**13 ЯНВАРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2017.01.25; ТАРИФ ЗА «ПЛАТОН» МОЖЕТ ВЫРАСТИ ВДВОЕ В АПРЕЛЕ

Плату за проезд по федеральным трассам грузовиков массой более 12 т **Минтранс** первоначально предлагал повысить дважды: 1 февраля – до 2,61 руб. за 1 км с нынешних 1,53 руб., а 1 июня – до 3,06 руб. Проект такого постановления правительства появился на regulation.gov.ru в ноябре.

Но повышение отложено. Тариф может увеличиться один раз и позже, рассказал **министр транспорта** Максим **Соколов**, это обсуждалось на совещании правительства 20 января (цитата по «Интерфаксу»). Обсуждается повышение в апреле: 1-го или 15-го, знают федеральный чиновник и участник инфраструктурного рынка. Сумма сборов по итогам года не должна измениться, уточняет чиновник, – около 20 млрд руб. Представитель вице-премьера Аркадия **Дворкович**а отказался от комментариев. Тариф можно поднять, как только будет решение правительства, говорит представитель «РТ-инвест транспортные системы» (РТИТС, оператор «Платона», принадлежит Игорю Ротенбергу).

«Платон» заработал 15 ноября 2015 г. Запуск системы сопровождался протестами перевозчиков, и правительство решило снизить тариф (должен был составлять 3,73 руб. за 1 км) и штрафы. Отложено было и запланированное повышение тарифа в марте 2016 г. При пониженном тарифе падает эффективность системы, признавал в интервью «Ведомостям» руководитель **Росавтодор**а **Роман Старовойт**. Сборы в 2016 г. должны были составить те же 20 млрд руб., при этом 10,6 млрд руб. государство платит РТИТС, а почти 9 млрд потеряли регионы из-за предоставленной дальнобойщикам льготы по транспортному налогу.

Еще одно повышение

Законопроект об отмене 50%-ной скидки на первое нарушение направлен на обсуждение в министерства и ведомства, сообщал представитель **Минтранса**. Штрафы по проекту будут приходить после каждой фиксации нарушения, первый штраф – 5000 руб. (может выписываться 1 раз в сутки), за повторное нарушение – 10 000 руб.

Правительство планирует не только повысить тариф, но и увеличить штрафы (см. врез). А в конце 2016 г. оно ужесточило контроль за сбором денег – если перевозчик не оплатил штраф за уклонение от платы «Платону», он не сможет пересечь границу. А если информация о долге появится после выезда, то не сможет въехать в Россию, не уплатив штраф.

Президент Владимир Путин обещал обратить внимание правительства на позицию малого бизнеса по поводу повышения тарифов. Тогда зам**министра транспорта** Евгений **Дитрих** говорил о возможности дифференцированного тарифа, но, по его словам, это вопрос не ближайшего времени.

Себестоимость грузоперевозок у крупных игроков из-за «Платона» выросла на 4–6%, у небольших компаний – на 10% и выше, подсчитал руководитель транспортной службы логистической компании ПЭК Игорь Алексашов. Если тариф увеличится до 3,06 руб., то себестоимость у крупных транспортных компаний снова увеличится на 4–6%, предупреждает он. Отрасль не готова к резкому повышению сбора, уверен участник рабочей группы по мониторингу функционирования «Платона»: это должно происходить постепенно и только после достижения цели по количеству зарегистрированных в системе машин (около 1 млн машин, сейчас – 792 693), иначе станет больше тех, кто за проезд не платит. Для этого нужен комплексный контроль за транспортными компаниями – сравнивать фактический бизнес перевозчиков с их платой в «Платон», с закупками топлива, запчастей и оплатой труда водителей и, безусловно, с учетом географии перевозок, передал через представителя директор по операциям FM Logistic Александр Павлов. Серьезных протестов из-за повышения тарифа не будет, полагает президент ассоциации «Грузавтотранс» Владимир Матягин: рынок уже устал от игры «повышаем – не повышаем», лучше бы уже один раз подняли, чтобы люди просчитали затраты и установили цены.

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.24; ГЛАВА МИНАВИАЦИИ ЕГИПТА ПОСЕТИТ РФ В НАЧАЛЕ ФЕВРАЛЯ, ЧТОБЫ ОБСУДИТЬ ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ – СОКОЛОВ

Глава Минавиации Египта посетит РФ в начале февраля, в том числе, чтобы обсудить восстановление авиасообщения, сообщил журналистам глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** во вторник.

«Сегодня я получил информацию о готовящемся визите министра гражданской авиации Египта в Россию в начале февраля. Точную дату мы пока не определили. Это тоже будет определенным шагом вперед, естественно, в процессе восстановления авиасообщения», – сказал М.**Соколов**.

«Еще раз хочу подчеркнуть, что оцениваем перспективы последовательного восстановления авиационного сообщения как достаточно реалистичные. Каких-то конкретных сроков мы не устанавливаем, потому что сначала должны быть приняты необходимые документы», – добавил он.

В минувшую субботу М.**Соколов** сообщил, что **Минтранс** направил в правительство предложения по открытию регулярных рейсов в Каир. Параллельно российские эксперты готовят заключение по итогам очередного осмотра аэропортов Хургады и Шарм-эш-Шейха.

Ранее глава **Минтранса** заявлял, что возобновление авиасообщения с Египтом начнется с открытия регулярных рейсов между Москвой и Каиром. Предположительным сроком начала полетов он называл январь 2017 года. При этом открытие чартерных рейсов из РФ в курортные города побережья Красного моря – Шарм-эль-Шейх и Хургаду – состоится позднее, впрочем, это тоже «вопрос недалекого времени», отмечал министр.

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

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.24; ДЕФИЦИТ СРЕДСТВ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ВПП-3 В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» СОКРАТИЛСЯ ДО 3 МЛРД РУБ. – ИСТОЧНИК

Дефицит средств на строительство третьей взлетно-посадочной полосы (ВПП-3) в аэропорту «Шереметьево» составляет на сегодня порядка 3 млрд рублей, сообщил «Интерфаксу» осведомленный источник.

Он подтвердил, что ранее нехватка средств на ВПП-3 была более масштабной (СМИ сообщали о сумме от 5 до 13 млрд руб.), но ее удалось частично покрыть за счет перераспределения финансирования в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)». Очень много объектов, которые изначально предполагалось построить до 2015 года, были перенесены на 2020 год – «в пользу приоритетных проектов» программы, пояснил собеседник «Интерфакса».

«Но я думаю, вопрос решится и с 3 млрд руб., потому что все равно это деньги не этого, а 2018 года. С подрядчиком (строительства ВПП-3 – ИФ) есть договоренность, что он в этом году завершит всю основную стройку, а рассчитаются с ним – поскольку деньги доводят в конце года – в 2018 году», – сказал собеседник агентства, добавив, что проблемы сдвижения сроков строительства полосы «пока нет».

В **Росавиаци**и, в ведении которой находится заказчик строительства ВПП-3 «Шереметьево» – ФГУП «АГА(А)» – воздержались от комментариев. Накануне, во время объезда строящихся объектов аэропорта, глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** заявил, что работы ведутся «в очень плотном графике», но по расчетам ведомства будут выполнены в намеченный срок.

Решение о строительстве третьей взлетно-посадочной полосы в «Шереметьево» (длина – 3200 м, ширина – 60 м) принято в 2009 году, исполнителем работ является ООО «Трансстроймеханизация» (структура «Мостотреста» (MOEX: MSTT)). Строительство объекта планируется завершить к Чемпионату мира по футболу, который пройдет в РФ в 2018 году.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2017.01.24; СОКОЛОВ НЕ ИСКЛЮЧИЛ, ЧТО ПОТРЕБУЕТСЯ ЕЩЕ ОДИН ВИЗИТ АВИАЭКСПЕРТОВ В ЕГИПЕТ

Глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** не исключает, что может потребоваться еще один визит российских экспертов для проверки аэропортов Египта.

«Возможно, потребуется», – сказал **Соколов** журналистам, отвечая на соответствующий вопрос.

 «Если объема информации, предоставленной нам египетскими коллегами и полученной в ходе ближайшего визита министра гражданской авиации, будет недостаточно, может быть, потребуется, надеюсь, что один визит. Но сейчас говорить однозначно об этом рано», – добавил он.

### ТАСС; 2017.01.24; ГЛАВА «ТУРПОМОЩИ»: АВИАСООБЩЕНИЕ С ЕГИПТОМ МОЖЕТ ВОЗОБНОВИТЬСЯ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

Авиасообщение между Египтом и РФ может быть возобновлено в самое ближайшее время, все перспективы для этого существуют. Такое мнение высказал глава ассоциации «Турпомощь» Александр Осауленко на пресс-конференции в Уральском региональном информационном центре ТАСС.

Он отметил, что Египет остается острой темой как для профессионального туристского сообщества, так для российского туриста. «Тупомощь» отслеживает ситуацию и находится по этому вопросу в постоянном контакте с **Минтрансом** и МИД РФ.

«Последний доклад от **Минтранса** и **Росавиаци**и уже был представлен правительству. В Хургаде открылось российское консульство, и все движется к тому, что авиасообщение между РФ и Египтом будет возобновлено в ближайшее время – перспективы для этого есть», – сказал Осауленко.

По словам исполнительного директора Уральской ассоциации туризма Михаила Мальцева, в случае возобновления авиасообщения шесть авиакомпаний могут проявить интерес к выполнению рейсов из международного аэропорта Екатеринбурга Кольцово в Шарм-эш-Шейх и Хургаду. «Это станет возможным, если не будет никаких ограничений. Допустим, не будут назначены какие-то определенные авиаперевозчики на этом направлении, а авиакомпании будут работать по тем условиям рынка, которые существовали до прекращения авиасообщения между РФ и Египтом. В таком случае регулярные рейсы между Екатеринбургом и Египтом будут налажены в течение двух недель», – пояснил Мальцев.

Ранее **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявлял, что считает январь 2017 года весьма вероятным сроком открытия авиасообщения с Египтом. Планируется, что сначала будет открыт аэропорт Каира, позже – аэропорты курортных городов Египта. Сейчас **Минтранс** готовит доклад правительству по безопасности аэропорта Каира. На прошлой неделе группы российских экспертов вернулись после проверок аэропортов Хургады и Шарм-эш-Шейха.

Переговоры о возобновлении авиасообщения с Египтом длятся с конца 2015 г. Авиасообщение было прекращено в ноябре 2015 г. после теракта на борту самолета «Когалымавиа», который летел из Шарм-эш-Шейха в Санкт– Петербург.

«Турпомощь» – объединение туроператоров в сфере выездного туризма, которое осуществляет экстренную помощь туристам.

### RNS; 2017.01.24; ВЛАСТИ МОСКВЫ РАССМОТРЯТ ПОВЫШЕНИЕ ПЛАТЫ ЗА ПАРКОВКУ В ФЕВРАЛЕ-МАРТЕ

Правительство Москвы планирует вернуться к вопросу о повышении стоимости парковок на улицах города в феврале-марте 2017 года, передает корреспондент RNS с брифинга главы департамента транспорта и дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы Максима Ликсутова в Rambler&Co.

«В феврале-марте можно к этому вопросу вернуться», – сказал Ликсутов.

Чиновник подчеркнул, что сегодня у властей города «ответа, насколько будет расти цена, нет».

В декабре 2016 года **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявлял, что **Минтранс** поддерживает увеличение стоимости парковки в Москве.

«Этот вопрос находится в компетенции субъектовых властей, как и любые другие вопросы организации парковочного пространства. Сегодня Москва на различных международных площадках получает высокие награды за решение вопросов по организации дорожного движения, и в целом мы эту политику поддерживаем. Этот опыт является передовым для всего международного транспортного сообщества», – ответил он на вопрос, поддерживает ли министерство повышение платы за парковку в Москве до 200 рублей в час.

### ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ ПРЕБЛАГИНА; 2017.01.24; САМАРСКИЕ ВЛАСТИ ВЫДЕЛЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ БОЛЕЕ 2 МЛРД РУБЛЕЙ

В 2017 году на ремонт самарских дорог будет потрачено более 2 млрд рублей. Об этом заявил руководитель департамента городского хозяйства и экологии Вячеслав Коновалов.

Из этой суммы 164 млн рублей направят на ремонт дорог картами. Еще более 130 млн рублей пойдет на ремонт внутриквартальных территорий.

В этом году начнется масштабный ремонт Южного моста, путепровода «Аврора» и будет продолжена реконструкция Заводского шоссе, сообщает НИА «Самара».

Город претендует на получение средств из федерального бюджета. Об этом стало известно после визита в Самару **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а.

### ИА УДМУРТИЯ; 2017.01.24; ПОЧТИ 1200 КИЛОМЕТРОВ ДОРОГ ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ В УДМУРТИИ ПО ФЕДЕРАЛЬНОЙ ПРОГРАММЕ

Почти 1200 км дорог планируют отремонтировать в Удмуртии по федеральной программе «Безопасные и качественные дороги». Республика сформировала такую предварительную заявку для участия в проекте, сообщает пресс-служба главы и правительства региона.

Глава Удмуртии Александр Соловьев по этому вопросу принял участие в селекторном совещании с министром транспорта России Максимом **Соколов**ым.

«В планах этого года по этой программе нам бы хотелось отремонтировать около 128 километров автомобильных дорог. Это федеральные трассы, дороги регионального значения, улицы города Ижевска. На эти цели бюджетом программы предусматриваются финансовые средства в размере 1 250 миллионов рублей: половина этой суммы поступит из федерального бюджета, другая половина – из бюджета республики плюс средства муниципального образования «Город Ижевск», – отметил руководитель региона.

На выделенные средства предусматривается не только ремонт дорожного покрытия, но и установка знаков, светофоров, освещения.

Участие в проекте предполагает достижение ряда показателей: к концу 2018 года необходимо снизить количество мест концентрации ДТП на 50%, а к 2025 году – на 85%.

Согласование региональных программ пройдет 30 января.

Напомним, планируется, что республика получит в этом году 625 млн рублей из федерального бюджета на развитие дорожной сети Ижевска и в радиусе 100 км от столицы Удмуртии.

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2017.01.25; СТОЛИЧНЫХ АВТОМОБИЛИСТОВ ГОТОВЯТ К ЗНАКОВОЙ РЕФОРМЕ

Столичные власти, как стало известно «Ъ», определились с дизайном и местами установки новых дорожных знаков («Ъ» рассказывал об их разработке 23 декабря 2016 года). В ближайшее время в центре города появятся, в частности, новые указатели платной парковки. Кроме того, исчезнут все информационные таблички, частично будут убраны знаки о запрете стоянки. Эксперты считают, что нововведения могут водителей запутать.

Центр организации дорожного движения (ЦОДД) утвердил новый вид дорожных знаков, которые для начала в качестве эксперимента установят в центре Москвы. На Большой Никитской улице и в Гранатном и Брюсовом переулках стандартные знаки «Остановка запрещена» и «Парковка» (размером 700х700 мм) поменяют на аналогичные меньшего размера – 500x500 мм. На Малой Никитской и в Скарятинском переулке будут применяться знаки уже размером 400x400 мм.

С этих улиц исчезнут также все информационные таблички, регулирующие дорожное движение. Сейчас, напомним, для обозначения платной парковки применяется комбинация знака «Парковка» и табличек «Способ постановки машины» и «Платные услуги». В пилотной зоне применят новый объединенный знак (см. рисунок). В ЦОДД «Ъ» пояснили, что, согласно ПДД, если нет таблички «Способ постановки машины на стоянку», автомобиль требуется парковать по умолчанию параллельно тротуару – 90% парковочных мест в Москве организовано таким образом.

Новые знаки уже отправлены в печать (это займет семь–десять дней), в ближайший месяц их установят. В рамках эксперимента уберут (пока только в Гранатном переулке) часть знаков о запрете стоянки: зона ограничения останется прежней, но будет обозначена одним знаком и желтой полосой у бордюра.

Провести эксперимент поручил первый вице-премьер Игорь Шувалов в декабре 2016 года. Инициаторами выступили ЦОДД и экспертный центр Probok.net. В Москве, говорят авторы, сегодня нагромождение дорожных знаков, многие из них слишком крупные (знак «P» с двумя табличками занимают суммарно почти 1,5 м в высоту), в результате портится внешний вид улиц.

Эксперимент продлится примерно полгода, после чего будет принято решении о повсеместном использовании новых указателей. В ЦОДД уже отметили возможный экономический эффект: сокращение количества и размеров знаков позволит уменьшить расходы на их приобретение и установку. В 2016 году, например, ЦОДД заключил несколько контрактов на поставку знаков и стоек стоимостью несколько десятков миллиардов рублей. Представитель Игоря Шувалова в разговоре с «Ъ» предположил, что впоследствии уменьшенные знаки будут востребованы и в других городах.

Отметим, что все применяемые в России знаки должны соответствовать ГОСТу 2004 года. В ЦОДД «Ъ» пояснили: документом допускается применение нестандартных указателей по согласованию с ГИБДД. Как пояснили «Ъ» в Росстандарте, впоследствии будут приняты новые «предварительные» стандарты со сроком действия три года: по итогам мониторинга применения их переведут в режим нацстандартов.

«Наоборот, сегодня очень часто знаков не хватает либо их плохо видно,– заявил «Ъ» лидер «Движения автомобилистов России» Виктор Похмелкин.– Надо не уменьшать размеры указателей, а поработать над их читаемостью». Господин Похмелкин считает, что нововведения могут запутать водителей. «Далеко не все помнят правило, что машину по умолчанию надо ставить вдоль тротуара,– объяснил он.– Более того, если один ошибается и ставит машину «елочкой», то все сразу повторяют за ним». По мнению координатора движения «Синие ведерки» Петра Шкуматова, сокращать количество знаков о запрете стоянки нельзя: желтую полосу вдоль бордюра часто не видно из-за грязи и снега, поэтому водители постоянно будут в зоне риска становиться нарушителями.

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.24; МЕДВЕДЕВ УТВЕРДИЛ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ СУБЪЕКТАМ 8,3 МЛРД РУБ. НА СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЮ СЕЛЬСКИХ АВТОДОРОГ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение, распределяющее бюджетам 54 регионов 8,335 млрд руб. федеральных субсидий обязательств регионов по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования с твёрдым покрытием, ведущих от сети автомобильных дорог общего пользования к ближайшим общественно значимым объектам сельских населённых пунктов, а также к объектам производства и переработки сельскохозяйственной продукции.

Соответствующий документ от 21 января 2017 г. №56-р опубликован во вторник на сайте правительства. Субсидии предоставляются в рамках ФЦП «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014-2017 годы и на период до 2020 года», которая входит в государственную программу развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия на 2013-2020 годы. Проект распоряжения был внесен **Минтрансом** России.

«Принятое решение будет способствовать увеличению протяжённости сети автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значений», – говорится в пояснении на сайте правительства.

Документ рассмотрен и одобрен на заседании правительства РФ 19 января 2017 года.

В свою очередь, как говорится в сообщении **Росавтодор**а, благодаря федеральным субсидиям и иным межбюджетным трансфертам в 2017 году в регионах будет дополнительно построено и реконструировано более 1 тыс. км новых дорог. «На эти цели **Росавтодор**ом выделено 87,7 млрд рублей, которые будут распределены по региональным дорожным фондам до 1 апреля текущего года. Таким образом, региональные дорожники смогут заблаговременно провести конкурсные процедуры и приступить к работам на объектах сразу же при наступлении благоприятных климатических условий», – отмечают в ведомстве.

Данное финансирование из госбюджета направлено на экономическое и социальное развитие Дальнего Востока, устойчивое развитие сельских территорий, а также совершенствование дорожной инфраструктуры в рамках подготовки к проведению чемпионата мира по футболу 2018 года.

В частности, по итогам года за счет средств федеральной поддержки планируется построить 720 км автомобильных дорог с твердым покрытием в сельской местности. Также софинансирование из госбюджета позволит завершить строительство крупных и особо важных для социально-экономического развития России объектов общей протяженностью 57 километров, снять транспортную напряженность и увеличить пропускную способность 28 километров на территории Московского транспортного узла.

В **Росавтодор**е также отмечают, что за счет межбюджетных трансфертов в 2017 году начнется федеральное софинансирование приоритетного государственного проекта «Безопасные и качественные дороги». В проекте участвуют 37 агломераций в 34 регионах. В дальнейшем оценка реализации будет проводиться по двум основным целевым показателям: снижение числа мест концентрации ДТП на дорожной сети крупнейших городских агломераций (к уровню 2016 г.) в 2018 году – на 50%, в 2025 году – на 85%. Кроме того, целью является увеличение доли протяженности отремонтированных и соответствующих стандартам качества дорог в 2018 году – не менее 50% и в 2025 году – 85%.

### ТАСС; 2017.01.25; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО РАСПРЕДЕЛЕНИЕ 30 МЛРД РУБЛЕЙ ТРАНСФЕРТОВ НА ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Премьер-министр Дмитрий Медведев утвердил правила предоставления и распределения межбюджетных трансфертов на реализацию в РФ приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги». Постановление опубликовано на сайте правительства.

«Подписанным постановлением распределены межбюджетные трансферты в объеме 30 млрд рублей, предоставляемые в 2017 году из федерального бюджета бюджетам 34 субъектов Федерации на финансирование дорожной деятельности в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», – говорится в справке к документу.

Проект должен способствовать развитию сети автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения. Средства предоставляются в рамках государственной программы «Развитие транспортной системы».

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.24; СВЕРДЛОВСКИЙ ГУБЕРНАТОР ОБЕЩАЕТ ПРЕЗИДЕНТУ В СРОК ВОССТАНОВИТЬ ДОРОГУ НИЖНИЙ ТАГИЛ – СЕРЕБРЯНКА

Поручение президента России Владимира Путина по итогам его прошлогодней пресс-конференции о восстановлении автодороги Нижний Тагил – Серебрянка будет выполнено в срок, заявил губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев.

«Недавнее Ваше поручение – отработать и привести в эксплуатационное состояние дорогу (Нижний Тагил – Серебрянка), которая не ремонтировалась до 2013 года 30 лет. Начиная с прошлого года мы начали выделять деньги на эту дорогу, и, безусловно, поручение, которое вы дали по результатам пресс-конференции, будет выполнено в полной мере и в срок», – сказал он на встрече с главой государства Кремле во вторник.

«К 1 июня мы обеспечим эксплуатационное состояние, но хочу сказать, что для приведения этой дороги к асфальтобетонному покрытию, а протяжённость этой дороги – более 50 километров, потребуется ещё определённое время, немного. Эксплуатационные возможности этой дороги мы обеспечим к 1 июня, как вы и поставили задачу в поручении», – продолжил глава региона.

Е.Куйвашев отметил, что к настоящему времени объем регионального дорожного фонда в области составляет 11 млрд рублей, и основная часть этих средств идет на муниципальные дороги.

Говоря о других проектах дорожного строительства в регионе, губернатор рассказал о завершении строительства так называемой «Северной дороги», которая соединила Свердловскую область с Ханты-Мансийским автономным округом.

Кроме того, продолжил Е.Куйвашев, в минувшем году был сдан первый пусковой комплекс южного полукольца Екатеринбургской кольцевой автодороги, а второй комплекс будет закончен в 2018 году.

Губернатор заявил, что муниципалитетам области выделено более 6 млрд рублей на приведение дорог в соответствие с существующими требованиями.

«Мы реализуем сегодня проект территории опережающего развития (ТОР) в Краснотурьинске. Этому городу был присвоен статус ТОРа. Безусловно, мы понимаем, что без дорожного строительства туда хороший инвестор не придёт. Поэтому мы понимаем, что львиная часть бюджета развития должна быть направлена именно на дороги», – также сказал глава региона.

По словам губернатора, по итогам 2016 года в ведущих секторах экономики был зафиксирован рост. «Индекс промышленного производства по итогам 2016 года, мы сейчас подбиваем окончательные цифры, но они существенно не будут меняться, у нас вырос почти на 11,5 процента. Что касается валового регионального продукта, мы будем на уровне 2015 года примерно, но в структуре валового регионального продукта ИПП составил 11 процентов. Это достаточно серьёзные цифры», – отметил Е.Куйвашев.

По его словам, рост производства демонстрируют такие отрасли, как металлургия, машиностроение, оборонно-промышленный комплекс. «Мы сегодня делаем серьёзный шаг в развитии фармацевтической промышленности, ИT-технологий», – заметил глава региона.

Е.Куйвашев рассказал, что регион активно работает над реализацией комплексной программы «Уральская инженерная школа». «По итогам 2016 года программа профинансирована на миллиард рублей – около миллиарда рублей. 300 миллионов было нам выделено из средств федерального бюджета, почти 600 миллионов мы выделили из регионального бюджета. И наши организации, предприятия выделяют (средства) и участвуют с удовольствием в этой программе», – сказал он.

Проблема с дорогой к селу Серебрянка была поднята во время декабрьской «большой пресс-конференции» В.Путина. Один из журналистов рассказал главе государства, что в 2015 году жители Серебрянки из-за аварийного состояния дороги оказались отрезанными от Нижнего Тагила. В ответ президент пообещал обратить внимание губернатора на эту ситуацию.

### ТАСС; ТАТЬЯНА КУЗНЕЦОВА; 2017.01.24; БЮДЖЕТ КРЫМА В 2016 ГОДУ ИСПОЛНЕН С ДЕФИЦИТОМ В 19,3 МЛРД РУБЛЕЙ

Консолидированный бюджет Крыма в прошлом году исполнен с дефицитом в 19,3 млрд рублей. Об этом в интервью ТАСС сообщила министр финансов региона Ирина Кивико.

«Размер дефицита консолидированного бюджета Республики Крым на 2016 год составил 19,3 млрд рублей», – сказала собеседница агентства, отметив, что источником финансирования дефицита крымской казны является кредит из федерального бюджета.

Министр уточнила, что в декабре 2016 года власти Крыма уже привлекли бюджетный кредит из федерального бюджета на частичное покрытие дефицита в размере 5 млрд рублей.

«В 2017 году, несмотря на существенный рост запланированных расходов по сравнению с 2016 годом (на 12 млрд рублей, или 9,8%), значительно сокращено плановое значение дефицита бюджета Республики Крым до уровня 3,1 млрд рублей по сравнению с дефицитом бюджета в 2016 году, а именно на 16,2 млрд рублей, то есть более чем в 6 раз», – уточнила министр финансов региона.

Рост объема безвозмездных поступлений из бюджета

Объем безвозмездных поступлений из федерального бюджета в казну Крыма в 2016 году вырос на 20,5% – до 79,7 млрд рублей, отметила Кивико.

«Объем безвозмездных поступлений за 2016 год из федерального бюджета составил 79,7 млрд рублей, или 120,5% к показателям прошлого года», – сказала министр.

В частности, по ее словам, объем субсидий, выделенных республике из федерального бюджета, в прошлом году вырос на 88,5% – до 34,7 млрд рублей, объем иных межбюджетных трансфертов – на 64% – до 4,1 млрд рублей. В качестве дотаций Крыму федеральный бюджет в прошлом году выделил 38,1 млрд рублей, что на 8,7% меньше, чем в 2015 году. Также снизился объем субвенций на 20,2% – до 2,7 млрд рублей, уточнила Кивико.

По данным Минфина, налоговые и неналоговые доходы консолидированного бюджета Крыма в прошлом году составили 40,6 млрд рублей, что на 9,2 млрд рублей, или на 29,2% больше чем, в 2015 году. «Расходная часть консолидированного бюджета за 2016 год исполнена на 131,3 млрд рублей, что больше по сравнению с 2015 годом на 31,1 млрд рублей», – добавила Кивико.

Как сообщалось, размер дефицита консолидированного бюджета Республики Крым на 2016 год составил 19,3 млрд рублей.

Расходы на дорожную деятельность увеличились на 40,3%

По словам Кивико, расходы республики на дорожную деятельность в 2016 году увеличились в сравнении с предыдущим годом на 40,3%, до 8,7 млрд рублей.

«Исполнение (бюджета Крыма в части реализации мероприятий в сфере дорожной деятельности – прим. ТАСС) составило 8,7 млрд рублей, что на 2,5 млрд рублей или 40,3% больше, чем в 2015 году», – сказала Кивико. Она уточнила, что из федерального бюджета на эти цели Крым потратил 3 млрд рублей, из республиканского – 5,7 млрд рублей.

По данным Минфина республики, больше всего средств – 6,6 млрд рублей – Крым в прошлом году потратил на «содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования регионального и (или) межмуниципального значения». Кивико уточнила, что 2,1 млрд рублей регион выделил муниципалитетам «на развитие дорожного хозяйства» и 75,1 млн рублей – на «строительство и реконструкцию дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения».

Глава Минфина Крыма также сообщила, что в 2016 году было построено, реконструировано и отремонтировано более 343 км дорог.

По словам Кивико, в бюджете Республики Крым на 2017 год на реализацию мероприятий в сфере дорожной деятельности предусмотрено 3,4 млрд рублей. «Средства планируется направить на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования регионального и (или) межмуниципального значения Республики Крым (2,4 млрд рублей); на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования местного значения (331 млн рублей), на предоставление субсидий бюджетам муниципальных образований на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения РК (700 млн рублей)», – уточнила министр.

Дорожная сеть Крымского полуострова была запроектирована и построена в сороковые-пятидесятые годы XX века и не рассчитана на современные нагрузки. По оценкам **Минтранса** Крыма, из порядка 14,67 тыс. километров автодорог в регионе 80,3% не соответствует нормативным требованиям.

Предпринимательская активность растет

Власти Крыма также отмечают рост предпринимательской активности благодаря созданию на полуострове свободной экономической зоны (СЭЗ), которая предполагает ряд налоговых преференций.

«Предусмотренные законом о свободной экономической зоне преференции способствовали росту предпринимательской активности на территории республики. На протяжении 2015-2016 годов наблюдается уверенный рост количества регистрируемых субъектов предпринимательской деятельности», – сказала Кивико. Так, по данным министра, за год в Крыму число зарегистрированных в ЕГРЮЛ юридических лиц возросло на 14,5% – до 33,1 тыс., а индивидуальных предпринимателей – на треть – до 82 тыс.

Между тем, Кивико отметила, что поступления налога на прибыль в бюджет Крыма в связи с действием СЭЗ в прошлом году снизились на 18,2% – до 5,7 млрд рублей.

«Организации воспользовались правом использования пониженных ставок по деятельности в рамках СЭЗ, – сказала министр. – Кроме того, снижение поступлений связано с тем, что большим количеством налогоплательщиков (из-за чрезвычайной ситуации, связанной с энергооблокадой Крыма в 2016 году) представлены декларации к уменьшению, и в результате произведены зачеты (возвраты) налога на прибыль, зачисляемого в бюджет Республики Крым».

Чтобы привлекать инвесторов на полуостров и дать им некие преференции, в Крыму и Севастополе создана свободная экономическая зона (СЭЗ). Получение статуса участника СЭЗ освобождает от уплаты налогов на имущество организаций на десять лет и земельного налога на три года, понижает тарифы страховых взносов. При этом одним из условий прохождения инвестиционного проекта (как в рамках СЭЗ, так и отдельно от нее) является обязательная регистрация компании на территории полуострова. Поэтому фактически, зайдя в регион, «материковые» или иностранные инвесторы становятся местными, это также является плюсом для экономики региона, поскольку налоги остаются здесь, уверены власти.

Число участников крымской СЭЗ к концу 2016 года превысило 700, объем заявленных ими инвестиций превышает 80 млрд рублей. Планируется создание более 30 тыс. новых рабочих мест.

### ТАСС; АЛЕКСЕЙ ПЕТРОВ; 2017.01.24; ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ БОЛЕЕ 464 МЛН РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕМОНТ СЕЛЬСКИХ ДОРОГ

Омская область получит из федерального бюджета более 464 млн рублей на строительство и реконструкцию сельских дорог, сообщила пресс-служба регионального правительства во вторник.

«Премьер-министр Дмитрий Медведев подписал накануне распоряжение о распределении федеральных субсидий на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования в рамках программы развития сельских территорий. Омская область получит на эти цели максимальный объем средств – свыше 464 млн рублей», – уточнили в пресс-службе.

По объему выделенной субсидии Омская область заняла 1 место среди регионов Сибирского федерального округа и третье среди всех регионов РФ.

Выделенные средства пойдут в том числе и на строительство подъездных дорог к объектам производства и переработки сельхозпродукции. Ранее губернатор Омской области Виктор Назаров в своем бюджетном послании к заксобранию региона предложил профинансировать строительство пяти дорог, которые сформируют транспортную инфраструктуру для дальнейшего развития инвестиционных проектов таких компаний, как «Руском-Агро», «Омский бекон», «Титан», «АкваСибирь» и «Содружество-Омск». С привлечением федеральных средств также будет построено 47,3 км сельских дорог к 15 населенным пунктам Омской области.

Ремонт улиц Омска и сельских дорог Омской области активизировался после того, как 14 апреля 2016 года жительница города Екатерина Черненко в ходе «прямой линии» пожаловалась президенту РФ Владимиру Путину на плохое состояние дорог и бездействие местных властей. Президент призвал привести дороги в порядок к 300-летию города, которое отмечалось в августе прошлого года. На эти цели было выделено 1,27 млрд рублей, в том числе 500 млн рублей – из средств, собранных системой «Платон».

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО; 2017.01.24; СОБЯНИН: ПОТЕРИ ВРЕМЕНИ МОСКВИЧЕЙ ИЗ-ЗА ПРОБОК СОКРАТИЛИСЬ НА ЧЕТВЕРТЬ

В Москве потери времени из-за пробок сократились на четверть. Такой вывод сделала компания ТomTom по предварительным данным Индекса загруженности московских дорог. Эксперты привели такие цифры: если в 2012 году дороги были в городе загружены на 57 процентов, то в 2016-м – заметно меньше, на 43 процента.

Комментируя сегодня эту приятную новость на заседании президиума правительства Москвы, мэр столицы Сергей Собянин напомнил:

– За последние годы ситуация осложнилась тем, что в Москве появилось более миллиона новых машин. Примерно такое же количество транспорта добавилось в Подмосковье и ближайших регионах, граничащих с московским регионом. Если бы мы никаких мер не принимали, то давно бы встали в транспортном коллапсе. Тем не менее, этого не произошло.

Транспортная ситуация, по мнению градоначальника, потихоньку выправляется благодаря усилиям транспортников, строителей, организаторов дорожного движения. Способствовало этому строительство новых дорог, линий метро, обновление подвижного состава общественного транспорта, внедрение системы видеонаблюдения и платных парковок в отдельных районах Москвы. В то же время Собянин призвал не расслабляться:

– Ситуация остается сложной, поэтому мы не должны уменьшать своих усилий по решению транспортной проблемы города.Заммэра по вопросам транспорта Максим Ликсутов считает, что в первую очередь помогает Москве двигаться, а не стоять в заторах, появившееся за эти годы доверие москвичей к общественному транспорту. Об этом свидетельствует статистика. Только за 2016 год им перевезено на 600 млн пассажиров больше, чем в 2010-м году, которые совершили в общей сложности 5,7 млрд поездок. Причем, наземный городской транспорт по востребованности у москвичей приближается к подземке: за год на нем совершено 2,4 млрд поездок, а на метро – 2,6 млрд. Вносят свой вклад и пригородные электрички – на их долю пришлось 0,63 млрд поездок, и такси – это еще 0,2 млрд. В целом же годовой пассажиропоток экономически активных пассажиров ( тех, кто сам платит за свой проезд) вырос на 63 процента или на 1,51 млрд поездок в год, составив за 2016-й 3,89 млрд поездок. Эти люди, многие из которых раньше передвигались по городу на личных авто, пересели на новые автобусы, современные поезда подземки на вновь открывшихся станциях метро, а так же на запущенное в этом году Московское центральное кольцо.

Это, в свою очередь, освободило дороги, позволило увеличить скорость передвижения на них на 13 процентов – с 45 до 51 км в среднем в течение суток. Самому же общественному транспорту более свободные дороги позволяют теперь лучше соблюдать расписание движения. Если в 2010-м году оно выполнялось на 76 процентов, то теперь– на 94 процента. «И теперь жители Лондона, Брюсселя и ряда других европейских городов в пробках проводят гораздо больше времени, чем москвичи», – подчеркнул Максим Ликсутов. Словом, престижная награда ITF Awards, которую Москва получила в 2016 году за значительное улучшение дорожной ситуации в городе в категории «пассажирский транспорт, по его словам, вполне заслуженная.

Обширные планы у департамента транспорта и на 2017 год. В подземке, в частности, будут запущены самые современные поезда «Москва», на улицы города выйдут трамваи нового поколения и более 1 тысячи новых автобусов, продолжит обновляться маршрутная сеть городского наземного транспорта. За ближайшие два года продолжительность выделенных полос увеличится еще на 83,4 км. Словом, Москва и дальше нацелена двигаться вперед.

### RG.RU; АННА СКРИПКА; 2017.01.24; В БЕЛГОРОДЕ ОТКАЖУТСЯ ОТ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА

В Белгороде намерены постепенно отказаться от электротранспорта. Причиной тому назвали его убыточность, и в этой связи машины намерены продать в Курск, где используются троллейбусы той же марки.

В пресс-службе администрации города заявили, что пока речь идет о 10 троллейбусах, которые не выходят на линию из-за технической неисправности. И именно их планируют реализовать в соседние регионы, где детали смогут использовать для ремонта подвижного состава.

Любопытно, что ранее начальник департамента городского хозяйства мэрии Белгорода Сергей Куликов в беседе с «РГ» уже отмечал, что электротранспорт невыгоден городу. И причина не только в дороговизне самих троллейбусов или их обслуживания, но и растущих затратах на необходимую модернизацию контактной сети, которые уже составляют около четырех миллиардов рублей. Тем временем, белгородцы платят за проезд в троллейбусах – как и в остальном транспорте – 15 рублей. Если же окупить затраты, эта цена должна быть в разы выше.

О том, что в Курске всерьез рассматривают возможность приобрести белгородские троллейбусы, на заседании Горсобрания заявил мэр города Николай Овчаров. Напомним, что в этом областном центре электротранспорт представлен еще и трамваями, а опыт покупки старых машин для города уже есть. Так, несколько лет назад здесь приобрели чешские трамваи.

### ВЕСТНИК КАВКАЗА; 2017.01.25; ВЕСЬ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ ДАГЕСТАНА ПЕРЕСЯДЕТ НА ГЛОНАСС

С текущего месяца весь общественный транспорт Дагестана должен быть снабжен системами навигации ГЛОНАСС. Об этом рассказали в **Минтрансе** республики.

Замглавы ведомства Юсуп Малламагомедов уточнил, что в ближайшие месяцы в Дагестан прибудут представители федерального **Минтранса** для проверки исполнения госпрограммы «Комплексное внедрение и использование спутниковых навигационных технологий ГЛОНАСС в Республике Дагестан на 2012-2015 годы».

Чиновник напомнил, что основными плюсами системы ГЛОНАСС считаются навигация и наличие «тревожной кнопки», которая дает возможность автоматически при любой экстремальной ситуации сообщить о ЧП в полицию, вызвать ближайшую машину скорой помощи или оповестить страховую компанию.

«За 2014-2015 годы системами ГЛОНАСС было оснащено всего 1,3 тыс транспортных средств. Из них 400 транспорт двух пассажирских автотранспортных предприятий ПАТП-1 и ПАТП-2, 136 частный пассажирский транспорт, около 400 машины скорой помощи, 250 школьные автобусы, 77 единиц транспорт ЖКХ, 270 единиц Дагавтодор», – цитирует Малламагомедова РИА «Дагестан».

### АИФ-КРЫМ; 2017.01.24; В 2017 ГОДУ МИНТРАНС КРЫМА ПРИОБРЕТЁТ 30 ЭКОЛОГИЧНЫХ АВТОБУСОВ

Глава Министерства экологии и природных ресурсов Крыма Геннадий Нараев в ходе заседания Совета министров республики заявил, что в 2017 году планируется приобретение 30 экологичных автобусов.

 В Евпатории хотят приобрести белорусские трамваи

«Для обеспечения устойчивого снижения уровня негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду и здоровье населения **министерством транспорта** будут приобретены 30 автотранспортных средств для общественных нужд, работающих на наиболее безопасном топливе – газомоторном», – сказал он.

Ранее сообщалось, что 2017 год объявлен годом экологии в России.

### ДОРИНФО; 2017.01.24; ГЛАВА КРЫМА РАСКРИТИКОВАЛ РАБОТУ РЕГИОНАЛЬНОГО МИНТРАНСА В ПРОШЛОМ ГОДУ

Глава Крыма Сергей Аксенов остался недоволен работой регионального **Минтранса** в 2016 году. Об этом он сообщил министру транспорта Крыма Анатолию Волкову во время рабочей встречи.

«То, что происходило в прошлом году, не поддается никакому описанию. Я недоволен работой. Соответствующие выводы были сделаны», – сказал Аксенов, его цитирует пресс-служба правительства Крыма.

Недовольство главы республики связано со срывом сроков дорожных работ и их качеством. В связи с этим Аксенов попросил учесть не выполнивших обязательства подрядчиков, не привлекать их работам, а также оценить эффективность освоения средств ГУП РК «Крымавтодор» при уборке дорог в прошлом году. По словам Аксенова, в этом году на эти цели ведомству выделили 1,9 млрд рублей, глава республики попросил министра взять на личный контроль уборку, обслуживание и содержание трасс.

Кроме того, глава республики потребовал сформировать претензии по гарантийному ремонту дорог, предъявить их подрядным организациям. При этом, по словам Аксенова, все строительные работы на трассах в 2017 году должны завершиться к 1 октября, конкурсные процедуры необходимо провести в мае, а работы вести в ночное время.

«Работы должны вестись в ночное время. В прошлом году практически никто этих рекомендаций не придерживался. В ходе проведения ремонта пропуск встречных потоков движения транспортных средств был организован архиплохо практически у всех подрядчиков, ни у кого не было регулировщиков. На это стоит обратить особое внимание», – отметил Аксенов.

Также во время совещания Волков сообщил, что в Симферополе, где сложилась аварийная обстановка после перепадов температуры, подрядчики приступили к ямочному ремонту, но пока не в полном объеме из-за погодных условий.

### КРЫМИНФОРМ; 2017.01.24; МИНТРАНС КРЫМА РАЗРАБОТАЛ ПЯТИЛЕТНЮЮ ПРОГРАММУ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

**Министерство транспорта** Крыма разработало пятилетнюю программу реконструкции и строительства дорог на полуострове. Об этом в ходе встречи с главой Крыма Сергеем Аксёновым сообщил **министр транспорта** республики Анатолий Волков.

«Одна из самых больших проблем, которая не позволяла нам выполнить программу в срок, – это долгосрочная программа проведения капремонта и реконструкции. Сейчас разработана программа на пять лет, которая в течение двух недель будет согласована и утверждена», – сказал Волков и добавил, что в этом году приоритет будет отдаваться содержанию дорог.

Глава Крыма, в свою очередь, отметил, что программа должна быть опубликована, чтобы крымчане понимали последовательность проведения дорожных работ. «Необходимо опубликовать данную программу. Люди должны понимать последовательность проведения ремонта, капитального ремонта и строительства дорог, в каком году приступят к определённому отрезку», – сказал Аксёнов.

### РИА НОВОСТИ; МАКСИМ ГРОЗНОВ; 2017.01.24; ФИНАЛЬНУЮ СТОИМОСТЬ КРЫМСКОГО УЧАСТКА ТРАССЫ «ТАВРИДЫ» НАЗОВУТ В АПРЕЛЕ

Окончательная стоимость проектирования и строительства трассы «Таврида» от Керчи до Севастополя станет известна после оценки Главгосэкспертизы в апреле текущего года, заявил журналистам глава Крыма Сергей Аксенов.

Трасса «Таврида» разбита на восемь участков, шесть из которых находятся в пределах республики Крым.

«Протяженность и трассировка трассы утверждены и меняться не будут. Как только из Главгосэкспертизы выйдет подтверждение стоимости, тогда уже (начнутся) все строительно-монтажные работы. Все проектные работы идут своим ходом», – сказал Аксенов. Результаты рассмотрения экспертами проекта трассы «Таврида» ожидаются к апрелю текущего года, уточнил глава Крыма.

Ранее врио губернатора Севастополя Дмитрий Овсянников сообщил, что подрядчик запросил более 15 миллиардов рублей только на седьмой участок трассы при начальной стоимости 5 миллиардов. Овсяников отметил, что стоимость подлежит оценке экспертами и снижению.

Новая четырехполосная автотрасса «Таврида» соединит Керчь, где будет построен мост через Керченский пролив, с Симферополем и Севастополем. Первый этап строительства автотрассы планируется завершить к концу 2018 года, второй – к концу 2020 года. Ранее озвучивалось, что предельная стоимость участка «Тавриды» в пределах республики Крым составляет 138,9 миллиарда рублей в ценах первого квартала 2016 года, одного участка в Севастополе – порядка 5 миллиардов рублей. Подрядчиком для осуществления проектирования и строительства трассы выбрана компания ЗАО «ВАД».

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.01.25; РЖД ПОПРОСИЛИ ВЫЙТИ ИЗ ВАГОНОВ

Как выяснил «Ъ», в правительстве начали обсуждать реформу пассажирских железнодорожных перевозок. В целевую модель рынка (ЦМР) предложено включить передачу в конкурентный сектор до половины всего подвижного состава, включая локомотивы. Также обсуждается отказ от большинства маршрутов длиннее 1 тыс. км в пользу авиатранспорта. Само ОАО РЖД не уверено в необходимости всех этих мероприятий и даже просто создания новой модели.

Как рассказал «Ъ» источник, знакомый с ситуацией, в конце декабря в Минэкономики прошло совещание по ЦМР в сфере пассажирских железнодорожных перевозок. Как пояснили «Ъ» в министерстве, вопрос проработан с **Минтрансом**, ОАО РЖД, Советом потребителей услуг монополии, в правительство направлен доклад с «основными актуальными вопросами, на которых будет сфокусирована целевая модель».

«Ъ» ознакомился с рассматривавшейся концепцией ЦМР, подготовленной Советом потребителей. На 2017-2019 годы намечены модернизация пассажирского комплекса и оптимизация маршрутов, на 2020-2030 годы – привлечение инвестиций. Концепция исходит из развития перевозок на дистанциях до 1 тыс. км и в региональном сообщении. На расстоянии свыше 3 тыс. км следует сохранить лишь перевозки из труднодоступных районов и имиджевые маршруты, такие как Москва–Пекин или Москва–Владивосток, доля железных дорог сокращается по мере развития бюджетных авиаперевозок. Объем перевозок до 2 тыс. км должен к 2025 году заметно упасть за счет переключения на авиатранспорт, а в сегменте перевозок между крупными городами до 1 тыс. км – увеличиться. Доля плацкарта и общих вагонов в объеме перевозок должна упасть до 10%. В 2015 году в регулируемом сегменте ФПК перевезла 67% пассажиров.

В дальнем сообщении сохраняется доминирование Федеральной пассажирской компании (ФПК) ОАО РЖД, которая будет выступать «гарантирующим перевозчиком», но ее доля упадет до 70% к 2030 году. Допускается частичная приватизация ФПК. С региональных пассажирских компаний (РПК), в которые ребрендируются пригородные пассажирские компании (ППК), предложено снять ограничение на работу на дистанции свыше 200 км и допустить к межрегиональным перевозкам, где их доля составит до 15%. Доля независимых перевозчиков к 2030 году в целом вырастет до 15% за счет развития конкуренции на маршруте на наиболее пассажиронапряженных направлениях, предлагается смягчить правила доступа перевозчиков к конкурсу за маршрут. Гарантирующим перевозчиком на безальтернативных маршрутах станет ФПК. Высокоскоростное сообщение предлагается выделить в отдельную компанию ОАО РЖД, приватизировав до 49%.

Принципы бюджетного субсидирования дальнего следования также меняются. Поддержку льготных маршрутов предложено вести примерно так же, как в концепции долгосрочного регулирования межрегиональных перевозок (ее проект сейчас в правительстве), то есть на основе регуляторных транспортных контрактов (РТК). Льготные межрегиональные маршруты сможет заказывать **Минтранс** РФ и регионы. Госзаказ сократится за счет отказа от поддержки перевозки платежеспособного населения в плацкарте и общих вагонах. Льготы по НДС и компенсацию инфраструктурной платы сосредоточат на сообщении между регионами в рамках РТК и территориях, являющихся приоритетом госполитики (например, на Дальнем Востоке или в сообщении с Крымом и Калининградом). Также расширяются компенсации за перевозку льготников, возможно, за счет ввода дополнительных категорий. Во внутрирегиональном сообщении право определять льготные маршруты остается регионам.

Чтобы обеспечить конкуренцию, предлагается постепенная демонополизация владения всеми видами подвижного состава, в том числе тягового: не менее 50% подвижного состава в итоге не будет принадлежать ОАО РЖД. До 2019 года ФАС утверждает методику установления ставок аренды подвижного состава у ОАО РЖД. Потом формируется механизм передачи части локомотивов другим игрокам в долгосрочную аренду с правом выкупа.

Но в ОАО РЖД без энтузиазма относятся к ЦМР, отмечая, что правительство утвердило концепцию развития пригородных перевозок до 2030 года и план ее реализации и рассматривает проект концепции долгосрочного регулирования межрегиональных перевозок. В них, как и в проекте ФЗ об организации регулярного пассажирского сообщения, «определены контуры целевой модели, основные участники и механизмы их взаимодействия». Источник «Ъ», близкий к ОАО РЖД, подчеркивает, что рабочей группе, созданной по итогам декабрьского совещания, предстоит аргументированно доказать саму целесообразность ЦМР.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что ЦМР содержит рациональный и сбалансированный комплекс мер. Но концепция потребует от ОАО РЖД усилий по трансформации бизнеса, мер по повышению экономической эффективности перевозчиков при оптимизации бюджетных расходов и сохранении социальной поддержки за счет устранения тарифных дисбалансов, поясняет он.

### ТАСС; 2017.01.24; СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА Ж/Д ПОДХОДОВ К КЕРЧЕНСКОМУ МОСТУ НЕ ПРЕВЫСИТ 16,95 МЛРД РУБ.

Стоимость контракта на строительство железнодорожных подходов к Керченскому мосту, которые построит «Стройгазмонтаж», осталась неизменной, сообщили ТАСС в **Минтрансе** России.

Максимальная цена закупки в материалах к конкурсу на выбор подрядчика, ранее трижды признанному несостоявшимся, составила 16,95 млрд рублей.

«Проект распоряжения по контракту направлен в правительство. Контракт будет заключен после выхода распоряжения. Стоимость осталась неизменной», – сказал представитель **Минтранса**.

Ранее источник, знакомый с ходом реализации проекта, сообщил ТАСС, что компания «Стройгазмонтаж» построит подходы к Керченскому мосту за 16,95 млрд рублей. Представитель «Стройгазмонтажа» на запрос ТАСС не ответил.

В настоящее время «Стройгазмонтаж» уже является подрядчиком по проектированию и строительству Керченского моста.

В январе **Федеральное агентство железнодорожного транспорта** (**Росжелдор**) в третий раз признало несостоявшимся конкурс на строительство железнодорожных подходов к транспортному переходу через Керченский пролив в связи с отсутствием заявок. Максимальная цена закупки – 16,95 млрд рублей.

До этого агентство дважды объявляло аналогичные закупки, однако оба раза они были признаны несостоявшимися.

Согласно проекту, длина железнодорожного подхода составит 18 км, он будет примыкать к однопутному участку Керчь – Джанкой. Прогнозируемый грузопоток – 13,5 млн тонн в год, пассажиропоток – 14,4 млн человек. Также предстоит строительство 40 зданий, 29 искусственных сооружений и одного тоннеля, реконструкция станции Багерово, строительство парка станции Керчь – Южная, базы дислокации пожарных и восстановительных поездов.

Керченский мост

Керченский мост возводится за счет средств федерального бюджета в рамках ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города Севастополь до 2020 года» без привлечения внебюджетного финансирования.

Основная задача проекта – обеспечить транспортную доступность Республики Крым, не имеющей сухопутной связи с континентальной Россией, вне зависимости от погодных условий. В январе 2015 года правительство РФ выбрало единственного исполнителя, а в феврале 2015 года был заключен государственный контракт на проектирование и строительство моста в Крым между ФКУ Упрдор «Тамань» **Федерального дорожного агентства** и ООО «Стройгазмонтаж». Работу по проектированию выполняет АО «Институт Гипростроймост – Санкт-Петербург».

Строительно-монтажные работы на объекте начались в феврале 2016 года сразу после получения положительного заключения по проекту от ФАУ «Главгосэкспертиза» и разрешения на строительство от **Федерального дорожного агентства**.

Общая стоимость проекта (в ценах соответствующих лет) составляет 227,92 млрд рублей. В нее входят затраты подрядчика проекта ООО «Стройгазмонтаж» и затраты заказчика строительства ФКУ Упрдор «Тамань».

Начало движения автомобилей по мосту запланировано на декабрь 2018 года, поездов – на декабрь 2019 года.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.01.25; TURKISH AIRLINES ОСВАИВАЕТ АЭРОПОРТ ГРОЗНОГО

Международный грозненский аэропорт Северный планирует в этом году привлечь к себе турецкую авиакомпанию Turkish Airlines. Регулярные ежедневные прямые рейсы в Стамбул, крупнейший город Турции, могут появиться уже в летнем расписании аэропорта Грозного. В настоящее время из Грозного выполняется 2–3 ежедневных рейса в Москву и один еженедельный рейс в Бишкек, столицу Киргизии.

О планах расширения географии полетов из чеченского аэропорта «Известиям» рассказал его представитель. В **Росавиаци**и «Известиям» подтвердили намерение турецкой авиакомпании Turkish Airlines начать летать в аэропорт Грозного из Стамбула. Российские авиационные власти в настоящее время изучают эту заявку на новое направление полетов. В Turkish Airlines получить оперативный комментарий не удалось.

Между Россией и Турцией установлен безвизовый режим. Соответственно это направление может пользоваться популярностью в период массовых отпусков. По мнению главного редактора портала Avia.ru Романа Гусарова, направление полетов в Стамбул может быть востребовано, так как это крупный транзитный узел, удобный для полетов как в города Европы, так и на Восток. Глава аналитической службы агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев также считает, что пассажиропоток на линии Грозный–Стамбул может быть стабильным. Между российскими регионами и Турцией традиционно существуют тесные деловые связи, а турецкие курорты, безусловно, остаются привлекательными местами для отдыха. Кроме того, авиационный хаб в Стамбуле обладает обширной маршрутной сетью и открывает широкие возможности по дальнейшему продолжению полета.

В грозненском аэропорту также рассчитывают в летний период на рейсы в столицу Крыма Симферополь, которые может открыть авиакомпания UTair. Она может начать полеты и в Санкт-Петербург. Кроме того, «Саратовские авиалинии» могут открыть рейсы из Саратова в Грозный и далее оттуда в Стамбул. Но в самой саратовской авиакомпании пока не стали комментировать свои планы по расширению географии полетов, пояснив, что до начала продаж билетов авиакомпания не раскрывает информацию о новых направлениях маршрутной сети.

Как сообщил представитель аэропорта Грозного, несколько дней назад на встрече с руководством международного аэропорта имени Шота Руставели в Тбилиси была достигнута договоренность о содействии с их стороны в открытии новых прямых рейсов между Тбилиси и Грозным. Уже в конце марта – начале апреля, по словам собеседника «Известий», могут начать выполняться два раза в неделю прямые регулярные рейсы в Грозный из грузинской столицы.

– Мы думаем, что восстановим старую маршрутную сеть Грозный–Тбилиси. Перевозчиком на этом направлении может также стать турецкая авиакомпания Turkish Airlines. Мы думаем, что полеты могут начаться уже в конце марта – апреле. А потом, возможно, даже будет продлен этот маршрут и до Стамбула через Тбилиси, – отметили в грозненском аэропорту.

Полеты между странами регулируются межправительственными соглашениями о воздушном сообщении, поэтому такие планы должны быть еще одобрены на государственном уровне. Более того, в России пока не было прецедента предоставления разрешения на полеты между странами не национальному перевозчику, а представителю третьей стороны. В **Росавиаци**и пока не знают ничего о таких планах. В турецкой компании TAV Georgia, выступающей оператором тбилисского аэропорта, не ответили на запрос «Известий».

Основной пассажиропоток между Чечней и Грузией могут составить туристы, считают в грозненском аэропорту. Это направление будет пользоваться большим спросом особенно с учетом того, что для россиян виза для поездок в Грузию не требуется. Причем путешествовать можно без ограничения по срокам пребывания. Впрочем, гражданам Грузии всё еще необходимо получать разрешения на въезд в РФ. Особый порядок пересечения границы для обеспечения безопасности был введен после военного конфликта в Южной Осетии в 2008 году. И если Грузия уже отменила визы для россиян, то Москва еще не решилась на этот шаг.

Основными перевозчиками в грозненском аэропорту на сегодня выступают российские авиакомпании S7, «Нордавиа» и UTair, а также киргизская авиакомпания Avia Traffic Company. Местная авиакомпания «Грозный Авиа», начавшая свою деятельность в середине 2008 года на самолетах Як-42, с декабря 2016 года уже не выполняет полеты, так как находится на стадии ликвидации в связи с удручающим финансовым положением.

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.24; ВЫЯВЛЕННЫЕ У SSJ-100 ДЕФЕКТЫ НЕ ПОВЛИЯЛИ НА ИХ ПОСТАВКИ ЗАКАЗЧИКАМ – МАНТУРОВ

Выявленные у самолетов Sukhoi Superjet 100 дефекты стабилизаторов не повлияли на их поставки заказчикам, сообщил журналистам глава Минпромторга РФ Денис Мантуров.

«Нет, никак (не повлияли дефекты – ИФ), потому что это дефект, который был быстро устранен, – раз. А второе – этот дефект никак не влияет на безопасность полетов», – сказал министр.

«Можно в текущей эксплуатации делать замену этих фитингов, которые дали трещину. Поскольку мы использовали просто новый сплав алюминия, а здесь затяжка болта была сделана с давлением, как это было сделано на стальном фитинге. Вот и все, поэтому просто меняем образцы на стальные – и работает все в прежнем режиме», – добавил глава Минпромторга.

Ранее сообщалось, что в конце декабря **Росавиаци**я потребовала провести проверку всех находящихся в эксплуатации SSJ-100 в связи с дефектом, выявленным авиакомпанией «ИрАэро». Речь шла о дефекте проушин верхних и нижних поясов установочных узлов стабилизатора.

Позднее сообщалось, что аналогичную проблему с SSJ-100 обнаружили авиакомпании «Аэрофлот» (MOEX: AFLT), «Ямал» и мексиканская Interjet, эксплуатация части их флота была приостановлена. ГСС при этом заявлял, что дефект не является критическим и не ведет к возникновению небезопасных ситуаций в полетах. Вместе с тем ГСС пообещали провести проверку и восстановительные работы за свой счет на всех эксплуатирующихся в мире SSJ-100 (всего около 90 машин) до конца января.

Крупнейшими российскими эксплуатантами SSJ-100 являются «Аэрофлот» (30 машин), «Газпромавиа» (10), «Якутия» (4), «Ямал» (3), «ИрАэро» (4), зарубежными – мексиканская Interjet (22) и ирландская CityJet (3).

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.24; В ДУШАНБЕ НАДЕЮТСЯ, ЧТО НА ЗАСЕДАНИИ МЕЖПРАВКОМИССИИ РФ И ТАДЖИКИСТАН РЕШАТ ПРОБЛЕМЫ АВИАСООБЩЕНИЯ

Компетентные органы гражданской авиации Таджикистана и России обсудят имеющиеся разногласия во время заседания межправительственной комиссии в Душанбе, сообщил «Интерфаксу» заместитель **министра транспорта** Таджикистана Шерали Ганджалзода во вторник.

«Мы надеемся на то, что мы сможем найти пути решения возникших проблем исходя из того, что к нам приезжает высокого уровня делегация – наши партнеры. Надеемся, совместными усилиями и согласно имеющейся договорно-правовой базе в наших взаимоотношениях в области гражданской авиации найдем пути решения имеющихся проблем», – заявил Ш.Ганджалзода.

Очередное, 14-е заседание межправительственной комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству между Таджикистаном и Россией пройдет в Душанбе 26-27 января.

Как сообщили в управлении информации, прессы, анализа и внешнеполитического планирования МИД Таджикистана, российскую делегацию на переговорах возглавит первый вице-премьер РФ Игорь Шувалов.

«Подтверждаем намерение провести встречу с авиационными властями Таджикистана. До проведения переговоров комментировать подробности преждевременно», – заявили «Интерфаксу» в пресс-службе **Минтранса** РФ во вторник.

В конце прошлого года РФ приостановила рейсы таджикской авиакомпании «Сомон Эйр» в российские регионы, кроме Москвы и Санкт-Петербурга. Это стало ответной мерой на отказ авиавластей Таджикистана допустить российскую авиакомпанию «Ямал» к регулярным полетам в республику из подмосковного аэропорта «Жуковский». В Душанбе заявили, что «Жуковский» относится к аэропортам Москвы, международные рейсы которых ограничены межправительственными соглашениям, устанавливающими паритет на количество перевозчиков от каждого государства.

Ранее к рейсам из «Жуковского» в Душанбе и Худжанд были допущены «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL). Наличие на маршрутах двух российских авиакомпаний нарушает паритет, полагают авиавласти Таджикистана.

В ответ в российском **Минтрансе** заявляли, что «ни единого упоминания о паритете в соглашении о воздушном сообщении и последующих договоренностях между РФ и Таджикистаном нет». В ведомстве утверждают, что в рамках переговоров, которые состоялись в ноябре, таджикская сторона приняла назначения обеих российских компаний на линиях «Жуковский»-Душанбе и «Жуковский»-Худжанд, «о чем была сделана соответствующая запись в итоговом протоколе».

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.24; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ В 2016Г НА 10,3%, ДО 43,4 МЛН ПАССАЖИРОВ

Группа «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) в декабре 2016 г. перевезла 3,4 млн пассажиров, что на 16,6% превышает результат декабря 2015 года, сообщил перевозчик во вторник.

На внутренних авиалиниях количество перевезенных пассажиров выросло на 8,1%, до 1,92 млн, на международных – на 29,7%, до 1,5 млн человек.

За весь прошедший год перевозки группы «Аэрофлот» увеличились на 10,3%, до 43,4 млн пассажиров. На внутренних линиях показатель достиг 25,15 млн человек (+7,6%), на международных – 18,29 млн человек (+14,1%). Пассажирооборот группы в прошлом году вырос на 14,8%, до более 112,11 млрд пассажиро-километров. Процент занятости пассажирских кресел повысился на 3,2 процентных пункта, до 81,5%.

Головная компания группы «Аэрофлот» в декабре 2016 г. перевезла 2,36 млн человек, что на 15,3% больше, чем годом ранее. Внутренние перевозки авиакомпании выросли на 9,2%, до 1,12 млн человек, международные – на 21,4%, до 1,24 млн.

За весь 2016 год авиакомпания «Аэрофлот» увеличила перевозки на 11%, до 28,98 млн человек. На внутренних линиях показатель достиг 14,1 млн человек (+11,4%), на международных – 14,87 млн человек (+10,6%). Пассажирооборот вырос на 11,6%, до 82,69 млрд пассажиро-километров. Процент занятости пассажирских кресел повысился на 2,0 процентных пункта, до 81,3%.

На конец 2016 года парк группы насчитывал 289 воздушных судна (без учета одного самолета Ан-24, переданного в аренду), из них 189 – в парке головной компании.

«Аэрофлот» – крупнейшая группа авиакомпаний в РФ, объединяет одноименного перевозчика, работающего в премиальном сегменте, а также дочерние компании «Россия» (средний сегмент), «Победа» (низкобюджетный сегмент) и работающую на Дальнем Востоке «Аврору».

Основной акционер «Аэрофлота» – Росимущество (51,2%), еще 4,5% – у дочерней компании «Аэрофлот-Финанс», 3,3% владеет госкорпорация «Ростех», 34,8% – у институциональных инвесторов, 6,1% принадлежат физлицам, 0,1% – менеджменту «Аэрофлота».

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.24; АРМЕНИЯ И РФ ОБСУЖДАЮТ СОЗДАНИЕ АВИАКОМПАНИИ С ПАРКОМ САМОЛЕТОВ НА БАЗЕ SSJ-100

Армения и Россия обсуждают вопрос создания совместной авиакомпании, авиапарк которой будет укомплектован самолетами Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100), сообщает министерство экономического развития и инвестиций Армении.

Этот вопрос обсуждался на встрече главы Минэкономразвития Армении Сурена Караяна с министром промышленности и торговли РФ Денисом Мантуровым.

«Совместно с компаниями «Гражданские самолеты Сухого» и «Согласие» осуществляется ряд мероприятий в направлении совместного проекта по авиаперевозкам армянского национального авиаоператора с использованием самолетов SSJ-100. Разработана совместная рабочая группа, дорожная карта», – говорится в сообщении министерства.

С.Караян находится в Москве в составе делегации, возглавляемой премьер-министром Армении Кареном Карапетяном.

Единственным армянским авиаперевозчиком, эксплуатировавшим самолет SSJ-100 была авиакомпания «Армавиа». Компания получила самолет в апреле 2011 года, став первым эксплуатантом SSJ-100. «Армавиа» планировала в 2012 году взять в лизинг второй SSJ-100. Однако в 2012 году у перевозчика начались финансовые трудности, в 2014 году он был признан банкротом.

### ТАСС; МАРИЯ АМИРДЖАНЯН; 2017.01.24; ПРЕДЛОЖЕННЫЕ РОГОЗИНЫМ МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ АВИАПРОМА РФ СООТВЕТСТВУЮТ ТРЕБОВАНИЯМ ВТО

Меры поддержки российской авиапромышленности, предложенные накануне вице-премьером Дмитрием Рогозиным, не противоречат нормам Всемирной торговой организации (ВТО). Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе Минпромторга РФ.

На встрече с президентом РФ Владимиром Путиным в понедельник, 23 января, Рогозин предложил ввести ряд преференций для авиакомпаний, использующих российские самолеты. В том числе предоставлять им допуски на наиболее прибыльные маршруты.

«Все механизмы (поддержки авиапрома – прим. ред. ТАСС) разрабатываются с учетом текущей ситуации и перспективы, совместно с другими федеральными органами исполнительной власти и в соответствии с требованиями ВТО. Данная мера нормам ВТО не противоречит», – отметили в пресс-службе Минпромторга.

Ведомство поддерживает меры, которые помогут создавать конкурентоспособные российские самолеты во всех нишах и обеспечивать максимально благоприятные условия для их выхода в том числе и на российский рынок различными способами – от снижения их себестоимости до снижения размера лизингового платежа эксплуатанта – и будет принимать участие в их реализации, сообщили в пресс-службе.

По словам Рогозина, его предложения по стимулированию покупки российских самолетов касаются и предоставления «специальных льгот экономического характера, в том числе связанных с лизингом авиатехники».

Преференции уже есть

Что касается предложения вице-премьера давать наиболее прибыльные маршруты тем авиакомпаниям, которые летают на российских самолетах, то частично оно уже реализовано. На данный момент регулируется только допуск перевозчиков на международные направления. Авиакомпании подают заявки на выполнения полетов в **Росавиаци**ю, после чего межведомственная комиссия при **Минтрансе** РФ допускает или не допускает компанию на конкретный маршрут.

Как пояснили ТАСС в **Минтрансе**, одним из критериев при принятии решения о согласовании допуска является наличие в парке авиакомпании российских самолетов.

«Данный параметр дает приоритет и увеличивает шансы перевозчиков на получение соответствующих допусков», – сказали ТАСС в пресс-службе **Минтранса**.

Однако в **Минтрансе** не ответили, планируется ли увеличить значимость этого критерия при распределении маршрутов.

Потенциальный спрос

В Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), включающей всех российский авиапроизводителей, ТАСС сообщили, что поддерживают все инициативы правительства, направленные на расширение рынков сбыта продукции.

«Потенциальный рост спроса может нас только порадовать», – отметили в пресс-службе корпорации.

При этом в авиакомпаниях, входящих в топ-10 по пассажиропотоку (по данным **Росавиаци**и), и эксплуатирующих исключительно зарубежные самолеты, готовы рассматривать в дальнейшем вопрос использования российских самолетов.

Так, в группе S7 (авиакомпании S7 Airlines и «Глобус») сообщили, что сейчас в парке нет российских самолетов, но в целом компания рассматривает возможность покупки российской техники в дальнейшем. В пресс-службе Azur Air рассказали, что присматриваются к самолету МС-21 (ближне-среднемагистральный самолет, который находится на стадии разработки, первый полет намечен на весну 2017 года), но отметили, что полноценной замены зарубежным дальнемагистральным самолетам с точки зрения экономичности воздушного судна на российском рынке на данный момент не видят. В авиакомпании «ВИМ-Авиа» от комментариев отказались. В «Уральских авиалиниях» на запрос ТАСС не ответили.

### ГАЗЕТА.RU; ЕЛЕНА ПЛАТОНОВА; 2017.01.24; АВИАЦИИ ПРЕДЛОЖИЛИ НЕЛЕТНЫЕ ЛЬГОТЫ

Предложение вице-премьера Дмитрия Рогозина отдавать наиболее выгодные авианаправления тем компаниям, которые эксплуатируют отечественные самолеты, может привести к росту стоимости авиабилетов и снижению мобильности населения. Современный отечественный авиапром пока не располагает широкой линейкой российских аналогов, которые бы заменили самолеты иностранного производства как при полетах на дальние расстояния, так и на массовых туристических направлениях.

Нежелание российских авиаперевозчиков пересаживаться на отечественную авиатехнику может привести к тому, что они перестанут получать направления на выгодные авиамаршруты. Их предлагают отдавать в первую очередь тем авиакомпаниям, которые используют российские самолеты. С таким предложением выступил вице-премьер России Дмитрий Рогозин на встрече с президентом Владимиром Путиным.

 «Что касается (наиболее прибыльных) маршрутов – это очень правильно, это хороший бонус (для авиакомпаний, закупающих самолеты российского производства)», – поддержал его предложение Путин.

Наиболее выгодными Рогозин назвал маршруты на Дальний Восток и в страны, наиболее популярные у российских туристов. «Эти маршруты будут даваться только тем компаниям, которые будут выставлять на эти маршруты российские самолеты», – сообщил Рогозин.

К весне он пообещал подготовить план по синхронизации производства новых самолетов МС-21, Ил-114 и Ил-96-400 с выводом из эксплуатации старых и иностранных воздушных судов.

Вместо Boeing и Airbus

В настоящее время модельный ряд современных отечественных пассажирских самолетов не отличается разнообразием. Для полетов на расстояния до 3000–4500 км существует узкофюзеляжный ближнемагистральный Sukhoi SuperJet-100 вместимостью до 108 человек.

Но для дальнемагистральных маршрутов SSJ-100 не подходит из-за технических характеристик – не позволяет дальность полета. А для популярных туристических маршрутов он вмещает слишком мало пассажиров.

«Единственный выпускаемый серийно российский самолет – SSJ-100 – не годится ни для полетов на Дальний Восток, ни для туристических перевозок. Это классическая региональная машина с ограниченной дальностью и пассажировместимостью», – поясняет ведущий эксперт Высшей школы экономики Андрей Крамаренко.

Более вместительные либо способные летать на большие расстояния самолеты в России не производятся в промышленном масштабе либо не созданы вовсе.

Дальнемагистральный Ил-96-400, способный перевезти 435 человек при одноклассовой компоновке, в нынешнем виде топливно неэффективен. Если его ремоторизировать и оснащать новыми двигателями ПД-14, то их потребуется четыре штуки на одно воздушное судно. «Можно поставить четыре движка ПД-14, но тогда расходы и на топливо, и на техподдержку, поддержание летной годности будут высокими. Если создавать новый двигатель, надо, по сути, делать новый самолет: переделывать крыло, менять конфигурацию топливных баков и так далее», – добавляет Крамаренко.

Есть в планах начать коммерческий выпуск ближне-среднемагистральных узкофюзеляжных самолетов МС-21 (от 130 до 168 пассажиро-мест) и ближнемагистральных турбовинтовых Ил-114 вместимостью до 64 пассажиров. Но пока эти самолеты не выполняют коммерческие рейсы и реальные расходы на их эксплуатацию для авиакомпаний неясны.

Поэтому если предложение вице-премьера и будет реализовано, то даже не в среднесрочной перспективе.

О каких направлениях идет речь

Самыми популярными международными направлениями, основной въезд в которые осуществляется с помощью авиатранспорта, являются Казахстан (2,2 млн туристов за январь – сентябрь 2016 года), Китай (1,2 млн), Германия (773 тыс.), Греция (723 тыс.), Кипр (692 тыс.), Испания (665 тыс.), Грузия (595 тыс.), Тунис (568 тыс.), Таиланд (562 тыс.), Италия (557 тыс.), Болгария (518 тыс.), Турция (483 тыс.), ОАЭ (322 тыс.), Черногория (267 тыс.) и Вьетнам (262 тыс.).

Что касается дальневосточных направлений, то назвать их прибыльными сложно: они существуют за счет господдержки, которая позволяет российским авиакомпаниям осуществлять перевозку по минимальной цене.

Для выполнения полетов по внутрироссийским рейсам авиакомпании не требуется получать допуски: квотирование по таким маршрутам отменено с 2004 года, лицензирования нет с 2007 года. Такой механизм предусмотрен только для международных маршрутов.

Кто пострадает

Если посмотреть на топ-35 российских авиакомпаний по количеству перевезенных пассажиров в январе – ноябре 2016 года (на них приходится почти 99% всего объема гражданской авиаперевозки в России), то окажется, что такая норма сыграет на руку всего шести авиакомпаниям.

Согласно перечню эксплуатантов, имеющих сертификат для осуществления коммерческих воздушных перевозок на декабрь 2016 года, использовать российский пассажирский SSJ-100 вправе только «Аэрофлот», «Газпром авиа», «ИрАэро», «РусДжет», «Якутия», «Ямал», а также авиация МЧС России.

Сертификатов эксплуатанта на пассажирские «Ил» нет ни у одной российской авиакомпании (только на транспортные Ил-76ТД).

Ни вторая по количеству перевезенных пассажиров авиакомпания «Сибирь», ни «ЮТэйр» или «Уральские авиалинии», входящие в пятерку крупнейших авиаперевозчиков России, не имеют в своем флоте самолетов российского производства.

 «Сибирь» (летает под брендом S7) с 2008 года не эксплуатирует самолеты российского производства. Тогда директор S7 Владислав Филев объяснял свое решение тем, что имевшиеся во флоте S7 российские лайнеры (Ту-154 и Ил-86) обходились в эксплуатации дороже, чем иностранные самолеты. В конце 2016 года после долгого перерыва S7 заказала 17 самолетов бразильского производства Embraer 170-LR, российским конкурентом которого является SSJ-100.

«ЮТэйр» имела соглашение на поставку шести SSJ-100 – договор был заключен между авиаперевозчиком, «Гражданскими самолетами Сухого» (ГСС) и «ВЭБ-лизингом» в 2013 году. Но из-за финансовых проблем перевозчика поставка так и не состоялась, хотя самолеты были покрашены в ливрею «ЮТэйр» и ждали передачи в Жуковском. «Уральские авиалинии» никогда не заявляли о желании приобрести SSJ-100 или другие российские ВС.

Нужна ли поддержка авиапрому

Власти пытаются найти дополнительные стимулы, чтобы подтолкнуть авиакомпании к покупке российских самолетов. Но, по мнению Крамаренко, авиапром уже получает достаточно поддержки: это и субсидии на разработку, организацию производства, на само производство, лизинг, на эксплуатацию этой техники.

«То, что на фоне масштабных субсидий авиастроение по сей день не может предложить конкурентоспособный продукт, – проблема, которую точно нельзя решить административными мерами», – считает он.

На Россию приходится около 3% от мирового рынка авиаперевозок. Даже если российские самолеты займут половину этого рынка, то в глобальном масштабе это всего 1,5%. «Авиастроению нужны совсем другие масштабы, но на экспорт нужен конкурентоспособный продукт, иностранных перевозчиков нельзя заставить взять, что дают. Нет такого продукта – нет экспорта, а сидеть на 1,5% мирового рынка – несерьезно», – продолжает эксперт.

«Неконкурентоспособность российской авиатехники будет оплачена из кармана потребителей: сначала авиакомпаний, а потом и пассажиров. Повышение тарифов на перевозки приведет к сокращению мобильности населения, внутреннего туризма и экспорта услуг», – заключил Крамаренко.

### REGNUM; 2017.01.24; В УФЕ «КАЛИНИНГРАДСКИЙ СЦЕНАРИЙ» НЕ ПРОЙДЁТ: ЭКСПЕРТЫ

 «Калининградский сценарий» транспортного коллапса, случившийся в начале января, в регионах отметают бодро или со страхом. Между тем даже в благополучной Уфе в конце января участились случаи задержки авиарейсов от 6 до 17 часов. Вместе с тем в Башкирии считают маловероятным повторение калининградского коллапса в уфимском международном аэропорте «Уфа» (МАУ). Как считают опрошенные ИА REGNUM эксперты, относительная надёжность уфимского аэропорта объясняется его удачным месторасположением и правильной работой проектировщиков и строителей.

Уфимский экономист Константин Кузьминых заявил, что МАУ в выгодную сторону отличается от Международного аэропорта «Храброво» в Калининграде, который был временно закрыт из-за инцидента с самолетом Airbus A321 российской авиакомпании «Аэрофлот», в результате чего последовал пассажирский коллапс: не смогли вылететь 2 тыс. 452 пассажира.

«Международным аэропорт Уфа стал ещё в середине 80-х, к международным саммитам глав государств стран БРИКС и правительств стран Шанхайской организации сотрудничества 2015 года построен отдельный международный терминал, – отметил экономист. – Аэропорт «нового поколения» гармонично вписался в инфраструктуру драйверов экономического роста Уфы и Башкирии, как и построенные отели международных цепей».

По мнению эксперта, МАУ отвечает всем предъявляемым международным и российским требованиям. В 2016 году аэропорт вошёл в десятку лучших аэропортов страны по рейтингу NAIS, победил в номинациях «Лучший аэропорт с пассажирским потоком до 4 млн человек», «Лучший российский аэропорт, по мнению пассажиров, с пассажиропотоком до 10 млн человек». А по версии рейтинга «Крылья России» стал лучшим за прошлый год. По результатам отраслевого исследования агентства «Авиапорт» два года подряд столичному аэропорту Башкирии присваивается категория 4 звезды из пяти возможных «За качество терминалов, привокзальной площади и пассажирского сервиса».

«После открытия в 2016 году второй линии на 800 пассажиров в час и второй взлетно-посадочной полосы без погодных ограничений международный аэропорт Уфа добился лучшего результата в Российской Федерации – 93% по регулярности рейсов, – сообщил Кузьминых. – То есть аэропорт функционирует с самыми минимальными задержками авиарейсов в России. Лично я, пользуясь услугами аэропорта Уфа, остаюсь доволен уровнем сервиса и работой служб безопасности».

Подобное мнение разделяет и общественный деятель, предприниматель Азамат Галин. «Когда я лечу в Уфу, я не беспокоюсь, как МАУ примет и примет ли наш самолет, я беспокоюсь, как я вылечу, – поделился общественник. – В этом заслуга проектировщиков и строителей, аэропорт расположен и построен так, что к нему подлететь и сесть можно с любого направления даже воздушным судам, на приём которых воздушная гавань даже не рассчитана».

Подчеркнув, что он не является экспертом в области безопасности авиапассажиров, и все его суждения базируются только на его личном опыте, Галин рассказал о малоизвестном эпизоде начала десятых годов. «Приземлившись в МАУ, я обратил внимание на огромный двухэтажный «Боинг», который казался выше самого здания аэропорта, лайнер принадлежал компании одной из юго-восточных стран, он осуществил в Уфе вынужденную посадку, потому что ни один из соседних аэропортов не мог его принять, – рассказал собеседник агентства. – Приземлиться-то лайнер приземлился, но вот взлететь с пассажирами на борту не мог, поэтому улетел без пассажиров, доставленных в пункт назначения другими самолетами».

По случайному совпадению, Азамат Галин был в начале января в Калининградской области и беседовал с коллегами, застрявшими в «Храброво». «Из рассказов испытавших на себе ненавязчивое гостеприимство сотрудников аэропорта в Калининграде, меня больше всего возмутило не отсутствие напитков и горячего питания, хотя это тоже настораживает, но то обстоятельство, что застрявшим путникам не было предложено никакой альтернативы, – добавил общественник. – Мне приходится много летать, и накладки возникают, при этом, как правило, предлагаются какие-то дополнительные варианты, например, добраться предоставленным автобусом до другого аэропорта, воспользоваться другим видом транспорта, в Калининграде же царили равнодушие и апатия. Нам, пассажирам, сидящим в самолете, остаётся надеяться только на сотрудников аэропортов, на наших уфимских можно положиться. Впрочем, не хотелось бы, чтобы эти ребята не почивали на лаврах, а продолжили самоотверженно трудиться».

Об успехах МАУ проинформировали в экспертном сообществе LogoMarkt: по открытым данным, в 2016 году из аэропорта «Уфа» вылетело более 14 тыс. воздушных судов, по итогам года услугами аэропорта воспользовались более 2,3 млн человек, оформлено больше 20 тыс. тонн багажа. Наиболее громкими в 2016 году в МАУ стали задержки рейсов в середине и конце марта, августе и октябре.

Так, 15 и 16 марта из «Уфы» были задержаны четыре рейса – в Новый Уренгой, Оренбург и Бованенково. В аэропорту задержки объяснили плохими погодными условиями в пунктах назначения. Около 300 пассажиров, среди которых были дети, не смогли вылететь в назначенное время. Самая длительная задержка составила 18 часов 25 минут.

30 марта густой туман стал причиной задержки 18-ти рейсов, девять на прилет и девять на вылет. На запасные аэродромы в Самару и Челябинск ушли три рейса. В терминалах ожидали улучшения погоды около 500 человек.

Рейс из Уфы в Джербу, Тунис, который должен был улететь 21 августа, в 19:35 задержали в аэропорту на 13 часов. На рейс было зарегистрировано 239 пассажиров, в том числе из них 47 несовершеннолетних детей и два малолетних ребенка.

20 октября самолет в Анталью должен был вылететь из аэропорта Уфы в 04:00 утра 20 октября. Однако выполнение авиарейса авиакомпанией было отложено более чем на 20 часов из-за технической неисправности выделенного воздушного судна. В результате 140 пассажиров, в том числе 19 несовершеннолетних, из них 5 малолетних детей, вынуждены были почти сутки провести в уфимском аэропорту.

Во всех указанных случаях представители транспортной прокуратуры проконтролировали, чтобы все пассажиры были обеспечены прохладительными напитками, горячим питанием, услугами гостиничного сервиса.

Если новогодние и рождественские праздники в аэропорту Уфы прошли относительно спокойно, то с 17 января начались долговременные задержки рейсов. 17 января рейс Уфа – Ханты-Мансийск авиакомпании «Саратовские авиалинии» был задержан на 17 часов. 20 января 2017 года в МАУ были задержаны три рейса более чем на 6 часов. Речь идет о направлениях Уфа-Сургут авиакомпании «Ютейр», Уфа-Баку авиакомпании NordStar и Уфа-Норильск также авиакомпании NordStar. 21 января из-за снегопада несколько самолетов не смогли осуществить посадку на территории МАУ.

Справка:

В 1991 году Уфимский авиаотряд, имеющий собственный авиапарк, был преобразован в самостоятельную авиакомпанию «Башкирские авиалинии» («БАЛ»), которая позиционировалась как национальная авиакомпания. ГУП «Международный аэропорт «Уфа» создано в декабре 1999 года путем разделения ранее единого предприятия на два государственных унитарных предприятия – ГУП «Авиакомпания «БАЛ» и ГУП «Международный аэропорт «Уфа».

10 октября 2003 года Минимущество РФ издало распоряжение «О подготовке к приватизации ФГУП «Международный аэропорт «Уфа»: он был включен в план приватизации на 2004 год. В Едином государственном реестре юридических лиц в 2006 году была внесена запись о создании ОАО Международный аэропорт «Уфа» путем реорганизации в форме преобразования; государственная регистрация выпуска акций ответчика, размещенных путем их приобретения Российской Федерацией.

В августе 2007 года региональные власти договорились с **Минтрансом** России о возврате аэропорта в собственность республики. Башкирия на тот момент вложила в актив около 1 млрд рублей, но Росимущество шло на сделку неохотно. При поддержке тогдашнего премьер-министра Раиля Сарбаева в 2009 году под маркой будущей национальной авиакомпании (на смену обанкротившимся «Башкирским авиалиниям») было зарегистрировано ООО «Аркаим».

В ноябре 2009 года президент России Дмитрий Медведев распорядился передать в собственность Башкирии 100% акций ОАО «Международный аэропорт «Уфа», находящихся в федеральной собственности. Цель смены собственника – привлечь инвестиции в комплексную реконструкцию аэропорта «Уфа». Правительство республики в соответствии с республиканской целевой программой на условиях государственно-частного партнерства обязалось привлечь инвестиции в размере не менее 24,7 млрд рублей в комплексную реконструкцию и модернизацию объектов авиатранспортной инфраструктуры аэропорта «Уфа», включая реконструкцию аэровокзального комплекса.

Сегодня ОАО «Международный аэропорт «Уфа» является стопроцентной собственностью республики, уставный капитал – 181 млн 94 тыс. рублей. Собственного авиапарка МАУ не имеет. Авиакомпания «Аркаим» с апреля 2016 года находится в процессе реорганизации в форме присоединения к ООО «АЭРОМАКС.

В 2015 году тендер международного аэропорта Уфы (МАУ) на оказание услуг по содержанию 399 единиц аэропортовой техники выиграло уфимское ООО «Сервисная производственная компания» (СПК). Предприятие стало единственным участником запроса предложений, проведенного аэропортом 27 октября. По условиям контракта подрядчик должен в течение трех лет оказывать аэропорту услуги эксплуатационно-технического содержания подвижного состава, а также разработать план вывода существующих нерентабельных производственных площадей и организации новых.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ПОВОЛЖЬЯ; АНДРЕЙ АНДРЕЕВ; 2017.01.24; «ПОБЕДИЛОВО» БЕЗ «ПОБЕДЫ»

Кто именно заменит «Победу» на самых популярных рейсах в Москву, пока неизвестно. Фото: Артем Коротаев/ТАССКто именно заменит «Победу» на самых популярных рейсах в Москву, пока неизвестно. Фото: Артем Коротаев/ТАСС Кто именно заменит «Победу» на самых популярных рейсах в Москву, пока неизвестно. Фото: Артем Коротаев/ТАСС

Лоукостер «Победа» не будет выполнять рейсы из Кирова. Как сообщил гендиректор аэропорта «Победилово» Алексей Легконравов, с 1 января закончилось действие допсоглашения, заключенного с авиакомпанией.

Согласно документу, она получала скидку в 80 процентов на наземное обслуживание судов, следующих в столицу и обратно. В прошлом году выпадающие доходы «Победилова» из-за скидок «Победе» составили 55 миллионов рублей. На сегодня по направлению Киров – Москва – Киров пассажирские авиаперевозки осуществляют еще две компании: ежедневно «Саратовские авиалинии» и три раза в неделю «РусЛайн». При этом им такие беспрецедентные скидки не предоставлялись.

– Мы за равные условия для бизнеса и здоровую конкуренцию. Это является залогом устойчивости общей системы региональных авиаперевозок, – говорит Легконравов. – Одновременно с этим продолжаются переговоры с «Победой» по поиску взаимовыгодных условий.

Как сообщили «РГ» в пресс-службе авиакомпании, с новым условиями «Победилова» они не смогут предложить пассажирам прежних цен на билеты и вынуждены выбрать другой аэропорт. Хотя не менее 70 процентов пассажиропотока кировской воздушной гавани обеспечивали рейсы «Победы».

«Руководство «Победилова» умалчивает, что стоимость обслуживания в соседних аэропортах на 60 процентов ниже, чем в Кирове. Обслуживание одного рейса «Победы» на Вятке стоит 190 тысяч рублей, включая НДС. По таким ценам мы летать не готовы: почти 1000 рублей за пассажира мы должны заплатить аэропорту, тогда как наши тарифы с учетом сборов начинаются с 999 рублей», – говорится в комментарии лоукостера.

На заседании областного правительства, где обсуждалась данная проблема, вспомнили, что подобная ситуация была и в 2016 году, когда также возникала угроза ухода «Победы» из «Победилова». Врио губернатора Кировской области Игорь Васильев зачитал пресс-релиз, где лоукостер говорит о «непрофессиональном» поведении руководства кировского аэропорта, поскольку «Победилово» якобы не выполняет условия по обслуживанию самолетов, а также завышает стоимость ряда услуг. В результате выполнение рейсов оказывается нецелесообразным. Вместе с тем глава региона напомнил о неудобных ночных рейсах «Победы» и различных ограничениях по ручной клади, багажу и другим, из-за чего первоначально дешевая стоимость билета может существенно вырасти.

– У нас нет монополии на полеты в Москву, – констатировал он, – а ведение переговоров с позиции силы со стороны авиакомпании неприемлемо. Надо проявить характер и продолжить обсуждать варианты сотрудничества.

Невозможность предоставлять «Победе» такие большие скидки связана, видимо, и с непростой финансовой ситуацией кировского аэропорта. Хотя его выручка в 2016 году выросла на 33 процента и составила 106 миллионов рублей, выйти на самоокупаемость так и не удалось, а кредиторская задолженность достигла 108 миллионов. Это, по словам Алексея Легконравова, обусловлено и тем, что если в 2015 году аэропорт получил из областного бюджета 80 миллионов рублей на наземное обслуживание судов, то в 2016-м эти деньги не выделялись. Глава региона дал областному минфину поручение рассмотреть возможность предоставления «Победилову» в текущем году 90 миллионов рублей.

Еще одной проблемой для воздушной гавани стало прекращение действия окружной программы субсидирования авиаперевозок между регионами ПФО («Экономика Поволжья» подробно писала об этом в номере от 17 января, статья «Тема недели»). С 1 января из Кирова перестали летать самолеты в Ижевск, Пермь и Нижний Новгород, выполнять полеты в эти города на рыночных условиях компании посчитали невозможным. На сегодня остались лишь рейсы в Казань и Самару от авиакомпании «Оренбуржье». Но, как сообщил Алексей Легконравов, сейчас идут переговоры с другими перевозчиками.