским авиаперевозчикам, сообщали в Госдепартаменте.

Накануне информационное агентство Bloomberg писало, что авиакомпании США обратились в Госдепартамент с просьбой помочь добиться продления разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве России на приемлемых условиях.

Непосредственным поводом для экстренной встречи стало якобы решение **Министерства транспорта** России отложить переговоры по вопросу продления разрешений американским авиакомпаниям. С точки зрения агентства, Россия могла использовать вопрос продления лицензий американским авиакомпаниям в качестве ответной меры на очередные санкции, введенные Вашингтоном в отношении Москвы, и на фоне обострения напряженности в двухсторонних отношениях из-за обстановки в Сирии.

<http://tass.ru/ekonomika/5136304>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.18; АЭРОПОРТ ИРКУТСКА ДОБИВАЕТСЯ СНЯТИЯ ОГРАНИЧЕНИЯ НА РАБОТУ С ГРУЗОВЫМИ ЛАЙНЕРАМИ

Проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт воздушного транспорта «Ленаэропроект» (Санкт-Петербург) разработает проектную документацию-обоснование, которая позволит снять ограничения на взлет грузовых лайнеров из аэропорта Иркутска, говорится на сайте госзакупок.

Заказчиком выступает АО «Международный аэропорт Иркутск», стоимость работ составит 955,8 тыс. рублей. Институт «Ленаэропроект» привлечен к работам как единственный поставщик. Выполнить работы он должен до 1 сентября текущего года.

Подрядчику предстоит представить документацию, в которой будут указаны возможности для «снятия ограничений для взлета грузовых воздушных судов с посадочного курса 298°МК» (взлет в сторону города Иркутска – ИФ). Институт также должен помочь аэропорту в подготовке соответствующей документации для предоставления ее в **Росавиаци**ю.

Как сообщалось ранее, в 1999 году грузовой Ил-76 авиакомпании «Эльф-Эйр» при взлете из Иркутска не смог набрать высоту, столкнулся со зданием радиомаяка и загорелся. Службам аэропорта удалось спасти всех членов экипажа. После этого инцидента власти ввели запрет на взлет грузовых самолетов над Иркутском. Для аэропорта, который находится в черте города, такой запрет фактически означает невозможность работы с коммерческой авиацией.

В пресс-службе иркутского аэропорта «Интерфаксу» пояснили, что запрет «на взлет на город» вводился для «аэропорта старого образца с короткой полосой». По словам собеседника агентства, в 2008 года иркутский аэропорт завершил работы по удлинению взлетно-посадочной полосы (ВПП) до 3,56 тыс. м, в 2016 году была отремонтирована средняя часть ВПП. Сейчас у аэропорта, к примеру, есть право принимать грузовые Ту-204, Ан-124 «Руслан», а также самолеты Минобороны и МЧС.

«Технически мы готовы работать с грузовой авиацией. Это перспективный для нас сегмент», – сказал собеседник агентства.

В настоящее время 100%-ным собственником АО «Международный аэропорт Иркутск» является Минимущества Иркутской области. В апреле 2015 года ОАО «Международный аэропорт Иркутск» по указу президента РФ было передано из федеральной собственности в областную для привлечения инвестиций в развитие иркутского авиаузла на условиях государственно-частного партнерства.

Иркутской аэропорт находится в пределах города, имеет два терминала и ВПП протяженностью 3,565 тыс. м. По данным аэропорта, его пассажиропоток в 2017 году составил 2,01 млн человек.

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.18; «НОВАПОРТ» ОБЪЯВИЛ КОНКУРС НА I ЭТАП РЕКОНСТРУКЦИИ ТЕРМИНАЛА В КЕМЕРОВО

Холдинг «Новапорт» объявил конкурс на частичную реконструкцию здания аэровокзала внутренних линий аэропорта Кемерово, сообщил гендиректор ОАО «Аэропорт Толмачево» (MOEX: ATLM), руководитель сибирского кластера холдинга «Новапорт» Евгений Янкилевич на пресс-конференции в Новосибирске в среду.

«Мы разработали проектную документацию по реконструкции терминала внутренних линий и объявили конкурс на подбор подрядчика. Мы сделаем, безусловно, в этом году определенные локальные улучшения в терминале внутренних линий», – сказал Е.Янкилевич.

Он напомнил, что недавно была завершена реконструкция площади близ кемеровского аэровокзала, на ней был установлен самолет-памятник МиГ-21.

По данным сайта госзакупок, стоимость работ составит 54,86 млн рублей. Проект предусматривает перенос существующей VIP-зоны вылетающих пассажиров со второго этажа на первый, перенос «стерильной» зоны вылетающих пассажиров с первого этажа на второй, реорганизацию зоны регистрации, строительство двух лестнично-лифтовых блоков. Кроме того, предполагается модернизировать системы связи, видеонаблюдения, водоснабжения и водоотведения.

ООО «Международный аэропорт Кемерово им. А.А.Леонова» входит в «Новапорт» с марта 2016 года. Пассажиропоток аэропорта в 2017 году вырос в 1,5 раза – до 398 тыс. пассажиров.

Холдинг «Новапорт», созданный в 2002 году, на паритетных началах принадлежит группе AEON Corporation бизнесмена Романа Троценко и инвестиционному холдингу Meridian Capital (Казахстан), управляет аэропортами Новосибирска («Толмачево»), Барнаула, Кемерово, Томска, Читы, Астрахани, Челябинска («Баландино»), Волгограда («Гумрак»), Перми, Тюмени («Рощино»), Мурманска, Минеральных вод, Калининграда («Храброво»).

### ТАСС; 2018.04.18; ТРУТНЕВ: НА СУБСИДИРОВАНИЕ АВИАБИЛЕТОВ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ МОГУТ ПОТРЕБОВАТЬСЯ ЕЩЕ СРЕДСТВА

Ситуация с дефицитом льготных авиабилетов на дальневосточные направления остается на контроле у вице-премьера – полномочного представителя президента РФ на Дальнем Востоке Юрия Трутнева, могут потребоваться дополнительные средства.

«Мы будем дальше мониторить и смотреть, что нам делать. Может быть еще потребуется деньги выделять», – сказал Трутнев журналистам в среду в Хабаровске, отвечая на вопрос о нехватке льготных авиабилетов.

Он добавил, что старается держать на контроле происходящее на Дальнем Востоке, в том числе и ситуацию с субсидированием авиабилетов.

Сообщалось, что продажа льготных авиабилетов авиакомпаний «Аэрофлот» и «Россия» началась 29 марта и остановилась с 4 апреля в целом ряде регионов Дальнего Востока, в частности в Приморье, Хабаровском и Камчатском краях, на Сахалине, в Магаданской области. После Трутнев поручил **Минтрансу** России, **Росавиаци**и и Минвостокразвития совместно с «Аэрофлотом» разобраться в ситуации с дефицитом льготных авиабилетов на дальневосточные направления и принять исчерпывающие меры. Правительством РФ было принято решение о выделении из резервного фонда 500 млн рублей на дополнительное субсидирование льготных авиабилетов в 2018 году.

<http://tass.ru/ekonomika/5136120>

### RNS; 2018.04.18; МНЕНИЕ: АЛЕКСАНДР СТАРОВОЙТОВ, ЧЛЕН КОМИТЕТА ГОСДУМЫ ПО ТРАНСПОРТУ И СТРОИТЕЛЬСТВУ

**Минтранс** подтвердил продление разрешений американским авиакомпаниям на пролеты их самолетов над территорией России, сообщала пресс-служба министерства.

То, что **Минтранс** РФ продлил разрешение американским авиакомпаниям на пролеты их самолетов над территорией России – это логичное решение. Дело в том, что наши авиакомпании точно также совершают перелеты над зоной территорий Европейского союза и Соединенных Штатов Америки.

Полагаю, что если мы начнем касаться этих материй и вводить ограничения в данной сфере, то тогда высока вероятность того, пострадают и наши авиаперевозчики, что было бы неправильно.

Надеюсь, что данная форма сотрудничества не окажется под санкциями в будущем. Мне лично хочется верить, что санкции против нас не будут расширяться, они уже и сейчас во многих вещах маразматические, но переходить через определенные рамки будет уже совсем чрезмерно.

<https://rns.online/opinions/Pochemu-Mintrans-razreshil-amerikanskim-samoletam-prodolzhat-poleti-nad-Rossiei-2018-04-18/>

### РИА НОВОСТИ; 2018.04.18; ПОЛИТОЛОГ РАССКАЗАЛ, ПОЧЕМУ РФ ПРОДЛИЛА РАЗРЕШЕНИЕ НА ПРОЛЕТ ЛАЙНЕРОВ США

Россия продлила разрешение на пролеты американских лайнеров, сообщили во внешнеполитическом ведомстве США. Политолог Сергей Гребенюк в эфире радио Sputnik поделился мнением о том, что демонстрирует этот шаг.

Российские власти продлили разрешение на пролеты над своей территорией американских авиалайнеров, сообщили в госдепартаменте США.

Ранее официальный представитель Госдепа Хезер Науэрт сообщила, что действие нынешнего соглашения заканчивалось в 3.00 мск среды.

Представитель внешнеполитического ведомства США сообщил РИА Новости, что **министерство транспорта** России проинформировало американскую сторону о продлении разрешения на пролет для авиакомпаний США по трем маршрутам до 28 октября 2018 года

Несколько американских авиакомпаний подтвердили получение разрешения на эти пролеты, заявил представитель Госдепа. По его словам, **Минтранс** также продлил разрешения на все грузовые рейсы из Азии в Европу до 20 апреля.

«Россия предлагает утвердить альтернативный маршрут для этих рейсов после 20 апреля. Мы консультируемся с авиакомпаниями США по российскому предложению», – сообщил собеседник агентства.

Он подчеркнул, что Вашингтон намерен продолжить обсуждения с Москвой «по этому и другим вопросам гражданской авиации», чтобы «предоставить как можно больше преимуществ американским перевозчикам».

«У нас десятилетиями были взаимовыгодные коммерческие авиационные отношения с Россией, в том числе и на пролетах американских авиакомпаний», – заявил представитель Госдепа.

В эфире радио Sputnik политолог Сергей Гребенюк объяснил продление разрешения на пролеты для американских лайнеров.

«На мой взгляд, этот шаг демонстрирует готовность нашей страны к сотрудничеству, готовность к нормализации отношений, как в политической сфере, так и в ряде экономических вопросов. Мы демонстрируем открытую позицию и международному сообществу, и США и рассчитываем на ответные шаги. Россия, если посмотреть на действия в рамках санкций и контрсанкций, всегда отвечала довольно взвешенно, не повергая в коллапс существующие экономические связи, бизнес-процессы. Нашу реакцию можно оценивать как довольно рассудительную и максимально корректную. Международная авиация – это один из базовых сегментов транспортной инфраструктуры, поэтому наше желание сохранить существующие договоренности показывает готовность и дальше взаимодействовать с заокеанскими партнерами по этим вопросам», – отметил Сергей Гребенюк.

6 апреля министерство финансов США объявило о расширении ограничительных мер в адрес России. В санкционном списке появились 24 чиновника и бизнесмена, а также 14 компаний. США назвали новые меры «сигналом для Москвы». При этом в Вашингтоне отметили, что новые ограничения не связаны с конкретными событиями, а обусловлены «беззастенчивыми тенденциями поведения России по всему миру».

Госдума 15 мая рассмотрит в первом чтении проект об ответных мерах России на действия США. Законопроект предусматривает запрет на ввоз американской сельскохозяйственной, алкогольной и табачной продукции, а также лекарственных препаратов, подразумевает приостановку сотрудничества России и США по атому, авиастроению и ракетным двигателям.

<https://ria.ru/radio_brief/20180418/1518877222.html>

### РИА НОВОСТИ; 2018.04.18; «АЭРОФЛОТ» ЗАНЯЛ ПЕРВОЕ МЕСТО В РЕЙТИНГЕ АВИАКОМПАНИЙ ПО ОТЗЫВАМ ПАССАЖИРОВ

В рейтинге авиакомпаний, составленном по отзывам пассажиров, первенство принадлежит «Аэрофлоту», второе место – «России», также в пятерку лидеров входят S7 Airlines, «Аврора» и «Ямал», сообщает сервис путешествий Туту.ру.

Портал изучил почти 35 тысяч отзывов пассажиров, совершавших полеты в 2017 году, и выяснил, какие российские авиаперевозчики получают высшие оценки пассажиров.

Люди оценивали впечатление от авиаперевозчика в целом, отношение бортпроводников, качество питания, состояние самолета и пунктуальность перевозчиков.

В анализе участвовали 15 крупнейших авиакомпаний России (по данным **Росавиаци**и за 2017 год).

«Аэрофлот», как выяснилось, ценят за комфорт и надежность. Удобные кресла с нормальным расстоянием между ними. Профессиональные пилоты, заботливые и внимательные бортпроводники. Детям и их родителям очень нравятся подарки от «Аэрофлота». Об обедах на коротких перелетах отзывы сдержанные. А вот при дальних перелетах качество и количество подаваемых блюд хвалят.

Отзываясь о «России», пассажиры пишут о прекрасных пилотах и очень мягких посадках. Много отзывов о новых и чистых лайнерах, но периодически попадаются критика и самолетов: снижают оценку за нерабочие мониторы – чаще всего их упоминают в отзывах о длительных рейсах. Авиакомпанию считают пунктуальной.

S7 Airlines ценят за отличное соотношение цены и качества. Пассажиры отмечают прекрасную работу сотрудников авиакомпании – как членов экипажа, так и наземных служб.

Если случаются серьезные задержки, то авиакомпания оперативно реагирует и размещает пассажиров в гостиницах, обеспечивает питанием, переоформляет билеты. Причем все это без лишней нервотрепки, отмечают пассажиры.

Рейсы «Авроры» любят, как альтернативу длительной дороге на автобусах и поездах, а иногда и как единственный способ добраться до пункта назначения. При этом пассажиры отмечают, что не отказались бы от более комфортных кресел. Расписание не всегда удобно по времени вылета/прилета, но задержки случаются редко.

«Ямал» благодарят за прямые рейсы (не через Москву), за виртуозные взлеты и посадки в сложных метеоусловиях, за прекрасных бортпроводников, отсутствие опозданий и низкую стоимость перелета. Хвалят SuperJet за простор и ругают Boeing за тесноту. Изредка пишут про проблемы с онлайн-регистрацией.

Кстати, 85% всех полученных экспертами откликов позитивные: пользователи довольны перевозчиками и полетами в целом. Наибольшее число нареканий у пассажиров обычно вызывает бортовое питание. 16% отзывов – жалобы на вкус и размер блюд.

Также пассажиры не любят терять время. Будь это задержка рейса или долгая выдача багажа – впечатление от путешествия портится. По этой же причине предпочтительнее посадка через «рукав», а не долгая поездка автобусах через взлетно-посадочную полосу.

В целом, к концу 2017 года пассажиры привыкли, что по низким тарифам багаж может быть не предусмотрен, и стали тщательнее изучать условия до покупки, что несколько снизило негатив по безбагажным тарифам. Появились положительные отзывы об авиакомпаниях, которые даже по самым дешевым тарифам разрешают бесплатно провозить хотя бы 10 килограммов багажа.

<https://ria.ru/tourism_news/20180418/1518880724.html>

### РИА НОВОСТИ; 2018.04.18; МС-21 СТАНЕТ РОДОНАЧАЛЬНИКОМ НОВОГО СЕМЕЙСТВА ЛАЙНЕРОВ, ЗАЯВИЛ РОГОЗИН

Среднемагистральный самолёт МС-21 станет родоначальником нового семейства российских лайнеров, потеснив иностранных конкурентов, считает вице-премьер Дмитрий Рогозин.

«В рамках гражданского авиастроения мы никогда не могли примириться, что наше небо заполнено самолётами американского и европейского производства. Но первая ласточка – это МС-21. Перед этим самолётом огромное будущее, потому что он является родоначальником целого семейства среднемагистральных самолётов, дальше ближнемагистральные самолёты Ил-114, дальнемагистральные самолёты мы будем делать. С нашими крупнейшими партнёрами», – сказал он на коллегии Минпромторга.

МС-21 – перспективный российский пассажирский самолет вместимостью от 150 до 211 пассажиров, включает в себя новейшие разработки в области самолето– и двигателестроения, бортового оборудования и систем.

Он сменит советские самолеты «Ту», «Як» и «Ан». Ранее производящая его компания «Иркут» заявляла, что в 2018 году планируется закончить производство летных экземпляров и продолжить производство уже серийных самолетов.

<https://ria.ru/economy/20180418/1518890952.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.18; ЮТЭЙР В I КВАРТАЛЕ УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 15,9%

ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» (MOEX: UTAR) в январе-марте 2018 года увеличило перевозки пассажиров на 15,9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – до 1,7 млн человек, говорится в сообщении перевозчика.

При этом рост перевозок на внутренних линиях составил 16%, на международных – 15%.

Коэффициент занятости кресел вырос на 8,1 процентного пункта, до 76,7%. Производственный налет на воздушных судах достиг 44 тыс. часов, что на 3,4% больше, чем в январе-марте 2017 года.

«Производственные показатели «ЮТэйр» растут по итогам каждого месяца – это подтверждает эффективность бизнес– и маркетинговой стратегий. С начала года авиакомпания запустила прямые рейсы (. . .) между Сибирью, Поволжьем и югом страны, увеличила частоту полетов из Москвы в регионы», – приводятся в сообщении слова президента «ЮТэйр – Пассажирские авиалинии» Павла Пермякова.

По его словам, пассажиропоток на международных рейсах растет в Берлин, Милан, Мюнхен и Вену. Соответствующие рейсы авиакомпания открыла в 2017 году.

Также он отметил, что в 2018 году авиакомпания планирует ввести новые направления за рубеж и по России, однако конкретных маршрутов не назвал.

«ЮТэйр» – одна из крупнейших авиакомпаний в РФ, входит в одноименную группу, включающую самолетный и вертолетный сегменты. Акционерами являются НПФ «Пенсионный выбор» (владеет 50,112% через АО «АК-инвест»), Ханты-Мансийский автономный округ (38,83%) и Тюменская область (8,44%).

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Utair-uvelichila-perevozku-passazhirov-na-159-za-I-kvartal-2018-goda-2018-04-18/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.18; ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЕ ГУБЕРНАТОРЫ НАДЕЮТСЯ НА УВЕЛИЧЕНИЕ СУБСИДИРОВАНИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК ВНУТРИ ДФО

Поправки в постановление правительства РФ №1242 о субсидировании авиаперевозок, которые позволят удешевить авиабилеты между городами ДФО, готовы и будут предложены для принятия федеральной власти, сообщил агентству «Интерфакс – Дальний Восток» сахалинский губернатор Олег Кожемяко.

«Юрий Петрович Трутнев (полпред президента России в Дальневосточном федеральном округе (ДФО), вице-премьер -ИФ) и Минвостокразвития занимаются этим вопросом. Все дальневосточные губернаторы выражают надежду, что эти поправки будут приняты. Они касаются расширения перечня так называемых узловых аэропортов и принятия повышенного коэффициента для увеличения субсидии Дальнему Востоку, что позволит лучше организовать сеть авиаперевозок и удешевить авиабилеты», – сказал он.

Принятие поправок позволит сделать перелеты внутри ДФО доступными для дальневосточников, считает губернатор.

Ранее сообщалось, что перелеты внутри ДФО из одного региона в другой обходятся дороже, чем перелет с Дальнего Востока до Москвы.

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.18; РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ МЕЖДУ МОСКВОЙ И ГОМЕЛЕМ ВМЕСТО «ПОБЕДЫ» ОТКРОЕТ S7

S7 Airlines (бренд авиакомпании «Сибирь») сообщила, что с 1 июня начинает регулярные полеты по маршруту Москва – Гомель.

Рейсы будут выполняться по средам, пятницам и воскресеньям.

S7 станет первой авиакомпанией, выполняющей регулярные полеты между Москвой и Гомелем, отмечается в сообщении.

Гомель – второй по численности населения город Белоруссии.

Как сообщалось, ранее начать полеты по этому маршруту хотела другая российская авиакомпания – «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)). Перевозчик получил соответствующие разрешения как от **Росавиаци**и, так и со стороны авиавластей Белоруссии, но рейс в результате так и не открыл. О причинах отказа от гомельского направления компания не сообщала.

«Сибирь» – вторая крупнейшая авиакомпания РФ, входит в группу S7, принадлежащую супругам Владиславу и Наталии Филевым.

### ТАСС; 2018.04.18; РУКОВОДСТВО АЭРОПОРТОВ ПРЕДЛАГАЕТ ВОСПОЛНИТЬ НЕДОСТАТОК ДОРОГ В СИБИРИ АВИАСООБЩЕНИЕМ

Увеличение числа субсидированных региональных авиаперевозок могло бы решить проблему доступности городов из-за низкой плотности железнодорожного и автосообщения в Сибирском федеральном округе, считают руководители двух крупнейших в СФО аэропортов – Новосибирска и Красноярска.

«Мы должны обеспечивать мобильность населения там, где нет других способов передвижения, либо они недостаточно развиты. У меня есть интересная справка о плотности железных дорог по федеральным округам в километрах на 10 тыс. кв. км: СФО – 24 км, Центральный федеральный округ – уже 262 км. <…> По автомобильным дорогам еще статистика интереснее. Чем ниже плотность альтернативных дорог, тем больше должна развиваться авиация, тем больше должна софинансироваться и субсидироваться», – сообщил в среду в пресс-центре ТАСС в Новосибирске генеральный директор международного аэропорта Толмачево Евгений Янкилевич.

Он отметил, что авиакомпании сейчас «выстраиваются в очередь» при распределении субсидий на региональные авиаперевозки. Причем общая сумма заявок, по словам Янкилевича, в десятки раз выше предложения. По данным **Росавиаци**и, в 2017 году сумма субсидии в России составила около 3 млрд рублей.

При этом Янкилевич отметил, что по итогам 2017 года именно на Сибирский федеральный округ приходится самое большое финансирование по программе субсидирования региональных перевозок в стране – 28% от общего количества.

С новосибирским коллегой согласился генеральный директор международного аэропорта Красноярска Андрей Метцлер. Он отметил необходимость развития региональной авиации в Сибири, где расстояния между региональными центрами «гораздо-гораздо больше», чем в центральной части России. «Гораздо проще и гораздо эффективнее поддерживать субсидируемость этих перевозок, нежели содержание сетки автомобильных и железных дорог, не говоря уже об их строительстве. Другой альтернативы нет, поэтому именно наш регион в этом нуждается и это нормально, что у нас динамика (субсидирования) в финансовом выражении действительно должна увеличиваться», – сказал Метцлер.

По данным **Росавиаци**и, в 2017 году между субъектами СФО по субсидируемым маршрутам перевезено 66,3 тысячи пассажиров, сумма субсидии составила 294,1 млн рублей.

<http://tass.ru/sibir-news/5138448>

### ТАСС; 2018.04.18; АЭРОПОРТ МИНЕРАЛЬНЫХ ВОД НАЧАЛ БЕСПЛАТНО ОБСЛУЖИВАТЬ ВЕТЕРАНОВ ВОВ В VIP-ЗАЛЕ

Международный аэропорт Минеральные Воды будет бесплатно обслуживать в своем VIP-зале ветеранов Великой Отечественной войны и их сопровождающих, сообщили в среду в дирекции аэропорта.

«Аэропорт на бессрочной основе предоставляет возможность бесплатного обслуживания в своем VIP-зале ветеранов Великой Отечественной войны (с предоставлением подтверждающих документов), а также одного сопровождающего каждому ветерану», – сообщили в дирекции.

VIP-зал предлагает приоритетное обслуживание пассажиров в комфортабельных условиях и приоритетное прохождение всех предполетных и послеполетных формальностей. Предоставляется около 20 услуг, в том числе отдельный вход в аэровокзал, отдельная регистрация, индивидуальная доставка багажа, кондиционированный, оборудованный системой телевещания, мягкой мебелью, комфортабельный зал ожидания.

Полет для ветеранов

Также авиакомпания «Руслайн» совершит социальные перевозки в честь Дня Победы. «Приобрести билеты со скидкой 100% на любое направление туда-обратно в пределах Российской Федерации смогут ветераны и инвалиды Великой Отечественной войны, а также лица, приравненные к ним», – сообщили в аэропорту.

Для сопровождающих ветерана предоставляется скидка в 50% от доступного тарифа, при наличии взимается топливный сбор. Оформить перевозку можно в любом офисе продажи авиабилетов «Руслайн» с 16 апреля по 13 мая, а осуществить перелет возможно с 23 апреля по 13 мая 2018 года.

Об аэропорте

Крупнейший на Северном Кавказе Международный аэропорт Минеральные Воды в 2017 году впервые за 29 лет вышел на уровень перевозки 2 млн 178 тыс. пассажиров, завоевал ряд престижных профессиональных наград. Аэропорт имеет одну из лучших взлетно-посадочных полос в России, длинной 3,9 тыс. метров, введенную в эксплуатацию с июля 2011 года и позволяющую принимать любые типы пассажирских и грузовых самолетов, включая В-747.

В аэровокзальном комплексе в нынешнем году планируется сдача реконструированного павильона прибытия площадью более 9,4 тыс. кв. м, что позволит увеличить пропускную способность на внутренних воздушных линиях до 1050 пассажиров в час и на международных – до 450 пассажиров в час. В планах на нынешний год – увеличить пассажиропоток до 2,5 млн человек.

<http://tass.ru/obschestvo/5138197>

### ТАСС; 2018.04.18; МАК: ГОВОРИТЬ О ПРИЧИНАХ КРУШЕНИЯ МИ-8 В ХАБАРОВСКЕ ПРЕЖДЕВРЕМЕННО

Эксперты Межгосударственного авиационного комитета (МАК) расшифровали информацию с бортовых самописцев вертолета Ми-8, разбившегося в Хабаровске; ведется анализ полученной информации. Об этом ТАСС сообщила официальный представитель МАК Светлана Колесникова.

«Бортовые самописцы вертолета Ми-8 были доставлены в лабораторию МАК в Москву, эксперты сняли информацию как с параметрического, так и с речевого самописца. Полученная информация расшифрована, и в настоящий момент ведется ее анализ», – сказала она.

По ее словам, предварительный отчет МАК опубликует спустя 30 дней с момента инцидента. «До момента публикации официального отчета МАК не озвучивает какие-либо версии произошедшего», – подчеркнула она.

Ранее несколько СМИ опубликовали информацию о том, что причиной крушения вертолета Ми-8 авиакомпании «Восток» могло стать столкновение вертолета с антенной мачтой.

Вертолет Ми-8 авиакомпании «Восток» потерпел крушение в Хабаровске 11 апреля при тренировочном полете. Он разбился на пустыре в районе улиц Антенная и Хирургическая. При ударе о землю вертолет загорелся и разрушился, обломки разлетелись в радиусе 1 км. Все шестеро находившихся на борту погибли – это члены экипажа.

Возбуждено уголовное дело о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта. Рассматриваются три версии крушения: погодные условия, техническая неисправность судна, ошибка пилотирования.

<http://tass.ru/obschestvo/5136775>

### ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2018.04.19; АВИАКОМПАНИЮ «ИКАР» ОШТРАФОВАЛИ НА 100 ТЫС. РУБЛЕЙ ЗА ЗАДЕРЖКУ ЧАРТЕРА В ТАИЛАНД

Мировой судья судебного участка N135 в Красноярском крае оштрафовал ООО «Авиакомпания «Икар» на 100 тыс. рублей за задержку рейса, сообщает Западно-Сибирская транспортная прокуратура.

Постановление о привлечении авиакомпании к административной ответственности законодательства о лицензировании перевозок пассажиров воздушным транспортом при выполнении чартерного рейса вынесла Красноярская транспортная прокуратура.

В ходе проверки было установлено, что по вине авиакомпании 30 декабря 2017 года на 8 часов 55 минут был задержан рейс N2499 «Пермь – Пхукет».

«При этом в нарушение требований федерального законодательства резервное воздушное судно для выполнения указанного рейса в соответствии с планом (графиком) чартерных перевозок было предоставлено авиакомпанией несвоевременно», – говорится в сообщении.

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.18; PEGAS FLY ОТКРЫЛА ТРЕТИЙ РЕЙС ИЗ «ЖУКОВСКОГО» В КИТАЙ

Российская авиакомпания Pegas Fly открыла третий рейс из подмосковного аэропорта «Жуковский» в Китай.

Согласно сообщению «Жуковского», в среду аэропорт принял первый рейс Pegas Fly из китайского города Фучжоу. На первом этапе полеты будут выполняться раз в неделю. При этом в декабре 2017 г. перевозчик начал летать из «Жуковского» в Цзинань, а с начала апреля – в Гуанджоу.

Представитель Pegas Fly сообщил «Интерфаксу», что с 27 апреля компания планирует открыть рейс из «Жуковского» в китайский Хайкоу, а с 3 мая – возобновить полеты в Сиань, которые уже выполняла в прошлогоднем летнем сезоне.

Аэропорт «Жуковский» находится в 40 км от Москвы, открылся в 2016 г. Обслуживает рейсы российских авиакомпаний «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) и Pegas Fly, киргизских Avia Traffic Company и Air Manas, белорусской «Белавиа», турецких Onur Air и SunExpress. Полеты выполняются в основном в страны СНГ.

### РИА НОВОСТИ; 2018.04.19; ЗАДЕРЖАННЫЙ САМОЛЕТ С РОССИЙСКИМИ ТУРИСТАМИ ВЫЛЕТЕЛ ИЗ КАНКУНА

Задержанный на двое суток с вылетом из мексиканского Канкуна лайнер с российскими туристами в среду днем взял курс в Россию, сообщили РИА Новости в посольстве РФ в Мехико.

«Самолет компании Nordwin вылетел в 15.17 по местному времени (23.17 мск среды)», – сказал собеседник агентства. По его словам, посольство все время ожидания вылета находилось в контакте с **Росавиаци**ей и самой компанией Nordwin.

«В этот раз жалоб от туристов к нам не поступало», – заявил собеседник агентства.

<https://ria.ru/tourism/20180419/1518949593.html>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2018/04/19/zaderzhannyj-na-dvoe-sutok-rejs-iz-kankuna-vyletel-v-rossiiu.html>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5ad7db0f9a794707353b96e1>