**10 ОКТЯБРЯ 2016**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 10.10.2016; ДЕНЬГИ ВЕЗЛИ ФУРАМИ

Через реку Белая в Уфе открыт первый в России мост, построенный на деньги от системы «Платон».

Собранные средства оплаты за пользование федеральными дорогами грузовиков массой от 12 тонн «правительство России направило на строительство и реконструкцию 31 моста в 19 субъектах страны и на неотложный ремонт наиболее проблемных дорог в 25 регионах, а это более тысячи километров дорог и улиц», сообщил глава **минтранс** Максим **Соколов**.

Затонский мост в Уфе сдан первым. Он соединил две федеральные трассы – М5 «Урал» и М7 «Волга», сделал удобней маршруты для жителей Башкирии и тех, кто едет через Уфу транзитом. Это вторая нитка моста. Ее очень ждали. Теперь старый мостовой переход будет работать только на выезд из города.

Сдача второй нитки моста была запланирована не раньше 2018 года, но благодаря дополнительным средствам, выделенным из системы «Платон», удалось открыть его раньше, отметил глава Республики Башкортостан Рустэм Хамитов. Общая стоимость моста 4,8 миллиарда рублей, средства, поступившие из федерального дорожного фонда (собранные через систему «Платон»), в этой сумме составляют треть – 1,5 миллиарда рублей.

«Возврат к изначально планируемому тарифу по сбору платы с грузовиков 12+ (3 рубля 06 копеек за километр) позволит выполнить больший объем дорожных работ и начать строительство самых необходимых инфраструктурных объектов в регионах», – заявил на церемонии открытия моста Максим **Соколов**. По его мнению, тестовый период работы системы «Платон» с тарифом на уровне 1,53 рубля за километр пройденного пути завершается.

Обязательную регистрацию в системе «Платон» прошли более 260 тысяч российских и иностранных перевозчиков, в общем парке которых более 760 тысяч большегрузов массой свыше 12 тонн. Вся плата, которую вносят владельцы фур, ежедневно перечисляется в Дорожный фонд РФ. Он уже пополнился более чем на 15 миллиардов рублей. Сейчас в папке крупных региональных проектов на следующий год более 10 предложений по строительству развязок, мостов, обходов. Пять проектов – в детальной проработке, их планируется делать с привлечением инвестиций уже в следующем году.

В этом и следующем году при участии средств системы «Платон» отремонтируют 24 аварийных моста в 13 регионах (Удмуртии, Чечне, Чувашии, Бурятии, Карачаево-Черкесии, Самарской, Воронежской, Брянской, Орловской, Пензенской и Тамбовской областях, Алтайском и Краснодарском крае). К концу 2019 года построят 7 новых мостов в центральной России.

После ремонта – на новой скорости

В этом году доля федеральных трасс, которые отвечают всем утвержденным в России нормам, превысит 70 процентов.

Такой прогноз дал журналистам **министр транспорта** Максим **Соколов**. После открытия моста в Уфе он отправился в Самарскую область. Там и состоялась встреча с представителями СМИ, на которой Максим **Соколов** уточнил: «В 2016 году отремонтируют и сдадут в эксплуатацию более 6,5 тысячи километров дорог».

По мнению министра, это «отличный результат нашей дорожной отрасли, который позволит привести в нормативный порядок почти 71 процент федеральных трасс». Также **Росавтодор** введет в строй более 300 километров новых автодорог.

В Самаре глава **минтранса** открыл еще один дорожный объект после капитального ремонта. Это участок федеральной трассы М-5 «Урал», который находится недалеко от Сызрани, на границе двух регионов – Самарской и Ульяновской областей, недалеко от города Сызрань.

До ремонта на этом участке скорость движения была ниже, чем на других, из-за проблем с дорожным покрытием. Поэтому и пропускная способность этого отрезка федеральной трассы оставляла желать лучшего. Теперь ситуация изменится.

### КОММЕРСАНТ; АННА МАКЕЕВА; 10.10.1016; ТРАНСПОРТ СТЕКАЕТСЯ В НОВЫЙ ВУЗ

Как стало известно «Ъ», создание Российского университета транспорта – нового вуза на базе Московского госуниверситета путей сообщения (МИИТ) – вышло в финальную стадию. **Минтранс** внес на рассмотрение правительства РФ проект о передаче МИИТа в ведение министерства, который позволит ведомству получить «монополию на транспортное образование», подчинив себе все 17 отраслевых вузов. Объединение вызывает резкую критику представителей авиационной отрасли, которые считают, что реорганизация снизит качество подготовки кадров, а «истинной причиной слияния вузов» называют имущественные отношения. По информации «Ъ», ректором нового вуза может стать чиновник **Минтранса** Константин Пашков, перешедший в транспортную сферу из медицины.

Резонансный проект **Минтранса** о создании Российского университета транспорта получил одобрение Минюста, Минобрнауки, Минфина, Минэкономразвития, Минтруда и вынесен на рассмотрение правительства РФ. Согласно документу, Московский госуниверситет путей сообщения Императора Николая II (МИИТ), находящийся в ведение **Федерального агентства железнодорожного транспорта** (**Росжелдор**а), перейдет в прямое подчинение **Минтранса** и объединит системы подготовки кадров по всем видам транспорта: автомобильному, воздушному, железнодорожному, морскому и внутреннему водному транспорту. Ведомство, в частности, получит доступ к бюджетному финансированию вуза, сможет назначать ректора, принимать участие в разработке и корректировании образовательных программ. **Росжелдор** обяжут передать **Минтрансу** выделенные МИИТу бюджетные ассигнования. В 2016 году вуз получил из госбюджета 2,17 млрд руб.

Проект создания Российского университета транспорта был подготовлен во исполнение поручений по итогам госсовета в августе 2016 года «для решения задач кадрового и научного обеспечения транспортной отрасли». Реформа транспортного образования реализуется на основе Транспортной стратегии РФ до 2030 года, утвержденной правительством в 2008 году. Реорганизация МИИТа станет только первым этапом масштабных изменений. Согласно проекту разработанной **Минтрансом** программы развития нового вуза (есть в распоряжении «Ъ»), в 2017-2022 годах в университете будут созданы институты по каждому направлению подготовки путем присоединения к головному вузу других транспортных вузов, например МАДИ, МГАВТ, МГТУГА. В **Минтрансе** ожидают, что создание научно-образовательных центров различного профиля позволит «создать условия для интеграции науки и образования путем введения новых образовательных программ и технологий», а также привлечь «наиболее компетентных» профессоров и преподавателей.

Сейчас все 17 транспортных отраслевых вузов подчиняются трем федеральным агентствам – **Росжелдор**у, **Росавиаци**и и **Росморречфлот**у, которые самостоятельно определяют образовательную политику образовательных учреждений. Они же являются участниками госпрограммы «Развитие образования» на 2013-2020 годы (общий объем бюджетного финансирования более 4 трлн руб.). «Монополия на транспортное образование фактически утрачивается, если мы (**Минтранс**.– «Ъ») не возглавим инновационную повестку. Транспортное образование перестанет быть конкурентным на образовательном рынке, вузы превратятся в училища»,– рассказал «Ъ» директор административного департамента **Минтранса** Константин Пашков. **Министр транспорта** Максим **Соколов** в интервью «Ъ» 25 августа 2016 года завил, что после реорганизации ведомство «получит основания еще плотнее говорить с Минобрнауки на тему распределения финансирования между образовательными учреждениями». Ключевые задачи реформы предполагается выполнить к 2023-2030 году.

Как сообщал «Ъ» 27 июля 2016 года, представители учебных заведений гражданской авиации, крупнейших авиакомпаний и аэропортов России выступили с резкой критикой планов **Минтранса**. Глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** предупреждал министра, что «по мнению авиационной общественности, нет убедительных оснований для смены учредителя, а также отсутствуют гарантии сохранения и повышения качества подготовки авиационных специалистов». По его данным, «категорически против» планов **Минтранса** выступают ПАО «Аэрофлот», ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»«, АО «Авиакомпания «Россия»« и еще 67 ведущих авиакомпаний и аэропортов России. Наибольшие опасения участников отрасли связаны с тем, что в результате реорганизации дипломы вузов гражданской авиации перестанут соответствовать международным конвенциям (сейчас они соответствуют требованиям Международной организации гражданской авиации).

Тревогу авиаторов Константин Пашков называет напрасной: «По конвенционным специальностям, например, судоводителей и пилотов, в новом университете готовить не будут», они будут «выведены из-под этого решения». Например, подготовку авиадиспетчеров хотят перевести в Санкт-Петербургский госуниверситет гражданской авиации, поясняет источник «Ъ» в авиационной отрасли. Собеседник «Ъ» опасается, что в Петербурге не смогут подготовить достаточно квалифицированные кадры для крупнейшего в стране московского авиационного узла.

«Ни о каком механическом слиянии транспортных вузов речи не идет,– настаивает господин Пашков.– Мы не следуем тренду укрупнения образовательных организаций, заданному Минобрнауки, а идем логикой здравого смысла».

В своем обращении в **Минтранс** Александр **Нерадько** предполагал, что изменения происходят «возможно, ради личных амбиций некоторых должностных лиц». По мнению собеседника «Ъ», «истинная причина» реорганизации – «имущественные отношения: одна только учебная база МГТУГА в Шереметьево – это 17 гектаров». Источник «Ъ» знакомый с ходом реорганизации вуза также признает, что «кроме имущественных отношений, реального смысла за объединением никто не видит». Тем не менее, по его словам, процесс реорганизации уже согласован с главой АП Антоном Вайно. Более того, уже начат процесс отбора кандидатов на пост ректора новой организации. «Вероятнее всего, им станет Константин Пашков», которого поддерживает помощник президента **Игорь Левитин**, считает собеседник «Ъ». Согласно официальной биографии господина Пашкова на сайте **Минтранса**, он в 2000 году с отличием окончил Московский государственный медико-стоматологический университет, в 2000 году прошел переподготовку в МГУ имени Ломоносова, в 2013 году – в РАНХиГС по программе подготовки высшего уровня резерва управленческих кадров. В 2003-2005 годах занимал пост начальника департамента по связям с общественностью РЖД, с 2005 по 2011 год был советником **министра транспорта**, с 2011 года – директор Административного департамента ведомства.

При этом на сайте Московского государственный медико-стоматологический университета (МГМСУ) есть персональная страница зав. кафедрой истории медицины, профессора, доктора медицинских наук Константина Пашкова (дата рождения и изображение господина Пашкова совпадают с представленными на сайте **Минтранса**). На сайте вуза утверждается, что господин Пашков решением ученого совета МГМСУ с 2007 года назначен заведующим кафедрой – профессором и «является руководителем нового поколения, который сочетает в себе умение работать на перспективу, объединяя вокруг себя сторонников, для которых его идеи и планы становятся целью их работы». В **Минтрансе** «Ъ» заявили, что говорить о возможных кандидатах на пост ректора Российского университета транспорта «преждевременно».

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 10.10.2016; АЛЕНА УЗБЕКОВА ЛЕТИМ НА ЮГ

В России создается новая авиакомпания для регулярных полетов в южные и центральные регионы страны.

Найдены инвесторы, которые вложат в ее работу до 300 миллионов долларов. Компании пока не называются, но известно, что среди них не будет «Аэрофлота», тем более что у него уже есть региональная авиакомпания «Аврора».

«Компания, как юридическое лицо, уже создана, и сейчас важно получить соответствующий сертификат, лицензию на осуществление коммерческих перевозок», – рассказал журналистам **министр транспорта** России Максим **Соколов**.

На начальном этапе в авиапарке нового перевозчика будет до 10 самолетов Sukhoi Superjet. Объем инвестиций рассчитывался, исходя из их стоимости, расходов на оплату работы персонала и другой техники.

«Думаю, что этот проект будет интересен более для региональных аэропортов, которые как раз нацелены на то, чтобы развивать горизонтальные связи между собой, не затягивая все потоки в перегруженный московский авиационный узел», – добавил министр.

Как сообщает «Интерфакс» со ссылкой на источник в авиаотрасли, акционерами новой авиакомпании станут Краснодарский край и группа частных инвесторов.

### ВОЛГА НЬЮС; 08.10.2016; МАКСИМ СОКОЛОВ: «САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ В ТЕЧЕНИЕ БЛИЖАЙШИХ ДВУХ ЛЕТ МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ НА РЕМОНТ ДОРОГ ЕЩЕ 3 МЛРД РУБЛЕЙ»

В ходе посещения региона Максим **Соколов** и губернатор Николай Меркушкин в Самаре провели совещание с главами муниципальных образований и профильных министерств о выполнении работ по реконструкции дорожной сети губернии, а также о планах на ближайшие несколько лет. В перспективе, регион дополнительно сможет рассчитывать на получение от участия в федеральных программах порядка 3 млрд руб. в течение двух ближайших лет.

В рамках совещания его участники предметно рассмотрели два вопроса – «О ходе разработки программы «Безопасные и качественные дороги» и «О ходе освоения средств, полученных Самарской областью за счет средств системы «Платон».

«Подготовка программы «Безопасные и качественные дороги» в последний раз рассматривалась на недавнем экономическом форуме в Сочи, времени до начала ее реализации осталось очень мало, 1 декабря все проектные документы от регионов должны поступить в **минтранс** для защиты», – пояснил суть первого вопроса участникам совещания Максим **Соколов**. Говоря о средствах, выделенных губернии за счет системы «Платон», **министр транспорта** напомнил, что Самарская область получила на ремонт дорог в этом году 650 млн руб. (400 млн руб. было направлено в Самару, 250 млн руб. – в Тольятти). «Обсуждая фронт работ по этой программе летом этого года, мы договорились, что осенью будут представлены результаты этой работы», – сказал **Соколов**.

Николай Меркушкин, в свою очередь, выразил слова благодарности Максиму **Соколов**у за его внимание к решению дорожных проблем в Самарской области. «Вы приезжаете в Самарскую область регулярно и каждый раз Вы оцениваете качество проведенных работ, принимаете участие в церемониях открытия новых участков дорог. За последние четыре года в губернии значительно улучшилась обстановка в сфере состояния дорог. Только по этому году большой фронт работ был освоен в Самаре, Тольятти, Сызрани, других населенных пунктах, который позволяет говорить, что идет движение вперед. Если сохраним набранный темп, то в течение ближайших двух-трех лет в Самарской области будут значительные улучшения в дорожной сфере», – сказал губернатор.

Глава региона добавил, что попадание губернии в новую федеральную программу предоставляет дополнительные возможности реализовать все намеченные планы по строительству и ремонту дорог. «Общий объем работ в этой сфере позволяет говорить, что сделан значительный шаг в наведении порядка. В будущем будет сделано еще очень многое, чтобы создать жителям региона комфортные условия для жизни», – заметил Николай Меркушкин.

Губернатор сообщил собравшимся, что в Москве завершились конкурсы по строительству дорог на условиях государственно-частного партнерства и Самарская область попала в число шести регионов страны, где эти проекты будут поддержаны федеральным центром. Речь здесь идет, в первую очередь о строительстве магистрали «Центральная». «Строительство этой дороги позволит кардинальным образом изменить транспортную инфраструктуру в Самаре», – подчеркнул Николай Меркушкин.

Говоря об освоении средств, полученных за счет системы «Платон», глава региона подчеркнул, что эти работы вышли на завершающий этап и в течение недели будут завершены. «Конечно, это была существенная добавка к уже выделенным средствам и, по ощущениям людей, ситуация с дорогами стала заметно лучше», – сказал губернатор. Николай Меркушкин добавил, что в последние годы при ремонте дорог упор был сделан на основные магистрали, но уже со следующего года власти серьезно займутся и состоянием внутриквартальных проездов.

 «Несмотря на все позитивные изменения, проблем в Самаре остается еще очень много. К примеру, в ужасном состоянии находится Заводское шоссе, где проходит основной поток транспорта к крупным промышленным предприятиям областного центра. Планов и задач у нас очень много и спасибо вам за поддержку, за то, что шаг за шагом реализуем все задуманное», – сказал Максиму **Соколов**у губернатор.

**Министр транспорта** в ответ заметил, что совместными усилиями федерального центра, региональных и муниципальных властей должны реализоваться все проекты, которые изменят вид городов Самарской области и создадут новые условия для жизни людей. И одним из таких механизмов для продолжения активного дорожного строительства должна как раз и стать новая федеральная программа «Безопасные и качественные дороги».

«Проект подразумевает, что гарантированно 1 млрд руб. в качестве субсидий получит только Самара. Но у Тольятти есть все возможности попасть в группу городов, которые получат 500 млн руб.», – сказал министр. Мэр Тольятти Сергей Андреев заверил Максима **Соколов**а и Николая Меркушкина, что администрация города подготовит все необходимые документы, чтобы получить эти средства. Кроме того, как добавил **министр транспорта**, при соблюдении определенных условий, предъявляемых программой в течение двух лет, Самарская область сможет рассчитывать в 2018 г. на выделение еще 1,5 млрд рублей.

Максим **Соколов** подчеркнул, что согласованная заявка от Самарской области должна поступить в **минтранс** не позднее 1 декабря этого года.

Максим **Соколов** обратил особое внимание руководителей муниципалитетов – все торги на проведение дорожных работ должны проводиться не позже апреля, чтобы строители могли работать при благоприятных погодных условиях. «Мы уже практикуем схему, что все торги проводятся в феврале–марте», – заметил Николай Меркушкин.

В заключение **министр транспорта РФ** сообщил, что Самарская область в этом году получила беспрецедентную сумму на дорожное строительство из федерального бюджета – около 10 млрд рублей. 2,3 млрд руб. – дополнительная федеральная поддержка региона, 3,5 млрд – средства, выделенные в рамках подготовки к Чемпионату мира по футболу, и 4 млрд руб. было заложено на ремонт дорог Самарской области в бюджете страны изначально.

Сразу после завершения совещания Максим **Соколов** и Николай Меркушкин в сопровождении главы Самары Олега Фурсова ознакомились с ходом ремонта дорог на улицах Рабочая, Арцыбушевская, Льва Толстого и Волжском проспекте.

### ИНТЕРФАКС; 07.10.2016; АЭРОПОРТ УФЫ ВВЕЛ ВТОРУЮ ВПП ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ

Международный аэропорт «Уфа» ввел в эксплуатацию вторую взлетно-посадочную полосу после капитальной реконструкции, длившейся более 1,5 лет.

Как говорится в сообщении предприятия, в ходе модернизации покрытие полосы было полностью заменено на новое, усиленное армированным бетоном. Проектный срок эксплуатации покрытия – не менее 20 лет. Коэффициент несущей конструкции ВПП увеличился в 1,5 раза, длина и ширина полосы остались прежними – 3,761 тыс. м и 45 м.

«Это дает уфимскому аэропорту возможность принимать такие воздушные суда как Boeing-747, Boeing-777, «Руслан», A330 без каких-либо ограничений, в том числе по количеству взлетов и посадок», – говорится в пресс-релизе.

К моменту ввода в эксплуатацию взлетно-посадочной полосы была построена новая рулежная дорожка, использование которой позволяет сократить время руления воздушного судна к месту стоянки на 50%.

Кроме того, были заменены водосточно-дренажная система с выводом на обновленное локально-очистное сооружение, а также система светосигнального оборудования полосы, включая трансформаторные подстанции. «Это позволяет эксплуатировать полосу по II категории ICAO, то есть практически при любых погодных условиях», – отмечается в сообщении.

Государственным заказчиком проведенных работ выступило **Федеральное агентство воздушного транспорта**. Работы осуществлялись в рамках подпрограммы «Гражданская авиация» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)».

Обновленную ВПП проинспектировал **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

Аэропорт Уфы обслуживает более 40 российских и зарубежных авиакомпаний, имеет две взлетно-посадочные полосы длиной 2,5 тыс. м и 3,7 тыс. м. Аэровокзальный комплекс, состоящий из двух терминалов, обеспечивает общую пропускную способность 1,4 тыс. пассажиров в час.

### ИНТЕРФАКС; 07.10.2016; ГЛАВА МИНТРАНСА ОЖИДАЕТ ВОССТАНОВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ПАССАЖИРОПОТОКА АЭРОПОРТОВ РФ В 2017Г

Международный пассажиропоток в аэропортах России, упавший после закрытия авиасообщения с рядом стран, восстановится в 2017 году, заявил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** журналистам в Уфе в пятницу.

«Это (снижение международного пассажиропотока – ИФ) по всей стране. Понятно, что это было вызвано объективными факторами, в первую очередь, закрытием авиационного сообщения с Украиной, с Турцией. Сейчас Турцию уже восстановили, поэтому, я думаю, показатели пассажиропотока быстро придут к прошлому 2015 году (к показателям 2015 года – ИФ)», – сказал он.

«Египет тоже, пока еще не хочу излишне дезинформировать, но египетские коллеги очень быстро двигаются по пути устранения всех замечаний комплексного плана обеспечения безопасности. Я думаю, что в следующем году уже уверенно мы начнем в полном объеме обеспечивать тот пассажиропоток, который был до (закрытия перелетов в Египет и Турцию – ИФ)», – сказал М.**Соколов**.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 07.10.2016; МИНТРАНС РАБОТАЕТ НАД КОРРЕКТИРОВКОЙ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»

**Минтранс** РФ совместно с другими профильными ведомствами работает над возможной корректировкой программы развития группы «Аэрофлот», в том числе развития региональных перевозок авиакомпании «Россия», сообщили РИА Новости в пресс-службе **Минтранса**.

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** ранее сообщал, что **Минтранс** до 10 октября подготовит предложения по продаже доли «Аэрофлота» в его крупнейшей дочерней авиакомпании «Россия».

«В настоящее время **Минтранс** совместно с экспертным советом при правительстве РФ, ФАС России и Минэкономразвития проводит работу по возможной корректировке долгосрочной программы развития группы «Аэрофлот», – сказал представитель пресс-службы в пятницу.

Он отметил, что в рамках этой работы особое внимание уделяется развитию региональных перевозок авиакомпании «Россия» с учетом возможностей построения хаба в петербургском аэропорту «Пулково».

«Аэрофлот» контролирует 75% минус 1 акция «России», блокпакет – у администрации Санкт-Петербурга. В сентябре газета «Ведомости» со ссылкой на трех федеральных чиновников сообщала, что «Аэрофлот» может продать свою крупнейшую «дочку» – авиакомпанию «Россия». По данным газеты, вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** поручил **Минтрансу** представить соответствующие предложения.

### РИА НОВОСТИ; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 07.10.2016; ЗАМГЛАВЫ МИД ГРЕЦИИ ОБСУДИЛ В МОСКВЕ СОВМЕСТНЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ

Предстоящее заседание смешанной российско-греческой комиссии, создание трех совместных предприятий в области пищевой промышленности и открытие судоходной линии между Сочи и Салониками обсудили на встрече в Москве заместитель министра иностранных дел Греции Димитрис Мардас и **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, сообщила пресс-служба МИД Греции.

Мардас и **Соколов** являются сопредседателями российско-греческой смешанной комиссии по экономическому, промышленному и научно-техническому сотрудничеству. На встрече присутствовали посол Греции в РФ Андреас Фриганас, советник премьер-министра Греции Димитрис Веланис и руководитель отдела по экономическим и коммерческим вопросам посольства Греции в Москве Илиас Танасас.

«Мардас и **Соколов** обсудили вопросы подготовки следующего заседания комиссии, которое запланировано в Афинах 3 и 4 ноября. Кроме того, обсуждались уже подготовленные проекты создания трех совместных греческо-российских предприятий в пищевой промышленности», – говорится в сообщении.

Также состоялся обмен мнениями по возможной паромной линии между Сочи и Салониками, через Стамбул, с целью разработки тематического круиза, который будет включать в себя посещение византийских памятников в Салониках и Стамбуле, монастырей Афона, и одновременно туристическое продвижение Халкидики.

В пятницу заместитель министра иностранных дел Греции встретился с заместителем министра промышленности и торговли РФ Андреем Богинским. В повестке встречи было увеличение российских инвестиций в промышленном секторе Греции, сообщил МИД.

### ТАСС; 07.10.2016; РЖД МОГУТ ПОЛУЧИТЬ ПРАВО ПОВЫШАТЬ ГРУЗОВЫЕ ТАРИФЫ НА 25%

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) может получить право повышать грузовые тарифы в рамках тарифного коридора на 25% вместо действующих 13,4% только если эта мера устроит грузоотправителей и будет приводить к росту объемов перевозок. Такое мнение высказал заместитель руководителя Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Анатолий Голомолзин в интервью ТАСС в рамках Петербургского международного газового форума.

Комментируя идею повышения верхней границы тарифного коридора, он подчеркнул, что необходимо наличие выбора и условий конкуренции. «Если грузоотправители готовы платить такую цену и при этом итоговый объем перевозок возрастет, то, наверное, этот метод ценообразования мог бы иметь право на существование. Но в таком грубом виде – дайте нам право и мы будем повышать – с большой долей вероятности можно сказать, что это не будет работать», – сказал замглавы ФАС.

По его словам, в обмен на качество услуги рост тарифа в рамках коридора приемлем, а «в обмен на пожелание дополнительных доходов, ничем больше не мотивированного, не очевиден». «Пока нельзя сказать, что есть удовлетворительные предложения по ценообразованию в грузовом железнодорожном секторе», – отметил Голомолзин.

Ранее **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в интервью ТАСС на форуме «Сочи-2016» заявил, что верхняя граница тарифного коридора РЖД может быть повышена до 25%. По мнению министра, эта мера поможет стимулировать перенаправление экспортной базы в российские порты из портов других сопредельных государств.

Федеральная служба по тарифам (ФСТ) с начала 2013 года своим приказом разрешила РЖД самостоятельно применять повышающие и понижающие коэффициенты к базовым тарифам на перевозку отдельных видов грузов по некоторым направлениям в установленных ФСТ пределах. Так, монополия может оперативно вводить надбавку или предоставлять скидку к базовым тарифам, если в результате этих действий экономический эффект для перевозчика будет увеличиваться.

В 2016 году Федеральная антимонопольная служба России понизила нижнюю границу тарифного коридора до минус 25%. До этого максимальный размер скидки к тарифу составлял 12,8%. Уровень максимальной надбавки остался на прежнем уровне – 13,4%.

### ТАСС; 07.10.2016; РОСАВИАЦИЯ: РФ ПОДДЕРЖАЛА ИДЕЮ СОЗДАНИЯ ВЭБ-ХРАНИЛИЩА ИНФОРМАЦИИ ОБ ОПАСНЫХ ЗОНАХ ПОЛЕТОВ

Россия поддержала идею о создании вэб-хранилища информации об опасных для полетов зонах, которая возникла в 2014 году после катастрофы рейса МН17 «Малазийских авиалиний». Об этом заявил руководитель **Росавиаци**и Александр **Нерадько**, выступая с докладом об участии РФ в сессии ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ICAO).

РФ сожалеет в связи с низким качеством расследования катастрофы Boeing на Украине

**Росавиаци**я назвала бездействие Киева основной причиной катастрофы Boeing в Донбассе

«Анализируя проведенную на площадке ICAO с 2014 года работу по данному направлению, Российская Федерация, в целом поддерживая саму идею создания подобного инструмента, убеждена в том, что его формат должен отвечать положениям Чикагской конвенции и служить заявленной цели – безопасности полетов и борьбе с терроризмом, а не являться механизмом политического давления», – отметил **Нерадько**.

Предполагается, что система, разрабатываемая ICAO, позволит организовать хранение информации о зонах конфликтов, а также обмен и риск-анализ данных касательно полетов над конфликтными зонами.

Пассажирский самолет Boeing-777 компании «Малазийские авиалинии», выполнявший рейс MH17 из Амстердама в Куала-Лумпур, разбился 17 июля 2014 года на востоке Донецкой области. Погибли 283 пассажира и 15 членов экипажа – граждане 10 государств.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 07.10.2016; РОССИЯ ОЗАБОЧЕНА ОТСУТСТВИЕМ НА МЕРОПРИЯТИЯХ ИКАО ПЕРЕВОДА НА РУССКИЙ

Россия озабочена отсутствием на международных мероприятиях в рамках международной организации гражданской авиации (ИКАО) перевода с английского языка на другие официальные, включая русский, говорится в опубликованном на сайте **Росавиаци**и докладе главы ведомства Александра **Нерадько**.

Руководитель **Росавиаци**и принял участие в работе заседания клуба командиров авиапроизводства России, где выступил с докладом об участии делегации РФ в работе 39-й сессии ассамблеи ИКАО. Ассамблея проходит с 27 сентября по 7 октября в штаб-квартире ИКАО в Монреале. Делегация РФ, в частности, состоит из представителей **Минтранса**, МИДа, Минпромторга, **Росавиаци**и, **Ространснадзор**а.

«Высказала РФ, выступая на ассамблее, и серьезную озабоченность по поводу устойчивой тенденции сокращения объёмов лингвистического обслуживания в ИКАО, призывая к равенству возможностей для всех государств-членов организации», – говорится в опубликованном в пятнице докладе главы **Росавиаци**и.

Политика ИКАО, напомнил он, определяет «многоязычие как один из основополагающих принципов для достижения целей ИКАО как специализированного учреждения системы ООН».

«В этой связи неприемлемой является ситуация, когда ряд международных мероприятий в рамках ИКАО – совещаний, симпозиумов и семинаров, проводимых непосредственно в штаб-квартире организации, проводятся только на английском языке и не обеспечиваются переводом на другие официальные языки ИКАО, включая русский, что ограничивает участие и эффективную работу на этих мероприятиях представителей неанглоязычных стран», – говорится в докладе **Нерадько**.

По этому вопросу, добавляется в сообщении, был представлен официальный рабочий документ от имени РФ.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 09.10.2016; ВСЕ ДОРОГИ БУДУТ ПЛАТНЫМИ

Через десять лет во всех развивающихся странах произойдет революция в подходе к налогам, за счет которых содержат дороги. Там откажутся от акциза на бензин, введенный сто лет назад, и заменят его платой за километр пробега.

Таким прогнозом с «Российской газетой» поделился директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики» Михаил Блинкин.

По его словам, каждая дорога будет иметь свой тариф. Если она в центре города, он будет выше, если в провинции – ниже. Автомобилисты должны будут установить на свою машину специальный маячок, который будет записывать историю поездок за месяц. Пробег будет подсчитываться, и водители станут платить за проезд по дорогам, как сейчас за электричество, пояснил Блинкин.

В большинстве стран мира, напомним, автомобилисты платят за содержание и модернизацию дорог косвенно – через акциз на топливо, его «зашивают» в стоимость бензина. Эта система возникла более века назад, когда автомобиль стал массовым явлением на дорогах, однако пробег измерить было невозможно.

За следующие сто лет система акцизов развилась и стала универсальной. Но в ней есть изъяны, считает Блинкин. Неправильно, когда литр бензина, потраченный на проселочной дороге, облагается таким же налогом, как тот, что тратят автомобилисты, проезжая, например, по Ленинскому проспекту.

Но это, конечно, не основной аргумент в пользу отмены акциза. Главная причина в том, что ни акциз в цене бензина, ни транспортный налог, ни сборы от платной парковки не покрывают затраты на строительство, ремонт, содержание улично-дорожной сети многих крупных городов, например Москвы.

А в будущем доходы дорожных фондов будут снижаться еще больше, прогнозирует Михаил Блинкин. Автомобили станут экологичнее – потребление топлива будет снижаться, а пробег будет расти. А электромобили вообще выпадут из акцизного налогообложения. У России и других стран просто не будет другого выхода, как перейти на новую систему оплаты пробега.

Предполагается, что в зависимости от веса транспортного средства стоимость проезда будет разной: с грузовиков денег возьмут больше, чем с легковушек. Поскольку система учета пробега высокотехнологична, то она вполне сможет определить дорогу, тип транспортного средства, тариф. Общественный транспорт логичнее было бы вообще освободить от такой платы.

На фактическую оплату проезда уже перешли в Сингапуре. Как пояснил глава «Автодора» Сергей Кельбах, они вставляют банковскую карту в устройство учета пробега и едут, выбирая более выгодный для себя маршрут. А по ходу движения со счета автоматически снимают деньги. Похожий эксперимент проводят и в некоторых штатах США: волонтеры фиксируют свой пробег с помощью специального устройства и платят 1,5 цента за милю (примерно 6 рублей 46 копеек). А потом им возвращают деньги, которые переплатили за бензин.

Когда именно Россия перейдет на новую систему, сказать сложно. Сначала как минимум надо обеспечить всех автовладельцев банковскими карточками, а можно ли будет установить числа счетчик на советские авто – вообще большой вопрос.

В **минтрансе** к идее введения платы за проезд по всем федеральным трассам отнеслись с интересом. Но отметили, что конкретно могут говорить лишь о перспективе ближайших десяти лет. Есть транспортная стратегия России до 2030 года, которая утверждена в новой редакции летом 2014 года. Там речь идет о создании сети платных и скоростных автомагистралей протяженностью более чем семь тысяч километров, напомнили «РГ» в **минтрансе**. В ведомстве отметили, что сейчас ориентируются именно на этот документ, в том числе и при развитии сети платных дорог. Получается, если не будут внесены изменения в Стратегию, то о введении платы за проезд по всем автомобильным дорогам в ближайшие лет 15 в России речи идти не будет.

### РИА НОВОСТИ; 07.10.2016; ВЛАСТИ ВЫДЕЛЯТ ПОЧТИ 40 МЛРД РУБ НА ДОРОГИ И ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ КРАСНОЯРСКА

Правительство Красноярского края утвердило госпрограмму по развитию транспортной системы региона на 2017-2019 годы, объем финансирования составит 38,7 миллиарда рублей, сообщила пресс-служба правительства региона.

«Сегодня на заседании правительства края утверждена государственная программа «Развитие транспортной системы Красноярского края на 2017-2019 годы». Документ состоит из нескольких подпрограмм: «Дороги Красноярья», «Развитие транспортного комплекса Красноярского края» и «Повышение безопасности дорожного движения в Красноярском крае». Финансирование программ за счет федерального и краевого бюджетов составит 38,7 миллиарда рублей», – говорится в сообщении.

В **минтрансе** региона сообщили, что большая часть средств пойдет на подпрограмму «Дороги Красноярья» – 31,2 миллиарда рублей. На содержание трасс выделят 9,7 миллиарда рублей, на ремонт дорог – 6,4 миллиарда, на содержание муниципальных дорог – 5,4 миллиарда.

В рамках подготовки к Универсиаде 2019 года запланировано строительство транспортной развязки в микрорайоне «Тихие зори» и автодороги в створе улиц Волочаевской, Дубровинского, Копылова. В течение следующего года появится транспортная развязка в районе нового терминала аэропорта «Емельяново», а также начнется работа по освещению очередного участка гостевой трассы на подъезде к аэропорту. Кроме того, в 2017 году запланировано возведение новой переправы в Минусинске.

### ИНТЕРФАКС; 08.10.2016; МНОГИЕ МОСКВИЧИ ПОЛУЧАТ УДОБНЫЙ И БЕЗОПАСНЫЙ СПОСОБ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ БЛАГОДАРЯ ЗАПУСКУ МАРШРУТНОЙ СЕТИ «МАГИСТРАЛЬ» – ЗАММЭРА

Запуск маршрутной сети «Магистраль» упростит транспортные перемещения 850 тыс. москвичей, заявил заммэра столицы Максим Ликсутов.

«В Москве реализуется ряд больших программ – это и упорядочивание парковочного пространства, и «Моя улица». Благодаря их реализации стало возможным реализовать дополнительные маршруты по ряду улиц. Автобусы придут туда, где их не было 20 лет. Количество москвичей, которые получат дополнительный наземный транспорт и увидят изменения, по нашим оценкам, – около 850 тысяч», – сообщил М.Ликсутов журналистам в субботу.

По его словам, в сети «Магистраль» задействовано около 400 комфортабельных автобусов, оснащенных всем необходимым и приспособленных для маломобильных граждан.

«Мы делали исследования, как повлияют эти изменения на движение другого транспорта – влияние будет незначительным, но огромное количество москвичей получат удобный, безопасный и комфортный способ передвижения», – отметил заммэра столицы.

### ИНТЕРФАКС-ЦЕНТР; 09.10.2016; КОЛИЧЕСТВО ПОСТРАДАВШИХ В АВАРИИ С АВТОБУСОМ В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ВЫРОСЛО ДО 10 ЧЕЛОВЕК – ИСТОЧНИК

До 10 человек выросло количество пострадавших в результате ДТП с участием пассажирского автобуса «Владикавказ-Москва» в Узловском районе Тульской области, сообщил «Интерфаксу» источник в правоохранительных органах региона.

Ранее со ссылкой на представителя регионального УМВД Сергея Сергейчева сообщалось о двух пострадавших.

«Травмы получили, предварительно, 10 человек. Тяжело пострадавших нет», – отметил собеседник агентства.

По его словам, всего в салоне автобуса находилось порядка 15 человек. Автобус следовал в сторону Москвы.

«Движение на этом участке трассы несколько затруднено, машины двигаются с минимальной скоростью», – добавил он.

Ранее сообщалось, что в 18:07 на телефон «Единой службы спасения-112» поступило сообщение о дорожно-транспортном происшествии на 220 км автодороги М-4 «Дон», при котором автобус «Сетра», двигавшийся по маршруту «Владикавказ-Москва», совершил съезд в кювет.

Для ликвидации последствий происшествия привлечена группировка сил и средств в составе 45 человек и 19 единиц техники, в том числе от МЧС России девять человек личного состава и три единицы техники.

Полицейские Госавтоинспекции работают на месте происшествия, выясняют причины, способствовавшие совершению ДТП, и организуют дорожное движение на указанном участке автодороги.

### КОММЕРСАНТ.RU; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 09.10.2016; ОАО РЖД ХОЧЕТ ВЕРНУТЬ ПАРК

ОАО РЖД предлагает через пять лет, если эволюционное развитие железнодорожной реформы не принесет результатов в виде прихода инвестиций в отрасль, создать на основе монополии перевозчика с вагонами, вернув ей право владеть парком. Монополия уже располагает самым крупным парком в оперировании, сосредоточенном на ее дочерней Федеральной грузовой компании (ФГК). Если и этот путь не приведет к успеху, ОАО РЖД готово к либерализации рынка перевозок и частичной приватизации своей перевозочной «дочки».

ОАО РЖД по давней традиции предлагает создать на его основе перевозчика с вагонами. Это следует из поправок ОАО РЖД к «Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок» (ЦМР; есть у “Ъ”). Однако, несколько раз подчеркивается в поправках, эти мероприятия предусмотрены лишь в рамках второго этапа реализации целевой модели, через пять лет, и к нему перейдут только в том случае, если результата не принесет первый. В ОАО РЖД поправки не комментируют.

ЦМР должна задать основные направления развития рынка до 2020 года (сейчас ОАО РЖД предлагает учесть в ней и период до 2025 года). Отвечает за ее разработку Минэкономики, которое опубликовало уже несколько итераций этого документа. Основные тезисы последней из них – необходимость долгосрочного тарифного регулирования в ОАО РЖД, ужесточение контроля за получением госмонополией финансирования, выделение локомотивной составляющей в тарифе ОАО РЖД, внедрение в монополии раздельного учета перевозочной и инфраструктурной деятельности, с тем чтобы потом определить, следует ли разделять монополию по этому принципу. По ключевому вопросу – доступу частных перевозчиков к инфраструктуре – позиция Минэкономики в том, что следует запустить 10–20 локальных пилотных проектов и, протестировав систему на них, решить, стоит ли вводить в перевозочной деятельности рынок.

Однако по вопросу допуска частных перевозчиков на сеть единого мнения так и не было найдено. Еще в июне замминистра экономики Николай Подгузов просил вице-премьера Аркадия **Дворкович**а вынести это обсуждение на уровень межведомственной рабочей группы по железнодорожному транспорту, поскольку по вопросу частных перевозчиков «отсутствует возможность сближения позиций как федеральных органов исполнительной власти, так и участников рынка грузовых железнодорожных перевозок».

Как подчеркивается в письме главы ОАО РЖД Олега Белозерова на имя министра экономики Алексея Улюкаева (“Ъ” знаком с его содержанием), ЦМР должна решать одну из важнейших проблем отрасли – нарастающий дефицит инвестирования в инфраструктуру и локомотивный парк. ОАО РЖД объясняет дефицит устойчивым (примерно на 3,7% ежегодно) снижением доходной ставки из-за увеличения доли низкодоходных грузов и снижения высокодоходных.

На первом этапе реализации ЦМР, который продлится пять лет, ОАО РЖД сохранит за собой монопольное право собственности на существующую инфраструктуру общего пользования. Другие компании смогут строить новую инфраструктуру и ее эксплуатировать. Как и ранее, ОАО РЖД предлагает перейти на долгосрочное (три–пять лет) тарифное регулирование, когда государство фиксирует для холдинга цели по повышению эффективности, взамен предоставляя индексацию тарифа на уровне не выше инфляции. Также компания ограничивает спектр задач, которые она оплачивает из своих средств: так, ОАО РЖД требует, чтобы расширение пропускных и провозных способностей и скоростей движения финансировалось не из долгосрочного тарифа монополии, а за счет выгодоприобретателей (грузовладельцев), а строительство новых линий – за счет инвестиционной надбавки к тарифу потребителей. Из того, что предлагало Минэкономики, ОАО РЖД соглашается на начальное разделение видов деятельности – отношения «хозрасчета» между инфраструктурной, тяговой и перевозочной составляющей своего бизнеса.

Общесетевой грузовой перевозчик в рамках ОАО РЖД сохранится и на этом этапе будет интегрирован в холдинг организационно – так сейчас существует внутри ОАО РЖД ФГК.

На втором этапе предлагается выделить в дочернее общество перевозочный бизнес с правом владения вагонами. Появление такого перевозчика, объясняет ОАО РЖД, будет способствовать снижению транзакционных издержек грузоотправителя. А если этого будет недостаточно, то на втором этапе компания готова согласиться на создание конкуренции в перевозочном виде деятельности и либерализацию цен. Также при росте погрузки и потребностях в инвестициях ОАО РЖД на втором этапе не исключает приватизации миноритарного пакета дочернего оператора ОАО РЖД. «Необходимым условием приватизации будет являться наличие либо системы долгосрочного тарифного регулирования, гарантирующей окупаемость вложений в перевозочный бизнес, либо либерализации рынка услуг по перевозке грузов»,– говорится в поправках ОАО РЖД.

Объединение перевозочной деятельности и права владеть вагонами возвращает монополию к дореформенным временам. Если в 2006 году доля монополии на рынке грузовых перевозок в 2006 году составляла 67,3%, говорится в сентябрьском проспекте эмиссии евробондов ОАО РЖД, то в ходе либерализации рынка она снизилась до 14,3% (на 2015 год). Но постепенно структуры ОАО РЖД увеличивают свою долю. Глава ФГК Алексей Тайчер в марте говорил, что в планах компании нарастить парк до 120–150 тыс. вагонов в 2016 году и занять около 30% рынка. Компания уже близка к верхней границе этого прогноза. Если на 31 декабря 2015 года, согласно проспекту эмиссии ОАО РЖД, у ФГК было 130,6 тыс. вагонов, то на 3 октября парк в оперировании составлял уже 144,6 тыс. единиц. Последней сделкой ФГК взяла у в аренду около 16 тыс. вагонов «ВЭБ-лизинга» (см. “Ъ” от 30 сентября).

ФГК после сделки с «ВЭБ-лизингом» стала лидером среди операторов по парку в управлении, отмечает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров: компания не только завершила основной цикл списания парка, но и в рамках трехлетнего контракта с Уралвагонзаводом планирует закупить до 24 тыс. инновационных полувагонов. А ее основной конкурент – Первая грузовая компания (ПГК) Владимира Лисина пока не определилась с инвестпрограммой и еще столкнется с проблемой массового списания нефтеналивных цистерн.

Господин Бурмистров характеризует предложения ОАО РЖД в целом как ретроградные, говоря, что частный бизнес и государство заинтересованы в максимальной прозрачности монополии и разделении учета по видам деятельности, тогда как ОАО РЖД в этом не очень заинтересовано и все подобные меры стремится перенести на как можно более далекое будущее. А пока компания настаивает фактически на максимальном сокращении инвестиционных обязательств, гарантиях индексации тарифов не ниже уровня инфляции, недопущении частных операторов в сектор локомотивной тяги и отказе от создания локальных перевозчиков.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 10.10.1016; СТАРЫЕ ЛОКОМОТИВЫ ЕЩЕ ПОТЯНУТ

Минэкономики выступило против предложения **Минтранса** запретить эксплуатировать в РФ старые локомотивы задним числом, уже с сентября. По мнению министерства, это противоречит решению ЕЭК, давшему всем отсрочку еще на год, к тому же заместить выбывающий парк не позволят мощности российского локомотивостроения. Эксперты отмечают, что замещение обойдется в 150-200 млрд руб., а процедура модернизации, позволяющая избежать таких трат, еще не разработана.

Минэкономики не поддержало предложения **Минтранса** по введению запрета на эксплуатацию локомотивов без модернизации с 1 сентября 2016 года. Исходя из заключения министерства, опубликованного на regulation.gov.ru, предложенный **Минтрансом** документ противоречит основным принципам договора Евразийского экономического союза (ЕЭС) и нормам техрегламента Таможенного союза.

Еще в 2014 году на территории ЕЭС должен был вступить в силу техрегламент, который запрещает продлевать срок службы локомотивов без их дорогостоящей модернизации. Однако тогда владельцы локомотивов получили отсрочку на два года. В июне коллегия Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) решила отложить вступление регламента в силу еще на год, до 2 августа 2017 года. Но **Минтранс** РФ решил, что для России техрегламент должен вводиться уже сейчас, с 1 сентября, а отсрочку ЕЭК следует распространить только на 1040 магистральных локомотивов ОАО РЖД и на маневровые локомотивы, работающие на путях необщего пользования.

Минэкономики подчеркивает, что предложение **Минтранса** фактически вводит запрет на эксплуатацию в России локомотивов, выпуск и обращение которых «признается правомерным до 2 августа 2017 года» на территории ЕЭК. При этом исключительное право продления для ОАО РЖД можно расценивать как государственную преференцию, что противоречит закону о защите конкуренции. В Минэкономики подчеркивают, что локомотивный парк промпредприятий (за исключением ОАО РЖД) насчитывает более 10 тыс. единиц.

В ОАО РЖД «Ъ» заявили, что запрет на продление эксплуатации локомотивов позволит «высвободить значительное их количество», но пассажирские и грузовые перевозки будут полностью обеспечены за счет российских производителей. Но, по расчетам Минэкономики, потребуется заменить более 5 тыс. промышленных локомотивов на сумму свыше 200 млрд руб., тогда как мощности позволяют производить около 1,2 тыс. единиц в год, треть из которых – маневровые тепловозы.

Глава агентства «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров отмечает, что частный парк магистральных локомотивов не превышает 400 единиц, проблема продления их срока службы в целом неактуальна. В то же время проблема с парком маневровых локомотивов усугубляется: уровень их износа превышает 80%, а средств для закупки у большинства компаний нет (самый дешевый подержанный четырехосный маневровый локомотив стоит 12-14 млн руб., а новый восьмиосный – 70-80 млн руб.). Фактически в ближайшие два года потребовалось бы заменить до 6 тыс. маневровых локомотивов на промпредприятиях, что потребовало бы не менее 150 млрд руб. инвестиций.

Отсрочка запрета на год дает возможность разработать процедуры модернизации и продления эксплуатации локомотивов, говорит источник «Ъ» в ЕЭК. Сейчас многие маневровые локомотивы, находящиеся в собственности предприятий, имеют выход на пути станций примыкания, что позволяет ОАО РЖД, которому не хватает своего парка маневровых локомотивов, оптимизировать выполнение работ. Запрет на эксплуатацию локомотивов без четких регламентов модернизации осложнит жизнь всем участникам перевозок, а также самой монополии, полагает собеседник «Ъ». Источник «Ъ» на рынке отмечает, что в условиях отсутствия разработанных техусловий на модернизацию локомотивов с продлением срока службы практическая реализация продления невозможна, а в целом ситуация представляет собой вытеснение монополистом немногочисленных конкурентов с рынка тяги на путях общего пользования.

### РИА НОВОСТИ; ЭДУАРД ДЕМЬЯНЕЦ; 07.10.2016; РЖД К 2025 ГОДУ ПОСТРОЯТ ЗАПАДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ОБХОД САРАТОВА

РЖД к 2025 году намерены построить западный обход Саратовского железнодорожного узла с усилением участка между станциями Липовский – Курдюм, объем инвестиций составит 30,9 миллиарда рублей, сообщили в Приволжской железной дороге (ПривЖД, филиал РЖД).

Как сообщил начальник службы технической политики ПривЖД Вячеслав Шатохин в пятницу, инвестиционный комитет РЖД в июле одобрил этот проект и отнес его к приоритетным проектам развития железнодорожной инфраструктуры. В этом году уже выделено 50 миллионов рублей на разработку основных проектных решений. В целом же, по его словам, реализация проекта планируется в два этапа.

«На первом этапе выполняются работы по строительству пути от станции Курдюм до станции Буркин – строительное звено 52 километра, срок строительства 2,8 года на сумму 25,8 миллиарда рублей. И второй этап – это двухпутные вставки длиной 34 километра со сроком строительства 2,5 года на сумму 5,1 миллиарда рублей», – сказал он на круглом столе, проведенном в рамках Дня Приволжской железной дороги в ТПП Саратовской области.

Шатохин отметил, что основной целью реализации этого проекта является обеспечение прогнозируемым к 2020 году объемов перевозок грузов через Саратовский узел в размере 113,7 миллиона тонн, что на 49 миллионов тонн выше уровня 2015 года, а также развитие дополнительного пригородного движения. Проектом предусмотрено создание около 200 новых рабочих мест.

Начальник ПривЖД Сергей Альмеев уточнил журналистам в пятницу, что первый этап этого проекта планируется завершить в 2021 году, второй этап – в 2025 году. В свою очередь заместитель председателя правительства области Василий Разделкин сказал журналистам, что областное правительство окажет содействие в реализации этого проекта.

Проект строительства западного железнодорожного обхода вокруг Саратова обсуждается более 10 лет, но четких сроков его реализации не называлось. В августе 2012 года старший вице-президент РЖД Валентин Гапанович заявлял, что строительство обхода может начаться в 2014 году. Однако в этот срок реализация проекта не началась.

### РИА НОВОСТИ; 07.10.2016; ИНВЕСТИЦИИ РЖД В РАЗВИТИЕ СЕВЕРНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ СОСТАВЯТ 8,6 МЛРД РУБЛЕЙ

Инвестиции РЖД в развитие Северной железной дороги в 2016 году составят 8,6 миллиарда рублей, сообщило в пятницу управление Северной железной дороги.

В пятницу начальник СЖД Сергей Кобзев провел пресс-конференцию, посвященную 13-й годовщине со дня создания ОАО «Российские железные дороги».

«За 13 лет во все сферы, в инфраструктуру и подвижной состав, в развитие Северной железной дороги было инвестировано около 160 миллиардов рублей. В 2016 году 8,6 миллиарда рублей инвестиционных средств будет направлено на объекты Северной дороги. В основном это инфраструктурные проекты», – рассказал Кобзев. Он отметил, что в настоящее время продолжается модернизация одной из крупнейших в стране сортировочных станций Лоста в Вологде, Череповецкого узла, а также модернизация пути от Беломорска до Обозерской.

Кобзев сообщил также, что, в числе прочего, в этом году на СЖД частично обновили тяговый подвижной состав, приобрели новые локомотивы (тепловозы), также была подготовлена проектная документация и получены дополнительные инвестиции на объекты социальной сферы. Дополнительные средства направлены на обновление платформенного хозяйства.

«В настоящее время идет утверждение инвестиционных планов на следующий год, по состоянию на октябрь в план включены проекты общей стоимостью 7,4 миллиарда рублей. Приоритет остается прежним – это инфраструктура», – добавил начальник СЖД.

В 2017 году, как сообщает управление, продолжится модернизация пути в северных регионах магистрали, автоматизация рабочих процессов для экономии эксплуатационных расходов. Будет построен дом отдыха локомотивных бригад на станции Данилов.

«Инвестиции в сумме около 300 миллионов рублей запланированы для технического перевооружения контактной сети на направлении от Ярославля до Александрова для обеспечения регулярного вождения тяжеловесных грузовых поездов весом свыше 6,3 тысячи тонн, что также позволит осуществлять меньшими ресурсами больший объем перевозок», – говорится в сообщении.

### ТАСС; СЕРГЕЙ МИНГАЗОВ; 07.10.2016; РЖД В 2017 ГОДУ ВЛОЖИТ В МОДЕРНИЗАЦИЮ ТРАНССИБА 57 МЛРД РУБЛЕЙ

Инвестиции РЖД в модернизацию Транссиба в 2017 году составят 57 млрд рублей. Объемы грузоперевозок к концу текущего года вырастут на 10%, сообщил журналистам в пятницу начальник Дальневосточной железной дороги (ДВЖД) Николай Маклыгин на праздновании 100-летия Амурского моста.

«Если говорить о вложениях по инвестиционной программе в 2017 году – это инвестиции на сумму 57 млрд рублей, если в объемах модернизации путей – то 500-400 километров дороги. По объемам грузоперевозки президентом РЖД поставлена задача – еще плюс 10% к объемам нынешнего года», – сказал Маклыгин, отвечая на вопросы журналистов после торжественного митинга, посвященного столетию со дня открытия Амурского моста и начала движения по Транссибу.

«Сегодня мы отмечаем столетие Амурского моста, а это у нас частица Транссибирской магистрали, которая протянулась на протяжении 9,3 тысячи километров. Амурский мост – это великое сооружение, которое завоевало золотую медаль за свой проект в Париже и мы стараемся его поддерживать в хорошем состоянии», – отметил начальник ДВЖД. Основной поток грузов, которые следуют в направлении тихоокеанских портов, пропускает именно Амурский мост, уточнил он.

По его словам, значимость Транссиба, Дальнего Востока, грузов, которые идут в этом направлении существенно выросла в последние годы. В среднем суточный грузооборот составляет 520-510 млн тонно-километров, рост данного показателя составил 5% к прошлому году. «Это не предел, учитывая развитие наших портов – Находка, Владивосток, Ванино. Идет развитие дороги, идет большая инвестиционная программа. Мы готовим себя к тому, что объем будет расти и добавляться», – добавил Маклыгин.

Ранее сообщалось, что объем капитальных вложений в развитие Дальневосточной железной дороги (ДВЖД) в 2016 году вырос почти на четверть по сравнению с инвестпрограммой прошлого года – до 47,3 млрд рублей. Проведение работ запланировано на 601 объекте, общая стоимость введениях их в эксплуатацию превышает 31,6 млрд рублей. Часть из них уже используется.

Путь через Амур длиною в век

На территории музея Амурского моста, построенного 100 лет назад, прошел сегодня торжественный митинг, посвященный этой дате. В нем приняли участие более 300 человек, более 200 железнодорожников были поощрены и награждены, а поздравить их с юбилейной датой приехали губернатор Еврейской автономной области Александр Левинталь, начальник ДВЖД Николай Маклыгин, заместитель председателя правительства Хабаровского края Сергей Ивашкин, мэр Хабаровска Александр **Соколов**.

Митинг завершился церемонией установки на ферме Амурского моста памятной металлический доски «Мост наследника цесаревича Алексея Николаевича», аналогичной той, которая была демонтирована в революционный период, также торжественным проездом раритетного тепловоза по мосту и праздничным фейерверком.

5 октября 1916 года в Хабаровске был открыт для постоянного движения последний участок Транссибирской магистрали – мост через реку Амур. Сооружение длиной 2568 м на тот момент стало крупнейшим мостом в Евразии, благодаря чему было названо «Амурским чудом».

Транссиб – самая длинная на планете железнодорожная магистраль

Транссибирская железнодорожная магистраль является самой длинной на планете. Ее протяженность – 9288,2 км. Начальный пункт Транссиба – Ярославский вокзал Москвы, конечный – вокзал Владивостока.

Начало строительству Великого Сибирского Пути (историческое название) было положено в мае 1891 года близ Владивостока, в местечке Куперовская падь. Тогда еще 23-летний цесаревич Николай Александрович, будущий император Николай II, нагрузил полную тачку земли, отвез ее к насыпи и под звуки оркестра заложил первый камень в фундамент вокзала.

Транссиб соединил Европейскую Россию с Сибирью и Дальним Востоком. Дорога проходит через 8 часовых поясов и по территории двух частей света: Европе (19,1% длины) и Азии (80,9%). На пути магистрали находится 11 областей, 5 краев, 2 республики, 1 автономная область РФ, 88 городов, 16 крупных рек.

В регионах, по которым проходит магистраль, добывается 65% российского угля, осуществляется 20% нефтепереработки и 25% выпуска древесины. Магистраль обеспечивает выход на востоке к железным дорогам Северной Кореи, Китая, Монголии и Казахстана, а на западе, через российские порты и пограничные переходы – в европейские страны.

Способствовать росту промпроизводства

В 2015 году по магистрали в экспортно-импортном и транзитном сообщении перевезено 113,1 млн тонн грузов. С 2013 года ОАО «РЖД» реализует проект развития железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона (Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей).

Его завершение к 2020 году позволит российским предприятиям ежегодно вывозить дополнительно до 66 млн тонн грузов, что будет способствовать росту промышленного производства, созданию рабочих мест, формированию условий для устойчивого развития Сибири и Дальнего Востока. Общий объем инвестиций в осуществление проекта составит 562 млрд рублей.

За 2013-2015 годы на модернизацию БАМа и Транссиба направлено 148,1 млрд рублей. Выполнены работы по развитию и удлинению станционных путей (97 км), построено 154 км вторых путей, модернизировано и реконструировано около 3 тыс. км пути, уложено 1,5 тыс. стрелочных переводов.

### LENTA.RU;07.10.2016; РЖД ПОСТРОИТ МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ ЗА 16 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ

РЖД рассматривает возможность строительства в Самарской области двухпутного железнодорожного моста через Волгу стоимостью около 16 миллиардов рублей. Об этом сообщил начальник службы технической политики Приволжской железной дороги (филиал РЖД) Вячеслав Шатохин, передает РИА Новости.

По его словам, проект уже получил положительное заключение главгосэкспертизы. «На сегодня решается вопрос о финансировании данного проекта», – заявил Вячеслав Шатохин.

Он также отметил, что целью этого проекта является увеличение грузооборота тяжеловесных поездов более 6 тысяч тонн, которые следуют по транспортному коридору «Север – Юг».

Строительство, по словам Шатохина, может занять семь лет, однако точные сроки реализации этого проекта пока не определены.

Приволжская железная дорога охватывает территории Саратовской, Волгоградской и Астраханской областей, а также несколько станций, находящихся в Ростовской и Самарской областях.

РЖД – железнодорожная госкомпания, владеющая всей железнодорожной инфраструктурой общего пользования в России, а также подавляющей частью локомотивного парка. Чистая прибыль компании за 2015 год составила 8,2 миллиарда рублей против 99,3 миллиарда рублей убытка в 2014-м.

### КОММЕРСАНТ.RU; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА, АНГЕЛИНА ДАВЫДОВА; 08.10.2016; С УГЛЕКИСЛОЙ МИНОЙ

Россия не присоединилась к экспериментальному этапу схемы регулирования выбросов парниковых газов (ETC) в авиаперевозках, одобренной Международной организацией гражданской авиации (ICAO). РФ посчитала, что покупка квот на ETC превратит авиацию в источник возврата инвестиций для экологических проектов в других отраслях, вытеснит с рынка авиакомпании из развивающихся стран и снизит безопасность полетов. Поэтому Москва вместе с Дели и Пекином предлагала альтернативу – единый экологический сбор с каждой тонны топлива. Эксперты замечают, что заметно изменить резолюцию ICAO вряд ли получится, но, по данным «Ъ», в документ все же будут внесены оговорки, в том числе от РФ и США.

Ряд стран–участниц ICAO предварительно одобрили механизм, ограничивающий объем выбросов углекислого газа самолетами. Речь идет о так называемых «Глобальных рыночных мерах в гражданской авиации» (GMBM). С 2021 года при превышении уровня ETC 2020 года отрасль будет выплачивать компенсации. Первые три года участие стран в программе будет добровольным, затем станет обязательным для стран с крупным парком самолетов – кроме небольших островных государств, стран, почти не использующих авиацию, и малых государств без выхода к морю (см. «Онлайн» от 26 сентября).

По схеме, одобренной 63 членами ICAO, авиакомпаниям, выполняющим международные рейсы и превысившим бесплатную норму выбросов парниковых газов (ETC), придется покупать «квоты на выбросы» на специальной бирже. Средства пойдут на природоохранные проекты (поддержку зеленой энергетики, лесонасаждение и т. д.). Эти квоты получают в результате сертифицированных ООН проектов по снижению ETC в других секторах промышленности, преимущественно в развивающихся странах. Пока сертификация будет проходить по правилам, разработанным еще для Киотского протокола (его второй период действует до 2020 года). Но в ноябре в силу вступит Парижское климатическое соглашение, ожидается, что будут разработаны новые правила сертификации и утверждения проектов.

Но РФ сообщила ICAO, что не присоединится к экспериментальному этапу внедрения GMBM, говорят источники «Ъ». **Росавиаци**я заявила, что представила на сессии ICAO свою позицию, и отметила, что отвлечение финансов из отрасли негативно повлияет на темпы развития авиации и безопасность полетов.

«Никаких улучшений в объеме эмиссии парниковых газов не наступит, по некоторым расчетам, она даже увеличится»,– сообщило ведомство, добавив, что это негативно скажется на странах с развивающейся экономикой и авиаотраслью.

Источники «Ъ» в российской делегации поясняют, что даже небольшая дополнительная финансовая нагрузка ограничит возможность развития для большинства авиакомпаний из развивающихся стран и вытеснит их с рынка международных перевозок. Кроме того, без финансирования придется продлевать ресурс устаревшей техники, говорит источник «Ъ», что увеличит эмиссию, негативно отразится на заказах новых самолетов, ухудшит безопасность полетов. Он уточнил, что с 2017 года страны начнут создавать регистр эмиссии эксплуатантов воздушного транспорта на национальном или региональном уровнях, что уже потребует расходов. Источник «Ъ» говорит, что покупка эмиссионных кредитов, или квот, на «углеродных» рынках станет механизмом ускоренного возврата инвестиций «в завершаемые экологически эффективные проекты из других отраслей». То есть авиакомпании будут способствовать росту доходов крупных транснациональных компаний, но не внесут желаемого вклада в снижение ETC авиацией. По некоторым оценкам, только за первые 15 лет общие потери авиаотрасли от новой системы составят около $200 млрд.

Из-за подавления быстрорастущих авиакомпаний в развивающихся странах возникнет недобросовестная конкуренция, поэтому глобальное внедрение схемы может оказаться под вопросом, отмечает собеседник «Ъ». Отдельные государства предпочтут сделать оговорки в отношении определенных частей резолюции ICAO. По данным «Ъ», в течение месяца оговорки будут опубликованы, в том числе от делегаций США и РФ. По словам источника «Ъ», отсутствие согласия членов ICAO приведет к напряженности в отношениях между участниками рынка, а отдельные государства попытаются защитить интересы национальных авиакомпаний с помощью местного «экологического налогообложения», как это было сделано в ЕС.

На этом фоне делегации РФ, Китая и Индии представили альтернативный вариант контроля за ETC, предложив установить экологический сбор с государств в размере единой ставки с каждой тонны топлива для международных рейсов. Величину ставки должна определить ассамблея ICAO на основе трехгодичного цикла исходя из потребности финансирования экологических авиапроектов. Предполагается, что сбор будет одинаков для всех компаний, программа предусматривает принцип добровольного участия, а развивающимся странам может быть оказана помощь. В рамках программы будет существовать взаимосвязь между размером взноса и реальными действиями для снижения выбросов в секторе, а в условиях предлагаемых торгов такой связи по определению нет, говорит источник «Ъ».

«Нынешний вариант соглашения о сокращении ETC гражданской авиацией выглядит гораздо более щадящим»,– считает глава Infomost Борис Рыбак. Он отмечает, что понятна поддержка его авиапроизводителями, которые всегда выступали за скорейшее обновление парка. Но эксперт отметил, что инициатива не может не вызвать дополнительного финансового давления на российских перевозчиков, что в нынешних условиях для них критично. Однако новое предложение уже вряд ли может быть сильно скорректировано, и Москва может лишь пытаться лоббировать участие российских авиакомпаний в экологических проектах, причем именно в РФ, поскольку она является одним из крупнейших производителей кислорода.

### ВЕДОМОСТИ – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; НАДЕЖДА ЗАЙЦЕВА; 09.10.2016; ПЕТЕРБУРГ ПОТРАТИТ 180 МЛН РУБ. НА ПОДДЕРЖКУ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ

Компания «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС, управляет аэропортом «Пулково») представила программу поддержки новых направлений. При открытии новых маршрутов, входящих в перечень стратегических направлений, авиакомпании могут получить скидки на все аэропортовые сборы и тарифы, рассказал коммерческий директор ВВСС Евгений Ильин. Скидка в 80% от стоимости аэропортовых услуг предлагается для международных направлений, 60% – для внутрироссийских. Программа поддержки новых направлений опубликована на сайте «Пулково», она начнет действовать с 30 октября (начало осенне-зимнего сезона навигации).

В списке стратегических направлений – 50 маршрутов, в том числе Венеция, Нью-Йорк, Бостон, Гонконг, Владивосток, Петропавловск-Камчатский, Хабаровск, Ченду, Мумбаи. Направления Дальнего Востока остались незанятыми после ухода «Трансаэро», говорит представитель «Пулково».

Программа разработана совместно с правительством Петербурга. Городское АО «Аэропорт «Пулково» компенсирует управляющей компании выпадающие доходы, рассказывает Ильин. По его словам, пока утверждена сумма на первый год работы программы – 180 млн руб. (вся программа рассчитана на три года). Скидки перевозчикам на сопоставимую сумму предоставит и ВВСС, добавил Ильин. Обязательства АО «Аэропорт «Пулково» по совместной программе составят 180 млн руб. в год, подтвердила представитель комитета по транспорту Петербурга. По оценке Ильина, на эти средства в течение года можно поддерживать открытие 5–7 новых направлений. Эти меры должны простимулировать активность авиакомпаний в условиях снижения пассажиропотока «Пулково», считают в ВВСС (см. врез).

Мотивационная программа для перевозчиков действует в «Пулково», который считается дорогим аэропортом, с 2011 г.; в декабре 2015 г. ВВСС ввела дополнительные скидки, в том числе за восстановление уникальных направлений. В сочетании с уже действующей программой скидки на аэропортовые сборы могут достигать 90%, говорит Ильин. В числе первых воспользоваться бонусом, по его словам, смогут «Уральские авиалинии», которые в зимний период открывают рейсы в Овду (Израиль).

Скидки по аэропортовым сборам – это хорошо, но их недостаточно для развития нового направления, главное – чтобы был пассажиропоток, говорит коммерческий директор RusLine Александр Крутов. «У нас затраты [на аэропортовые сборы] оцениваются в 60 000 руб. с рейса, сэкономленные средства – хорошее подспорье, их можно направить на маркетинг и рекламу», – считает Крутов. Аэропортовый сбор с одного рейса может составлять от 60 000 до 200 000 руб., оценивает сотрудник одной из авиакомпаний. Но было бы важно поддержать перевозчиков уже существующих регулярных рейсов, например, за увеличение частоты перелетов, ведь зимний сезон обычно убыточен, а скидки, которые сейчас дает ВВСС, незначительны, рассказал на условиях анонимности менеджер одной авиакомпании.

Петербург интересен «Ютэйр», а любая поддержка для перевозчиков – это хорошо, говорит коммерческий директор компании Павел Пермяков. Но чтобы оценить, насколько может быть востребована новая бонусная программа «Пулково», нужно провести анализ направлений, рассуждает он. Аэропорт демонстрирует гибкость, продолжает Пермяков. Конкуренция высока, чтобы сэкономить на перелете, клиенты готовы пользоваться рейсами из аэропортов Финляндии или Прибалтики, добавляет он.

C 30 октября «Ютэйр» открывает рейсы из Петербурга в Мюнхен три раза в неделю и рассматривает возможность увеличения их частоты, говорит Пермяков. Но компания не сможет воспользоваться бонусами по новой программе – Мюнхена нет в списке стратегических направлений.

В этом году популярностью пользовались маршруты в Москву, Симферополь, Сочи, Екатеринбург, Франкфурт-на-Майне, Ларнаку, существенный прирост был на курортных направлениях, рассказывает Ильин. Число пассажиров в Грецию за восемь месяцев выросло на 44%, пассажиропоток в Китай вырос на 89% до 110 000.

### КОММЕРСАНТ.RU; ВЯЧЕСЛАВ СУХАНОВ; 08.10.2016; СУРГУТ КАК В СКАЗКЕ

Интерес к пермскому авиарынку проявила авиакомпания «Турухан», «внучка» перевозчика «ЮТэйр». Чартерная авиакомпания намерена с середины октября открыть регулярные рейсы до Сургута и Нарьян-Мара. Ранее на этих маршрутах работали «Пермские авиалинии». Однако возрождение этих рейсов пока под вопросом – перевозчик рассчитывает на федеральные дотации, которые пока не выделены.

В расписании аэропорта Пермь появилась информация о полетной программе ООО «Авиакомпания „Турухан“« (с. Туруханск, Красноярский край). Перевозчик планирует с 17 октября запустить рейс Пермь – Сургут (крупнейший город Ханты-Мансийского автономного округа) и с 31 октября – Пермь – Нарьян-Мар (административный центр Ненецкого автономного округа).

Предполагается, что полеты на обеих линиях будут совершаться два раза в неделю (в понедельник и пятницу). Время в пути до Нарьян-Мара – три часа, до Сургута – три с половиной часа. Авиакомпания планирует использовать Ан-24, основной тип судна в своем авиапарке.

В аэропорту Пермь „Ъ“ сообщили, что в Нарьян-Мар до последнего времени из Перми летали одиночные чартеры, которые перевозили в центр ЯНАО так называемую нефтяную вахту. Рейс Пермь – Сургут ранее существовал, но закрылся несколько лет назад, вместе с уходом с рынка авиакомпании «Пермские авиалинии».

Приход нового игрока на пермский рынок примечателен. Единственным учредителем ООО «АК „Турухан“« является ООО «ЮТэйр Лизинг», дочернее общество авиакомпании «ЮТэйр». До 2015 года этот перевозчик из Ханты-Мансийска был одним из основных авиаперевозчиков на линии Пермь – Москва, но затем он покинул рынок, лишь недавно вернувшись на линию Пермь – Анапа. Однако, по данным „Ъ“, пока о полномасштабном возвращении перевозчика на пермский рынок речи не идет.

Само ООО «АК „Турухан“«, территориально расположенное в Красноярском крае (база – аэропорт Емельяново), в основном занимается вахтовыми чартерными перевозками. В 2015 году перевозчик занимал 32-е место на авиарынке России по объему пассажирооборота. После перехода «Катэкавиа» под контроль «ЮТэйр» последняя получила ее бывшие суда Ту-134, Ан-24, военно-транспортный Ан-26.

Связаться с офисом «Турухана» „Ъ“ не удалось. Собеседник в пермском аэропорту оценивает заявленные направления как перспективные, прежде всего – для перевозки работников нефтегазовой промышленности. По информации собеседника, сейчас в тот же Нарьян-Мар основной трафик из Перми идет через Москву. Он оценил годовой пассажиропоток этого направления до 5 тыс. человек.

Впрочем, собеседники в нефтегазовых компаниях Перми пока осторожно комментируют перспективы рейса. Источник в «Газпром трансгаз Чайковский» сообщил „Ъ“, что пермские газовики никогда не летают в Сургут, а лишь в Санкт-Петербург и Москву. Собеседник в «ЛУКОЙЛ-Пермь» подтвердил, что нефтяники летают в Нарьян-Мар из Москвы.

«С точки зрения туризма Сургут не имеет никакого интереса, – отмечает совладелец турфирмы «ИнтерСпутник» Вадим Яхнин. – Туда полетят под какие-то события: культурные фестивали или спортивные праздники. А так это рейс для бизнесменов от нефти и газа».

По данным „Ъ“, открытие указанных рейсов пока под вопросом: авиакомпания «Турухан» договаривается с **Росавиаци**ей о субсидировании линий. Именно по этой причине билеты на указанные рейсы еще не поступили в продажу.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ЗЫКОВА; 09.10.2016; ЛОПНУЛА ШИНА

В московском аэропорту Домодедово экстренно приземлился самолет Boeing-737 российской авиакомпании NordStar. Борт принадлежит «Таймырским авиалиниям».

Авиалайнер летел в Москву из греческого города Ираклион. На борту находились 172 пассажира, из них 25 – дети и 7 членов экипажа. Как передает «Интерфакс», воздушное судно приземлилось с третьей попытки. Взлетную полосу аэродрома временно закрыли для обеспечения безопасности. Чтобы лайнер совершил благополучную посадку, специальные службы аэропорта подстраховали полосу так называемой пенной подушкой. Также к месту ЧП было направлено больше десяти спецмашин, шесть бригад «скорой помощи» и шесть пожарных расчетов. Пострадавших нет.

По одной из версий у лайнера лопнула шина на левой задней стойке. Другой источник сообщил, что после посадки в штатном режиме возникло задымление передней стойки шасси. «Однако она была погашена, никто не пострадал», – сказал источник. Специалистам предстоит разобраться в ситуации.

Тем временем инцидент с пассажирским самолетом Boeing 737-800 авиакомпании Nordstar, совершившим аварийную посадку в столичном аэропорту Домодедово, не привел к изменениям в расписании работы воздушной гавани, сообщил представитель аэропорта. «Посадка прошла благополучно. Перед посадкой воздушным судном был осуществлен предварительный проход через полосу для оценки ситуации со стороны специалистов аэропорта. Также были приведены в готовность специальные силы и средства. Инцидент не привел к изменениям в расписании», – цитирует РИА Новости представителя Домодедово.

Кстати, ранее 4 октября у Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», летевшего из Уфы в Москву, при заходе на посадку заклинило шасси. Самолет благополучно приземлился.