**21 ДЕКАБРЯ 2016**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2016.12.21; В РОССИИ ЛЕТАЮТ МНОГО, НО ДЕШЕВО

**Минтранс** ожидает минимального снижения пассажирских авиаперевозок в 2016 году – на 2%, до 90 млн человек. Впрочем, в отрасли далеко не все согласны с прогнозом: эксперты и источники «Ъ» ожидают спада порядка 4%. Но даже при минимальном падении спроса авиакомпаниям не светит прибыльность: предложение провозных мощностей восстановилось после ухода «Трансаэро», а цены на авиабилеты в 2016 году упали, по данным **Минтранса**, на 15% с учетом инфляции. В итоге есть риск того, что по итогам года отрасль опять получит заметный убыток.

**Минтранс** прогнозирует снижение авиаперевозок в 2016 году лишь на 2%, до 90 млн пассажиров, сообщил вчера министр Максим **Соколов**. По его словам, пассажиропоток на внутренних линиях вырастет на 4,8%, до 55 млн человек (соответственно, спад международных перевозок составит примерно 11,4%, до 35 млн пассажиров). Тем не менее это самый оптимистичный прогноз – в октябре **Минтранс** ожидал спада перевозок на 8%, гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев предполагал снижение на 6,6%.

Глава Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Владимир Тасун заявил «Ъ», что отставание перевозок 2016 года от результатов 2015 года «будет не очень серьезным», около 4 млн человек (впрочем, это больше прогноза **Минтранса** – порядка 4%). Президент АЭВТ пояснил, что «авиакомпании заместили провозные емкости «Трансаэро»«, сразу при ее уходе с рынка в ноябре 2015 года «авиакомпании не могли оперативно компенсировать неудовлетворенный спрос». В этом ноябре был «эффект низкой базы», дополнительный пассажиропоток составил 1 млн человек, а перевозки 20 крупнейших компаний выросли на 18,4%. В декабре также стоит ожидать рост пассажиропотока на 1 млн человек, считает господин Тасун, но «говорить о притоке новых пассажиров пока не приходится». Источник «Ъ», близкий к «Аэрофлоту», согласен с тем, что основной фактор роста рынка связан с прекращением «эффекта «Трансаэро»« и дефицитом провозных емкостей, полностью компенсированным лишь к четвертому кварталу 2016 года.

Впрочем, прогноз Максима **Соколов**а пока не подтверждает статистика Транспортной клиринговой палаты, считающей продажи билетов, говорит источник «Ъ», знакомый с этими данными. По его словам, за 11 месяцев этого года пассажиропоток упал на 5,4%, до 81,9 млн человек. Чтобы получить спад годовых перевозок на 2%, нужно за оставшийся месяц перевезти почти 8,4 млн человек, что в полтора раза больше, чем в декабре 2015 года.

Впрочем, даже если прогноз **Минтранса** о незначительном спаде объемов авиаперевозок оправдается, остается вопрос о том, смогут ли авиакомпании все же выйти на прибыль. В последние месяцы работы той же «Трансаэро» рынок упрекал ее в демпинге, но, видимо, и с ее уходом ситуация принципиально не изменилась. Вчера господин **Соколов** сообщил, что средняя цена авиабилета по внутренним направлениям в 2016 году упала на 10-11%, а с учетом инфляции в 6% «реальная стоимость билетов снизилась практически на 15%». Глава онлайн-тревел агентства Biletix Александр Сизинцев согласен с расчетами **Минтранса**: «В этом году многие авиакомпании ввели так называемые безбагажные тарифы, за счет чего произошло снижение цены билетов». Источник «Ъ» на рынке говорит, что рост провозных емкостей привел к снижению стоимости билетов и потому продажи сместились в сторону наиболее низких тарифов.

Источник «Ъ», близкий к «Аэрофлоту», говорит, что «сами по себе тарифы компании ниже, чем в 2015 году». На зарубежных рейсах снижение курса евро обеспечило снижение и рублевого эквивалента тарифа, пояснил он. В S7 также подтвердили, что ощущают тенденцию снижения цен на билеты и связывают ее «со слабым спросом», а сокращать расходы авиакомпаниям особенно тяжело в условиях роста тарифов аэропортов. Среди мер по снижению затрат в S7 назвали «оптимизацию компоновки и более интенсивную эксплуатацию самолетов». Источник «Ъ» в одной из авиакомпаний считает, что реальное падение доходной ставки перевозчиков в этом году могло составить до 25%. «Летом без «Трансаэро» с ее огромными объемами перевозок и даже при закрытии Турции и Египта тарифы можно было удерживать на приемлемом уровне, а в низкий сезон они неудержимо снижались»,– отметил он. По его мнению, это будет продолжаться, пока не начнут расти доходы и транспортная активность населения.

По данным Владимира Тасуна, за девять месяцев 2016 года авиакомпании РФ получили 2,3 млрд руб. операционного убытка на внутренних линиях (за первое полугодие – 22,3 млрд руб., а за шесть месяцев 2015 года – 31,9 млрд руб.). Убытки сократились за счет снижения НДС на внутренних линиях до 10%, считает он (на международных линиях прибыль за январь–сентябрь составила 24,7 млрд руб.). В целом операционная прибыль отрасли за девять месяцев составила 22,4 млрд руб. «Но это максимально достижимый показатель отрасли, поскольку он учитывает высокий летний сезон»,– полагает президент АЭВТ, по итогам года он, по всей вероятности, будет хуже.

### КОММЕРСАНТ САРАТОВ; АСЯ САФИУЛЛИНА; 2016.12.21; АЭРОПОРТУ НАКИНУЛИ ГОД

Новый аэропорт в Саратове появится позже, чем планировалось. Такое решение было принято в понедельник на совещании в Москве. По словам губернатора Валерия Радаева, работы по федеральной и региональной частям «успешно продвигаются», инвестор начнет строительство пассажирского терминала весной 2017 года, а в начале 2019 года аэропорт будет введен в эксплуатацию. Изначально планировалось, что объект будет сдан к октябрю 2017‑го. Закрепление новых сроков означает, что УК

«Аэропорты регионов», которая ранее сетовала на удорожание проекта и поговаривала о концессии, решила проблему. В УК сообщили, что теперь строительство поделено на два этапа: к 2019 году будет построен лишь пассажирский терминал, а объекты «вспомогательной инфраструктуры» – позже.

В понедельник в Москве прошло совещание, на котором обсуждался ход строительства аэропорта «Центральный» в Сабуровке. Председательствовал спикер Госдумы РФ Вячеслав Володин, в разговоре участвовали губернатор Валерий Радаев, **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, руководитель **Росавиаци**и Александр **Нерадько** и представители инвестора. Как сообщает пресс-служба губернатора, собравшиеся приняли решение перенести сроки завершения проекта: так, строительство планируется закончить к концу 2018 года, а ввести комплекс в эксплуатацию – в начале 2019 года. Напомним, ранее в качестве конечной даты назывался конец 2017 года.

Господин Радаев отметил, что с начала строительства были непростые времена, но сейчас «мы успешно продвигаемся и по федеральной части, и по региональной». «Отставания было по части инвестора, который строит аэропортовый комплекс. Все, что касается инфраструктурной части, регион свои обязательства выполняет и до конца выполнит, как и федерация – по строительству взлетно-посадочной полосы», – сказал он. Губернатор рассказал, что на совещании «обговорили сложности текущего периода», и «было отмечено, что даже при таких условиях работы по строительству нового аэропорта не прекращаются». По словам господина Радаева, обозначение «контрольного срока – декабрь 2018 года», это главное. «Инвестор (ГК

„Аэропорты регионов“, входит в ГК «Ренова» Виктора Вексельберга. – „Ъ“) дал вчера подтверждение, мы заключим дополнительное соглашение, чтобы уже с апреля-мая он смог войти в реализацию своей части проекта, – пояснил он. – Конечно, есть разные моменты, сложности у бизнеса, в целом в экономике. Но, несмотря ни на какие трудности и проблемы, все договоренности сегодня сохраняются».

В **Росавиаци**и сообщили, что на совещании обсуждалась необходимость синхронизации действий всех участников строительства. «Строительство аэродрома (федеральная часть) идет опережающими темпами: почти достроена ИВПП, часть перрона стоянки воздушных судов и другие элементы, – сказали в **Росавиаци**и. – Работы по возведению аэропортового комплекса (часть инвестора) были приостановлены, так как экономические факторы заставили инвестора пересматривать подходы к строительству». В агентстве подтвердили, что на совещании были даны поручения начать возведение аэровокзального комплекса будущей весной, завершить работы к концу 2018 года, чтобы сдать объект в эксплуатацию в начале 2019 года.

Директор по стратегическим коммуникациям ОА УК «Аэропорты регионов» Евгений Красиков также подтвердил, что компания выйдет на строительную площадку весной 2017 года. «Нам удалось согласовать изменения в проект так, чтобы они позволили реализовать его с сохранением первоначальных целей. Речь идет о реализации проекта в несколько этапов. На первом этапе – с весны 2017‑го до конца 2018 года – проводится строительство пассажирского терминала практически в полном проектном виде. Позже, на втором этапе, мы будем возводить объекты вспомогательной аэропортовой инфраструктуры», – рассказал он. В январе УК объявит конкурс по выбору генподрядчика. О том, насколько изменилась стоимость проекта, в УК не говорят, ссылаясь на сложность проведения расчетов на столь долгий период.

Долгое время УК «Аэропорты регионов» не могла приступить к реализации своей части, строительству здания аэровокзала. В начале ноября 2016 года гендиректор холдинга Евгений Чудновский заявил, что проект нуждается в переформатировании из-за девальвации рубля: инвестор посчитал затраты и пришел к выводу, что при сохранении статус-кво тарифы вырастут в несколько раз. Поэтому холдинг предложил федеральному правительству заключить соглашение о концессии. Сообщалось, что УК уже вложило 500 млн рублей из 12 млрд запланированных.

### ИНТЕРФАКС-УРАЛ; 2016.12.20; АВИАКОМПАНИЯ «ЯМАЛ» НЕ ВЫПОЛНИТ ВО ВТОРНИК ПЕРВЫЙ РЕЙС ИЗ ЖУКОВСКОГО В ТАДЖИКИСТАН

АО «Авиационная транспортная компания «Ямал» отменило на вторник рейс из аэропорта Жуковский в Душанбе, который должен был быть выполнен утром, но весь день переносился в ожидании получения разрешения на вылет от авиационных властей Таджикистана, свидетельствуют данные онлайн табло аэропорта.

Как сообщили агентству «Интерфакс-Урал» в справочной аэропорта Жуковский, о том, что во вторник рейс выполнен не будет, стало известно после 18:00 мск, пассажиров развозят по гостиницам.

Авиакомпания «Ямал» до последнего надеялась получить разрешение. «Разрешение не выдали, пока думают. Сегодня полетим как чартерный рейс, запросили, ждем», – заявлял агентству «Интерфакс-Урал» коммерческий директор авиакомпании Андрей Дубров.

Как сообщалось в понедельник, авиакомпания «Ямал» не получила от авиационных властей Таджикистана разрешение на выполнение 20 декабря рейса из аэропорта «Жуковский» в Душанбе. А.Дубров сообщал, что в ходе межправительственных переговоров была достигнута договоренность, что со стороны Таджикистана выполняет рейсы авиакомпания «Таджик Эйр», с российской стороны – авиакомпании «Ямал» и «Уральские авиалинии».

«Когда дошла очередь до нас (авиакомпании «Ямал» – ИФ), выясняется, что таджикская сторона изменила понимание. Она говорит, что на данном этапе достаточно того, что летают «Уральские авиалинии», и нам на завтрашний полет разрешение (на выполнение полета – ИФ) не дали. Мы запросили план, нам пришел отказ. Надеялись до конца на понимание», – подчеркивал коммерческий директор авиакомпании «Ямал».

Глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** пообещал решить вопрос с рейсами российских авиакомпаний из подмосковного аэропорта «Жуковский» в Таджикистан.

Данный рейс в Душанбе стал бы первым рейсом авиакомпании «Ямал» из аэропорта «Жуковский». Согласно расписанию на сайте аэропорта, во вторник авиакомпания должна была начать полеты в таджикский Душанбе и в Ош (Киргизия), в среду – в Худжанд (Таджикистан). Кроме того авиакомпания во вторник должна начать выполнение полетов в киргизский Бишкек.

В начале ноября **Минтранс** РФ заявлял, что Россия в одностороннем порядке может приостановить авиасообщение с Таджикистаном с 8 ноября. Причиной являлся отказ таджикских властей согласовать назначения на полеты российских перевозчиков в республику из «Жуковского». В ноябре стало известно, что состоялись переговоры авиационных властей России и Таджикистана, в результате которых принято решение о сохранении и развитии воздушного сообщения между странами. Сторонам удалось согласовать полеты российских авиакомпаний в Таджикистан из аэропорта «Жуковский».

АО «Авиационная транспортная компания «Ямал» является основным перевозчиком в Ямало-Ненецком автономном округе и Тюменской области выполняет перевозки между городами округа и за его пределами.

### ИНТЕРФАКС; 2016.12.20; МИНТРАНС РФ НЕ ПОЛУЧАЛ ОТ ПРАВИТЕЛЬСТВА ДИРЕКТИВ ОБ ОГРАНИЧЕНИИ АВИАСООБЩЕНИЯ С ТУРЦИЕЙ – СОКОЛОВ

**Минтранс** РФ не получал от правительства директив об ограничении авиасообщения с Турцией в связи с убийством посла РФ в Турции Андрея Карлова, заявил глава ведомства Максим **Соколов** журналистам в Москве.

«Никаких директив правительства в этом направлении **Минтранс** не получал», – сказал министр, отвечая на соответствующий вопрос.

Нападение на А.Карлова было совершено накануне вечером в Анкаре, на церемонии открытия фотовыставки. Когда посол произносил приветственную речь, стоявший за ним мужчина несколько раз выстрелил в посла.

### ИНТЕРФАКС; 2016.12.20; МИНТРАНС НАДЕЕТСЯ ПОДПИСАТЬ КОНЦЕССИОННОЕ СОГЛАШЕНИЕ С «ВНУКОВО» В I ПОЛУГОДИИ 2017Г – СОКОЛОВ

**Минтранс** РФ рассчитывает, что концессионное соглашение с аэропортом «Внуково» будет подписано в I полугодии 2017 года, заявил глава ведомства Максим **Соколов** журналистам в Москве.

«В феврале вряд ли, а в первой половине следующего года мы рассчитываем такое соглашение с нашими партнерами из аэропорта «Внуково» подписать», – сказал М.**Соколов**.

Он добавил, что аналогичное соглашение с «Шереметьево» будет подписано после консолидации активов в периметре работы аэропорты.

Ранее во вторник газета «Коммерсантъ» со ссылкой на источники сообщила, что «Внуково» может стать первым московским аэропортом, с которым будет подписано соглашение о концессии. По данным газеты, это произойдет в феврале будущего года. Совладелец «Внуково» Виталий Ванцев подтвердил газете готовность подписать соглашение «в ближайшее время»: «Бизнес-периметр аэропорта полностью консолидирован, «Внуково» относится к Москве и уже имеет льготу по налогу на имущество, что позволяет оформить договоренности». Детали соглашения он не раскрыл.

Концессионные соглашения заменят договоры аренды аэродромного имущества между аэропортами МАУ и государством и обеспечат инвестиции. По данным «Коммерсанта», на март строительство и реконструкция объектов концессии в МАУ оценивались в 102 млрд руб. (в «Домодедово» – 66,2 млрд руб., в «Шереметьево» – 26,1 млрд руб., во «Внуково» – 9,3 млрд руб.).

### АГН МОСКВА; 2016.12.20; СРЕДНЯЯ ЗАРПЛАТА РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА В 2016 Г. ВЫРОСЛА НА 5% – ДО 45 ТЫС. РУБ.

В 2016 г. средняя зарплата работников транспортного комплекса России выросла на 5% и составила около 45 тыс. руб. Об этом на выездном заседании фракции «Единая Россия» в Госдуме сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Среднемесячная зарплата работников транспортного комплекса увеличилась на 5% по сравнению с 2015 г., то есть в пределах инфляции, и составит около 45 тыс. руб.», – сказал М.**Соколов**.

По словам министра, эта сумма на четверть выше средней заработной платы по стране.

### RNS; 2016.12.20; МИНТРАНС: КЕРЧЕНСКИЙ МОСТ ПО РЯДУ ПАРАМЕТРОВ ПОСТРОЕН НАПОЛОВИНУ

Строительство Керченского моста, соединяющего Крым с материковой частью России, завершено по многим параметрам на 50%, заявил **министр транспорта** Максим **Соколов** в ходе заседания парламентской фракции «Единая Россия».

«Все работы идут в графике», – подчеркнул **Соколов**. «Мы уже подошли по многим параметрам к середине реализации этого проекта», – отметил министр.

Ранее, 19 декабря пресс-служба ФКУ Упрдор «Тамань», сообщила о возведении 200 из 595 опор Крымского моста. «За 11 месяцев строительства почти на 45% выполнены свайные работы по трем типам свай. На глубину от 12 до 90 м погружено свыше 3300 свай из более чем 7000.

Работы по буронабивным сваям выполнены в полном объеме, по призматическим – на 50%, по трубчатым – почти на 40%», – сообщила компания-заказчик строительства Керченского моста.

В 2017 году планируется завершить сооружение опор автодорожного моста, выйти на асфальтобетонные работы по некоторым участкам мостового полотна на суше, завершить сооружение фарватерных опор в судоходной части Керченского пролива.

### АГН МОСКВА; 2016.12.20; М.СОКОЛОВ: ОБЩИЙ ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ В ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС ПО ИТОГАМ ГОДА СОСТАВИТ ОКОЛО 2% ОТ ВВП

По итогам 2016 г. общий объем инвестиций в транспортный комплекс составит около 2% от ВВП. Об этом на выездном заседании фракции «Единая Россия» в Госдуме сообщил **Министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«По предварительным данным, общий объем инвестиций в транспортный комплекс в текущем году составит порядка 2% от ВВП страны, это почти на 5% больше прошлогоднего уровня», – сказал М.**Соколов**.

Министр уточнил, что четверть инвестиций приходится на федеральный бюджет.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2016.12.20; БОЛЕЕ 70% ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС В 2016 Г БУДУТ ПРИВЕДЕНЫ К НОРМАТИВНОМУ СОСТОЯНИЮ – СОКОЛОВ

Более 70% федеральной сети автомобильных дорог в РФ в 2016 году будут приведены к нормативному состоянию, к 2019 году – почти все федеральные трассы, сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

 «В этом году мы достигли очень значимого показателя – более 70% федеральной сети наших дорог будет в нормативном состоянии. Что это значит? Это значит, что наши основные федеральные артерии, по которым перевозится более 70% всего автомобильного грузопотока, будут эксплуатироваться в безопасном и нормативном режиме», – сообщил **Соколов** на выездном заседании фракции «Единая Россия».

«Мы сконцентрируемся и в дальнейшем для того, чтобы к 2019 году практически все наши федеральные трассы полностью соответствовали строгим, в соответствии с международными стандартами, нормативам», – добавил он.

### АГН МОСКВА; 2016.12.20; М.СОКОЛОВ: БОЛЕЕ 1 МЛРД ПАССАЖИРОВ БУДЕТ ПЕРЕВЕЗЕНО ПРИГОРОДНЫМИ ЭЛЕКТРИЧКАМИ ПО ИТОГАМ ГОДА

Пригородным железнодорожным транспортом по итогам 2016 г. могут воспользоваться более 1 млрд пассажиров. Об этом на выездном заседании фракции «Единая Россия» в Госдуме сообщил **Министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

 «По итогам этого года мы видим, что пригородным комплексом будет перевезено более 1 млрд пассажиров. Это почти на 2,5% превышает показатели 2015 г.», – сказал М.**Соколов**.

Министр добавил, что растет популярность и дальних железнодорожных перевозок. Так, за 11 месяцев 2016 г. было перевезено 10 млн пассажиров, что на 22% больше аналогичного периода 2015 г. «Еще большей популярностью пользуются полюбившиеся маршруты на поездах «Сапсан», здесь количество пассажиров возросло на треть», – отметил М.**Соколов**.

### КОММЕРСАНТ.RU АВТОПИЛОТ; 2016.12.20; В РОССИИ ЧУТЬ БОЛЬШЕ 30% РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ СООТВЕТСТВУЮТ НОРМАТИВУ

В России чуть больше 30% региональных дорог соответствуют нормативу, сообщает агентство «Москва» со ссылкой на главу **Росавтодор**а Романа **Старовойт**а.

«Я владею информацией о том, что в регионах в среднем по нашей стране чуть больше 30% дорог соответствуют нормативу», – отметил господин **Старовойт**, объяснив ситуацию тем, что региональные дорожные фонды получают всего 13% необходимого для содержания дорог средств.

Ранее **министр транспорта** России Максим **Соколов** сообщил, что в 2016 году будет отремонтировано порядка 6,5 тыс. км федеральных автодорог и **федеральное дорожное агентство** введет более 300 км новых дорожных объектов в России.

### RNS; 2016.12.20; МИНТРАНС ОТЧИТАЛСЯ О РЕМОНТЕ 1 ТЫС. КМ ДОРОГ ЗА СЧЕТ «ПЛАТОНА»

Средства, собранные за счет системы взимания платы за проезд большегрузов «Платон», позволили отремонтировать более 1 тыс. км дорог и завершить строительство мостов в 19 городах, сообщил **министр транспорта** Максим **Соколов** в ходе заседания парламентской фракции «Единая Россия».

«Очень важным был запуск проекта «Платон». Много было шума, критики. Но система показала, что она работает в штатном режиме. И благодаря этой системе в 40 регионах и городах нашей страны было отремонтировано более тысячи километров дорог только в этом году. Еще в 19 городах мы приступили или завершили строительство важнейших мостовых переходов, которые были в аварийном состоянии или практически отсутствуют».

«Платон» – система сбора платы с грузовиков массой свыше 12 тонн за проезд по федеральным трассам. Система введена в работу в ноябре 2015 года. Тариф за проезд большегрузов составляет 1,53 рубля за 1 км пути. **Минтранс** выступает за поэтапное увеличение тарифа с 1 февраля 2017 года с 1,53 руб. до 2,61 руб., а с 1 июня 2017 года – до 3,06 руб. за 1 км.

### РИА НОВОСТИ; МАРГАРИТА КИСЛОВА; НАДИМ ЗУАУИ; 2016.12.20; В ЕГИПТЕ ИЗУЧАЮТ РОССИЙСКИЙ ПРОЕКТ СОГЛАШЕНИЯ ПО АВИАБЕЗОПАСНОСТИ

Министерство гражданской авиации Египта получило от российской стороны документы по соглашению в области авиабезопасности и в настоящий момент изучает его, сообщил РИА Новости источник в египетском министерстве.

«Египет получил от российской стороны соглашение по безопасности на гражданской авиации. Идет изучение пунктов этого соглашения специалистами. О нем будет объявлено после согласования», – сообщил источник.

Он также добавил, что египетская сторона «заинтересована в скорейшем преодолении перерыва в авиасообщении между двумя странами и в возвращении в Египет российских туристов».

В конце ноября **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** сообщил, что РФ направила Египту материалы по межправсоглашению по авиабезопасности и ждет реакции и согласования. Полеты в Египет из РФ и туристический поток были приостановлены после катастрофы российского пассажирского самолета на Синае в конце октября 2015 года. Следствие продолжается до сих пор. Основной версией является взрыв на борту.

РФ заявила о необходимости обеспечения безопасности в аэропортах Египта для возобновления авиасообщения между странами. Стороны также сообщали о планах подписать межправсоглшение по авиабезопасности. Российская сторона рассчитывает, что Египет в ближайшее время установит в своих аэропортах автоматическую систему биометрического доступа сотрудников. Также поднимались вопросы, связанные с видеонаблюдением по периметру аэропортов и аэровокзальных комплексов, организации специальных зон доступа предполетного досмотра пассажиров, организации дополнительного досмотра и мер безопасности непосредственно при выходе из гейтов на борт самолета уже в «чистой» зоне.

### RNS; 2016.12.20; МИНТРАНС НЕ ЖДЕТ ОТВЕТА ОТ ICAO НА ОБРАЩЕНИЕ ПО РАКЕТНЫМ СТРЕЛЬБАМ НАД КРЫМОМ ДО РОЖДЕСТВА

**Минтранс** РФ не ждет ответа от Международной организации гражданской авиации (ICAO) на свое обращение по поводу ракетных стрельб Украины возле Крыма до рождественских праздников, сообщил **министр транспорта** Максим **Соколов** журналистам после заседания парламентской фракции «Единая Россия».

«Вряд ли это произойдет до рождественских праздников», – сказал он.

30 ноября глава **Минтранса** РФ направил президенту ICAO письмо с предложением детально рассмотреть и дать правовую оценку действиям украинских вооруженных сил, которые 1 и 2 декабря провели учения с ракетными стрельбами на границе с Крымом.

По его словам, эта ситуация «требует разбора полетов, самого внимательного рассмотрения и системного решения, чтобы такие ситуации не возникали впредь».

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2016.12.20; «ВЗЛЕТЫ И ПОСАДКИ»: ИТОГИ УХОДЯЩЕГО ГОДА ДЛЯ РОССИЙСКОЙ АВИАОТРАСЛИ

Уходящий год для российской гражданской авиации не был отмечен потрясениями, в отличие от 2015-го: новых крупных банкротств, как «Трансаэро», не произошло, авиасообщение с другими странами не прерывалось, серьезных катастроф также удалось избежать.

Год запомнится, прежде всего, возобновлением авиасообщения с Турцией, неожиданным решением менеджмента «Трансаэро» о перезапуске компании и несбывшимися надеждами на возобновление полетов в Египет.

В целом рынок пассажирских авиаперевозок в РФ продолжил падать. При этом внутренние перевозки росли, а международные – серьезно сокращались. По данным **Росавиаци**и, российские авиакомпании за 10 месяцев сократили объем пассажирских перевозок на 6,8% в годовом выражении, до 75,35 миллиона человек. Перевозки пассажиров на внутренних линиях выросли почти на 6% (48,1 миллиона человек), а на международных – упали почти на четверть (27,27 миллиона человек).

«Итоги года противоречивые: с одной стороны, негативные факторы – продолжающийся экономический кризис и «закрытый» Египет, с другой – позитивные для игроков», – считает научный сотрудник Института экономики транспорта Высшей школы экономики Андрей Крамаренко.

Многие авиакомпании на фоне ухода «Трансаэро» с рынка смогли улучшить финансовые результаты, пояснил он. «Но в хорошем положении сейчас только лидеры – «Аэрофлот» и S7. Остальные, в основном, болтаются около нуля по чистой прибыли», – отметил эксперт.

«Трансаэро» не взлетит

Информационное пространство в начале ноября взорвала новость о том, что некогда крупнейшая частная авиакомпания РФ – «Трансаэро», – в которой сейчас идет процедура банкротства, решила возобновить деятельность.

«Трансаэро» в конце 2015 года не смогла обслуживать долги, составляющие вместе с лизинговыми обязательствами около 250 миллиардов рублей. Процедура наблюдения в «Трансаэро» по заявлению Сбербанка была введена еще в декабре 2015 года. Теперь перевозчик предложил своим кредиторам стать акционерами новой компании. Процедура замещения активов предполагает снятие резервирования для банков.

Крупнейшие кредиторы, однако, ясно дали понять, что такой план им неинтересен. Глава Сбербанка Герман Греф в середине декабря заявил, что «никакого плана реструктуризации нет», и его банк в нем участвовать не будет. Глава второго по величине активов российского банка – ВТБ Андрей Костин назвал «Трансаэро» «фениксом, который никогда не восстанет».

«На «Трансаэро» висит куча долгов. Никто из кредиторов в перезапуск компании не верит. Любой нормальный инвестор предпочтет запустить компанию с нуля», – прокомментировал Крамаренко.

Однако у инициаторов проекта есть время до весны, чтобы убедить кредиторов: Арбитражный суд Петербурга и Ленинградской области отложил рассмотрение дела о банкротстве «Трансаэро» на 1 марта 2017 года.

Турция улучшила картину…

Россия после девятимесячного перерыва с начала сентября возобновила чартерные полеты в Турцию, при этом регулярное авиасообщение между странами практически не прерывалось.

Чартерные авиаперевозки между РФ и Турцией были прерваны из-за кризиса в отношениях двух стран после того, как в ноябре 2015 года турецкий истребитель сбил в Сирии российский бомбардировщик Су-24. Перелом в ситуации наступил летом 2016 года после письма главы Турции Тайипа Эрдогана президенту РФ Владимиру Путину, в котором содержались извинения за сбитый самолет.

Восстановление чартерных полетов на турецкие курорты, хотя и произошло в конце высокого сезона, положительно сказалось как на туроператорах, так и на авиакомпаниях, немного сгладив негатив от отсутствия Египта. «Открытие Турции вернет, но не в полной мере, пассажиропоток авиакомпаниям и улучшит финансовое положение перевозчиков, просто потому, что чартерные перевозки, как правило, гарантированно безубыточны», – считает Крамаренко.

Однако Египет, в отличие от Турции, давал авиакомпаниям отличный способ поправить сезонность: зимой перевозчики могли ставить мощности на Египет, тем самым компенсируя падение спроса на внутреннем рынке, указал эксперт. По этой причине, отметил Крамаренко, в прошлый зимний сезон все чартерные авиакомпании понесли убытки.

…но все ждут Египта

Авиасообщение с Египтом, приостановленное с осени 2015 года из-за теракта на борту Airbus A321 «Когалымавиа», несмотря на чаяния россиян, так и не было восстановлено в уходящем году. Главная причина – необходимость полного обеспечения безопасности российских туристов, в котором специалисты до сих пор окончательно не уверены.

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявлял, что российская сторона сформулировала свои требования к безопасности египетских аэропортов еще к началу 2016 года и новых не предъявляла. Среди них – установка в аэропортах автоматической системы биометрического доступа сотрудников, совершенствование видеонаблюдения по периметру территории аэропорта и аэровокзальных комплексов, организация специальных зон доступа предполетного досмотра пассажиров и другие.

В конце сентября состоялся последний визит делегации российского **Минтранса** в Египет. В ходе визита **Соколов** провел встречи с президентом страны и египетским министром гражданской авиации. По итогам встречи обе стороны заявили о прогрессе, однако ограничения так и не были сняты. Российский **Минтранс** неоднократно подчеркивал, что требуется еще минимум один визит специалистов для проверки безопасности египетских аэропортов.

Впрочем, надежды на скорое восстановление полетов в арабскую республику остаются. Так, в аэропортах Шарм-эш-Шейха и Каира уже установлена система биометрического контроля доступа сотрудников. Россия направила Египту проект межправсоглашения по авиабезопасности, которое вскоре должно быть подписано.

Авиакомпании РФ, судя по данным **Росавиаци**и, также ждут открытия авиасообщения: целый ряд перевозчиков подали заявки на полеты в Египет.

Новый самолет

Важным событием в авиастроении стала презентация нового отечественного самолета – МС-21 («Магистральный самолет XXI века»). Программа семейства ближне-среднемагистральных самолетов МС-21 разрабатывается совместно ОКБ Яковлева и корпорацией «Иркут». Предполагается, что первый полет нового лайнера состоится в феврале-марте 2017 года. Под воздушное судно создается турбореактивный двигатель нового поколения ПД-14.

Это второй крупный проект гражданского авиастроения в современной России после Sukhoi Superjet 100, который уже несколько лет эксплуатируется отечественными и зарубежными перевозчиками.

Российский авиапром планирует занять не только нишу ближне– и среднемагистральных воздушных судов, но и дальнемагистральных. Для реализации программы широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета была привлечена китайская сторона – соглашение РФ и Китая по совместной реализации проекта было подписано в конце июня.

По замыслу сторон, создаваемый лайнер вместимостью 250–300 пассажиров составит конкуренцию самолетам других ведущих авиапроизводителей – Airbus и Boeing – и займет существенную долю рынка не только в России и Китае, но и в других странах. Первое воздушное судно должно быть построено к 2025-2027 годам, а собираться самолет будет в Шанхае.

Новая авиакомпания

Не всех пугает падающий рынок и спрос: в конце сентября **министр транспорта** **Соколов** сообщил, что в России в следующем году будет создана новая региональная авиакомпания «Азимут». Позднее стало известно, что одним из инвесторов нового проекта выступит совладелец аэропорта «Внуково» Виталий Ванцев.

Предполагается, что авиакомпания будет заниматься перевозками на юге России, а ее парк пополнят около десяти Sukhoi Superjet 100. Базовым аэропортом для «Азимута» может стать строящийся «Платов» в Ростове-на-Дону.

Однако прибыльность будущего проекта вызывает сомнения. «Как коммерческий проект авиакомпания, базирующаяся в Краснодарском крае, бессмысленна из-за очень высокой сезонности спроса. Сезон на Черноморском побережье длится не более пяти месяцев в году, авиакомпания, которая летает пять месяцев в году – это неприбыльный бизнес», – отметил Крамаренко.

Глава **Минтранса**, в свою очередь, говорил, что проект будет интересен региональным аэропортам для развития «горизонтальных» связей. По его словам, инвестиции в создание авиакомпании «Азимут» могут составить 300 миллионов долларов.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ЮЛИЯ САНАТИНА; 2016.12.20; ВЫБИРАТЬ ПОПУТЧИКОВ

Необходимо усилить общественный контроль при реализации инфраструктурных проектов

Все такие объекты можно условно разделить на две группы – коммерческие и бюджетные. Если первые могут существовать на самоокупаемости, то вторые по определению не приносят дохода.

Но без них остановится вся жизнь в стране, поэтому государство берет расходы на их строительство и содержание на себя, а саму работу перепоручает бизнесу.

Возможности эти в России почти безграничны, потому что при наших расстояниях дорог всегда будет не хватать. Хотя по протяженности автомобильных трасс с твердым покрытием РФ и занимает пятое место в мире, но удельное покрытие дорожной сетью (километр асфальта на квадратный километр площади) у нас мизерное&– 0,08. Для сравнения: в Китае – 0,45, в США – 0,69, в густонаселенной Европе – около 1,9. А значит, на строительство и ремонт дорог из бюджетов всегда будут выделять значительные средства.

Так, даже в непростом 2016 году, когда бюджеты всех регионов УрФО были дефицитными, объемы дорожных фондов оказались весьма существенными: в Свердловской области – 17 миллиардов рублей, в Тюменской – 13,3, в Челябинской – 11,1 миллиарда. На Среднем Урале на эти деньги капитально отремонтировали 112 километров автодорог и 15 километров построили. Признаемся, в натуральном выражении цифры не очень впечатляют: в пересчете на рубли километр видится чересчур большим.

– Средняя стоимость километра однополосной дороги в России – 59 миллионов рублей – в 1,5-2 раза меньше, чем в США, Германии и Канаде, – говорит руководитель **Росавтодор**а **Роман Старовойт**. – Нужно учитывать, что в России до 30% от стоимости дорожных работ могут занимать затраты на выкуп земель, снос строений и компенсации их собственникам.

Возможно, это одна из причин дороговизны дорожного строительства. Но наряду с этим во многих субъектах РФ периодически оказываются на слуху уголовные дела, связанные с махинациями вокруг дорожных фондов или нарушениями при проведении аукционов на прокладку и ремонт трасс. В то же самое время, например, уральское предприятие, производящее цемент и всевозможные стабилизирующие добавки, уже не первый год предлагает использовать технологию, минимум в полтора раза удешевляющую дорожное строительство. Однако пока она применяется лишь в экспериментальных объемах– получить масштабные заказы заводу не удается.

Увы, многие инфраструктурные проекты, которые реализуются за бюджетный счет, превращаются в «черные дыры», как на итоговой пресс-конференции 2016 года губернатор ЯНАО Дмитрий Кобылкин назвал «Корпорацию развития». Недавно очередной руководитель этой структуры стал фигурантом уголовного дела. Подобные скандалы сопровождают корпорацию на протяжении всего ее существования. А ведь акционеры этой структуры – регионы тюменской «матрешки» – вложили в нее миллиарды бюджетных рублей и хотели бы получить результат.

Столь же непрозрачны многие региональные институты развития, на создание которых государство не скупится в надежде получить отдачу в виде новых производств, рабочих мест и растущих бюджетных отчислений. А на деле и через несколько лет на месте города-сада – табличка или информационный офис в чистом поле. Либо новенькое, с иголочки, многоэтажное здание индустриального парка, в котором аукаются несколько одиноких резидентов.

Что дальше? Ведь строить инфраструктуру необходимо, а в условиях экономического кризиса каждый рубль достается все тяжелее, в том числе и бюджетный. Выход, думается, один– усиление контроля, прежде всего общественного. Например, участники интерактивного опроса, проводимого на сайте **Росавтодор**а, однозначно ответили на вопрос «Какая форма контроля над деятельностью дорожных фондов вам близка?»: 61% отдал первенство общественным советам и лишь 25% считают, что достаточно государственного и законодательного контроля. К слову, 75% посетителей сайта низко оценили работу **Федерального дорожного агентства** по профилактике коррупционных и других правонарушений.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2016.12.20; РОСАВТОДОР: ЗАПУСК АНАЛОГОВ «ПЛАТОНА» В РЕГИОНАХ ПОТРЕБУЕТ ИЗМЕНЕНИЯ ЗАКОНА

Запуск аналогов системы сборы платы за проезд грузовиков «Платон» в регионах потребует изменения федерального законодательства, заявил глава **Росавтодор**а **Роман Старовойт** на выездном заседании фракции «Единой России».

Во вторник в рамках заседания фракции партии «Единая Россия» глава **Росавтодор**а **Роман Старовойт** прокомментировал заявления представителей ряда субъектов РФ о планах перенять опыт создания системы «Платон» на региональных дорогах.

«В настоящее время нормативная база распространяет действие данной системы только на федеральные трассы, исключая трассы регионального и муниципального значения. Наделить субъекты соответствующими полномочиями может только изменение в федеральном законодательстве – этот вопрос относится к компетенции Государственной думы РФ», – отметил глава **Росавтодор**а **Роман Старовойт**.

По данным **Росавтодор**а, на сегодняшний день только 39% региональных трасс соответствует нормативам, и появление новых неналоговых источников наполнения дорожных фондов может в перспективе стать эффективным ресурсом финансирования масштабного дорожного ремонта в субъектах Федерации.

Ранее о рассмотрении возможности запуска системы взимания платы на региональных дорогах заявляли власти Удмуртии, Татарстана, Московской, Ленинградской, Орловской, Калужской, Тамбовской, Воронежской областей, а также Краснодарского края.

Система «Платон» введена в строй 15 ноября 2015 года. Деньги идут в дорожный фонд в виде компенсации за разрушение трасс грузовиками массой более 12 тонн. Тариф в настоящее время составляет 1,53 рубля за километр вместо изначально запланированных 3,73 рубля. **Минтранс** РФ предлагает повысить тарифы с февраля 2017 года до 2,61 рубля за километр, с июня того же года – до 3,06 рубля за километр.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2016.12.20; РОСАВТОДОР: ГОВОРИТЬ О ДИФФЕРЕНЦИАЦИИ ТАРИФА «ПЛАТОНА» ПОКА РАНО

Говорить о дифференциации тарифа системы «Платон» преждевременно, никаких решений на этот счет пока не принято, сообщил журналистам глава **Росавтодор**а **Роман Старовойт** в кулуарах выездного заседания фракции «Единая Россия».

Первый зам**министра транспорта** РФ Евгений **Дитрих** в субботу сообщил, что **Минтранс** РФ рассмотрит вопрос о возможности дифференциации тарифа системы «Платон». Тарифы «Платона» **Минтранс**, в частности, планировал обсудить в понедельник, 19 декабря, на координационном совете по малому и среднему бизнесу.

«Сейчас преждевременно об этом (о принципах дифференциации тарифа) говорить. Мы на уровне **Минтранса** сейчас только изучаем мировой опять в этой части, поэтому никаких решений не принято», – сказал **Старовойт**.

«Для того чтобы принимать решение, необходимо изучить мировой опыт и посоветоваться с наукой, чтобы были произведены расчеты. Мне кажется, в течение ближайшего полугода это нереально будет сделать», – добавил он.

Система «Платон» введена 15 ноября 2015 года. Деньги идут в дорожный фонд в виде компенсации за разрушение трасс грузовиками массой более 12 тонн. Тариф в настоящее время составляет 1,53 рубля за километр вместо изначально запланированных 3,73 рубля. **Минтранс** РФ предлагает повысить тарифы с февраля 2017 года до 2,61 рубля за километр, с июня того же года – до 3,06 рубля за километр.

В начале декабря президент РФ Владимир Путин в ходе заседания совета при президенте РФ по развитию гражданского общества и правам человека отметил, что решение по тарифам «Платона» должно быть взвешенным и сбалансированным, и указал на необходимость учитывать интересы малого бизнеса при повышении тарифов в системе. **Минтранс** РФ пообещал выполнить поручение Путина.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2016.12.20; РАЗВЯЗАЛИ ПО ПОЛНОЙ

На 174-м километре федеральной трассы М-3 «Украина» на пересечении с автодорогой Калуга-Медынь открыли движение по новой двухуровневой развязке.

Это позволит разделить потоки, которые раньше перекрещивались, снизить аварийность и увеличить пропускную способность федеральной трассы. Потом здесь постепенно будут вводить плату за проезд, отметили в госкомпании «Автодор».

На 136-м километре трассы по проекту будет устроен пункт взимания платы с 18 полосами, а на 168-м – с 16 полосами. По четыре полосы на каждом пункте будут реверсивными, то есть направление движения по ним в зависимости от трафика будет меняться.

Сначала планируется ввести плату на участке со 124-го по 173-й километр, то есть до развязки, которую открыли сегодня. И это намерены сделать в 2017 году. Точная дата введения платы и стоимость проезда пока неизвестны.

Участок от развязки до 194-го километра еще реконструируется. Работы планируют завершить осенью 2017 года. И здесь пока речи об установке пунктов оплаты не идет. Но после завершения всех работ дорожники намерены во второй половине 2018 года и здесь ввести платный режим проезда. Пока на М-3 «Украина» нет ни одного платного участка.

Раньше будет введена плата на участке трассы М-4 «Дон» – обход сел Новая Усмань и Рогачевка в Воронежской области протяженностью 29 километров, с 517-го по 544-й километр. Здесь планируется начать взимать плату уже 26 декабря этого года. К этому времени будет известна и цена проезда. На этом отрезке трассы М-4 «Дон» общей протяженностью 29 километров четыре полосы с двумя разноуровневыми развязками, двумя пешеходными переходами. Расчетная скорость движения по новой дороге составляет 150 километров в час, а с какой скоростью разрешат ездить автомобилистам, станет известно совсем скоро.

На М-4 «Дон» планируется в ближайшее время открыть движение по обновленным участкам от Краснодара до Новороссийска и республики Адыгея.

Всего сейчас в России на федеральных трассах 11 платных участков. На М-4 «Дон» – восемь, на М-11 «Москва – Санкт-Петербург» – два, на М-1 «Беларусь» – один. К 2030 году общая протяженность скоростных автодорог вырастет больше чем в 3,5 раза, с 5,1 тысячи километров до 18 тысяч километров, и большая часть из них будет платной.

Такие цифры содержатся в проекте стратегии развития скоростных автодорог РФ до 2030 года. трассы будут строиться по матрично-сетевому принципу, соединения агломерации.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ПОВОЛЖЬЯ; АЛЕКСЕЙ ИВАНОВ; 2016.12.20; НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ НЕ СМОГЛА ОСВОИТЬ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ СРЕДСТВА НА ДОРОГИ

Региональные чиновники, отвечающие за распределение средств дорожных фондов, должны привлекаться к ответственности за невыполнение бюджетных обязательств. Соответствующее обращение будет направлено **Росавтодор**ом в адрес губернаторов, заявил замглавы ведомства Дмитрий Прончатов в рамках селекторного совещания с представителями субъектов РФ, в которых на конец года остаются нереализованные дорожные проекты, получившие субсидии и трансферты из госбюджета.

В текущем году регионам перечислили на дорожные работы из федеральной казны свыше 136 миллиардов рублей, из которых 32,5 миллиарда пришлись на ПФО. При этом освоение средств в Поволжье на данный момент составляет только 66,71 процента, сообщили «РГ» в **Росавтодор**е.

– Субъекты, которые на конец года останутся с неосвоением и без заключенных контрактов, получат штрафные санкции и будут возвращать средства в бюджет страны. В этом случае достраивать начатые объекты местным администрациям придется за свой счет, – подчеркнул Дмитрий Прончатов.

Основными причинами сложившейся ситуации являются длительное согласование процедур между ведомствами и несвоевременное заключение контрактов с подрядчиками. Также сложности возникают из-за жалоб участников торгов в ФАС, что зачастую влечет проведение повторных конкурсов, оформления документов по отводу земель, на вырубку лесонасаждений, на переустройство инженерных коммуникаций, попадающих в зону строительства.

В четвертом квартале на федеральных стройках традиционно идет сдача-приемка значительного объема выполненных работ. Поэтому именно в ноябре и декабре ведутся крупные расчеты с подрядчиками. Кроме того, часть средств предусмотрена в качестве различных компенсаций, связанных с отводом земельных участков. Сроки их выплат, как правило, зависят от решений суда и достижения соглашений с собственниками, поэтому не могут быть ускорены, объясняют в **Росавтодор**е.

В ПФО самая сложная ситуация в Самарской и Нижегородской областях, которые получили больше всех средств – 6 и 7,3 миллиарда рублей соответственно, в том числе на подготовку к чемпионату мира по футболу 2018 года. Регионы, судя по всему, оказались не готовы переварить такой объем, процент освоения на середину декабря у них составлял 52 и 48 процентов.

Как сообщил «РГ» **министр транспорта** и автомобильных дорог Нижегородской области Александр Герасименко, сложности у властей возникли только с реконструкцией проспекта Молодежного, благодаря которой должно сократиться время в пути от аэропорта до центра города.

– Это связано с тем, что проект реконструкции был разработан администрацией Нижнего Новгорода и передан на реализацию областному правительству в последний момент, подрядчик определился только в июле 2016 года, освоение денежных средств по реализации проекта составило 11,5 процента, – пояснил чиновник. – Также в проекте было обнаружено множество недочетов, которые потребовали корректировки.

Впрочем, о перспективе возвращения средств в федеральную казну местные власти предпочитают не думать. Более того, по словам Герасименко, сейчас ведется работа с Правительством РФ о выделении субсидий по данному объекту в 2017 году. «К концу 2016 года общий процент освоения федеральных денег бюджетом Нижегородской области составит 68,5 процента», – пообещал министр.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2016.12.20; МАТВИЕНКО: ПЛАТНЫЙ ВЪЕЗД В ГОРОДА – НЕ ПАНАЦЕЯ

Спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко считает, что законодательная мера, позволяющая вводить плату за въезд на отдельные участки городов, «не панацея», а до ее реализации в РФ «очень-очень далеко». Так глава верхней палаты парламента прокомментировала журналистам поправки, одобренные в Госдуме в первом чтении.

Данный закон, сказала Матвиенко, не решит транспортную проблему: по мнению спикера, к этому надо «подойти серьезно, развивать общественный транспорт, создавать парковки в правильных местах». Кроме того, необходимо, «изменение регулирования движения, расширение улиц, ремонт и строительство дорог».

Мера о введении платного въезда «может быть предпринята, но только после решения всех этих вопросов», – подчеркнула Матвиенко. В иной ситуации, убеждена она, «мы только создадим недовольство граждан, просто взяв и повесив «кирпич», запрещающий въезд в центр города». Таким образом, полагает сенатор, «до введения платного въезда очень-очень далеко», лишь в будущем эта мера может рассматриваться для применения в нескольких городах.

Напомним, что в поправках, одобренных в ГД, прописаны ряд условий. Региональные и муниципальные чиновники смогут вводить плату после их выполнения. Сперва местные власти должны запустить новые автобусные маршруты, организовать достаточное количество парковок и создать инфраструктуру для велотранспорта. Местные жители при этом должны быть предупреждены об этих нововведениях заранее – как минимум за 30 дней.

Ко второму чтению депутаты хотят оставить право вводить такие ограничения только для региональных властей, а также прописать, что перед введением платы за въезд в части городов должен быть принят комплексный план развития населенного пункта.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; АНАТОЛИЙ ПРИСТАНСКИЙ; 2016.12.20; ДАДУТ ХОД

Округ вновь обрел надежду на то, что ряд городов на западе и востоке региона, отрезанных друг от друга Обью и непроходимой летом болотистой тундрой, соединит между собой и с Большой землей железная дорога

Реанимировать проект, известный как Северный широтный ход (СШХ), правительство округа договорилось с РЖД и Газпромом. В декабре руководители компаний намерены подписать соглашение о доле и форме своего участия в проекте. Дорогу ориентировочной стоимостью 240 миллиардов рублей построят по концессии – впервые в отечественной практике. Соответствующую заявку рассмотрит федеральное правительство.

Напомним о параметрах СШХ. Это одноколейка протяженностью около 700 километров, которая соединит две железных дороги, – Северную и Свердловскую, свяжет узловые станции – Обскую (у предгорий Полярного Урала) и Коротчаево (недалеко от Нового Уренгоя). Не менее половины рельсового пути – к востоку от Надыма – уже имеется, но требует капитальной реконструкции. Единственный объект, который ранее с немалым трудом построили в рамках СШХ, – мост через реку Надым. И тот наполовину, ведь смонтирован только автомобильный переход.

Самое затратное сооружение «хода» – совмещенный мост через Обь в окрестностях Салехарда – прежде оценивали в 60 миллиардов рублей. Их не смогли найти и в экономически благополучные годы. Где взять сегодня? Около восьми миллиардов гарантированно выделит округ. Остальная сумма, надо думать, поступит из Фонда национального благосостояния: полгода назад мост включили в список его объектов. Как сообщил недавно российский вице-премьер Аркадий **Дворкович**, шансы на открытие финансирования появились после того, как заявили о себе компании, готовые вложиться в реализацию проекта. Губернатор ЯНАО Дмитрий Кобылкин надеется, что старт строительству моста дадут в 2018 году. При этом основной производственной площадкой послужит лежащий на левом берегу Оби город Лабытнанги.

В этом же году, как ожидается, начнут укладывать шпалы. Если все сложится, как задумано, через пятилетку крупный инфраструктурный узел запустят в эксплуатацию. По расчетам инвесторов, годовой грузопоток превысит 20 миллионов тонн. Между тем власти автономии делают все от них зависящее для прокладки еще одной ветки – по территории полуострова Ямал, а именно от Бованенковского месторождения к достраиваемому морскому порту Сабетта. Что подразумевает продление на 170 километров действующей газпромовской однопутки (берет начало на станции Обская, заканчивается станцией Карская) до восточного побережья полуострова. Цена вопроса – 113 миллиардов рублей. По мнению директора Научного центра изучения Арктики Антона Синицкого, это логично и экономически оправданно.

– Все сколь-нибудь крупные порты мира имеют сообщение с материковой железнодорожной сетью. Да, Сабетта в первую очередь призвана обслуживать находящегося рядом с ней производителя сжиженного природного газа, но ее потенциальные возможности в системе грузоперевозок Северного морского пути значительно больше.

### ИНТЕРФАКС; 2016.12.21; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ УВЕЛИЧИЛО УСТАВНОЙ КАПИТАЛ РЖД ПОЧТИ НА 25 МЛРД РУБ. ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Премьер-министр России Дмитрий Медведев подписал распоряжение об увеличении уставного капитала ОАО «Российские железные дороги» для реализации инвестиционных проектов, сообщает сайт правительства РФ.

«В соответствии с федеральным бюджетом на 2016 год распоряжением №2706-р в уставный капитал ОАО «РЖД» направляется взнос в размере 24,98 млрд рублей», – говорится в сообщении.

В том числе на реализацию инвестиционных проектов направляется: 3,34 млрд руб. – на комплексную реконструкцию участка им. М.Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского железнодорожного узла; 8,84 млрд руб. – на строительство железнодорожной линии Прохоровка – Журавка – Чертково – Батайск (в обход Украины); 4,7 млрд руб. – на развитие железнодорожной инфраструктуры Московского транспортного узла в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы».

Кроме того, в соответствии с распоряжением правительства от 23 января 2015 года №78-р 58 объектов федерального имущества подлежат приватизации путём внесения в уставный капитал ОАО «РЖД» в порядке дополнительной эмиссии акций в рамках реализации прогнозного плана (программы) приватизации федерального имущества и основных направлений приватизации федерального имущества на 2014-2016 годы (утверждён распоряжением правительства от 1 июля 2013 года №1111-р).

«Рыночная стоимость этих объектов – 8,1 млрд рублей», – отмечают в правительстве РФ.

В соответствии с пунктом 3 статьи 28 Федерального закона «Об акционерных обществах» дополнительные акции могут быть размещены обществом только в пределах количества объявленных акций, установленного уставом общества. Поэтому постановлением №1379 в устав ОАО «РЖД» (утверждён постановлением Правительства от 18 сентября 2003 года №585) вносятся изменения, касающиеся размера уставного капитала и количества размещённых акций, сообщают в кабинете министров.

### ТАСС; 2016.12.20; БЕЛОЗЕРОВ: ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ ПО ВСМ ИЗ ЕВРОПЫ В КИТАЙ ЗАЙМЕТ ДВА ДНЯ ПРОТИВ 60 ПО МОРЮ

Перевозка грузов по высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань транзитом по России из Европы в Китай займет два дня против 60 дней по морю, заявил президент ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) Олег Белозеров, выступая на выездном заседании фракции «Единая Россия».

«Планируем дойти до Китая через Казахстан и возить через территорию Российской Федерации специальные высокодоходные грузы в Европу, поскольку сегодня 60 дней идет корабль. Это долго. Огибает практически Индию, доходит до Европы. При высокоскоростном движении мы сможем довезти за два дня товар, и заработать себе, нашей стране дополнительные деньги», – сказал он.

Ранее сообщалось, что РЖД разрабатывают концепцию грузового высокоскоростного поезда, аналогичного пассажирскому, с конструктивными особенностями, позволяющими перевозить от 300 до 600 т груза со скоростью до 300 км/ч. Основной задачей на 2017 г. является запуск проекта и начало строительства ВСМ Москва – Казань.

Общая стоимость строительства ВСМ Москва – Казань превышает 1 трлн руб. Участок Москва – Казань в будущем может стать частью высокоскоростной магистрали Москва – Пекин, стоимость строительства которой оценивается в 7 трлн руб., и проекта «Шелковый путь», который свяжет Китай с рынками Европы и Ближнего Востока. По словам президента РЖД Олега Белозерова, она может быть запущена в эксплуатацию до 2022-2023 гг.

Китай намерен предоставить 400 млрд руб. на проект ВСМ Москва – Казань в кредит на 20 лет, более 100 млрд руб. – в качестве взноса в уставный капитал специальной проектной компании.

Консорциум «Немецкая инициатива» (входят Siemens, Deutsche Bank, Deutsche Bahn и другие компании) предложил РЖД профинансировать строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань на 2,7 млрд евро и привлечь в проект до 800 млн евро.

Протяженность ВСМ Москва – Казань составит около 770 км, скорость движения поездов будет достигать 400 км/ч, на трассе будут организованы остановки через каждые 50-70 км. Время в пути от Москвы до Казани по ВСМ составит 3,5 часа против нынешних 14 часов.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН КАРАСЕВ; ИРИНА ПОВОЛОЦКАЯ; 2016.12.20; ПРИПЛЫЛИ

Общий грузооборот астраханских морских портов по итогам работы десяти месяцев снизился на девять процентов. Чиновники связывают такое падение с затяжным экономическим кризисом и общим снижением объема внешнеэкономической деятельности. У предпринимателей другое объяснение: отгрузку тормозит бумажная волокита.

Промежуточные итоги работы в портах Астраханской области подвели на региональном совете по морской деятельности. Сегодня суммарная перегрузочная мощность портов Астрахань и Оля – около 10 миллионов тонн в год. В структуре перевозок на внутреннем водном направлении внешнеторговые и транзитные грузы составляют более 65 процентов, а на морском – почти 100 процентов. По итогам 10 месяцев 2016 года общий грузооборот в портах Астрахань и Оля составил около 2,2 миллиона тонн, снизившись по сравнению с прошлым годом на девять процентов. А по зерну этот показатель оказался еще выше, около 18 процентов.

Эксперты связывают снижение с рядом причин, в том числе со сложной процедурой фитосанитарного и ветеринарного контроля при вывозе пшеницы и введением официальной сертификации цемента.

Представитель ООО «Агро Трейд-БТ» Владимир Сафрыгин говорит, что для того, чтобы организовать экспортную поставку одной партии зерна через астраханские порты в Иран, необходимо получить 12 сертификатов и актов в различных учреждениях: на горветстанции, в облветлаборатории, Россельхознадзоре по Ростовской, Волгоградской и Астраханской областям и Республике Калмыкия, в ЦНИИМФ и так далее. На получение одного лишь заключения от ветсанции может уйти от двух недель до месяца. А чтобы отправить партию зерна с элеватора в порт, необходимо оформить еще дополнительно шесть сертификатов и актов.

Вот и ищет бизнес обходные морские пути.

Претензии предпринимателей поддержал губернатор Астраханской области Александр Жилкин, поручив региональному минпрому договориться с проверяющими структурами, чтобы они по возможности минимизировали количество процедур и перешли на работу по принципу «одного окна».

Тем временем в соседнем Краснодарском крае, объем перевезенных через морские порты грузов, напротив, вырос. По данным **Федерального агентства морского и речного транспорта** **Минтранса** РФ, грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна за 11 месяцев уходящего года составил 222,7 миллиона тонн. Рост – 4,9 процента в сравнении с аналогичным прошлогодним периодом. Весомее всего увеличилась с начала года транспортировка сухих грузов: перевезено 89 миллионов тонн, это больше на 8,5 процента, чем в прошлом году за тот же период.

– За 11 месяцев текущего года из морских портов Кубани отгружено на экспорт 1085 судов с зерном и продуктами его переработки общим объемом свыше 19,4 миллиона тонн, – сообщил «РГ» заместитель руководителя управления Россельхознадзора по Краснодарскому краю и Республике Адыгея Николай Филиппенко. – Доля пшеницы от общего объема отправленного зерна – 72,7 процента, или 14,1 миллиона тонн.

Почти половина отгруженного зерна пришлась на морской пункт пропуска Новороссийск (47,4 процента от общего объема продукции). Из Туапсе и Ейска – 8,8 – 8,9 процента, из Тамани – 12,5, из Темрюка – почти полтора процента.

Везде отмечается положительная динамика в сравнении с прошлым годом, кроме морского пункта пропуска Кавказ, где объем отгрузки упал на три процента, отметили в ведомстве.

Причем увеличился в уходящем году не только объем перевезенных по воде грузов, но и география. К традиционным странам – покупателям российского зерна – Египту, ЮАР, Турции, Нигерии, Йемену, Бангладешу, Судану, Израилю, Саудовской Аравии и Ливану добавилось еще десять государств. Среди них Марокко, Тунис, Корея, Алжир, Кот-д.Ивуар, Мали, Япония, Филиппины, Буркина-Фасо и Маврикий.

Комментарий

Агван Микаелян, гендиректор компании «Финэкспертиза»:

– Оживление грузооборота, которое мы наблюдаем, в портах Азово-Черноморского бассейна связано, в первую очередь, со взаимодействием с Крымом. Все снабжение идет со стороны портов Кубани. Кроме того, в этом аграрном сезоне были рекордные продажи пшеницы. Доступ основных зарубежных потребителей российского зерна идет преимущественно через Черное море. Очевидно, что это существенный фактор, стимулирующий транспортные потоки. Что касается Каспийского бассейна, то из крупных зарубежных партнеров, обладающих мощным торговым потенциалом в этом макрорегионе, можно назвать только Иран.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2016.12.20; АВИАКОМПАНИИ ДОЛЖНЫ РОССИЯНАМ 106 МЛН ЕВРО

По данным международного сервиса Airhelp, с 2013 г. по август 2016 г. 2936 рейсов из европейских аэропортов в Россию и СНГ были отмены или задержаны более чем на три часа, сообщила пресс-служба сервиса. Рейсы подпадают под закон ЕС 261, согласно которому пассажиру полагается компенсация от 250 до 600 евро. От этих задержек/отмен пострадали 316 112 человек, которые потенциально могут претендовать на компенсации в сумме 132,5 млн евро. Примерно 80% этих рейсов пришлись на Россию, то есть россияне и летевшие в/из России иностранцы могли бы претендовать на 106 млн евро компенсаций, уточнила представитель Airhelp. Внутрироссийские рейсы под действие европейского законодательства не подпадают, ими компания не занимается.

Срок давности заявки на возмещение колеблется от 3 до 6 лет в зависимости от национального законодательства. Чаще всего задерживали или отменяли рейсы по прилету в аэропорты Москвы и Санкт-Петербурга за эти три года «Трансаэро» (до остановки в октябре 2015 г.), Lufthansa, «Уральские авиалинии», Austrian Airlines, British Airways и Air France, сообщает Airhelp.

С 2013 г. (запуск ресурса) Airhelp обработал 742 заявки на компенсации по рейсам из/в Россию, 247 из них авиакомпании одобрили и выплатили пассажирам в сумме 149 625 евро. Остальные заявки находятся в обработке у авиакомпаний, часть уже одобрена и по ним ожидаются выплаты, по части поданы иски к перевозчикам, по части разбирательства не были доведены до конца из-за неоднозначной судебной практики в России, сообщает пресс-служба Airhelp. Ресурс за свои услуги взимает комиссию в 25% от полученной компенсации, пассажиры зачастую не располагают временем и опытом, чтобы заняться возмещением лично, сообщает пресс-служба. Под компенсацию не попадают случаи терактов, забастовок и непогоды, хотя недавно Air France приняла заявки на компенсации за то, что сотрудники авиакомпании бастовали.

Airhelp с начала работы помог 1,2 млн пассажирам во всем мире получить компенсации на общую сумму 24 млн евро, сообщает компания. В 2016 г. 9,13 млн пассажиров в мире могут претендовать на компенсацию, а с 2011 г. мировой рынок компенсаций достиг 18 млрд евро, из них 2,6 млрд евро приходятся на европейские направления, оценивает Airhelp.

Airhelp совместно со Skytrax также составил рейтинг мировых авиакомпаний по итогам летнего сезона 2016 г., где перевозчики оценивались по трем критериям: уровень сервиса на борту, пунктуальность, время обработки заявок и время на компенсацию. Первое место в рейтинге заняла Qatar Airways, из российских перевозчиков в рейтинг вошел только «Аэрофлот» – он занял 57-ю строчку, получив за сервис и пунктуальность высокие 8 и 8,7 балла соответственно (из 10 возможных), но очень низкую оценку за время компенсаций – 2,5.

### КОММЕРСАНТ САМАРА; СЕРГЕЙ ТИТОВ; 2016.12.21; УДМУРТАМ НЕ ХВАТИЛО ПАССАЖИРОВ

Авиакомпания «Ижавиа» объявила, что с нового года прекращает свои авиарейсы по направлению «Ульяновск-Санкт-Петербург», которые она производила с октября этого года благодаря федеральному субсидированию. Отказ от этого направления авиакомпания объясняет нерентабельностью авиарейсов. В правительстве Ульяновской области при этом отмечают, что направление нужное и востребованное, и к лету надеются возобновить авиасообщение. По мнению руководителей аэропортов, «Ижавиа» по ряду параметров авиарейса изначально была обречена на нерентабельность.

В понедельник АО «Ижавиа» (в 100  %-й собственности правительства Удмуртской республики) в своем официальном пресс-релизе сообщило, что с 31.12.2016 «завершает программу выполнения полетов» по направлению «Ульяновск-Санкт-Петербург» «в связи с нерентабельностью рейсов», пообещав, что «все обязательства перед пассажирами, купившими билеты на рейсы, будут выполнены в полном объеме».

Выполнять эти авиарейсы самолетами Як‑42 авиакомпания начала с 21 октября этого года, но проработала фактически только два месяца. Благодаря тому, что «Ижавиа» вошла в программу субсидирования в соответствии с постановлением правительства РФ № 657, стоимость билетов была в диапазоне 4500–5640 рублей, что сопоставимо со стоимостью железнодорожного билета (на нижней полке в купе в ноябре ЖД-билет стоил 5500 рублей) и могло способствовать росту потока авиапассажиров. Напомним, программа субсидирования региональных авиаперевозок для того и разрабатывалась, чтобы вернуть пассажиров в авиаперевозки, «раскатав» маршруты, что, после увеличения пассажиропотока, привело бы и к рентабельности авиарейсов.

Однако, если направление «Ульяновск-Москва» уже давно «раскатано», то с полетами в Санкт-Петербург Ульяновску не везет. Ранее, в 2013 и 2015 годах, попытки выполнения этих авиарейсов делала авиакомпания «РусЛайн», однако с окончанием субсидирования прекращались и полеты, поскольку лететь за 9–10 тысяч рублей ульяновцы не желали.

Выяснить, почему в «Ижавиа» так и не стали добиваться продления субсидирования (постановление действовало только на 2016 год), не удалось – коммерческие службы авиакомпании отказались от комментариев, пресс-служба на запросы не отвечала, хотя еще в октябре в авиакомпании заявляли„Ъ”, что «намерены закрепиться на этом направлении, если сохранятся субсидии и пассажиропоток покажет положительную динамику». В то же время, как отмечают местные наблюдатели, информационная компания об авиарейсах проводилась слабая, что не привело к росту пассажиропотока.

Еще в октябре директор аэропорта «Ульяновск-Восточный» Владимир Гортиков (в основном пассажирском аэропорту «Ульяновск» пока продолжается реконструкция ВПП и посадочного оборудования) отмечал, что раскатать такое направление самолетами большой вместимости будет достаточно сложно. «Так и оказалось, – отмечает господин Гортиков. – В конечном итоге заполняемость одного авиарейса была на уровне 40–50 человек. Это как раз загрузка для CRJ‑200 (вместимость – 50 человек. – „Ъ“)». Он также отметил, что выполнение авиарейса один раз в неделю не имеет смысла – «как минимум нужно 2 раза в неделю».

Директор «Ульяновск-Восточного» считает, что авиарейс нужен. Предложение возобновить его уже послано некоторым авиакомпаниям, среди них – снова «Руслайн». В «Руслайне»„Ъ” ответили, что пока расписание на 2017 год не сформировано и они «думают над этим предложением».

В то же время первый вице-премьер облправительства Андрей Тюрин пояснил„Ъ”, что «направление на Санкт-Петербург нужное и востребованное», но необходимо, чтобы авиарейсы совершались «как минимум два раза в неделю». Однако, по его словам, возвращаться к этому вопросу надо будет к маю 2017 года, когда после реконструкции откроется аэропорт «Ульяновск». Господин Тюрин полагает, что основным претендентом на этот авиарейс может стать компания «Аэрофлот» (с самолетами SSJ‑100).

Впрочем, учитывая, что пассажировместимость SSJ‑100 также достаточно велика (от 98 до 108 чел.), вопрос загрузки на первоначальном этапе остается открытым. Однако гендиректор АО «Аэропорт Ульяновск» Сергей Наконечный уверен, что «если будет нормальная частота рейсов, пассажиропоток можно будет нарастить», «направление реально востребовано». «А в информационной кампании мы сами постараемся оказать содействие», – добавил гендиректор.

Судя по всему, региональным властям необходимо начинать переговоры уже сейчас, поскольку в **Росавиаци**и отмечают, что постановление правительства о субсидировании авиаперевозок в 2017 году еще не вышло, «а из его положений и будет формироваться маршрутная сеть на основании заявок от авиакомпаний и региональных властей». «Но приоритет будет отдаваться тем направлениям, которые будут софинансироваться регионом», – пояснил советник руководителя **Росавиаци**и Сергей Извольский. Сможет ли регион пойти на софинансирование, пока неизвестно.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; АРИНА МИРОНЕНКОВА; 2016.12.20; ПОЛЕТЕЛИ В БУХАРУ

На Южном Урале возобновили прямое авиасообщение с Узбекистаном. Создание воздушных коридоров в Азию необходимо в преддверии саммитов ШОС и БРИКС, которые предполагается провести в Челябинске в 2020 году.

Теперь в расписании челябинского аэропорта появились регулярные рейсы в Ташкент. Загрузка дебютного рейса, совершившего полет в середине ноября, составила 93% (это на 12% больше ожидаемого), при этом в челябинском авиапредприятии прогнозируют дальнейший рост спроса.

Вылеты из Челябинска в Ташкент осуществляются на лайнере Airbus A-320, вмещающем до 160 пассажиров, один раз в неделю, по пятницам. Минимальный тариф на билеты составил 10 тысяч рублей с учетом топливного сбора (из Екатеринбурга дороже).

– Для челябинского аэропорта этот рейс станет одной из ключевых точек роста, – говорит первый заместитель гендиректора предприятия Антон Перфильев. – Развитие авиасообщения в направлении бывших стран СНГ имеет серьезные перспективы, если учитывать тенденцию укрепления делового сотрудничества между нашими государствами.

Сейчас основной пассажиропоток формируется за счет трудовых мигрантов и представителей бизнес-сообщества, однако эксперты не исключают перспектив и для развития туристического потенциала этих территорий.

– Интерес к бывшим странам СНГ растет, на данный момент на пике спроса у южноуральцев – отдых в Грузии, в том числе пляжный, – говорит представитель Челябинской ассоциации туристических организаций Дарья Ерхова. – Узбекистан всегда был привлекателен в плане экскурсионного посещения, к примеру, востребованы туры в древний Самарканд, Хиву, Бухару. Это гостеприимный солнечный край со своей исключительной историей и удивительным ландшафтным разнообразием.

Эксперты говорят, что раньше туры в Ташкент были менее востребованы, так как перелеты осуществлялись только через Москву и стоили дороже, однако открытие прямого рейса должно стимулировать любителей сэкономить на экзотическом отдыхе.

По словам первого заместителя министра экономического развития Челябинской области Антона Бахаева, в ближайшие годы планируется связать Челябинск со всеми столицами стран ШОС, уже налажено прямое авиасообщение с Душанбе и Бишкеком, ведутся переговоры с двумя авиакомпаниями по рейсу Челябинск-Астана, который предполагается запустить весной будущего года.

По мнению заведующего кафедрой бухгалтерского учета, анализа и аудита Высшей школы экономики Южно-Уральского госуниверситета Ирины Просвириной, реализовывать инфраструктурные проекты с Азией сегодня более дальновидно, чем с Европой, поскольку в европейском направлении логистика давно сформирована. За авиасообщением Челябинск-Ташкент большая экономическая перспектива: запуск регулярных рейсов будет способствовать росту деловой активности.

### ТАСС; 2016.12.21; ЗАКОН О ЧЕРНЫХ СПИСКАХ АВИАПАССАЖИРОВ БУДЕТ ПРИНЯТ В НАЧАЛЕ 2017 ГОДА

Госдума в январе – начале февраля 2017 года примет закон, который разрешит авиакомпаниям создавать черные списки авиапассажиров, нарушивших порядок на борту во время полета. Документ также позволит обеспечить экипаж самолета специальными средствами и наручниками для усмирения авиадебоширов, которым будут грозить и крупные штрафы, сообщил в среду ТАСС председатель профильного комитета нижней палаты парламента по транспорту и строительству Евгений Москвичев («Единая Россия»).

«Будем его (законопроект о черных списках авиапассажиров) в январе, максимально – в начале февраля принимать во втором – третьем чтении», – сказал парламентарий. По его словам, уже подготовлен черновой текст ко второму чтению. «Рабочая группа отработала, и мы начинаем согласовывать законопроект с правовым управлением Госдумы, с Государственно-правовым управлением президента РФ», – уточнил Москвичев.

Речь идет о поправках в Воздушный кодекс РФ, внесенных депутатом от ЛДПР Ярославом Ниловым, которые предусматривают наделение перевозчика правом в одностороннем порядке отказывать в заключении договора воздушной перевозки лицу, допустившему за последние пять лет нарушение правил поведения на борту воздушного судна, создавшему угрозу безопасности полета либо угрозу жизни пассажиров, а также не выполнившему распоряжений командира экипажа самолета. Кроме того, законопроектом предлагается предоставить авиакомпаниям право официально публиковать списки авиадебоширов.

Глава профильного комитета Госдумы подчеркнул, что одна из целей будущего закона – дать право командиру экипажа принимать меры для усмирения авиадебоширов. «Мы ставим задачу, чтобы, как только появляется авиадебошир, командир воздушного судна имел право выполнять те инструкции и принимать те меры, которые мы ему прописываем», – отметил он. Для этого, пояснил депутат, экипаж на борту будет снабжен специальным оборудованием и наручниками.

В отношении нарушителя будет составляться протокол в двух или трех экземплярах. «Один экземпляр будут вручать пассажиру. После этого авиакомпании должны будут включить его (пассажира) в список, который за подписью первого лица авиакомпании будет направлен в **Росавиаци**ю, где будет формироваться единый реестр авиадебоширов», – рассказал Москвичев.

При этом, по словам парламентария, в Кодексе РФ об административных правонарушениях и Уголовном кодексе будут предусмотрены штрафы за нарушения порядка на борту самолета. «Штрафы будут серьезные, потому что сегодня лишняя посадка воздушного судна стоит минимум 1,5 млн рублей», – добавил он. «Не нравится пассажиру, что его включили в черный список, – пусть идет в суд и защищает свои права», – заключил глава профильного комитета.

История вопроса

Автор законопроекта, депутат от ЛДПР Ярослав Нилов напомнил в беседе с корреспондентом ТАСС, что его поправки были внесены в Госдуму в 2012 году. «Без политического решения, без политической воли и серьезной заинтересованности со стороны правительства вопрос шел очень тяжело», – отметил он, добавив, что «процесс был запущен» после встречи президента Владимира Путина с генеральным директором компании «Аэрофлот» Виталием Савельевым.

В конце сентября этого года глава государства на встрече Савельевым согласился с предложением ужесточить ответственность авиадебоширов. Руководитель авиакомпании, в частности, сообщил тогда Путину, что внутренний черный список «Аэрофлота» уже вырос до 3090 человек.

При этом разработчик поправок выразил благодарность **Минтрансу** и комитету Госдумы по транспорту и строительству за поддержку его инициативы, которые, на его взгляд, «были изначально заинтересованы в реализации предложений». «Кстати, компания «Аэрофлот» на самых ранних этапах публично заявляла о своей поддержке», – напомнил также депутат.

Нилов подтвердил, что закон «будет принят полностью в январе – феврале». «Хотелось бы, чтобы в России скорее была реализована практика, которая давно действует в развитых странах», – подчеркнул он.

На его взгляд, важно предоставить возможность именно авиакомпаниям составлять черные списки авиапассажиров. «Для авиакомпании все пассажиры – это клиенты. Но при этом авиакомпания заинтересована, чтобы пассажиры чувствовали себя безопасно, надежно, комфортно», – заключил либерал– демократ.

### ТАСС; 2016.12.20; РЕКОНСТРУИРОВАННЫЙ ТЮМЕНСКИЙ АЭРОПОРТ БУДЕТ ОТКРЫТ 15 ЯНВАРЯ

Реконструированный аэровокзальный комплекс «Рощино» в Тюмени будет официально открыт 15 января. Об этом сообщил журналистам губернатор Тюменской области Владимир Якушев.

«Пятнадцатого января «Рощино» официально открывается. Я рад, что жители Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансийского автономных округов и Тюменской области получили такой комплекс. Уверен, что он будет служить во благо развития регионов», – сказал он.

Ранее ТАСС сообщал, что благодаря реконструкции воздушной гавани пассажиропоток вырастет в два раза в секторе внутренних линий и в четыре раза – в международном секторе. Стоимость реконструкции аэропорта составила около 4 млрд рублей. Время обслуживания рейса сократится и займет не более 50 минут. Пропускная способность аэропорта увеличится с 250 до 600 человек в час – это позволит «Рощино» принимать 5 млн пассажиров в год.

По данным пресс-службы аэропорта, средства на реконструкцию были направлены из областного бюджета Тюменской области при участии в целевой программе «Сотрудничество» Ямало-Ненецкого автономного округа. Средства на реконструкцию аэровокзала также направлены из федерального бюджета, средства частных инвесторов в этом проекте не задействованы.

Кроме того, в непосредственной близости от аэропорта расположится Центр по организации воздушного движения. Он охватит воздушное пространство не только Тюменской области, но и часть неба Красноярского края, Новосибирской области и других регионов. Его открытие запланировано на конец 2017 года, в центре будут работать более 350 человек, он позволит объединить филиалы госкорпорации «Аэронавигация севера Сибири», расположенные на территории региона, в одном месте.