**07 ОКТЯБРЯ 2016**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ИНТЕРФАКС; 06.10.2016; ДВОРКОВИЧ НАДЕЕТСЯ, ЧТО АВИАСООБЩЕНИЕ С ЕГИПТОМ ВОЗОБНОВИТСЯ ДО КОНЦА 2016Г

Вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** надеется, что авиасообщение с Египтом возобновится до конца этого года.

На вопрос журналистов, есть ли вероятность, что авиасообщение откроется до конца 2016 года, он ответил: «Надеюсь. По крайней мере аэропорт Каир – там лучше ситуация, я верю что они должны быстро сделать».

Он уточнил, что египетская сторона должна установить «некоторые системы безопасности»– они уже заказаны, но пока не доставлены и не смонтированы.

Как сообщалось, в минувшую пятницу глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** заявил журналистам, что после инспекции египетских аэропортов в конце сентября российские специалисты пришли к выводу, что приступать к подготовке предложений об открытии авиасообщения с РФ пока рано. Египетской стороне требуется еще время, чтобы устранить все замечания и запустить второй терминал в аэропорту Каира, говорил чиновник. После этого российским экспертам предстоит «как минимум еще один визит» в Египет.

В ноябре 2015 года авиасообщение между РФ и Египтом было прервано. Такое решение приняла РФ после крушения над Синаем самолета российской авиакомпании «Когалымавиа», летевшего из Шарм-эль-Шейха в Санкт-Петербург. На его борту находились 217 пассажиров и семь членов экипажа, все погибли. ФСБ впоследствии признала случившееся терактом.

Для возобновления рейсов авиавласти двух стран в конце прошлого года начали взаимодействовать по обеспечению дополнительной безопасности в египетских аэропортах. Для их проверки РФ неоднократно направляла в Египет своих специалистов. В конце августа М.**Соколов** сообщал, что первым принять российских туристов, скорее всего, сможет аэропорт Каира, где планируется открытие нового терминала. Позднее он уточнял, что в этом случае речь будет идти о регулярных рейсах. Если же первыми по решению правительства РФ откроются курортные направления Хургада или Шарм-эль-Шейх, с большей вероятностью первыми полетят чартеры, говорил М.**Соколов**, но отмечал, что пока эти рассуждения уровня «гадания на кофейной гуще».

### КОММЕРСАНТ КРАСНОДАР; СЕРГЕЙ ЛАПШИН; 07.10.2016; НЕ ЧАСТНОЕ ЭТО ДЕЛО

Компания «Базэл Аэро» зафиксировала снижение пассажиропотока между Кубанью и Крымом на 30%. Эксперты считают, что частному бизнесу будут неинтересны вложения в массовый сегмент авиа– и морских перевозок, поскольку востребованы и экономичеcки целесообразны на этом направлении могут быть лишь поездки бизнес-класса. Ситуацию усугубляет скорый ввод Керченского моста, отмечают они, добавляя, что в массовом сегменте организовать регулярные рейсы можно лишь в форме государственного проекта с инвестициями порядка 3 млрд руб. – прежде всего в крымскую портовую инфраструктуру и современные суда. **Минтранс** РФ заявляет, что в рамках выполнения поручения президента Владимира Путина уже ведутся переговоры с авиаперевозчиками страны о введении регулярного сообщения между регионами по дотируемой государством стоимости.

Холдинг «Базэл Аэро» подвел итоги девяти месяцев 2016 года по количеству обслуженных пассажиров на маршрутах в Симферополь из трех аэропортов (Сочи, Анапа, Краснодар) и констатировал снижение пассажиропотока на 30% по сравнению с аналогичным периодом 2015 года. Более точные данные компания предоставить пока не готова. Авиасообщение между аэропортами Краснодарского края (Сочи, Краснодар, Анапа) и Крымом осуществляется с 2015 года. Основная доля перевозок приходилась на Краснодар. Как отмечают в компании, пассажиропоток из Сочи в Симферополь за девять месяцев вырос более чем в восемь раз. Однако из Анапы в 2016 году перевозки в Крым практически не осуществлялись, а уход с рынка авиакомпании «Донавиа», выполнявшей значительный объем перевозок, стал основной причиной общего снижения пассажиропотока. Кроме того, как ранее писал „Ъ“, весной 2016 года отказались от рейсов из Сочи в Симферополь авиакомпания «Уральские авиалинии» (стоимость перелета начиналась от 3,7 тыс. руб.), «Донавиа», «Уральские авиалинии» и «Алроса» (стоимость билета – от 1,8 тыс. руб.). Также из Анапы в Крым перестали курсировать борты компании «Авиалинии Мордовии» (2,5 тыс. руб). Полеты из обоих городов входили в список субсидируемых рейсов, по которому дотационные билеты могли купить социально незащищенные группы населения.

Альтернативой авиасообщению между курортными зонами является морской путь.

Как отмечает представитель компании «Индивидуальный туристический сервис» из Санкт-Петербурга Алина Григорьева, при должной организации морская перевозка между курортами может быть комфортна и более выгодна, чем авиаперелет. «В Сочи уже создана необходимая инфраструктура перед Олимпиадой, но в Ялте необходима реконструкция большинства причалов и пирсов и всех сооружений для приема круизных судов, яхт»,– отметила госпожа Григорьева.

Генеральный директор сервиса по продаже туров онлайн Level.Travel Дмитрий Малютин считает, что морские поездки в массовом сегменте могут быть востребованы, но авиасообщение для организации туров бесперспективно, поскольку Кубань и Крым являются одной курортной локацией. Перелеты могут пользоваться спросом только у бизнесменов и состоятельных туристов, которые готовы платить за скорость передвижения и комфорт.

Руководитель одного из крупнейших туроператоров России на условиях анонимности сообщил „Ъ“, что специалисты его компании изучали вопрос использования регулярного морского и авиасообщения между двумя курортными зонами и признали его невыгодным. По его словам, в 2015 году на катамаранах «Сочи-1» и «Сочи-2» перевезли 8 тыс. человек. Это мизерная цифра для серьезных капиталовложений, считает собеседник „Ъ“. Цена морского билета из Анапы в Ялту в 2016 году составила 2700 руб. и неконкурентна по сравнению со стоимостью проезда на автобусе – 1600 руб. По информации собеседника „Ъ“, авиакомпании также считают это направление убыточным из-за дорогого обслуживания в аэропортах, высокой цены на топливо, отсутствия трафика даже по социальным билетам.

«В Крыму нет инфраструктуры для приема больших пассажирских кораблей, с помощью пассажирообъема которых можно снизить стоимость морских поездок, нет сервиса, новых судов. Те, что сейчас используют, устарели и рассчитаны на 250 человек, а нужны на 500 и более. С вводом в эксплуатацию Керченского моста поток еще больше упадет, поэтому бизнес пока не желает вкладывать деньги»,– отмечает Дмитрий Малютин. По его мнению, взять на себя организацию регулярного морского и авиасообщение сможет только государство с помощью госкомпании, которая построит инфраструктуру, закупит и будет эксплуатировать новые суда»,– считает господин Малютин. По его оценкам, на организацию массового регулярного водного и воздушного сообщения потребуется около 3 млрд руб. – на возведение причальных сооружений, закупку морских судов, их обслуживание, строительство инфраструктуры, организацию и субсидирование перелетов.

Ранее президент России Владимира Путин на заседании президиума Госсовета по вопросам развития транспортной системы юга России дал поручение профильному ведомству просчитать экономические аспекты туристического морского и авиационного сообщения из Сочи в Ялту и Симферополь в 2017 году. Специалисты должны выяснить объемы возможного трафика и уровень готовности инфраструктуры.

На прошедшем недавно инвестиционном форуме в Сочи глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** заявил, что провел переговоры с руководителем «Аэрофлота» и ряда других авиакомпаний о возможности организации регулярного сообщения между двумя курортными регионами. По его словам, поручение президента будет исполнено с учетом возможных механизмов государственного субсидирования этих маршрутов как одних из приоритетных.

### MK.RU ВОЛГОГРАД; 06.10.2016; ЕВГЕНИЙ МОСКВИЧЕВ: СТРОИТЕЛЬСТВО ОБЪЕЗДНОЙ ДОРОГИ ВОЛГОГРАДА ДОЛЖНО НАЧАТЬСЯ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ

Государственная Дума постепенно вкатывается в плановую работу. Депутаты распределились по комитетам и начинают определяться с текущими планами. Сегодня в Охотном ряду состоялось первое заседание Комитета по транспорту и строительству, который доверили возглавить волгоградскому депутату Евгению Москвичеву. Он был избран в парламент от Волгоградской области по партийному списку «Единой России», как и еще шесть его коллег, представляющих в нижней палате Федерального Собрания команду губернатора Волгоградской области Андрея Бочарова.

Первое заседание комитета было, как водится, ознакомительным. Депутаты, вошедшие в состав комитета, познакомились друг с другом, а председатель предложил коллегам сформулировать предложения – над какой тематикой они хотели бы сосредоточиться в своей работе.

– Состав нашего комитета подобрался очень профессиональный, – отметил Москвичев после первого заседания. – В нем много опытных транспортников и строителей, есть экс-мэры крупных городов, поэтому, я думаю, работа будет эффективной.

По словам Москвичева, в портфеле уже почти семьдесят законопроектов, которые предстоит рассмотреть в ближайшее время.

– Надо срочно рассмотреть проекты о таможне, о портах и железной дороге, поскольку в РЖД недостаточно средств для осуществления дальних и пригородных пассажирских перевозок. В строительстве нам надо разобраться с проблемой обманутых дольщиков. Если гражданин России желает принимать участие в долевом строительстве жилья – он должен быть уверен, что дом этот будет построен и что он войдет в свою квартиру своевременно, – прокомментировал Москвичев ближайшую повестку работы комитета.

Как считает волгоградский депутат, регионы должны знать, какие именно вопросы будет обсуждать комитет. Как один из вариантов на заседании обсуждался вопрос организации прямой конференц-связи для трансляции заседаний, чтобы регионы могли оперативно связываться с депутатами и вносить свои предложения.

Как считает Москвичев, в первую очередь депутатам предстоит сосредоточиться над законопроектами, которые касаются развития транспортной инфраструктуры. При этом депутаты-единороссы, прежде всего – одномандатники, должны взять на себя ответственность и контроль за средствами, которые пойдут на дорожное строительство.

– Деньги из федерального бюджета выделяются на эти цели большие. Нам надо точно знать, как эффективно регионы их используют. У нас есть информация, что некоторые субъекты РФ средства транспортного и дорожного налога, деньги от акцизов направляют на другие нужды, и этому мы будем препятствовать, – заявил Москвичев.

Председатель комитета в качестве положительного примера отметил опыт работы губернатора Волгоградской области Андрея Бочарова в дорожно-транспортной сфере и по программе благоустройства муниципалитетов. По словам Москвичева, опыт Волгограда может быть транслирован на всю Россию, и за предстоящие пять лет с помощью партийных проектов «Единой России» можно будет благоустроить все дворы многоквартирных домов в Волгоградской области и по России в целом.

– Такая же задача стоит по дорогам. Все дороги в Российской Федерации надо привести в нормативное состояние и поддерживать далее, – отметил Москвичев. – Что же касается Волгоградской области, то в 2017 году в ней должны появиться новые трамваи. Регион должен завершить внедрение новой комплексной транспортной схемы, над чем сегодня активно работает администрация области.

Но самой главной для Волгоградского региона задачей, как считает Москвичев, является строительство объездной дороги вокруг Волгограда, которое планируется начать уже в следующем году. Реализация этого проекта позволит перераспределить транзитный поток большегрузного транспорта, минуя городские автодороги.

По словам Москвичева, **министр транспорта** Максим **Соколов** и **Федеральное дорожное агентство** уже выразили поддержку этому проекту.

– Администрация области подготовила соответствующий проект, он прошел экспертизу. Будем работать над его реализацией, – отметил Москвичев.

### РБК; 06.10.2016; 5 ФАКТОВ О ЗАТОНСКОМ МОСТЕ, ЗАСЛУЖИВАЮЩИХ ВНИМАНИЯ

Завтра в Уфе должны открыть Затонский мост, строительство которого было одной из самых читаемых и обсуждаемых тем на протяжении последнего года. Редакция РБК-Уфа выбрала наиболее резонансные факты об этом событии.

Пожалуй, ни одно мостовое сооружение в городе до сих пор не вызывало такой интерес и ажиотаж, и это неудивительно – только в Затоне живет около 20 тысяч человек, строятся и проектируются новые жилые массивы и коттеджные поселки. До сих пор единственная переправа в город была по старому четырехполосному мосту, построенному в 1971 году. С долгожданным новым мостом, и, что немаловажно, подъездными путями и развилками, уфимцы связывают надежды на избавление от ежедневных автомобильных пробок.

Построили быстро

По словам мэра Уфы Ирека Ялалова, мост построен с опережением нормативных сроков строительства. Он назвал его «быстростроем»: мост протяженностью 836,1 метров начали строить в 2013 году и закончили всего за три года. В последние месяцы работы велись круглосуточно, чтобы успеть к запланированному визиту **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а.

Заплатили рекордную сумму за снос дома

Чтобы построить подъездные пути к мосту, город снес 8 жилых домов по улице Саши Чекалина, попадавших в полосу отвода вводимого объекта. По данным СМИ, за снос дома №16 город заплатил владельцам более 50 млн рублей.

Один дом – №12 остался не снесен. Он попадает в санитарно-защитную зону автодороги и тоже подлежит сносу, но городские власти не могут договориться с владельцами. По словам хозяев дома, им предлагают 7,5 млн рублей. На их взгляд, оценка занижена, и они намерены «скорее всего, ее оспаривать». Кроме того, владельцев не устраивает, что город, не дожидаясь решения суда и выезда жильцов, продолжил дорожные работы, а «склон никак не укреплен, идет постоянное осыпание грунта, что может привести к обрушению дома». Как бы то ни было, принято решение дом №12 не сносить, а установить вокруг него ограждающую конструкцию и организовать объезд.

Реконструкция круговой развилки в створе улиц Галле и Пархоменко, где чаще всего бывает затруднено движение, на момент открытия моста не будет закончена.

Помог «Платон»

Часть средств на строительство моста была получена от системы «Платон». В июле правительство России распределило между 19 регионами 12 миллиардов рублей на строительство дорожных сооружений. Один из самых крупных траншей 1,5 млрд достался Башкирии. Всего стоимость проекта составила 4,8 млрд рублей.

Заставили город стоять в пробках

Дорожные работы провоцировали серьезные автомобильные «пробки» на Затонском направлении. Самый большой затор, пожалуй, был сегодня. По сообщениям автомобилистов, проезд из Затона в город занимал около 2-х часов, пробка растянулась на 5 км. Те, кто надеялся проехать в город через Дему, также встали в пробке. Движение по старому Затонскому мосту до сих пор затруднен

### ТУЛЬСКИЕ ИЗВЕСТИЯ; 06.10.2016; ГОСЗАДАНИЕ ПО РЕМОНТУ АВТОДОРОГ РЕГИОНА ВЫПОЛНЕНО НА 87,5%

Губернатор Тульской области Алексей Дюмин провел рабочую встречу с министром транспорта и дорожного хозяйства Александром Камзоловым. Во встрече также принял участие первый заместитель Губернатора Тульской области – председатель правительства Тульской области Юрий Андрианов.

В ходе встречи обсуждались предварительные итоги сезона ремонта дорог и планы на будущий год.

Как сообщил Александр Камзолов, государственное задание на 2016 год составляет 3 млрд. 232 млн. рублей по ремонту и содержанию автодорог. В том числе 2 млрд. 367 млн. рублей на ремонт автомобильных дорог, и 864 млн. рублей – на их содержание.

На сегодняшний день госзадание выполнено на 87,5%. В план ремонта включен 51 объект. 15 из них уже введены в эксплуатацию, 11 готовы к вводу в эксплуатацию, на 23 объектах ведутся ремонтные работы и еще на одном – подготовительные.

По муниципальным контрактам ГУ ТО «Тулаупрадор» выиграло контракты на общую сумму 530 млн. рублей для ремонта 199 объектов. План выполнен на 94,3%. На 161 объектах работы завершены, 34 объектов находятся в стадии ремонта, на 4 объектах к работам еще не приступали.

Министр сообщил, что повышается качество ремонта дорог. В этом году силами ГУ ТО «Тулаавтодор» уложено 683,7 тыс. тонн асфальтобетонной смеси.

В рамках соглашения о сотрудничестве с Правительством Москвы Тульской области выделено 450 млн. рублей. Из них 100 млн. – на обновление автопарка ГУТО «Тулаавтодор», на закупку 15 единиц техники, 150 млн. руб. на закупку 3 асфальтобетонных заводов, 130 млн. руб. на ремонт автомобильной дороги к с. Николо-Вяземское общей протяженностью 11,3 км в Чернском районе (родовая усадьба Л.Н. Толстого), 70 млн. руб. на ремонт автомобильных дорог в г. Белеве.

Как сообщил Александр Камзолов, в 2017 году планируется отремонтировать 375 км дорог Тульской области на сумму более 2,3 млрд. рублей. Для сравнения – в 2016 году будет отремонтировано 362 км.

Кроме того, 30% средств областного дорожного фонда будет направлено муниципальным образованиям. Министр подчеркнул, что это самый большой объем средств, направляемый в помощь муниципалитетам, среди регионов ЦФО.

Алексей Дюмин обратил внимание не только на качество проведения ремонтных работ, но и на необходимость организации освещения на дорогах.

Александр Камзолов отметил, что в регионе существует потребность в освещении 350 км дорог, в следующем году планируется организовать освещение на 50 км., для сравнения в 2016 г. – 20 км.

Губернатор Алексей Дюмин поручил региональному **минтрансу** не сбавлять темпов, контролировать сроки и качество проведения дорожных работ.

### РИА ТОМСК; 06.10.2016; ПРОЕКТ ТОННЕЛЯ НА МОКРУШИНА В ТОМСКЕ ОТПРАВЛЕН НА ДОРАБОТКУ

Проект строительства тоннеля в районе мокрушинского переезда в Томске, который мог бы решить проблему пробок в этой части города, отправлен на доработку, сообщил в четверг на заседании комиссии по безопасности дорожного движения заммэра Александр Цымбалюк.

Ранее сообщалось, что планы по решению проблемы доступности Мокрушинского микрорайона в вынашиваются в течение нескольких лет. Проект оценивается в 1,7 миллиарда рублей и включает в себя, в том числе тоннель, который позволит сделать более доступным район улицы Мокрушина, отделенный от площади Южной железнодорожным переездом, и крупные микрорайоны, которые планируется построить на юге Томска. В строительстве тоннеля согласились помочь РЖД.

«Он (проект) уже был на рассмотрении в **Минтрансе** и не был поставлен на финансирование только по двум причинам, поскольку там не решен вопрос доступности Южных ворот, поскольку, когда проектировался тоннель, о Южных воротах речь не шла, а вторая – не решена проблема транспортного кольца. Поэтому его вернули на доработку», – сказал Цымбалюк.

По его словам, проект будет доработан уже с учетом строительства развязки на транспортном кольце. Проектирование ее в двухуровневом исполнении потребует больше времени и денег, однако заммэра не уточнил точных сроков и сумм.

Ранее сообщалось, что в настоящий момент рассматривается возможность изменения схемы движения в районе мокрушинского переезда.

Также сообщалось, что проект реконструкции степановского переезда, предусматривающий, в частности, расширение проезжей части с двух до четырех полос. будет готов в конце ноября. Проектные работы оценивались в сумму в 10 миллионов рублей. Мэрия Томска планировала учесть расходы на реконструкцию в бюджете 2017 года.

### REGNUM; 06.10.2016; КАЧЕСТВО И БЕЗОПАСНОСТЬ: АСТРАХАНЬ ВСЕРЬЕЗ РЕШИЛА ВЗЯТЬСЯ ЗА ДОРОГИ

Астрахань намерена получить существенную финансовую поддержку из госбюджета на развитие транспортной инфраструктуры. Для этого город готовится заявиться на федеральный грант, который на конкурсной основе будет выделен регионам, где есть города с населением от 500 до 800 тысяч человек, передает корреспондент ИА REGNUM 6 октября.

В борьбу за грант в объеме до 500 млн рублей Астрахань уже включилась. Первое совещание по подготовке к конкурсу накануне провел губернатор Астраханской области Александр Жилкин. Также уже утвержден и состав проектной группы. Глава региона уверен, что Астрахань вполне может претендовать на победу в конкурсе.

«Федерация готова поддержать 10 регионов, которые проявят активность и заявят о своем участии в проекте. Всего по России таких агломераций 19, и конкурировать с ними, если не «спать» и качественно подготовить пакет документов, вполне возможно», – отметил Александр Жилкин.

Чтобы претендовать на грант, регион должен подготовить региональную программу комплексного развития транспортной инфраструктуры – с учетом повышения безопасности дорожного движения и улучшения качества дорог. Она будет сформирована администрацией Астрахани и региональным министерством строительства и дорожного хозяйства до 1 декабря, затем – представлена в **Минтранс** РФ.

Программа, рассчитанная до 2025 года, предполагает два этапа. Первый, менее затратный, планируется реализовать в 2017–2018 годах. Речь идет об обустройстве пешеходных переходов на перекрестках и возле школ и детсадов, расширении проезжих частей при подъездах к перекресткам, установке знаков, светофоров.

Как пояснил и.о. замглавы администрации Астрахани Виктор Корженко, на втором этапе, предполагающем серьезные финансовые вливания, планируется ремонт моста через реку Прямая Болда в районе мясокомбината, реконструкция путепровода в створе улиц Яблочкова и Анри Барбюса, создание дополнительных парковочных мест по улице Савушкина, ремонт основных магистралей города. Также намерены проектировщики заложить «пробивку» улицы Алексеева вдоль железнодорожного полотна. Этот проект позволит разгрузить район новостроек.

Реализация проекта позволит к 2018 году снизить число аварийных участков в Астрахани вдвое, а 50% дорожной сети привести в соответствие нормативам. К 2025 году эти показатели должны быть доведены до 85%.

Читайте также: Новый мост в Астрахани дождался ремонта

Больше половины ДТП в Астрахани происходят из-за плохих дорог и чиновников

Губернатор Александр Жилкин призвал при составлении программы учитывать внебюджетные источники. Так, частные инвестиции будут привлекаться в развитие городского освещения, создание парковок, мест для отстоя большегрузов, остановочных комплексов.

«Мы не только должны участвовать в конкурсе на грант, мы обязаны победить, – сказал губернатор. – Тем более у нас есть конкурентные преимущества».

Добавим, что решение выделить гранты из федерального бюджета на конкурсной основе регионам, где есть города с населением от 500 до 800 тысяч человек, было принято на заседании президиума Совета при президенте России по стратегическому развитию и приоритетным проектам, которое состоялось на днях в Сочи.

автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, отвечающих нормативным требованиям, выросла с 34,1% (в 2014 году) до 34,83%.

### ВЕДОМОСТИ; АННА ЗИБРОВА; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ; 07.10.2016; РЖД НЕ ХОЧЕТ ТРАТИТЬСЯ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ И СТРОИТЕЛЬСТВО ПУТЕЙ

РЖД направила министру экономики и развития Алексею Улюкаеву поправки к проекту целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок. «Ведомости» ознакомились с документом.

РЖД не хватает средств на инфраструктуру, и этот тренд усиливается с каждым годом. Перевозки дешевых грузов растут, а высокодоходных – сокращаются, пишет компания. Уже сейчас недоинвестирование в модернизацию и капитальный ремонт инфраструктуры составляет свыше 20% от потребности. Поэтому РЖД предлагает, чтобы финансировали модернизацию и строительство путей государство и грузоотправители. Другой вариант – введение инвестиционной надбавки к тарифу для всех грузовладельцев, пользующихся данным участком инфраструктуры. Третий – авансирование выгодоприобретателями платы за будущие перевозки по участку инфраструктуры, требующему развития или строительства.

Близкий к РЖД человек подчеркивает, что это лишь часть комплекса мер, в число которых входит сокращение затрат самой компании, повышение клиентоориентированности и решение проблемы содержания малодеятельных линий. Главная цель – обеспечить финансовую и технологическую устойчивость компании в условиях дефицита финансирования. В этом смысле необходимы определенные тарифные решения, а вот амплитуда этих решений – вопрос обсуждаемый, говорит собеседник «Ведомостей».

Введение инвестиционных надбавок к тарифу позволит РЖД экономить более 40 млрд руб. в год, говорит гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Но фактически это разрушит текущую систему тарифообразования и резко снижает ее транспарентность, а также несет риски дискриминации. Если переложить на государство финансирование ключевых проектов в полном объеме вместо текущих 60–65%, то расходы РЖД сократятся еще более чем на 50 млрд руб.

Менеджер компании-грузоотправителя не понимает, почему расходы на развитие путей должны ложиться на грузовладельцев. Задача РЖД – обеспечить инфраструктуру, а задача бизнеса – увеличивать грузооборот, повышая тем самым доходы монополии и налоговые платежи в госбюджет. Транспортные издержки для грузоотправителей в последнее время и так существенно выросли вследствие запрета на продление срока службы старых вагонов и возникшего дефицита подвижного состава и роста ставок за предоставление вагонов, сетует он. На строительство новых и развитие существующих линий должны были, по идее, и так тратиться дополнительные доходы РЖД, которые компания получала от индексации тарифов и дополнительных надбавок, например, экспортной наценки на ряд грузов. «Строительство магистральной инфраструктуры за счет грузоотправителей невозможно, не хватит запаса прочности», – считает другой крупный грузоотправитель.

Представитель РЖД от комментариев отказался. Его коллега из Минэкономразвития сказал, что документ получен и прорабатывается.

### ИЗВЕСТИЯ; 07.10.2016; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ УСТУПАЮТ ДОРОГУ

В 2016 году наблюдается стабильная динамика замещения железнодорожных перевозок на автомобильные. Так, в период с апреля по октябрь текущего года около 100–150 тыс. т грузов в месяц перевозится автотранспортом вместо железных дорог, а в зимний период с сети РЖД уходит 30–50 тыс. т грузов.

Согласно исследованию отраслевого портала Infranews «Автомобильный рынок и конкуренция с железнодорожным транспортом» (есть в распоряжении «Известий»), ежегодно из-за перехода части грузопотоков на автотранспорт потери железнодорожников достигают 210–215 млрд рублей, что составляет примерно 12% текущей выручки РЖД от грузовой работы.

В частности, по оценке Infranews, с каждым годом на автотранспорт переходит 400–450 тыс. т металлолома. При этом общий объем лома в России составляет около 33 млн т, а потребителям и на экспорт в этом году автотранспортом доставлено около 8 млн т, где среднее расстояние перевозки составляло порядка 400 км.

 «Следовательно, с РЖД уходит от 1,6 млрд до 3,2 млрд тонно-километров. Таким образом, РЖД ежегодно теряет от 300 млн до 600 млн рублей. А всего потери РЖД от ухода металлолома на автотранспорт оцениваются в 11 млрд рублей», – уверены эксперты.

Еще 24–25 млрд рублей можно было бы заработать, вернув на железную дорогу около 15 млн т проката черных металлов. По данным агентства, ежегодно до 30 млн т таких грузов уходит на автодорожные сети, преодолевая, согласно статистике, около 200 км, тогда как в реальности речь идет о расстоянии не менее чем 400 км. «Реально на большие расстояния едет не менее половины объема. Это расстояние мы оцениваем, по данным опросов, на уровне 550 км», – говорится в исследовании.

Аналогичным образом эксперты оценили упущенную выгоду железнодорожников и от ряда других номенклатур грузов. Грузопотоки леса и пиломатериалов, уходящие на автотранспорт, «вычитают» из доходной базы около 12 млрд рублей, зерно – около 24 млрд рублей, строительные грузы – до 35 млрд рублей.

Если тенденция продолжит сохраняться и грузоотправители, выбирая способ перевозки, будут отдавать предпочтение автотранспорту, то, по мнению аналитиков Infranews, это приведет к повторению ситуации, которая уже произошла в Китае. Так, еще в 2005 году объем автотранспортных перевозок в 40 раз превысил количество железнодорожных в Тибете, Тяньцизине и Шанхае и в 20 раз – в Чжецзяне. Основным следствием этого стал резкий всплеск автомобилизации и автоперевозок в стране.

В исследовании отмечается, что в результате недоинвестированности и пассивности железной дороги КНР возросла внутренняя конкуренция в автотранспортной отрасли, увеличился автопарк, снизилась эффективность его использования. «И самое главное, по спирали будет требоваться развитие автодорожной сети. И на примере Китая сегодня мы понимаем, что это путь к постоянному росту расходов на дорожное строительство», – уверены в Infranews.

Стоит учесть, что в России еще не завершено формирование опорной сети федеральных автодорог, связывающей все регионы страны, а нормативным требованиям соответствуют лишь 38% дорог федерального значения. Уже сейчас около 29% от всей протяженности автодорожной сети эксплуатируется с превышением нормативной загрузки, отмечают аналитики со ссылкой на «Транспортную стратегию РФ». Отчасти это связано и с недостаточно развитой сетью местных (региональных) дорог, что вынуждает перевозчиков для транспортировки локальных грузов использовать федеральные трассы.

В России на протяжении последних 15 лет соотношение автомобильных и железнодорожных грузоперевозок сохраняется на уровне 4:1, отмечают в Infranews. Однако описанные в исследовании неблагоприятные тенденции привели экспертов к выводу о том, что РЖД необходимо более активно включаться в конкурентную борьбу с автотранспортом. В Infranews полагают, что значительный эффект принесли бы оптимизация сроков оформления небольших партий грузов (до 100 т) и осуществление самой отправки в течение суток. Пока это выступает важнейшим конкурентным преимуществом автотранспорта, отмечается в исследовании.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕКАТЕРИНА ДЕМЕНТЬЕВА; 06.10.2016; ТУРБУЛЕНТНОСТЬ

Более 20 тысяч человек на севере Иркутской области рискуют быть отрезанными от большой земли. Региональный бюджет задолжал авиакомпании, которая обеспечивает перевозки, более 26 миллионов рублей.

Полеты в поселки Ербогачен и Маму много лет субсидируются из областного бюджета. Однако с июля авиакомпания «Ангара» не получила ни копейки. «Поэтому мы приостановили предварительные продажи билетов по субсидируемым тарифам на ноябрь и декабрь, – пояснила Дарья Давыдова, руководитель отдела по связям с общественностью группы компаний «Истлэнд», в которую входит авиакомпания. – Без субсидий билеты будут недоступны большинству населения. Неоднократно обращались в региональное правительство, но ответа так и не получили».

Для жителей северных районов остаться без авиасообщения – это не только невозможность попасть в областной центр по делам. Регулярными рейсами, например, врачи отправляют в Иркутск сложных пациентов, которым необходима высокотехнологичная медпомощь.

В министерстве жилищной политики, энергетики и транспорта Иркутской области пояснили, что в июне указом губернатора были отменены нормативные акты, регулирующие тарифную политику на воздушном транспорте. А новые не приняты до сих пор. «Поэтому служба по тарифам не может рассчитать сумму субсидии, а министерство не имеет правовых оснований на ее выплату», – пояснили в ведомстве. Однако, по словам председателя правительства Иркутской области Александра Битарова, держать руку на пульсе должно было министерство жилищной политики, энергетики и транспорта. «Они уже получили от меня взбучку. Мы с этим разобрались. Авиакомпании все будет оплачено с 1 июля. Механизм найден, но на это понадобится около месяца», – пояснил Битаров.

Кстати, компания «СиЛА», которая должна была заменить в Приангарье обанкротившегося бурятского перевозчика ПАНХ, не приступила к полетам по той же причине – ей не перечислили субсидии. В Усть-Илимск, Нижнеудинск, Железногорск-Илимский и поселок Казачинское самолеты не летают с мая. Но у их жителей есть альтернатива – автомобильный транспорт. У северян ее нет.

**Росавиаци**я сейчас изучает сложившуюся ситуацию, отметил в беседе с «РГ» представитель ведомства Сергей Извольский.

Между тем, как пояснил «РГ» главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров, действия авиакомпании, остановившей продажу билетов по спецтарифам, правомочны. «Перевозчик не может работать себе в убыток. Нужны деньги на топливо, зарплату. Если техобслуживание не делается вовремя, а на это тоже нужны средства, наступает уголовная ответственность. Перевозки в отдаленных территориях низкорентабельные. И, конечно, нести социальную ответственность в таком случае должен не бизнес, а власть. На Камчатке, например, власти в свое время купили региональной авиакомпании самолеты, так как аренда обходится дорого. Я не помню подобных случаев в последние 5-7 лет в других регионах. Хорошо, что власти в Иркутской области подключились к решению вопроса», – отметил эксперт.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 07.10.2016; «ПОБЕДА» НЕ ОТКАЖЕТСЯ ОТ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ ЗА РЮКЗАКИ

В четверг, 6 октября, Девятый арбитражный апелляционный суд подтвердил решение арбитража первой инстанции – отказал лоукостеру «Победа» (100%-ная «дочка» «Аэрофлота») в отмене предписания **Ространснадзор**а, говорится на сайте суда. Ведомство в начале года провело проверку по жалобе пассажирки и пришло к выводу, что «Победа» нарушает федеральные авиационные правила – взимает плату за провоз в салоне женских рюкзачков, – и предписало устранить нарушения.

Российские авиакомпании обязаны согласно правилам провозить бесплатно до 10 кг багажа (в салоне или багажном отсеке), а также некоторые виды ручной клади в салоне – в разрешенном списке 18 предметов, в том числе «дамская сумочка». Рюкзак в список не входит. Но **Ространснадзор** посчитал, что женский рюкзачок – это разновидность сумочки и, значит, должен провозиться бесплатно. Суды с этим согласились.

Если придется включить в список бесплатных вещей рюкзачки, «Победа» будет вынуждена вдвое увеличить минимальный тариф (сейчас 999 руб. с учетом всех сборов) и как минимум на 1000 руб. увеличить остальные тарифы (средний – 3000 руб.). Лоукостер не может брать на себя таких нагрузок, одновременно обеспечивая низкие цены, предупреждал ранее представитель авиакомпании. В структуре выручки «Победы» около 30% приходится на оплату сверхлимитного багажа и ручной клади.

«Победа» готовит кассационную жалобу, говорит представитель компании. Решение апелляционной инстанции вступает в силу после вынесения. Тем не менее «Победа» пока не собирается принимать к бесплатной перевозке рюкзаки и поднимать тарифы. «В своем предписании **Ространснадзор** требовал «привести деятельность в соответствие с законодательством», требования «включить рюкзачки в перечень личных вещей, перевозимых в салоне без доплаты» нет», – указывает сотрудник «Победы». При этом не поясняется, что именно является нарушением, продолжает он. А поскольку рюкзачков в правилах нет, то их провоз в ручной клади подлежит оплате, резюмирует собеседник «Ведомостей».

Представитель **Ространснадзор**а вчера не предоставил комментариев.

«Требование **Ространснадзор**а конкретизируется в решении суда, получится, что компания его игнорирует», – говорит управляющий партнер коллегии адвокатов «Старинский, Корчаго и партнеры» Владимир Старинский. «Законность предписания **Ространснадзор**а подтвердил суд, «Победу» можно будет привлечь к административной ответственности за неисполнение предписания контролирующего органа – штраф за это для юридических лиц составляет 20 000–50 000 руб.», – добавляет старший юрист адвокатского бюро А2 Мария Пономарева.

При этом Старинский считает, что позиция лоукостера обоснованна: рюкзачки действительно не упомянуты в списке бесплатно провозимой ручной клади и ни один из действующих стандартов не позволяет однозначно идентифицировать этот вид багажа как женскую сумочку. Пономарева возражает – со стороны «Победы» это игра формулировками. Законодательно признаки сумок и «рюкзачков» не закреплены, а строгая категоризация предметов легкой промышленности не была целью правил, они просто подразумевают, что разрешенные к бесплатной перевозке предметы имеют некие распознаваемые признаки, указывает Пономарева.

### ТАСС; ЕЛЕНА ВЕРЕЩАКА; 07.10.2016; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» СОКРАТИТ КОЛИЧЕСТВО РЕЙСОВ ИЗ МОСКВЫ НА КАМЧАТКУ

Авиакомпания «Россия» сократит с пяти до трех в неделю количество рейсов по маршруту Москва – Камчатка. Это связано с переходом на зимнее расписание работы, сообщили ТАСС в «Камчатском авиационном предприятии».

«С 30 октября по 25 марта компания «Россия» переходит на выполнение рейсов по маршруту Петропавловск-Камчатский – Москва и обратно по зимнему расписанию. Вместо пяти раз в неделю, как сейчас, рейсы будут выполняться три раза в неделю», – сообщил собеседник агентства.

Вылет из Петропавловска-Камчатского в Москву будет осуществляться по понедельникам, четвергам и субботам. Это связано с сезонным спадом пассажиропотока. Другие авиакомпании частоту полетов сокращать не будут.

«Рейсы из Москвы авиакомпании «Аэрофлот», а также из Владивостока и Хабаровска авиакомпании «Аврора» в зимний период будут осуществляться по летнему расписанию ежедневно», – добавили в авиапредприятии.

С ноября 2016 года по март 2017 года на Камчатку запланировано выполнение 12 чартерных рейсов компании «Икар» по маршруту Петропавловск-Камчатский – Нячанг (Вьетнам) и обратно. По данным «Камчатского авиационного предприятия», ежегодно услугами аэропорта Петропавловск-Камчатский пользуются около 500 тыс. пассажиров.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 06.10.2016; РОССИЯ И ИТАЛИЯ БУДУТ СОТРУДНИЧАТЬ В МЕЖДУНАРОДНОЙ СЕРТИФИКАЦИИ МС-21

Россия и Италия будут сотрудничать в получении международной сертификации для самолета МС-21 и создании эффективной системы обслуживания этих лайнеров, следует из протокола российско-итальянской межправительственной комиссии, который имеется в распоряжении РИА Новости.

«Среди приоритетных проектов в краткосрочном и среднесрочном периодах стороны выделили:….сотрудничество в целях получения международной сертификации для самолета МС-21; создание эффективной системы обслуживания для самолетов МС-21», – говорится в документе.

МС-21 – семейство пассажирских самолетов нового поколения вместимостью от 150 до 211 пассажиров, включает в себя новейшие разработки в области самолето– и двигателестроения, бортового оборудования и систем.

Испытания российского двигателя для новейшего гражданского лайнера МС-21 будут завершены в 2016-2017 годах, в 2018 году он может быть запущен в серийное производство, сообщал ранее генеральный директор государственной корпорации «Ростех» Сергей Чемезов.

В сентябре «Иркут» направил в **Росавиаци**ю заявку на подтверждение сертификата типа самолета МС-21 в EASA (Европейское агентство по безопасности полетов).

### ТАСС; НАИЛЬ ШАХВАЛИЕВ; 06.10.2016; ОТКАЗАВШАЯСЯ ОТ РЕЙСОВ МОСКВА – УФА «ПОБЕДА» ПОДАЛА ЗАЯВКУ НА ЛЕТНЕЕ РАСПИСАНИЕ

Лоукостер «Победа» прислал заявку на возобновление рейсов Москва – Уфа– Москва летом 2017 года, сообщила журналистам пресс-секретарь международного аэропорта столицы Башкирии Татьяна Ризван. В зимнем расписании авиакомпания отменила все перевозки.

«Победа» прислала заявку на летнее расписание. В зимнем, как мы и анонсировали ранее, претендентами на дополнительные рейсы стали «ЮТэйр» и Нордавиа», в результате проведенных переговоров получено подтверждение, что стоимость перелетов не вырастет», – сказала Ризван.

Аэропорт в 2017 году прогнозирует увеличение пассажиропотока внутри страны до 10% на фоне сокращающегося спроса на международные авиаперевозки. «При этом московское направление по-прежнему остается для нас приоритетным. Ушедшего перевозчика заменят две авиакомпании, с которыми нас связывают давние партнерские отношения», – добавила пресс-секретарь.

В чем причина разногласий

«Победа» в августе сообщила о закрытии рейсов из Москвы в Уфу из-за разногласий с уфимским аэропортом. В компании пояснили, что лоукостер внедряет собственную систему регистрации пассажиров низкобюджетных компаний. Уже в семи аэропортах она работает, и устанавливалась бесплатно, без усложненных условий со стороны аэропортов. Однако аэропорт Уфы потребовал за внедрение системы необоснованно завышенную оплату – порядка нескольких миллионов рублей, отмечал источник в «Победе».

«Победа» приняла решение уйти на другие направления, где условия для развития более благоприятные. В пресс-службе «Победы» подтвердили закрытие рейса в Уфу. В то же время в международном аэропорту Уфы ранее сообщили, что вопрос платной установки данной системы официально с авиакомпанией не обсуждался.

Авиакомпания «Победа»

Авиакомпания «Победа» входит в группу «Аэрофлот» и эксплуатирует самолеты Boeing 737-800 (в парке компании 12 воздушных судов, средний возраст которых около года). Лоукостер дает пассажирам возможность самостоятельно контролировать итоговую стоимость перелета, выбирая только необходимые ему услуги.

### ТАСС; НАИЛЬ ШАХВАЛИЕВ; 06.10.2016; ЧАСТОТА АВИАРЕЙСОВ ИЗ УФЫ В МОСКВУ СТАНЕТ РЕКОРДНОЙ ЗА ТРИ ГОДА, НЕСМОТРЯ НА УХОД «ПОБЕДЫ»

Частота авиарейсов из Уфы в Москву станет рекордной за три года, несмотря на уход с направления лоукостера «Победа», говорится в сообщении международного аэропорта Уфы. В зимнем расписании, начинающемся с 24 октября, авиакомпания отменила все перевозки из-за разногласий с местным аэропортом.

«Впервые в сезон осень-зима 2016-2017 из Уфы в Москву ежедневно запланировано 15 рейсов, обслуживать которые будут авиакомпании «Аэрофлот», «Сибирь», UTair, «Уральские авиалинии» и «Нордавиа». Это лучший показатель по частоте полетов из столицы Башкирии в столицу России за последние три года, превышающий, к примеру, прошлогодний на три рейса в сутки», – отмечается в сообщении. По информации аэропорта, «в зимнем расписании отсутствует авиакомпания «Победа».

Зимой планируется больше вылетов из уфимского аэропорта в Казань. Авиакомпания UTair будет совершать их ежедневно, «ЮВТ Аэро» – дважды в неделю. Впервые открываются рейсы в Горно-Алтайск, еженедельную программу полетов по данному направлению запускает авиакомпания «Красавиа» – туристов ждут курортные центры и санатории Белокурихи.

«Победа» в августе сообщила о закрытии рейсов Москва – Уфа – Москва из-за разногласий с местным аэропортом, касающихся установки в воздушной гавани собственной системы регистрации пассажиров. Перевозчик принял решение уйти на другие направления, где условия для развития более благоприятные. Пресс-секретарь аэропорта Уфы Татьяна Ризван в четверг сообщила, что «Победа» прислала заявку на возобновление рейсов летом 2017 года.

Международный аэропорт Уфы – современный авиационный комплекс, способный принимать воздушные суда всех типов. Это первый региональный аэропорт России, подтвердивший свое соответствие производственным стандартам ISAGO (IATA Safety Audit for Ground Operations). Услугами аэропорта пользуются более 40 российских и зарубежных авиакомпаний, аэропорт имеет две взлетно-посадочные полосы с рулежными дорожками и аэровокзал, состоящий из двух терминалов.