**21 ДЕКАБРЯ 2015**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ АМИРДЖАНЯН; 21.12.2015; АВИАКОМПАНИИ ВЫШЛИ В ПРИБЫЛЬ

Временное облегчение на рынке связано со снижением ставки НДС

По данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), за девять месяцев 2015 го да крупнейшие авиакомпании вышли в прибыль, но ее не хватит, чтобы завершить 2015 год с прибылью. Операционная прибыль 35 крупнейших авиакомпаний за вычетом «Трансаэро» и грузоперевозчиков составила 7,64 млрд рублей против убытка в 452 млн рублей в январе-сентябре 2014 года. По прогнозу президента АЭВТ Владимира Тасуна, совокупный убыток авиакомпаний по итогам года может составить 15-20 млрд рублей (в 2014 году – 24 млрд). Солидную операционную прибыль перевозчиков в ассоциации связывают в основном со снижением ставки НДС до 10% на внутренних авиалиниях (соответствующий закон был подписан президентом в апреле 2015 года). По словам Владимира Тасуна, если включить в данные за 2015 год «Трансаэро», то авиакомпании бы вышли в лучшем случае в ноль, не показав убытка.

Тем не менее АЭВТ ожидает в IV квартале совокупных операционных убытков на сумму порядка 20-25 млрд рублей.

- В отчетности за IV квартал 2015 года отразятся убытки авиакомпаний от запрета полетов на Украину и в Египет и ограничения чартерных перевозок в Турцию, – рассказал Тасун. – Более того, IV квартал всегда убыточен, а третий – самое прибыльное время для авиакомпаний. Дело в том, что на июль, август и сентябрь приходится пик отпусков и, следовательно, воздушных авиаперевозок. Предновогодний период далеко не такой прибыльный. В III квартале авиакомпании пытаются накопить некую «подушку безопасности», которой смогут воспользоваться в «низкие» сезоны.

С 25 октября в силу вступил запрет полетов на Украину. По просьбе украинских авиакомпаний Росавиация инициировала переговоры о возобновлении полетов, но министерство инфраструктуры Украины до сих пор не ответило на предложение. Полеты в Египет были запрещены 6 ноября после теракта на борту российского Airbus A321, полеты чартеров в Турцию – после того как был сбит бомбардировщик Су-24.

Что касается конкретных компаний, то компания «Аэрофлот» в 2015 году получила операционную прибыль 9,2 млрд рублей. Показатели второй по величине после «Аэрофлота» авиакомпании «Сибирь» публично не раскрываются, но они учтены в статистике АЭВТ. У серьезно пострадавшей от кризиса «ЮТэйр» (компании пришлось серьезно сократить бизнес, уволить персонал, получить пакет госгарантий и финансовую поддержку региона) зафиксирован операционный убыток в 9,1 млрд рублей. У «Уральских авиалиний», которые замыкают крупнейшую четверку, операционная прибыль составила 986,3 млн рублей.

В ноябре 2015 года пассажиропоток значительно снизился: за прошлый месяц авиакомпании перевезли всего 5,8 млн человек, что составляет 91,2% от уровня ноября 2014 года. Основные причины – прекращение полетов на Украину, в Турцию и Египет. Исходя из этого пассажиропоток за весь 2015 год будет ниже уровня прошлого года примерно на 1 млн человек (против 93 млн), считает Тасун.

После ухода с рынка «Трансаэро» (в этом месяце суд начал процедуру банкротства компании) резкого роста тарифов на внутренних направлениях не произошло, следует из данных АЭВТ. По данным ассоциации, средний тариф на внутрироссийских рейсах повысился до 6525 рублей в этом ноябре с 5979 рублей в прошлом; это плюс 9,1%, а в целом, по данным Росстата, инфляция в годовом выражении по итогам ноября 2015 го да составила 15%. За 11 месяцев 2014 года средний тариф на ВВЛ составил 6200 рублей (в 2015 году – рост до 6543 рублей; +5,5%).

- Сохраняется тенденция на продолжение падения перевозок на международных направлениях (доля от всех перевозок 15%) и роста на внутренних. Учитывая, что перевозки по России всегда убыточны, снижение ставки НДС с 18 до 10%, на наш взгляд, недостаточно, чтобы авиакомпании не работали в убыток. Поэтому мы обратились в правительство и Минтранс с просьбой об обнулении НДС и надеемся, что наши предложения будут поддержаны, – добавил Тасун.

Минтранс поддерживает это предложение АЭВТ. В начале декабря министр транспорта Максим Соколов заявил, что предложит правительству обнулить НДС на внутренние авиаперевозки еще раз. Немногим ранее начальник отдела департамента госполитики в области гражданской авиации Минтранса Андрей Иванов заявил, что министерство предлагает обнулить НДС на два-три года, чтобы поддержать авиаперевозчиков. Но на правительственной комиссии по экономическому развитию и интеграции в начале сентября это предложение поддержано не было.

### АЭИ «ПРАЙМ»; 18.12.2015; РОССИЙСКИЙ ФЛАГ ПОДНЯЛИ НА НОВОМ БУКСИРЕ «БЕРИНГОВ ПРОЛИВ» ДЛЯ КОРСАКОВА

Торжественная церемония поднятия флага на многофункциональном аварийно-спасательном судне «Берингов пролив», построенном по заказу Минтранса России, состоялась во Владивостоке, сообщает администрация Приморья.

«Владивосток стал первым российским портом, куда зашло судно после прохождения заводских испытаний. Местом его базирования станет город Корсаков Сахалинской области, но именно в Приморье состоялась торжественная церемония передачи «Берингового пролива» российскому заказчику – Министерству транспорта Российской Федерации, а также поднят российский флаг», – говорится в сообщении.

В мероприятии приняли участие заместитель председателя правительства РФ Аркадий Дворкович, министр транспорта Максим Соколов, первый вице-губернатор Приморского края Василий Усольцев и губернатор Сахалинской области Олег Кожемяко.

Судно способно выполнять целый ряд задач: патрулирование, буксировка, откачка воды и оказание помощи судам, терпящим бедствие, тушение пожаров, а также ликвидация аварийных разливов нефти и нефтепродуктов.

На «Беринговом проливе» установлено современное оборудование российского производства – системы навигации, водолазное оборудование, системы пожаротушения и интеллектуальные датчики. Это уже второе судно подобного типа, выполненное по заказу министерства транспорта России.

### ИА REGNUM; 18.12.2015; КОВТУН ГАРАНТИРУЕТ СОХРАННОСТЬ ПРОЕКТА МУРМАНСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА

Основное финансирование в рамках проекта предусмотрено в 2017-2018 году, подчеркнула губернатор.

Проект по развитию Мурманского транспортного узла будет профинансирован в полном объёме. Об этом, как передаёт корреспондент ИА REGNUM, во время своего общения с журналистами на итоговой пресс-конференции заявила губернатор Марина Ковтун.

«Мы за этот проект очень яростно боролись, – заявила Ковтун. – Хотя это проект федеральный и средства на его реализацию заложены в федеральной целевой программе. Говорили о нём очень давно, но точка поставлена, жирная точка, гвоздь вбит. Проект не будет сокращён в плане финансирования, и об этом сказал Владимир Владимирович Путин в своём обращении к Федеральному Собранию. Он делал акцент на развитие Мурманского транспортного узла, назвав проект важнейшим».

Основное финансирование в рамках проекта предусмотрено в 2017-2018 году, подчеркнула губернатор.

«Подрядчик работает и сомнений в том, что этот проект будет реализован, в необходимости его реализации уже не остаётся», – заключила Ковтун.

Как сообщало ИА REGNUM, проект «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» реализуется в рамках подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» федеральной программы «Развитие транспортной системы России». Проект предусматривает финансирование как за счёт средств федерального бюджета, так и за счёт средств частных инвесторов. Как отметил министр транспорта Максим Соколов, согласно Стратегии развития транспортной системы России до 2030 года, которая недавно была принята правительством РФ, на Мурманский транспортный узел будет приходиться около 70 млн тонн грузооборота.

Напомним, старт первому этапу реализации проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» был дан в сентябре прошлого года: на территории региона началось строительство объектов федеральной собственности в рамках проекта: железнодорожной линии станция Выходной – мостовой переход через Тулому – станция Мурмаши-2 – станция Лавна. Тогда министр транспорта России Максим Соколов отметил, что развитие конкурентных преимуществ порта Мурманск позволят максимально реализовать транзитные возможности страны. Однако сложившаяся ситуация в экономике повлияла на планы участников проекта.

### КОММЕРСАНТЪ-ДЕНЬГИ; 21.12.2015; ПТИЦУ ВИДНО ПО ПАДЕНЬЮ

Почему разорилась компания «Трансаэро»

Сто два самолета Boeing и Airbus, 13 млн перевезенных пассажиров за год и долги на 260 млрд руб. Казалось, «Трансаэро» слишком большая, чтобы умереть, и ее акционеры слишком влиятельны, чтобы допустить это. Выяснилось, что это не так. Акционеры уже живут за границей, а с наследством «Трансаэро» разбираются госбанки и конкуренты.

На прошлой неделе Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области запустил процедуру банкротства авиакомпании «Трансаэро». Согласно решению Росавиации, компания прекратила деятельность уже с конца октября. Вопросов остается много: кому достанутся активы разорившейся авиакомпании, кто будет выплачивать ее долги и чем обернется для рынка уход одного из крупнейших игроков.

«После фактического банкротства АК «Трансаэро» никакого доминирования или перераспределения в пользу «Аэрофлота» не произошло, доля «Аэрофлота» на рынке авиаперевозок выросла на 1%, остальное ушло другим перевозчикам»,– сообщили в крупнейшей авиакомпании страны через полтора месяца после того, как в конце октября «Трансаэро» прекратила операционную деятельность. С этой оценкой согласились не все эксперты – все-таки 56 лучших международных направлений из 156, принадлежащих «Трансаэро», решением Росавиации были переданы «Аэрофлоту», так что позиции лидера рынка должны еще больше упрочиться. Понятно, почему «Аэрофлоту» не хочется выглядеть главным бенефициаром краха «Трансаэро»: доминирующая роль чревата проверками со стороны ФАС. Ведомство уже выразило обеспокоенность в связи с жалобами губернаторов на «Аэрофлот», который якобы завышает цены ввиду ослабления на рынке конкуренции, и в ответ на эти претензии «Аэрофлот» объявил, что тарифы снижает.

На самом деле в данном случае у ФАС вряд ли есть основания для беспокойства. «Трансаэро», хоть и была частной, очень условно способствовала созданию настоящей рыночной конкуренции в авиаперевозках, а уход компании, соответственно,– ее снижению. А значит, много ли на рынке игроков, мало ли – править бал на нем все равно будет государство.

Непростая компания

В истории «Трансаэро», как говорили в советское время, трудно переоценить роль Татьяны Анодиной, генерала авиации и председателя Межгосударственного авиационного комитета (МАК). Миноритарный акционер компании, но одновременно мать и свекровь основных акционеров, Анодина в течение длительного времени была, безусловно, самой влиятельная дамой на авиационном рынке. Именно ее влиянию большинство игроков приписывало тот факт, что через несколько месяцев после своего появления в 1991 году компания получила первый и очень перспективный маршрут в Израиль. К 2010 году маршрутов было уже за сотню, и «Аэрофлот» жаловался, что в четыре раза чаще, чем «Трансаэро», получает от Росавиации отказы при согласовании маршрутов. Занимаясь выгодными международными перевозками, «Трансаэро» росла как на дрожжах, покупая лучшие (хотя первое время и не очень новые) самолеты для своего парка. Правда, эти покупки не всегда были по средствам: как выяснилось позже, с 2006 года перевозчик демонстрировал убытки, но знающие толк в самолетах владельцы компании вели себя как балованные дети в магазине игрушек. Начав с сильно бэушных Boeing, они постепенно обновили и удорожили парк за счет широкофюзеляжных дальнемагистральных Boeing 777ER и 747, а под конец заявили о намерении купить несколько десятков новейших Airbus. Соглашение о покупке 20 самолетов Airbus A330 (общая стоимость по каталогу €5,3 млрд) авиакомпания подписала в июле прошлого года, притом что по итогам 2014-го ее долг достиг 160 млрд руб. Зато к осени 2015-го у авиаперевозчика было 102 самолета.

Другим затратным направлением стало активное развитие сети маршрутов внутри России. Эта деятельность, за некоторыми исключениями, является убыточной, но для «Трансаэро» она была важна, поскольку позволяла войти в один из международных альянсов. В гонке участвовала еще одна компания, нуждающаяся в международном партнерстве,– UTair, и конкуренты затеяли демпинговую войну. Возможно, полагаясь на свое особое положение, «Трансаэро» не жалела средств на достижение целей. И просчиталась.

Жесткая посадка

Девальвация рубля, запрет полетов над Украиной, снижение спроса – все это приблизило крах «Трансаэро», и в сентябре 2014 года вместе еще с несколькими авиаперевозчиками компания обратилась за поддержкой в Минтранс. В декабре, не видя активных действий со стороны ведомства, гендиректор «Трансаэро» Ольга Плешакова написала письмо в правительство, угрожая приостановить полеты из-за долгов еще до Нового года, и эта угроза подействовала: авиаперевозчик по кредиту ВТБ получил госгарантии на 9 млрд руб. и, воодушевившись, начал переговоры о кредитах – от 40 млрд до 70 млрд руб. – на рефинансирование части своего накопившегося долга.

Чтобы усилить позиции в переговорах с государством, с июня компания неожиданно стала предлагать билеты на свои рейсы дешевле, чем у конкурентов, на 10-20%, а иногда и вполовину. В отрасли подобный демпинг расценили как попытку надавить на госструктуры и выжать из них финансирование – государство, казалось, не могло допустить остановку полетов для огромного числа россиян. Но попытка давления вышла компании боком. В начале сентября власти отказались от дальнейшей господдержки авиаперевозчика, решив, что 75% плюс одна акция проблемной авиакомпании за символический один рубль уйдет крупнейшему игроку российского рынка – государственному «Аэрофлоту». Уже 7 сентября «Трансаэро» перешла под его операционное управление, и на пост гендиректора вместо Плешаковой пришел замгендиректора «Аэрофлота» по продажам и имущественным вопросам Дмитрий Сапрыкин.

К концу сентября сделка между гигантами российского авиарынка сорвалась – «Трансаэро» якобы не удалось собрать необходимый для продажи пакет акций. «Аэрофлот» взялся перевезти пассажиров «Трансаэро» с билетами до 15 декабря и трудоустроить 5-6 тыс. бывших сотрудников компании – позже в виде компенсации этих затрат ему будут отданы лучшие маршруты «Трансаэро». Не состоялась и сделка по покупке «Трансаэро» другим конкурентом – авиакомпанией «Сибирь» (S7 Airlines). Совладелец «Сибири» Владислав Филев утверждал, что собирался купить более крупного конкурента за сумму, «существенно больше одного рубля», но нужный пакет акций опять не был собран. Возможно, сделать этого не позволила Росавиация: на следующей же день после сообщений о сделке глава ведомства Александр Нерадько на экстренно созванной пресс-конференции объявил, что 26 октября отзовет сертификат эксплуатанта компании. Плешаков пригрозил Филеву судом, но своих намерений так и не осуществил. Возможно, потому, что уже несколько месяцев вместе с женой Ольгой жил во Франции, как сообщал в начале ноября Forbes. Плешакова, впрочем, позже опровергла информацию о своем отъезде за границу.

Жизнь не будет прежней

Все это время Татьяна Анодина не предпринимала открытых попыток вмешаться в ситуацию с «Трансаэро». Возможно, верила в свой авторитет и неприкосновенность своего детища. Но когда Росавиация действительно отозвала у авиаперевозчика сертификат эксплуатанта, Анодина, возможно, решила отомстить. В начале ноября МАК отозвал сертификат типа у модификаций самолетов Boeing 737 (Classic и NG), эксплуатируемых большинством российских авиаперевозчиков. Одним из крупнейших российских эксплуатантов Boeing 737 была сама «Трансаэро», и остановка использования этих самолетов сказалась на ведущем на тот момент его операционную деятельность «Аэрофлоте». В случае отзыва сертификата пострадали бы и «дочки» лидера рынка – например, парк его дочерней компании «Оренбургские авиалинии» состоит из 19 самолетов, и 16 из них – из семейства Boeing 737.

Но сам крах «Трансаэро», очевидно, свидетельствовал и о том, что некогда всесильный генерал свои позиции в значительной степени утратила. Последние несколько лет Росавиация негласно пытается взять на себя полномочия МАК, и эскапада Авиационного комитета была отлично использована в конкуренции между ведомствами. Росавиация после письма из МАК провела экстренное совещание с участием Boeing, но оставила рекомендации комитета без внимания, заявив, что МАК не может запретить Boeing летать над Россией. Весь ноябрь ситуация вокруг двух структур накалялась, и в конце концов МАК проиграл: премьер-министр Дмитрий Медведев поручил передать его функции по сертификации воздушных судов и аэродромов Минтрансу, Минпромторгу и Росавиации.

С утратой этой функции МАК в России, по сути, потерял прежнее значение. Роль этой надгосударственной структуры (в МАК входят страны СНГ) свелась к проведению расследований различных инцидентов – и неизвестно, будет ли этим оправдано само существование комитета.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 18.12.2015; ГОСДУМА УСТАНОВИЛА ЛЬГОТЫ ПРИ ПОЛЕТАХ В КРЫМ И ДАЛЬНИХ Ж/Д ПЕРЕВОЗКАХ

Авиабилеты в Крым в 2016 году не подорожают. Льготы для авиаперевозчиков, летающих на полуостров и обратно, продлены до 2017 года. Госдума утвердила действие нулевой ставки налога на добавленную стоимость (вместо 18 процентов) при полетах в Крым.

Пока НДС в размере 0% авиаперевозчики платят только при полетах в Крым, но Минтранс планирует в перспективе распространить льготу и на отдельные регионы страны. Нулевая ставка НДС позволяет избежать повышения стоимости билетов на авиперевозки и не допускает ухудшения финансового положения авиаперевозчиков.

Пассажирам поездов дальнего следования также даны послабления на 2016-2017 годы. Налог (НДС) на дальние пассажирские железнодорожные перевозки снижен с 18 до 10 процентов. Ранее президент РЖД Олег Белозеров пояснял необходимость снижения НДС тем, что надо создавать равные условия между разными видами транспорта, включая железнодорожный и авиационный.

Кроме того, при снижении налога в 2016 году у железнодорожников образуются около 10 миллиардов свободных рублей. Они пойдут на закупку двух сотен новых вагонов, из которых около 70 двухэтажных.

### КОММЕРСАНТЪ-ДЕНЬГИ; 21.12.2015; ДОРОЖНЫЙ ФРОНТ

Как строили дороги и учили за них платить

Таких темпов дорожного строительства, как в 2015 году, постсоветская Россия еще не знала. Наряду с количественными изменениями – сотнями километров новых дорог – заметны и качественные: водителей приучают платить и за движение по магистралям, и за парковку.

Мост в Тавриду

Бюджет Федерального дорожного фонда в 2015 году достиг рекордного объема – 622,5 млрд руб. По итогам строительного сезона в эксплуатацию введено более 300 км новых и реконструированных федеральных дорог. Росавтодор фокусировался и на подготовке технических заделов для нового строительства: проектировании объектов, подготовке документации, территорий. В 2016-м планируется ввести в эксплуатацию уже 360 км новых трасс, в 2017-м – 384 км. А в последующие годы в планах Росавтодора – до 750-1000 км за сезон. 2015-й войдет в дорожную историю и как год начала строительства Керченского моста. Разработка проектов прямого транспортного сообщения с Крымом началась уже давно: только с 1991 года было предложено около двух десятков проектов, однако строительство постоянно откладывалось. После присоединения Крыма к России в 2014 году проект возродили. Мост в ближайшие несколько лет будет оттягивать на себя 8-10% расходов федерального бюджета, предназначенного для дорожного хозяйства. Предельная стоимость работ, установленная российским правительством, составила 228,3 млрд руб.

В Москве в 2015 году было развернуто беспрецедентное строительство развязок. Начали возводить южный дублер Кутузовского проспекта – на проект потратят 30 млрд руб. Ведутся реконструкции (от расширения полос до устройства развязок) вылетных магистралей: Волгоградского и Рязанского проспектов, Можайского шоссе, шоссе Энтузиастов, Щелковского, Дмитровского, Волоколамского, Калужского шоссе. Всего на разных стадиях строительства или реконструкции в городе сейчас 114 дорожно-транспортных объектов. 16 объектов были введены в эксплуатацию в 2015-м: наконец открыт знаменитый долгострой – Алабяно-Балтийский тоннель под Ленинградским проспектом.

На 2015 год пришлось открытие новых участков платных дорог. Со 2 ноября вступил в эксплуатацию участок 544-633 км на трассе М4 «Дон». За 89 км трассы придется, в зависимости от времени суток и категории транспортного средства, заплатить от 100 до 520 руб. Сразу два участка стали платными на трассе М11 Москва–Санкт-Петербург: с 21 сентября участок 258-330 км магистрали, идущий в обход Вышнего Волочка; с 16 ноября – участок 15-58 км, связывающий МКАД и Солнечногорск. Запуск последнего создал проблемы на бесплатном дублере М10: добирающиеся ежедневно в Москву на работу на легковом автомобиле посчитали накладным ежедневно платить до 500 руб. за проезд в оба конца. С 16 ноября стала платной и скоростная дорога в аэропорт Шереметьево: 80-250 руб.

Эра «Платона»

Закон о сборе средств с тяжелых грузовиков за проезд по федеральным дорогам приняли еще четыре года назад, но срок начала сбора несколько раз переносили. Подобные системы существуют во многих странах. Логика такова: взимаемые в качестве транспортного налога с единицы мощности двигателя и заложенные в стоимость горючего акцизы не дают справедливого распределения – при этой системе владелец 20-тонной фуры платит на содержание дорог лишь в несколько раз больше владельца легковушки, а ущерб дороге своей ездой наносит в тысячи раз больший. Отечественная система, получившая название «Платон» (от слов «плата» и «тонны»), в конце концов заработала в 2015 году: с 15 ноября стоимость километра проезда транспортных средств массой свыше 12 т по федеральной трассе составила 1,53 руб., а с 1 марта 2016 года будет 3,06 руб. Ежегодно планируется собирать более 50 млрд руб., из которых 10,5 млрд пойдет в качестве компенсации инвестиций и затрат по обслуживанию «Платона» компании-оператору ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы», а остальные 40 млрд пополнят Федеральный дорожный фонд. Предполагалось, что этими деньгами будут дотироваться региональные дорожные фонды – наполняемость последних сегодня составляет около 15% от необходимого. Сбор касается 2 млн грузовиков, из которых около 200 тыс. зарегистрированы за рубежом, а 400 тыс. принадлежат физическим лицам – гражданам России. Запуск «Платона» вызвал акции протеста дальнобойщиков – в первую очередь вышеупомянутых частных владельцев грузовиков. Главные аргументы протестующих: повышение расходов не удастся переложить на клиента, повысив тариф перевозки,– дальнобойщики расценивают систему сбора как попытку влезть к ним в карман. Сочувствующие протесту дальнобойщиков предполагают, что дополнительный сбор вызовет заметный рост тарифов на автоперевозки, а с ним – новый виток инфляции. Митинги в ноябре-декабре прошли по всей стране. Дальнобойщики грозили перекрыть трассы, в том числе МКАД. В Дагестане, Санкт-Петербурге, в других областях России формировались колонны для «похода на Москву», но порожние фуры были остановлены ГИБДД еще на выезде из регионов. Добравшиеся все же до столицы несколько десятков фур встали протестным лагерем на парковке у ТЦ «Мега Химки». 14 декабря около здания администрации президента на Ильинке состоялся митинг, на который собралось около 70 участников. Требование протестующих – не снижение тарифов, а полная отмена сбора как такового. Тем не менее, согласно заявлению премьера Дмитрия Медведева, подавляющее большинство дальнобойщиков, которые, по его оценке, выполняют до 90% всех перевозок в стране, уже зарегистрировались в системе «Платон». «Не все дальнобойщики бастуют. 700 тыс. дальнобойщиков зарегистрировались в системе платежей. Это абсолютная, подавляющая часть тех, кто выполняет междугородные перевозки»,– сообщил Медведев. Возможность отмены или даже временной приостановки работы системы правительство даже не рассматривает. Единственное, чего удалось добиться дальнобойщикам,– это снижения штрафов за неуплату сбора. Изначально в Кодексе об административных правонарушениях были следующие штрафы для владельца фуры: 450 тыс. руб.– для юридического лица, 40 тыс. руб.– для индивидуального предпринимателя. 14 декабря президент Путин подписал поправки в КоАП, согласно которым штрафы снизили в обоих случаях до 5 тыс. руб.

Парковка преткновения

К концу 2015 года платная парковка в столице пришла в спальные районы. Эксперимент в Москве начался в 2012 году – тогда в зону платной парковки попала лишь территория внутри Бульварного кольца. Но уже в декабре 2014-го зона расширилась до границ Третьего транспортного кольца. С 10 октября 2015 года платная парковка вышла за пределы ТТК – появилась еще на 95 улицах. Скандалов, связанных с работой Центра организации дорожного движения правительства Москвы, сразу стало больше. Участились случаи несоответствия вновь установленных запрещающих остановку знаков и прежних линий разметки. Казалось, эти ловушки были устроены специально: не слишком внимательные водители на размеченных парковочных местах оставляли автомобили, которые тут же эвакуировались «сидящими в засаде» эвакуаторами. Или установленные наспех столбики у платных парковок содержали недостоверные номера парковочных зон – оплатившие стоянку добросовестные граждане получали квитанции о штрафах на 2,5 тыс. руб. Недовольство вызвал и сам подход к эвакуации автомобилей: не оттуда, где машина создает проблему, а там, где легче взять. В результате многие из тех, кто изначально к ограничению парковочного пространства в центре города ради его разгрузки отнесся с пониманием, оказались разочарованы. В ряде районов столицы прошли митинги под лозунгами «Хватит нас доить». А в ноябре 2015 года была создана коалиция против платных парковок, в которую вошли Московский горком КПРФ, движение «Автомобилисты Москвы», сообщество «Синие ведерки», Центр экономических и политических реформ, а также муниципальные депутаты некоторых районов города. Требования коалиции: отмена решения о расширении зоны платной парковки в спальных районах города, отставка заместителя мэра Москвы по вопросам транспорта Максима Ликсутова и передача полномочий по введению платной парковки в отдельных районах муниципальным депутатам и жителям, а также пересмотр механизма принятия решений, касающихся образования новых парковочных зон. 15 декабря на Пушкинской площади прошел «общегородской сход» против расширения зоны платной парковки. По оценке независимых наблюдателей, на него пришло около тысячи человек.

Между тем, похоже, реализация концепции «город для людей, а не для автомобилей» приносит результаты: согласно заявлению Максима Ликсутова, ограничительные меры уже к весне 2015 года дали снижение уровня пробок на московских дорогах на 24% по сравнению с 2012-2013 годами.

### КОМПАНИЯ; ЕЛЕНА ШУЛЬЦ; 21.12.2015; «ПЛАТОН» И РЫНОК: КАКИЕ ПЕРЕМЕНЫ НАС ЖДУТ?

На железных дорогах пока существует иная культура бизнеса и отношения к клиентам.

Введенная в действие 15 ноября система «Платон» находится в фокусе внимания экспертов, и не только. Как часто случается, внедрение нового не проходит без проблем и даже конфликтов. В первые недели использования «Платона» возникли технические сбои в работе системы и сайта, обнаружилась нехватка оборудования. Пока мы видим, что власти готовы пойти навстречу протестующим – снижена плата за километр, почти в 10 раз уменьшены штрафы и т. д. В итоге, можно надеяться, будет найден компромисс, а все сборы пойдут на цели, связанные с улучшением транспортной сети и качества дорог. В данный момент интересно понять, как применение «Платона» повлияет на рынок перевозок и ритейла.

Сегодня вследствие обнаружившихся технических проблем небольшие транспортные компании отказываются принимать заказы. Скорее всего, именно они сталкиваются с наибольшими трудностями, поскольку им сложнее оптимизировать затраты (на топливо, обслуживание, ремонт и т. д.). Из-за этого возросли спрос и нагрузка на крупных перевозчиков. Конечно, некоторые компании попытаются повысить цены за свои услуги, – тарифы на перевозку вырастут, по нашим оценкам, на 8-12%.

Введение сбора на проезд грузовиков может изменить структуру рынка перевозок. Например, в Европе для преодоления более 500 км преимущественно используется железнодорожный транспорт. На первый взгляд в нашей стране с ее огромной протяженностью можно было бы ожидать повышения доли перевозок по железным дорогам. Тем более что именно на дальних маршрутах использование железнодорожного транспорта дает ценовые преимущества. Скорее всего, этот фактор вскоре станет решающим при перевозке тяжелых контейнеров.

Но у российских перевозок по железным дорогам есть ограничения. Да, они дешевле, но медленнее. И к тому же менее гибкие, требуют более длительного планирования, и в целом здесь пока существует иная культура бизнеса и отношения к клиентам. Это проявляется в договорных отношениях, а также обеспечении сохранности грузов. В этом отношении автотранспортные грузоперевозчики обеспечивают более высокое качество услуг. Суммируя все сказанное, можно предположить, что резких перемен в структуре рынка перевозок не произойдет, но объем грузопотока по железным дорогам увеличится.

Да, безусловно, вырастут цены на некоторые виды продукции – в Росавтодоре отмечают, что доля продовольственных товаров в структуре перевозок 12 тонниками составляет около 3,8%, а основные грузы – это инертные и промышленные материалы (щебень, песок и т. д.). По оценкам экспертов, доля перевозки в себестоимости продовольствия составляет 4-10%. Поэтому говорить, что из-за сбора с 12 тонников подорожает молоко или хлеб, пока нельзя. Возможно, рядовые покупатели не заметят изменений.

Обычно все новое вызывает недоверие, особенно если это ведет к дополнительным финансовым потерям. Нам кажется, что не все точно понимают, как система должна работать и в чем ее эффективность. Но в перспективе введение нового налога должно привести к главной намеченной цели – повышению качества дорожного покрытия. Если тариф будет пересмотрен в сторону снижения и в России заработает современная система взимания платы, то в ближайшем будущем мы увидим новое развитие автодорожной сети и кардинальное изменение состояния дорог. Улучшение инфраструктуры окажет положительное влияние на логистику, так как по хорошим дорогам можно двигаться быстрее и безопаснее (в том числе и для грузов). Сам рынок перевозок станет прозрачнее и цивилизованнее, что улучшит условия конкуренции. И возможно, эта мера, пока вызывающая споры и даже конфликты, наоборот, объединит интересы и принесет позитивные перемены.

### ГАЗЕТА.РУ; 18.12.2015; «ИНТЕГРАЦИЯ ЭРА-ГЛОНАСС С «ПЛАТОНОМ» НЕИЗБЕЖНА»

В ближайшее время государственная система ЭРА-ГЛОНАСС станет обязательной для всех автопроизводителей

Система «Платон» в будущем может быть интегрирована в устройства ЭРА-ГЛОНАСС. Об этом в интервью «Газете.Ru» сообщил президент НП ГЛОНАСС Александр Гурко. Он также рассказал, сколько вызовов поступило из автомобилей Lada Vesta и Ford Transit, которые уже оснащаются штатно бортовыми устройствами ЭРА-ГЛОНАСС, а также о том, подорожают ли автомобили, когда система станет обязательной для всех продающихся в России моделей.

Уже несколько тысяч серийных легковых автомобилей ездят по российским дорогам со встроенными устройствами ЭРА-ГЛОНАСС, предназначенными для автоматического экстренного вызова спасателей в случае ДТП. При серьезной аварии устройство самостоятельно определяет местоположение автомобиля через спутники системы ГЛОНАСС/GPS и сообщает координаты и время аварии в контакт-центр. Вызвать оператора системы можно и вручную – для этого в салоне устанавливается специальная кнопка.

О первых результатах работы системы «Газета.Ru» узнала у президента НП ГЛОНАСС Александра Гурко.

– Александр, российская система ЭРА-ГЛОНАСС какое-то время работает уже в боевом режиме. Есть уже первые результаты? Сколько было экстренных вызовов?

– На данный момент операторам поступило уже 18,4 тыс. звонков. Из всех регионов страны звонят. Однако, слава богу, ни одного аварийного вызова пока не было, хотя несколько тысяч серийных автомобилей с ЭРА-ГЛОНАСС уже ездят по дорогам. Примерно треть звонков мы получили от владельцев автомобилей, которые просто из любопытства нажимали на кнопку в салоне. Многие из них пишут потом в интернете отзывы, искренне удивляясь, что ЭРА-ГЛОНАСС действительно работает.

Оставшиеся звонки осуществляются автопроизводителями для тестирования работы системы на заводе. Поэтому идут вызовы из Тольятти и Татарстана, где собираются Vesta и Transit. Кроме того, сигналы поступают от производителей самих устройств и тех лабораторий, где их тестируют.

– А где находятся кол-центры, сколько человек там работает?

– Пока есть только основной кол-центр в Москве, но скоро запускается еще один – в Курске. Потом будут появляться и новые кол-центры, предположительно, в Новосибирске, а может, и в других регионах. Пока численность операторов составляет восемь человек.

– То есть все готово, работает и никаких проблем с этой новой для всех нас системой нет?

– Сейчас у нас есть две нерешенные задачи. Во-первых, нужно, чтобы Минтранс и МВД выпустили приказ, который регламентировал бы процесс оказания помощи пострадавшим в ДТП.

Дело в том, что служба 112, куда должны передаваться сигналы о ДТП с устройств ЭРА-ГЛОНАСС, сейчас функционирует только в двух регионах, поскольку финансирование создания службы в регионах практически отсутствует.

Поэтому пока вся информация о ДТП передается в дежурные части МВД, задача стоит в обеспечении своевременного реагирования. Технологически для этого все готово, но организационно должно быть отлажено. Во-вторых, нужно проводить обучение дилеров, чтобы они потом могли инструктировать клиентов, покупающих автомобили с устройствами ЭРА-ГЛОНАСС.

– Система уже работает, но пока не все продающиеся машины должны оснащаться устройствами. Напомните, какие предусмотрены этапы внедрения ЭРА-ГЛОНАСС?

– С 2015 года – все новые модели автомобилей, а с 2017 года – все новые машины, выпускаемые в обращение на территории России, при производстве будут обязательно оснащены устройствами ЭРА-ГЛОНАСС.

– Сколько легковых машин, помимо тех, о которых мы уже говорили, прошли сертификацию?

– По последней информации, в этом году ожидается сертификация трех-четырех новых моделей. Каких именно, комментировать не могу. В следующем году будет сертифицировано около 10–15 моделей. Но вообще тут сложно что-то прогнозировать, поскольку у многих автопроизводителей при прохождении сертификационных испытаний возникли сложности, хотя все требования были известны заранее и согласовывались с ними.

Требования по качеству срабатывания бортовых систем действительно жесткие. Нам важно обеспечить качество работы системы.

Например, если в салоне машины плохая акустика или устройство по другим причинам не проходит краш-тест, то смысл ЭРА-ГЛОНАСС теряется, поскольку она не может выполнить свою базовую функцию – послать сигнал о происшествии.

– В Европе скоро заработает аналогичная система eCall. Правильно ли я понимаю, что европейские автомобили, подключенные к этой системе, находясь в России, смогут передавать сигналы о ДТП оператору ЭРА-ГЛОНАСС?

– Да, в Европе с марта 2017 года начнет работать аналогичная система eCall. Она будет полностью совместима с ЭРА-ГЛОНАСС. Более того, уже отработаны все технологии передачи сигналов с устройств eCall в центр обработки ЭРА-ГЛОНАСС. Сигнал с российского автомобиля с терминалом точно так же будет приниматься европейскими кол-центрами.

– Понятно, что автопроизводители заложат затраты на оснащение машин устройствами в цену автомобиля и платить за это в конечном счете будет потребитель. Вопрос в том, сколько доплачивать придется?

– Терминал в базовой комплектации стоит сегодня около $100 – 6–7 тыс. руб. по текущему курсу.

Со всеми возможными опциями стоимость устройства дорожает максимум в полтора раза. Это если говорить о потребительском рынке. Для корпоративного рынка – коммерческих автобусов и грузовиков – могут быть востребованы более сложные дорогостоящие устройства, включающие дополнительные функции: тахограф, взимание платы за проезд и так далее. В этом случае стоимость увеличивается.

– Про взимание платы – интересно. А может ли ЭРА-ГЛОНАСС быть интегрирована с системой «Платон»?

– Интеграция таких систем неизбежна. Сколько времени на это уйдет, пока непонятно. Темпы проникновения интегрированного устройства зависят от темпов обновления парка, потому что в обязательном порядке ЭРА-ГЛОНАСС устанавливается только на новые автомобили. Наличие предустановленных на автомобиле платежных терминалов, например для взимания платы за проезд, выгодно всем: и производителю грузовика, который таким образом повышает конкурентоспособность своей продукции, и потребителю – перевозчику, которому станет проще этим пользоваться и управлять.

Все это возможно и сегодня, но концессионер, который управляет «Платоном», выдает терминалы перевозчикам бесплатно. Поэтому прямо сейчас автопаркам или предпринимателям невыгодно покупать ЭРА-ГЛОНАСС с функцией оплаты проезда по федеральным трассам.

– Какие еще функции в теории могут быть привязаны к ЭРА-ГЛОНАСС?

– В техрегламенте Таможенного союза четко прописаны минимальные требования к таким устройствам – это прежде всего обеспечение безопасности. Дополнительные функции могут быть связаны с умным страхованием, европротоколом, дистанционной диагностикой автомобиля, тахографом и так далее. Что не является обязательным, а может подключаться по желанию водителей. Поэтому сам автопроизводитель будет решать, какую систему ставить на автомобиль – только с обязательным функционалом ЭРА-ГЛОНАСС или нет.

– Когда вы говорили о цене терминалов ЭРА-ГЛОНАСС, то сделали оговорку на текущий курс рубля. Почему стоимость устройства зависит от курсов валют? Запчасти приобретаются за рубежом?

– Да, из-за падения рубля стоимость бортовых систем увеличилась. К сожалению, большая доля импорта есть в элементной базе устройств, в микроэлектронике. Значительное количество самих устройств разрабатывается и производится российскими компаниями. Импортозамещение, конечно, возможно, но для этого надо развивать микроэлектронику, что в любом случае необходимо делать.

### BFM.RU; 19.12.2015; В МОСКВЕ 25 ДЕКАБРЯ НА ЧАС ПЕРЕКРОЮТ ДВИЖЕНИЕ ПО КРУПНОЙ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЕ

Движение перекроют из-за монтажа надземного пешеходного перехода

Движение транспорта на автотрассе М7 «Волга» в Подмосковье перекроют на час из-за монтажа надземного пешеходного перехода. Об этом сообщает агентство «Москва» со ссылкой на пресс-службу Росавтодора.

«25 декабря на федеральной автомагистрали М7 «Волга», 48-й км, поселок Радиоцентр, в Московской области будет действовать временное ограничение движения транспорта», – сообщили в пресс-службе.

Движение по трассе в двух направлениях будет полностью перекрыто ночью с 2.00 до 2.45 в связи с проведением работ по монтажу пролетного строения временного надземного пешеходного перехода.

### РЖД – ПАРТНЕР; 18.12.2015; МИНТРАНС УТВЕРДИЛ НОВЫЙ ПОРЯДОК ОФОРМЛЕНИЯ ЗАЯВОК НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ

С 27 декабря вступает в силу приказ Минтранса России от 27.12.2015 г. №228, которым утверждены обновленная форма, порядок оформления и порядок представления заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом.

Данные заявки оформляются и представляются перевозчику грузоотправителями и организациями, осуществляющими перевалку грузов с водного на железнодорожный транспорт. Форма заявки на перевозку грузов (форма ГУ-12) является единой для всех участников перевозочного процесса.

Заявки предоставляются перевозчику в трех экземплярах, один из которых предназначен для перевозчика, один – для владельца инфраструктуры, один – для последующего возвращения грузоотправителю (организации, осуществляющей перевалку грузов).

В новом документе в частности установлены особенности предоставления заявок в электронном виде.

Так, перевозчик обязан рассмотреть заявку в течение двух дней от даты регистрации и согласовать ее либо отказать в согласовании.

Перевозчик может по обращению грузоотправителя в письменном или электронном виде и по согласованию с владельцем инфраструктуры (в необходимых случаях) вносить изменения в отдельные параметры согласованной заявки на перевозку грузов.

В Приложении к приказу приведен порядок заполнения заявки ГУ-12.

### ГУДОК; 21.12.2015; ПЛАНЫ ВЫПОЛНИТЬ И ПЕРЕВЫПОЛНИТЬ

В следующем году сеть будет работать по единой рациональной технологии

Успешное выполнение намеченных на 2016 год напряжённых планов будет напрямую зависеть от слаженной работы на сети дорог. Обеспечение эффективного взаимодействия функциональных дирекций на заседании Правления компании поставлено одной из главных задач на предстоящий год.

Но даже взятые повышенные обязательства необходимо стремиться перевыполнять. На это нацелил коллектив президент ОАО «РЖД» Олег Белозёров. В уходящем году компании оказались по плечу самые сложные задачи. Так, задания предыдущего Правления выполнены по всем основным показателям.

Открывая второй день заседания Правления, первый вице-президент Анатолий Краснощёк обратил внимание на то, что даже в условиях спада промышленного производства в стране более чем на 3% погрузка снизилась только на 1%, а грузооборот и вовсе превысил пиковый уровень 2007 года на 9%. Но это означает и то, что нагрузка на инфраструктуру, особенно на широтных ходах, продолжает возрастать. Утверждённая в мае программа совершенствования перевозочной деятельности предусматривает применение новых полигонных технологий. В 2016 году пилотный проект стартует на Восточном полигоне в границах Красноярской, Восточно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточной дорог.

Вице-президент – начальник Центральной дирекции управления движением Павел Иванов сообщил, что в качестве единого центра ответственности за организацию перевозочного процесса на всём полигоне от стыковых пунктов Мариинск и Междуреченск до восточных портов и погранпереходов планируется создать Региональный центр управления перевозками. Он обеспечит сменно-суточное планирование работы полигона, регулирование тяговых ресурсов в границах четырёх дорог, логистику перевозок, разработку графика движения и плана формирования поездов, предоставление «окон». А для оперативного управления перевозками уже внедрена Интегрированная система управления поездной работой на объединённом полигоне, которая позволит обеспечить ритмичный подвод грузов в порты.

Поставлена задача и на каждой дороге объединить хозяйства для работы по единой рациональной технологии, которая поможет не только сократить расходы, но и увеличить доходы, причём не за счёт увеличения тарифной нагрузки на грузоотправителей, а через реализацию услуг с большей добавленной стоимостью, повышение их конкурентоспособности и качества обслуживания. Для этого, подчеркнул Анатолий Краснощёк, нужно исключить пиковые нагрузки на сеть из-за колебаний объёмов перевозок, повысить ответственность за выполнение декадных планов и обеспечение равномерной ежесуточной погрузки в соответствии с принятыми заявками.

Инструменты для решения таких задач уже есть. Завершается разработка программного продукта АС «Модель», который позволит определить оптимальную структуру вагонопотока с точки зрения минимизации затрат. Существенно доработана автоматизированная система планирования «окон» с включением туда функции контроля за нарушением технологии работ.

С трибуны Правления говорилось и о том, что после ремонта и модернизации пути скорость должна соответствовать техническим возможностям подвижного состава, который там эксплуатируется. В целях более рационального вложения средств в инфраструктуру проведена работа по изменению классификации железнодорожных линий. Как сообщил первый вице-президент Александр Мишарин, вводится такое понятие, как специализация линий с разделением по видам движения на высокоскоростные, скоростные, преимущественно пассажирские и преимущественно грузовые.

Кроме того, в текущем году компания приступила к практической реализации проекта ВСМ Москва – Казань. Разработана организационно-правовая и финансовая модель, в основе которой концессионное соглашение. В инженерных изысканиях уже участвуют примерно 60 специализированных организаций. Разработаны основные проектные решения по объектам инфраструктуры ВСМ, унифицированы конструкции железобетонных пролётных строений, безбалластного пути, земполотна, запроектирована контактная сеть на скорость 400 км/ч. Александр Мишарин считает важным не только закончить проектирование в 2015 году, но и приступить к строительству в следующем. И начать строить высокоскоростной подвижной состав с локализацией производства до 80%. В поезде предусматривается использование систем интеллектуального управления и обслуживания пассажиров, в том числе и такой принцип, как «вижу, слышу, говорю, понимаю». Первый поезд должен быть запущен в тестовом режиме в 2018 году.

Помимо этого, в рамках комплексной программы инновационного развития холдинга до 2020 года запланирована реализация всего спектра инноваций – как технологических, продуктовых и процессных, так и организационных и маркетинговых. Старший вице-президент Валентин Гапанович подчеркнул, что эта программа представляет собой новый формат внедрения прорывных технических средств и технологий, в соответствии с бизнес-процессами и клиентоориентированностью.

Организованы конкурсы на выполнение работ для ОАО «РЖД» с привлечением широкого круга учёных и специалистов. С 10 октября действует электронная площадка. С институтом развития «Сколково» и Российским фондом фундаментальных исследований работы будут вестись на условиях софинансирования. Кстати, в текущем году субъектами, не входящими в холдинг «РЖД», было выполнено разработок на сумму 546 млн руб., что составляет 55% плана НТР.

Эта работа поставлена действительно на высоком уровне, заметил Олег Белозёров. «Но мы должны использовать такой принцип: если у кого-то что-то есть лучше, чем у нас, значит мы недоработали. И самое главное, чтобы у нас не было разрывов между изобретением и внедрением», – сказал глава компании.

Среди задач на предстоящий год, поставленных на Правлении, отметим увеличение погрузки на 2% и грузооборота на 2,8% при росте промышленного производства в стране на 0,6%. По словам вице-президента Вадима Михайлова, это означает, что надо не только вывезти всю произведённую продукцию, но и создать условия для увеличения её производства, а затем привлечь эти объёмы на железнодорожный транспорт. Поставлена также задача снизить себестоимость перевозочного процесса не менее чем на 5%. Все сэкономленные средства должны пойти на решение первоочередных производственных и инвестиционных задач, а также на обеспечение безопасности движения как важнейшего элемента выполняемой работы.

### ИА «PORTNEWS»; 18.12.2015; ПРИРОСТ МОЩНОСТЕЙ МОРСКИХ ПОРТОВ РФ В 2015 ГОДУ ОБЕСПЕЧЕН ММПК БРОНКА И РЕЙДОВЫМ КОМПЛЕКСОМ В МУРМАНСКЕ

Прирост мощностей морских портов России в 2015 году был обеспечен вводом многопрофильного морского перегрузочного комплекса «Порт Бронка» в Санкт-Петербурге и рейдового перевалочного комплекса в Мурманске. Как передал корреспондент ИАА «ПортНьюс», об этом в ходе совместного заседания Коллегии Росморречфлота и Общественного совета при Росморречфлоте сообщил начальник управления экономики и финансов агентства Захарий Джиоев.

Ранее президент России Владимир Путин сообщил, что прирост перевалочных мощностей морских портов страны в 2015 году составит 19,5 млн тонн.

По прогнозу, приведенному Джиоевым, к 2020 году мощности портов России составят 1 млрд 78 млн тонн.

Многофункциональный морской перегрузочный комплекс Бронка строится на южном побережье Финского залива, в районе примыкания дамбы с кольцевой автодорогой к территории города Ломоносов. ММПК «Бронка» будет включать в себя три специализированных комплекса: контейнерный терминал, терминал накатных грузов, логистический центр. Площадь контейнерного терминала составит 107 га, терминала накатных грузов – 57 га, логистического центра – 42 га. Длина причальной линии контейнерного терминала составит 1220 м (5 причалов), терминала накатных грузов – 710 м (3 причала). Пропускная способность I очереди ММПК «Бронка» позволит обрабатывать 1,45 млн TEUs контейнерных и 260 тыс. ед. Ro-Ro грузов. В дальнейшем планируется увеличить мощность комплекса до 1,9 млн TEUs контейнерных и 260 тыс. ед. Ro-Ro грузов в год. После завершения своего строительства и окончания дноуглубительных работ до отметки – 14,4 м в 2015 году порт сможет принимать контейнеровозы класса Рost-Panamax и паромы класса Finnstar.

Реализация проекта ММПК «Бронка» позволит создать 2300 новых рабочих мест только на его морских терминалах.

Первый линейный судозаход на ММПК «Бронка» состоялся 8 сентября 2015 года.

### ИА «PORTNEWS»; 18.12.2015; НА СТАТУС СВОБОДНЫХ ПОРТОВ НАМЕРЕНЫ ПРЕТЕНДОВАТЬ ОКОЛО 90% МОРСКИХ ПОРТОВ РФ – МИНТРАНС

На статус Свободных портов намерены претендовать порядка 90% морских портов России. Как передал корреспондент ИАА «ПортНьюс», об этом в ходе совместного заседания Коллегии Росморречфлота и Общественного совета при Росморречфлоте сообщил и. о. директора департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Виталий Клюев.

По его словам, министерством подготовлен обобщающий законопроект о Свободных портах России и уже поступило множество заявок от портов на придание им соответствующего статуса. Среди подавших заявки Клюев назвал порты Калининград, Мурманск и Архангельск.

Законопроектом предполагается возможность наделения статусом Свободного порта по аналогии со Свободным портом Владивосток морских портов на всей территории России.

Напомним, федеральный закон о Свободном порте Владивосток вступил в силу 12 октября 2015 года. Режим свободного порта будет действовать на территории 15 муниципальных образований Приморского края: это Владивосток, Артем, Большой Камень, Находка, Партизанск, Уссурийск, Спасск-Дальний, а также Надеждинский, Шкотовский, Октябрьский, Партизанский, Пограничный, Хасанский, Ханкайский и Ольгинский районы края, включая их морские акватории. Общая площадь свободной зоны составит 28,4 тыс. кв. км, на которой проживает 1,4 млн человек.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 20.12.2015; ПО КУРСУ – ОТ «ЗВЕЗДЫ»

Дмитрий Медведев обсудил во Владивостоке перспективы отечественного судостроения

Глава кабинета министров провел во Владивостоке совместное заседание правительственной комиссии по импортозамещению и правкомиссии по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона, предложив обсудить два «профильных» вопроса. Одну задачу перед правительством поставил президент, который в Послании Федеральному Собранию потребовал заняться комплексным развитием Комсомольска-на-Амуре.

Необходимость в этом возникла давно. «Четвертый по величине город региона за 25 лет потерял практически 20 процентов своих жителей – почти четверть трудоспособного населения, – обрисовал Медведев ситуацию в городе. – Износ основных фондов в сфере ЖКХ, энергетики, транспорта достигает 75-80 процентов». И все это речь об одном из весьма развитых в прошлом индустриальных центров гражданского машиностроения, металлургии, с развитой промышленной и научной базой.

«Решить эту задачу за один год невозможно, но необходимо внести существенный вклад в решение этой задачи, переломить ситуацию в разумные сроки. Сейчас нужно определиться, как нам работать, просто чтобы люди увидели, что этими проблемами, наконец, занялись», – заявил председатель правительства.

За короткое время, прошедшее с Послания, подготовлены первые предложения. «В рамках этих предложений должно быть построено 27 социальных объектов. 18 из них уже согласованы министерствами и ведомствами, – рассказал по итогам совещания вице-премьер, полномочный представитель президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев. – Общий объем вложений при этом составит более 72 миллиардов рублей». Это только первые инициативы, заверил он, и работа будет продолжена. Премьер-министр поручил подготовить проект постановления правительства о комплексном развитии Комсомольска-на Амуре.

Об импортозамещении говорили в разрезе прежде всего судостроительной отрасли на Дальнем Востоке. «В Арктике и на Дальнем Востоке нам предстоит разработать немало шельфовых месторождений, поэтому потребности нефте- и газодобывающих компаний в современных судах, морской технике огромные», – напомнил глава кабмина. Это может обеспечить стабильными заказами отечественных судостроителей, которые даже могут попробовать занять свою долю на мировом рынке.

В минпромторге, минэнерго и нефтегазовых компаниях подсчитали, что до 2030 года такая потребность внутри самой страны оценивается в 237 единиц, из которых 36 относятся к крупному тоннажу. «В настоящее время компетенциями по строительству такой техники обладают в России 12 предприятий, 8 из которых входят в состав Объединенной судостроительной корпорации, – отметил глава минпромторга Денис Мантуров. – Соответственно, четыре компании – три независимые и четвертая, «Звезда», с государственным участием».

Перед совещанием Дмитрий Медведев съездил на «Звезду», который входит в Дальневосточный центр судостроения и судоремонта. «Впечатления разные, – признался он. – Действительно видно, что стройка идет, что она набрала обороты, но очевидно и то, что нужно работать быстрее, строить энергичнее. Все должно крутиться быстрее – в этом требование сегодняшнего дня». Уже через год на «Звезде» планируется заложить первое судно. Для нормального функционирования кластера необходимо не только построить производственные мощности. «Не будет жилья – не будет никакого движения, потому что нужны кадры, дополнительный приток людей», – сказал премьер-министр. Программа должна быть подготовлена с использованием всех имеющихся в распоряжении правительства инструментов. «Нужно заняться и поиском источников финансирования, а это, естественно, и средства компаний, инвесторы и, конечно, заказы, которые мы рассчитываем все-таки здесь размещать», – добавил Медведев. «К 2020 году мы должны расселить до 7 тысяч работников завода «Звезда» в новых домах и подвести газ – магистральный газ, который сделает опять же производство рентабельным», – обрисовал журналистам фронт работы вице-премьер Дмитрий Рогозин.

Между тем

Дмитрий Медведев, как и обещал во время единого дня приема граждан партией «Единая Россия», привез во Владивосток новый комплект книг для библиотеки школы села Пуциловка. «Мы тему школьных библиотек будем решать системным путем. Конечно, приветствуются и подарки, но мы по государственной линии будем пополнять школьные библиотеки, – заверил он библиотекаря Галину Зоткину во время передачи книг. – Есть еще партийное направление, по линии «Единой России», по укомплектованию школьных библиотек, особенно в малокомплектных школах, где библиотечный фонд пришел в негодность».

### ИА «PORTNEWS»; 18.12.2015; МИНТРАНС РОССИИ РАССЧИТЫВАЕТ НА ПРИНЯТИЕ ЗАКОНОПРОЕКТА О РЕГИОНАЛЬНЫХ ВВП В СЕРЕДИНЕ 2016 ГОДА

Министерство транспорта России рассчитывает на принятие законопроекта, которым вводится статус региональных внутренних водных путей (ВВП) в середине 2016 года. Как передал корреспондент ИАА «ПортНьюс», об этом в ходе совместного заседания Коллегии Росморречфлота и Общественного совета при Росморречфлоте сообщил и. о. директора департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Виталий Клюев.

По его словам, принятие законопроекта добавит большой пласт работы для профильных ведомств.

Напомним, в соответствии с неоднократными обращениями субъектов Федерации (Санкт-Петербург, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, Красноярский край и др.) законопроектом предлагается законодательно закрепить понятие «внутренние водные пути регионального значения».

Внутренние водные пути России будут включать внутренние водные пути федерального значения (которые в настоящее время включены в перечень) и внутренние водные пути регионального значения. Законопроектом устанавливаются критерии отнесения внутренних водных путей к внутренним водным путям федерального или регионального значения.

Внутренними водными путями регионального значения могут быть пригодные для судоходства участки рек, каналов, озер, водохранилищ, расположенные в границах одного субъекта Федерации, в том числе в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях. При этом внутренние водные пути регионального значения также будут находиться в федеральной собственности.

Законопроектом предусмотрено право субъекта Федерации в инициативном порядке вносить предложения по созданию внутренних водных путей регионального значения. Решение о включении внутренних водных путей регионального значения в перечень будет приниматься правительством России.

### РЖД – ПАРТНЕР; 18.12.2015; ВОССТАНОВЛЕНИЕ ГРУЗОПОТОКОВ ПО РЕКЕ ВОЗМОЖНО ПОСЛЕ 2020 ГОДА ПОСЛЕ УСТРАНЕНИЯ ЛИМИТИРУЮЩИХ УЧАСТКОВ

Восстановление грузопотоков по реке возможно после 2020 года. Именно к этому периоду планируется устранить основные лимитирующие участки. Как сообщили в Росморечфлоте, учитывая проводимые в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России» После реконструкции причальных стенок Нижне-Свирского и Верхне-Свирского шлюзов и расширения межшлюзовых каналов их пропускная способность при сохранении насыщенности грузопотоков в каждом направлении составит: 11,8 млн т и 19,2 млн т соответственно.

Таким образом, действующий шлюз Нижне-Свирского шлюза сможет пропустить только 61,4% максимального грузопотока при существующем составе флота и напряженности грузопотоков, а после строительства новой нитки шлюза, его загрузка составит 64,2%.

При этом общая теоретическая пропускная способность двух ниток Нижне-Свирского шлюза (после строительства и реконструкции) при существующем составе флота и напряженности грузопотоков составит 29,9 млн т.

Помимо этого планируется реконструировать Нижегородский и Багаевский гидроузлы.

«В структуре грузопотоков более половины являются нефтепродукты (52%) и удобрения (10%), которые перевозятся с районов Волги и Камы, в т.ч. через Городецкие шлюзы.

В условиях лимитирующего участка и маловодности данные грузопотоки в настоящее время значительно сократились. Их восстановление и увеличение возможно только при вводе в эксплуатацию Нижегородского низконапорного гидроузла, то есть после 2020 году», – подчеркнул и.о. начальника Управления внутреннего водного транспорта Росморречфлота Игоря Злобина.

### НТВ; 20.12.2015; «ПОБЕДА» НАЧАЛА ЛЕТАТЬ В ИТАЛИЮ

Бюджетный авиаперевозчик «Победа» (дочка «Аэрофлота») начал выполнять рейсы в Италию из международного аэропорта Внуково.

Как сообщает пресс-служба аэропорта, «сегодня лоукостер открыл начало полетов в Италию (Милан)».

Уточняется, что прямой перелет в миланский аэропорт Бергамо будет выполняться из Внуково на самолетах Boeing 737–800 ежедневно. Рейс Москва – Милан вылетает в 13:05, а рейс из Милана в Москву – в 15:00, в обоих случаях указано местное время.

«Победа» начала продажу билетов на международные рейсы 12 ноября. Минимальная стоимость билета в одну сторону с учетом всех такс и сборов составила тогда 999 рублей.

Ранее Межведомственная комиссия по выдаче допусков на выполнение международных полетов при Минтрансе РФ одобрила допуск лоукостера «Победа» на семь международных маршрутов, среди которых, в частности, рейсы в Германию, Францию и Словакию.

### КОММЕРСАНТЪ (ВОЛГОГРАД); 19.12.2015; «САРАВИА» ИЩЕТ НОВЫЙ АЭРОДРОМ

Различные властные и надзорные структуры Саратовской области постоянно предъявляют претензии к «СарАвиа».

Авиаперевозчик принял решение сменить регион регистрации юридического лица

ОАО «Саратовские авиалинии» приняло решение о перерегистрации авиакомпании в другом регионе РФ. Об этом вчера в открытом письме на имя председателя комитета по государственному строительству и местному самоуправлению Саратовской облдумы Александра Сундеева заявил владелец авиакомпании Аркадий Евстафьев. В 2014 году «Саратовские авиалинии» заплатили в бюджет региона 35,2 млн рублей, владелец авиакомпании утверждает, что в целом казна потеряет до 200 млн рублей. Эксперты негативно оценивают факт перерегистрации перевозчика.

Информацию о том, что совет директоров ОАО «Саратовские авиалинии» принял решение о перерегистрации авиакомпании в другом регионе, „Ъ“ подтвердил председатель совета директоров общества Михаил Герасименко. По его словам, решение было принято в декабре, однако в списке существенных событий ОАО такого сообщения пока нет. В каком регионе теперь будут зарегистрированы «Саратовские авиалинии», господин Герасименко не пояснил.

Заявление гендиректора ЗАО «Инвестиционный холдинг «Энергетический Союз» Аркадия Евстафьева прозвучало на фоне очередной волны критики в адрес владельца «Саратовских авиалиний». Вчера с открытым обращением в СМИ выступил председатель комитета по государственному строительству и местному самоуправлению саратовской облумы депутат Александр Сундеев. Последний заявил, что «общественности» стало известно о многочисленных нарушениях, допущенных работниками «Саратовских авиалиний», которые были выявлены в ходе комплексной проверки Саратовской транспортной прокуратуры. «По итогам проверки, проведенной данным ведомством, была запрещена эксплуатация множества спецмашин, осуществляющих обслуживание самолетов и территории аэропорта, выявлены нарушения обязательных требований промышленной безопасности на опасных производственных объектах ОАО «Саратовские авиалинии»«, – пишет господин Сундеев. Кроме того, он напоминает случай с перевозкой в Анталью в кабине пилота 21‑летней дочери генерального директора ОАО Игоря Третьякова.

Сейчас по этому факту Южным следственным управлением СКР на транспорте возбуждено уголовное дело, а Росавиация из-за перевозки не включенного в полетное задание пассажира аннулировало у авиакомпании лицензию на международные перелеты. «Однако с вашей стороны до настоящего времени не сделаны соответствующие выводы, а также не предпринимаются в полном объеме меры по разрешению сложившейся ситуации и недопущению ее в будущем. Об этом, в частности, свидетельствует тот факт, что до сих пор не решен вопрос по возобновлению международных рейсов», – сообщает депутат.

Аркадий Евстафьев назвал обращение Александра Сундеева «сумбуром, сопряженным с недостоверной информацией и ссылками на мифическую общественность», и завершил письмо словами о том, что совет директоров принял решение о перерегистрации компании в другом регионе. «Благо, есть несколько привлекательных предложений со стороны глав нескольких областей. Саратовская область в следующем году недополучит около 200 млн рублей налогов. Так что, дорогие депутаты, собирайтесь и латайте дыру в бюджете», – пишет владелец «Саратовских авиалиний».

Отметим, согласно годовому отчету ОАО «Саратовские авиалинии» за 2014 год, предприятием уплачено в бюджеты всех уровней 331,6 млн рублей, в том числе: в региональный бюджет – 35,2 млн рублей, в федеральный бюджет – 168,8 млн рублей, во внебюджетные фонды – 127,6 млн рублей. При этом авиакомпания и ее владелец подвергается постоянным нападкам со стороны членов правительства области, депутатов облдумы и представителей Общественной палаты. Авиакомпанию обвиняют в высоких тарифах на перелеты, низком качестве сервиса и низкой безопасности полетов. Однако за 2014 год, исходя из отчета, компанией зафиксировано девять авиационных инцидентов и два повреждения судна на земле. Ни одного авиационного происшествия не произошло. Коэффициент риска по результатам проверок по программе SAFA по всему парку ВС составил 0,78, что не выходит за установленный предупредительный уровень.

Руководство саратовской авиакомпании давно высказывало идею о смене регистрации юридического лица. Так, в конце прошлого года гендиректор «Саратовских авиалиний» Игорь Третьяков говорил, что у него есть желание перерегистрировать компанию в Ульяновской области. «Там нас будут на руках носить», – утверждал он. Однако не исключено, что авиакомпания получит регистрацию в Москве, поскольку и ООО «Союз-Инвест» (55,28  % в уставном капитале), и ЗАО «Инвестиционный холдинг «Энергетический Союз» (26,63 % в уставном капитале) зарегистрированы в столице.

Председатель комитета по налогам и бюджету Саратовской областной думы Николай Семенец затруднился оценить ущерб для бюджета региона от ухода авиакомпании и сказал, что менять место регистрации – «личное дело каждого». Глава комитета облдумы по экономике Алексей Мазепов также не смог прокомментировать данное событие, сославшись на то, что не знаком с заявлением владельца авиакомпании.

Экс-министр экономики Саратовской области, профессор РАНХиГС Александр Степанов негативно оценивает уход авиакомпании из региона. «Любой уход юрлица – вещь неприятная, в том числе с имиджевой точки зрения. Это попадет во все политические рейтинги», – считает господин Степанов. При этом он считает, что недавнее расширение числа авиаперевозчиков (в Саратовскую область пришли «Аэрофлот» и Red Wings. – „Ъ“) покроет негатив от ухода «Саратовских авиалиний» с точки зрения инвестиционной привлекательности. Председатель общественной организации «Жить здесь» Александр Ермишин считает, что при дефицитном бюджете и значительном объеме долга региона «разбрасываться какими-никакими крупными налогоплательщиками – значит гарантированно вызывать подозрение в собственной адекватности». «Сам факт того, что соседние регионы готовы предоставить более льготные условия, о многом говорит относительно области, декларирующей свою инвестиционную привлекательность», – считает общественник.

### АЭИ «ПРАЙМ»; 18.12.2015; МИНТРАНС РФ РАЗРАБАТЫВАЕТ СЕРТИФИКАЦИЮ АВИАОБОРУДОВАНИЯ ПОСЛЕ ПЕРЕДАЧИ ЭТОЙ ФУНКЦИИ ОТ МАК

Минтранс РФ разрабатывает порядок сертификации авиационного оборудования после передачи этой функции от Межгосударственного авиационного комитета (МАК), говорится на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

В проекте приказа Минтранса России утверждается порядок обязательной сертификации светосигнального оборудования на аэродромах, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, радиотехнического оборудования и оборудования авиационной электросвязи, используемых для обслуживания воздушного движения, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов и бортового авиационного оборудования гражданских воздушных судов.

Источник РИА Новости, знакомый с обсуждением документа, отметил, что в нем нет пунктов о том, как будет проводиться досертификация ранее сертифицированного оборудования из-за его изменений. Он отметил, что сертификаты на оборудование, ранее выданные МАК, признавались в Иране и Индии. Теперь данные страны, скорее всего, не будут признавать российские сертификаты, сетует собеседник РИА Новости.

В конце ноября кабмин РФ принял решение о перераспределении части функций МАК между Минтрансом, Росавиацией и Минпромторгом. Функции по определению порядка сертификации международных аэропортов и коммерческих аэропортов, типа судна и ряда других важнейших авиационных систем были переданы Минтрансу. Сам процесс сертификации и проверки сертификационных требований будут проводить специалисты из Росавиации. Минпромторг получил полномочия по сертификации, связанные с производством воздушных судов.

Ранее в декабре заместитель гендиректора концерна «Алмаз-Антей» Александр Ведров сообщил журналистам, что представители концерна не знают, как будет проводиться сертификация производимого ими оборудования, а также ее сроки и стоимость. В начале 2016 года концерн планировал сертифицировать комплекс удаленного видеонаблюдения в аэропорту «Внуково», позиционную систему во «Внуково» и ряд другого оборудования, выпустив дополнения к сертификатам эксплуатационных комплексов двойного назначения.

### КОММЕРСАНТЪ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 18.12.2015; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОДДЕРЖИТ «ЮТЭЙР»

Авиакомпания получила госгарантии почти на 10 млрд рублей

Правительство предоставило «ЮТэйр» госгарантии в размере 9,4 млрд руб. Гарантии предоставлены для возврата части синдицированного кредита на 43 млрд руб., о котором ранее компания договорилась с банками. Финансовую поддержку «ЮТэйр» также окажут власти Ханты-Мансийского автономного округа и Тюменской области, внеся в уставный капитал перевозчика 14 млрд руб.

Российское правительство выделило авиакомпании «ЮТэйр» госгарантии в размере 9,4 млрд руб. Соответствующее распоряжение подписал премьер-министр Дмитрий Медведев. За счет госгарантий перевозчик сможет обеспечить возврат части средств по 7-летнему синдицированному кредиту.

В ноябре «ЮТэйр» договорилась с 11 банками-кредиторами о реструктуризации долга на 43 млрд руб. Сделка также предполагает госгарантии. Средства пойдут на погашение нынешних долгов перед банками.

Один из самых жестких кредиторов проблемной авиакомпании «ЮТэйр» Альфа-банк в мае неожиданно передумал банкротить перевозчика и решил отозвать иски о взыскании с него долгов. Сейчас «ЮТэйр», долги которой достигают 170 млрд руб., готовится к допэмиссии, в рамках которой может получить средства от акционеров, а также договаривается с правительством о госгарантиях и с кредиторами о реструктуризации долга. Источники «Ъ» и эксперты полагают, что отзыв исков Альфа-банка свидетельствует о том, что сторонам удалось найти компромисс

Финансовое положение компании ухудшилось в середине 2014 года на фоне спада авиаперевозок, по итогам года пассажиропоток «ЮТэйр» упал на 33,6%, до 692 тыс. человек. Общий долг авиакомпании на декабрь 2014 года составлял 167,9 млрд руб., в том числе 85,2 млрд руб.– по лизинговым платежам. Тогда с авиакомпании начали взыскивать долги кредиторы, а наиболее жесткий в этих вопросах Альфа-банк в середине февраля этого года подал иски о банкротстве компании на общую сумму около $66 млн и 23 млн руб. «ЮТэйр» активно оптимизировала свои расходы, внедрив в середине 2014 года программу «Импульс». За время ее реализации парк воздушных судов авиакомпании сократился на 44 самолета, до 71 воздушного судна, что должно позволить ей экономить более $100 млн ежегодно. Маршрутная сеть «ЮТэйр» в осенне-зимний период 2014–2015 годов сократилась на 20%. При этом в середине апреля акционеры «ЮТэйр» (60,67% принадлежит НПФ «Сургутнефтегаз») решили увеличить уставный капитал компании на 3,1 млрд руб., разместив 3,1 млрд акций. В начале ноября совет директоров «ЮТэйр» одобрил открытую допэмиссию по цене 8 руб. за бумагу.

Финансовую поддержку авиакомпании также оказали два региона: Ханты-Мансийский автономный округ (ХМАО) внес в уставный капитал 11,5 млрд руб. Взнос Тюменской области составит 2,5 млрд руб.

В среду губернатор ХМАО Наталья Комарова заявила, что «вклад округа в компанию – это не благотворительность, а коммерческое долгосрочное вложение». По ее словам, «каждый рубль должен принести отдачу в виде качественного, доступного, безопасного авиасообщения» в округе. В связи с этим госпожа Комарова поручила имущественному и экономическому блоку правительства ХМАО завершить работу по формированию модели финансовой и экономической эффективности вложений округа на каждом этапе оздоровления «ЮТэйр».

### ИНТЕРФАКС; 18.12.2015; «ЮТЭЙР» ПОЛУЧИЛ ГОСГАРАНТИИ РФ НА 9,5 МЛРД РУБ. ПО КРЕДИТУ НА 18,9 МЛРД РУБ

Правительство РФ предоставило ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» (MOEX: UTAR) госгарантии на 9,46 млрд руб. по 7-летнему кредиту на сумму 18,9 млрд руб., следует из распоряжения, опубликованного на сайте кабинета министров.

«Предоставить в 2015 г. государственную гарантию РФ в размере до 9,46 млрд руб. в обеспечение обязательств «ЮТэйр» по возврату части суммы синдицированного кредита (погашению части основного долга), привлекаемого в размере до 18,9 млрд руб. на срок до 7 лет в кредитных организациях по перечню», – говорится в документе.

В начале текущего года компания сообщила о намерениях запросить у государства госгарантии в размере 38,4 млрд руб. В апреле стало известно, что межведомственная комиссия при Минэкономразвития одобрила заявку авиакомпании «ЮТэйр» на предоставление госгарантий на сумму 19,2 млрд рублей. Летом гендиректор «ЮТэйр» Андрей Мартиросов сообщал, что авиакомпания до сих пор нуждается в госгарантиях, но запрашиваемый размер пересматривается в меньшую сторону. 30 октября Минфин РФ внес в правительство проект распоряжения о предоставлении «ЮТэйр» госгарантии по кредитам на сумму 9,5 млрд руб.

В рамках плана реструктуризации акционеры авиакомпании весной этого года приняли решение об увеличении ее уставного капитала на 3,125 млрд рублей путем размещения 3,125 млрд акций номинальной стоимостью 1 рубль. В конце мая сообщалось, что АО «АК-Инвест» может выкупить допэмиссию «ЮТэйр». В начале ноября акционеры «ЮТэйр» одобрили цену размещения – 8 рублей за бумагу.

Как сообщалось, 26 ноября Думы ХМАО и Тюменской области одобрили внесение из бюджетов регионов в уставный капитал «ЮТэйр» 11,5 млрд и 2,5 млрд рублей соответственно.

Допэмиссия являлась условием получения госгарантий и синдицированных кредитов.

### РИА НОВОСТИ; 18.12.2015; СПЕЦИАЛИСТЫ ИЗ РФ ЗАКОНЧИЛИ ПРОВЕРКУ БЕЗОПАСНОСТИ В АЭРОПОРТАХ ЕГИПТА

Российская группа аудита закончила в Египте работу по проверке безопасности египетских аэропортов. Подготовлены рекомендации относительно совершенствования систем безопасности, сообщили в Министерстве транспорта РФ.

Российские специалисты подготовили рекомендации по совершенствованию систем безопасности в аэропортах Египта, полеты в которые РФ ограничила после крушения самолета А321, сообщили РИА Новости в пресс-службе Минтранса России.

Одиннадцатая ежегодная большая пресс-конференция президента России Владимира Путина

«Российская группа аудита закончила в Египте работу по проверке безопасности египетских аэропортов. Подготовлены рекомендации относительно совершенствования систем безопасности», – сообщили в Минтрансе в пятницу.

Представитель Минтранса добавил, что министерство в настоящее время не обладает информацией о дате возобновления полетов в Египет. «Прежде всего, необходимо убедиться в полной безопасности египетских воздушных гаваней для российских пассажиров», – отметил собеседник агентства.

Ранее сообщалось, что глава министерства туризма Египта Хишам Заазуау сообщил РИА Новости о том, что его ведомство положительно оценивает предложение Москвы о направлении в египетские аэропорты российских специалистов для контроля за безопасностью при отправке рейсов в Россию. Он рассчитывает на подписание соответствующего соглашения уже в ближайшее время.

Президент России Владимир Путин в четверг, отвечая на вопрос о возможности возобновления полетов в Египет, заметил, что России необходимо иметь своих представителей на каждом этапе контроля безопасности в египетских аэропортах. Только так, по словам главы государства, можно предотвратить террористическую угрозу.

В настоящий момент, после катастрофы российского лайнера Airbus А321, рухнувшего на Синайском полуострове в результате теракта, авиасообщение между Египтом и Россией приостановлено. В результате трагедии погибли 224 человека.

### РИА НОВОСТИ; 18.12.2015; ЕГИПЕТ НЕ ПРОТИВ КОНТРОЛЯ СПЕЦИАЛИСТОВ РФ ЗА ОТПРАВКОЙ РЕЙСОВ В РОССИЮ

Президент России Владимир Путин накануне отметил, что России важно иметь своих представителей на каждом этапе контроля безопасности в египетских аэропортах.

Министерство туризма Египта положительно оценило предложение Москвы о направлении в египетские аэропорты российских специалистов для контроля за безопасностью при отправке рейсов в Россию. Об этом заявил РИА Новости глава ведомства Хишам Заазуау. Он рассчитывает на подписание соответствующего соглашения уже в ближайшее время.

Президент России Владимир Путин в четверг, отвечая на вопрос о возможности возобновления полетов в Египет, заметил, что России необходимо иметь своих представителей на каждом этапе контроля безопасности в египетских аэропортах. Только так, по словам главы государства, можно предотвратить террористическую угрозу.

«Это очень позитивное заявление. Я приветствую и ценю его… Думаю, что правительство будет приветствовать это», – сказал глава министерства.

«Надеюсь, что в ближайшее время мы придем к соглашению с российской стороной для введения в практику требований российского президента», – добавил он.

В настоящий момент, после катастрофы российского лайнера Airbus А321, рухнувшего на Синайском полуострове в результате теракта, авиасообщение между Египтом и Россией приостановлено. В результате трагедии погибли 224 человека.

### АВИАПОРТ.РУ; 18.12.2015; В АЭРОПОРТУ ОХИ ПОСТРОЯТ НОВУЮ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ

Объявлен конкурс на поиск подрядчика, который подготовит проект строительства новой взлетно-посадочной полосы в охинском аэропорту. Заявки принимаются до 31 декабря, начальная цена контракта – 70 миллионов рублей.

Действующая полоса длиной 1,3 километра и шириной 42 метра была построена в 1975 году. В идеале подобные объекты рассчитаны на 20 лет эксплуатации, однако на севере острова «бетонка» использовалась вдвое дольше. По заключению специалистов проектно-изыскательского и научно-исследовательского института воздушного транспорта «Ленаэропроект» ВПП имеет четвертую степень разрушения, что свидетельствует о последней допустимой стадии износа.

На состояние бетонной полосы повлияло не только время, но и нефтегорское землетрясение 1995 года. В результате подземных толчков на покрытии появились поперечные трещины, но главное – была разрушена дренажная система, из-за чего подушка взлетки начала «играть» и полоса приобрела подвижность. Печальную картину дополняет эрозия бетона, вызванная долгой эксплуатацией и суровыми климатическими условиями.

Как рассказал корреспонденту ИА Sakh.com исполняющий обязанности генерального директора охинского аэропорта Сергей Суницкий, в прошлом году специалисты «Ленаэропроекта» предложили три варианта. Первый – капитально отремонтировать ВПП, а рядом на время проведения работ построить легкую полосу из асфальта. Второй – просто закрыть взлетку на год-два и полностью привести ее в порядок. И третий – построить рядом с действующей полосой новую и по окончании строительства вывести «старушку» из эксплуатации.

Самым целесообразным с экономической точки зрения оказался третий вариант.

- Если ремонтировать старую полосу, все равно придется снимать весь бетон, ремонтировать полностью дренажную систему, – объясняет Сергей Суницкий. – По сути это и есть строительство новой полосы на месте прежней. Учитывая это, в министерстве транспорта прислушались к нашим рекомендациям и приняли решение построить новую полосу, которая будет на 400 метров длиннее. Строительство может занять год-полтора плюс год на проектирование.

Все это время самолеты будут приземляться на старую ВПП. Согласно заключению специалистов Росавиации, она «протянет» еще максимум лет пять.

Ежегодно охинский аэропорт обслуживает около 30 тысяч пассажиров. Потребности в огромных воздушных судах здесь нет. Самым большим самолетом, который сможет принять взлетка на севере Сахалина, будет ДЭШ-8-400, рассчитанный на 72 пассажира.