**02 ФЕВРАЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### KP.RU; ОЛЕГ АДАМОВИЧ; 2017.02.01; МИНИСТР ТРАНСПОРТА МАКСИМ СОКОЛОВ: САМОЛЕТЫ В ЕГИПЕТ ПОЛЕТЯТ СОВСЕМ СКОРО

После «Часа с министром» в Общественной палате **министр транспорта** Максим **Соколов** рассказал нам, куда идут деньги с «Платона», когда в Египет наконец-то полетят самолеты и почему в России не делают дороги, как в Америке.

ПЛАТОН НАМ ДРУГ И СПОНСОР

– Расскажите, куда идут деньги, собранные через систему «Платон»? И какая сумма уже накопилась?

– За год с лишним мы получили с грузоперевозчиков около 20 млрд. рублей. Все эти деньги поступили в дорожный фонд страны. Они идут как раз на поддержание региональных трасс, на строительство переправ. В 2016 году 12 млрд. рублей дали 34 регионам. Отчасти на эти деньги завершили мосты в Уфе, Нижнем Новгороде. Построили путепровод в Петрозаводске, начали строить мост в Дубне.

Собранные средства частично должны пойти на государственно-частные проекты в Башкирии, Самаре, Новосибирске.

– Сейчас 71% федеральных дорог отвечают нормативам, – продолжил **министр транспорта** Максим **Соколов**. – Еще недавно только 40% магистралей могло этим похвастаться.

Министр напомнил, что пока «Платон» работает в льготном режиме. Большегрузы платят по 1 рублю 53 копейки за проезд по каждому километру федеральной трассы. В 2017 году власти собираются перевести систему на полный тариф. По словам источника «КП» в **Минтрансе**, это планируют сделать уже в марте. Тогда проезд подорожает вдвое – до 3 рублей 6 копеек за километр.

ПОЕДЕМ НЫРЯТЬ И ЗАГОРАТЬ!

– Когда снова самолеты начнут летать в Египет?

– Окончательное решение об этом примет высшее руководство страны. Все зависит от уровня безопасности на египетских транспортных объектах. В первой половине февраля от нас отправится большая проверочная комиссия. Надо убедиться, что аэропорты Египта отвечают всем антитеррористическим нормам. Между правительствами двух стран будет заключено соглашение, что российские специалисты будут проверять бдительность служб транспортной безопасности Египта.

По данным «Комсомолки», воздушное сообщение с популярным у россиян курортом может восстановиться уже в конце февраля.

БЕТОН ВМЕСТО АСФАЛЬТА

– В Америке строят много бетонных дорог. У нас я такие что-то не видел, либо они сделаны из бетонных плит, что неудобно. Почему не строим, как в Штатах? Ведь бетон может служить по 40-50 лет.

– Бетонная дорога – не самоцель. В Европе, к примеру, их почти нет. На Дальнем Востоке бетоном покрыто несколько тысяч километров трасс. Проблема с этим покрытием в том, что сложно рассчитать срок его службы. Если с верхним слоем что-то произойдет, то менять придется весь бетон. Нельзя сделать быстрый ремонт, как с асфальтом.

Напомним, что бетон на дорогах сохнет минимум месяц. Все это время двигаться по нему нельзя. Отчасти по этому дорожники на него так косо смотрят. Стоит дорого, делать долго, а сколько он протянет – не известно.

ДОЛЬШЕ РЕМОНТ – НИЖЕ СКОРОСТЬ

Под конец беседы я не утерпел и задал **Соколов**у вопрос, который мучает меня лично уже не первый год.

– Почему во время дорожного ремонта рабочие ставят знаки, снижающие скорость движения, в тех местах, где ничего не делается. Я летом 60 километров ехал по Татарстану с ограничением в 30 километров в час. А дорогу в этом месте уже расширили и разровняли.

– Иногда так бывает. Участки дороги, где идет ремонт, сдаются все целиком. Пока комиссия все не осмотрела, считается, что на проезжей части идет ремонт. Отсюда и ограничения. Но я согласен, что знаки не должны противоречить здравому смыслу.

Под конец министр пообещал проследить, чтобы дорожники не злоупотребляли знаками, снижающими скорость.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.02.01; КОНДУКТОРА – НА МОРОЗ

**Министр транспорта** России Максим **Соколов** предлагает ввести крупные штрафы для водителей и кондукторов, которые высаживают в мороз детей из автобусов и маршруток. Забытый проездной – не повод подвергать опасности жизнь и здоровье школьников, уверены в **минтрансе**.

Увы, случаи не единичны. Они были в Новосибирской области, Челябинской, Псковской, Свердловской областях, в Хакасии.

Министр уже направил всем губернаторам телеграммы о недопустимости таких происшествий. «Я знаю, что этот вопрос там уже решается, ведь городской транспорт находится в ведении региональных и муниципальных властей», – отметил Максим **Соколов**.

Помимо борьбы с бесчеловечными кондукторами и водителями, необходимо ввести ответственность и для самих родителей. Воспользовавшись сложившейся ситуацией и ужесточением законодательства, многие мамы и папы могут зимой вообще перестать давать детям деньги на проезд. Так как будут уверены, что их ребенка никто не высадит. Чтобы этого не допустить, родителей надо обязать компенсировать стоимость билета и оплачивать штрафы – конечно, уже после того, как ребенок спокойно доедет до дома.

Прозвучало предложение – полностью освободить школьников от покупки билета, то есть сделать проезд бесплатным. Но для бюджетов многих автопредприятий, которые еле сводят концы с концами, это непосильная ноша. Тем более что муниципалитеты им не всегда полностью компенсируют расходы на льготную перевозку, отмечают эксперты.

Эта и другие проблемы будут обсуждаться на заседании Госсовета при президенте, которое посвятят общественному транспорту.

Еще один важный вопрос – возможное лицензирование автоперевозок. Максим **Соколов** констатировал, что еще в начале века произошла либерализация этого рынка. Распад крупных автопредприятий привел к тому, что возникло огромное число частных собственников автобусов, которые минимизируют свои затраты на техобслуживание, налоговые отчисления. Они перетягивают на себя платежеспособного пассажира, а льготники остаются муниципальным перевозчикам. При этом большая часть из них возит пассажиров по регулярным маршрутам под видом заказных.

Поэтому **минтранс** выступает за лицензирование всего рынка автобусных перевозок (сейчас лицензии выдают только регулярным перевозчикам, но не заказным) и обеспечение стабильных правил игры, для того чтобы «серые» перевозки ушли в прошлое, а бизнесу было интересно инвестировать в этот сектор экономики, сказал **Соколов**.

Конечно, можно ввести систему мониторинга движения автобусов, технологии уже существуют. Но тогда за эту услугу придется платить самим перевозчикам, считают эксперты. Поэтому им лучше выйти из тени. В противном случае муниципалитеты будут вводить плату за въезд автобусов в город.

Законопроект о платном въезде уже прошел первое чтение в Госдуме. Хотя **Соколов** не исключил, что его могут скорректировать до того, как он ляжет на подпись президенту.

Стоит отметить, что в законопроекте речь идет не только о платном въезде в города, а об организации дорожного движения. «Мы говорили и об экологичности работы транспорта, запрете или ограничении на въезд в какие-то части города для транспортных средств, работающих на Евро-3 или Евро-1 и Евро-2. В том числе и ограничение движения в каких-то районах города в ночное время грузового транспорта. Теоретически такое право может быть установлено для транспортных средств с точки зрения введения платы. Но это опять же устанавливается местными властями. Этот проект будет проходить общественную экспертизу», – сказал Максим **Соколов**.

### ТАСС; 2017.02.01; ОБЩЕСТВЕННАЯ ПАЛАТА РФ ОЦЕНИТ РАБОТУ ТРАНСПОРТА В МОСКВЕ ПОСЛЕ ОТМЕНЫ МАРШРУТОК

Члены Общественной палаты (ОП) РФ намерены провести «контрольные закупки», чтобы проверить качество работы общественного транспорта в Москве после отмены маршруток.

«Очень часто человек привыкает к определенной системе координат и очень часто болезненно воспринимает изменения. Что касается отмены маршруток, у меня есть практическое предложение: мы проведем условно «контрольные закупки», я вам это обещаю», – заявил секретарь ОП Александр Бречалов на проходящем в палате «Часе с министром», участие в котором принимает глава **министерства транспорта** РФ Максим **Соколов**.

Он подчеркнул, что цель этой проверки – не «бесконечная критика», а объективная оценка работы общественного транспорта столицы. Бречалов уточнил, что к участию в такой акции также будут приглашены представители столичного департамента транспорта и **Минтранса** РФ.

«Я сам готов проехать из Химок до центра на общественном транспорте. Не для пиара или перфоманса, а чтобы действительно понять (как работает общественный транспорт)», – сказал секретарь ОП.

С 15 августа в Москве были отменены маршрутки, наземный транспорт столицы стал работать по единым правилам и стандартам. В рамках реформы наземного городского пассажирского транспорта город передал коммерческим перевозчикам 211 маршрутов.

### RNS; 2017.02.01; СОКОЛОВ ПРИЗВАЛ РАЗВИВАТЬ В РОССИИ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ

Электрический транспорт в России необходимо развивать, так как будущее именно за этим транспортом. Об этом **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявил в Общественной палате в рамках проекта «Час с министром».

«Мы будем поддерживать регионы, сохраняющие или тем более развивающие городской электрический транспорт», – сказал он.

### БИЗНЕС ONLINE; 2017.02.01; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ НАДЕЕТСЯ НА ПОВЫШЕНИЕ ТАРИФА «ПЛАТОНА» В 2017 ГОДУ

Глава **минтранса** РФ Максим **Соколов** надеется, что тариф системы «Платон» в этом году будет повышен до первоначально предполагавшихся 3,06 рубля за 1 км в пути.

«Сегодня 1 февраля – день, когда **минтранс** предлагал вывести эту модель на те изначальные параметры функционирования этой системы. Пока правительством РФ такое решение не принято. Я рассчитываю, что уже в рамках текущего года мы вернемся к тем параметрам тарифа, который будет обеспечивать не только наполнение дорожных фондов субъектов РФ за счет поддержки и через субсидирование из федерального дорожного фонда, но и самое главное – создаст условия для сбалансированного движения грузопотока по транспортным артериям нашей страны, которыми являются не только федеральные трассы, но и внутренние водные пути, железные дороги, ориентируя перевозчиков, особенно в летний период времени, перемещать основной грузопоток на другие наши транспортные артерии», – заявил он во время часа министра в Общественной палате РФ, передает корреспондент «БИЗНЕС Online».

По словам **Соколов**а, на сегодняшний день система «Платон» за время своего функционирования собрала около 20 млрд. рублей в федеральный бюджет, из которого средства, согласно закону, направляются в федеральный дорожный фонд. «А уже у федерального дорожного фонда появляется возможность за счет увеличения его объема и понятного структурирования расходов направить часть средств на поддержку региональных проектов и дорог на региональном и даже муниципальном уровне», – добавил министр.

**Соколов** рассказал, что в прошлом году, учитывая средства бюджета, на поддержку региональных дорожных фондов направили 40 млрд. рублей. Из них 11 млрд. пошли на приведение в нормативное состояние дорог в 20 регионах. При этом летом кабмин принял решение направить 12 млрд. рублей в еще 34 региона для строительства и ремонта мостов, путепроводов. «В том числе мы предполагаем направлять средства, собранные системой „Платон“, на реализацию проектов государственно-частного партнерства», – отметил **Соколов**. Однако, по его словам, с нынешним тарифом на поддержку таких проектов средств не хватает.

Напомним, система «Платон», действующая с 15 ноября 2015 года, взимает плату с большегрузов массой более 12 т за проезд по федеральным трассам. Первоначально предполагали, что льготный тариф 1,53 рубля за 1 км будет повышен с 1 марта 2016 года до 3,06 рубля, но индексацию решили отложить. В ноябре прошлого года **минтранс** предлагал повысить тариф до 2,61 рубля с 1 февраля 2017 года, а с июня – до 3,06 рубля. Однако повышение цен снова отложили. На прошлой неделе **Соколов** заявлял, что правительство РФ дало поручение **минтрансу** продумать механизм однократного повышения тарифа «Платона».

### ТЕЛЕКАНАЛ ГУБЕРНИЯ; 2017. 02.01; РЕГИОН ПОЛУЧИЛ САМУЮ БОЛЬШУЮ СУММУ ПО ПРОЕКТУ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ»

1,837 млрд рублей пойдет на ремонт улиц Самары и Тольятти. В нормативное состояние в областном центре приведут улицы Венцека, Фрунзе, Волжское и Красноглинское шоссе, а также трассу до Новокуйбышевска. В Автограде обновят 14 дорог. Деньги поступят из федерального бюджета уже в этом году. Всего же на развитие транспортной системы правительство выделяет 34 субъектам 30 млрд. Участие самарского региона в этой программе обсуждалось в рамках визита **министра транспорта** России. Тогда, в ходе совещания, Максим **Соколов** отметил, что Самарско-Тольяттинская агломерация может получить дополнительную поддержку – 3 млрд в течение двух лет.

### RG.RU; 2017.02.01; НА ФОРУМ В СОЧИ ПРИЕДУТ ГЛАВЫ КРУПНЕЙШИХ КОМПАНИЙ МИРА

В работе Российского инвестиционного форума в Сочи, который пройдет 27 и 28 февраля 2017 года, примут участие около 4000 человек, в том числе главы главы крупных зарубежных и российских компаний.

О своем намерении приехать в Сочи уже заявили руководители иностранных компаний из Австрии, Великобритании, Германии, Казахстана, США, Франции, Швейцарии, Японии и Афганистана. Среди них – генеральный директор METRO Cash & Carry LLC Джери Калмис, генеральный директор Siemens LLC **Дитрих** Мёллер, главный исполнительный директор Emerald Town Construction Group Рахимулла Рахим.

В числе глав российских компаний – президент «ЛУКОЙЛа» Вагит Алекперов; президент Фонда «Сколково» Виктор Вексельберг; президент, председатель правления Сбербанка России Герман Греф; председатель совета директоров АФК «Система» Владимир Евтушенков; президент – председатель правления Банка ВТБ Андрей Костин; председатель правления ПАО «Газпром» Алексей Миллер; генеральный директор АО «Росгеология».

Участие в Российском инвестиционном форуме примут и представители федеральных органов власти – зампред правительства РФ – полномочный представитель Президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев, зампреды правительства Дмитрий Козак, Ольга Голодец, Аркадий **Дворкович**, министр по делам Северного Кавказа Лев Кузнецов, глава Минсельхоза Александр Ткачев, министр энергетики Александр Новак, министр промышленности и торговли Денис Мантуров, **министр транспорта** Максим **Соколов**, министр труда и социальной защиты Максим Топилин, министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства Михаил Мень, министр экономического развития РФ Максим Орешкин и другие.

В рамках форума пройдет также много культурных и спортивных мероприятий. Программа включает Сочинские корпоративные игры, забег по трассе «Формулы-1», гала-матч по хоккею, турниры по горным лыжам и теннису на Кубок Фонда «Росконгресс», а также гала-концерт 10-го Зимнего Международного фестиваля искусств Юрия Башмета. Здесь выступят Денис Мацуев, Вадим Репин, Ави Авиталь, Всероссийский юношеский симфонический оркестр под управлением его художественного руководителя и главного дирижера Юрия Башмета.

Российский инвестиционный форум пройдет при поддержке госкорпорации «Ростех», оператором форума выступает Фонд «Росконгресс».

### КОММЕРСАНТ САМАРА; ЕКАТЕРИНА БОРИСЕНКОВА; 2017.02.02; МАГИСТРАЛЬ ПОПАЛА ПОД СОКРАЩЕНИЕ

Планы областных властей по строительству магистрали «Центральной» в Самаре в 2018–2019 годах находятся в подвешенном состоянии. Об этом стало известно на последнем заседании Самарской губернской думы. На нем депутаты в рамках внесения поправок в бюджет на текущий год и плановый двухлетний период одобрили сокращение расходов на строительство магистрали на 1 млрд руб. Общая стоимость работ, согласно проекту, оценивается в 9,1 млрд руб., 4,99 млрд из которых планировалось выделить в 2019 году. При этом заложенные на реализацию проекта в текущем году 149 млн руб. остались в бюджете.

На заседании Самарской губернской думы было принято решение о сокращении расходов, запланированных на строительство магистрали «Центральная» на 2019 год, на 1 млрд руб. Соответствующие поправки были утверждены депутатами в рамках внесения изменений в бюджет региона на 2017 год и плановый период 2018 и 2019 годов. Бюджетные ассигнования сокращаются в связи с уменьшением доходов от уплаты акцизов на нефтепродукты в текущем году на 1,69 млрд руб. Как сообщил министр управления финансами Самарской области Сергей Кандеев, сокращение доходов связано с изменением нормативов зачисления акцизов по разным уровням бюджетной системы РФ. «В этой связи у нас сокращается в принципе объем поступления доходов на дорожный фонд в виде акцизов на ГСМ. Поэтому 2019 и 2018 годы планируются, исходя из тех средств, которыми мы располагаем на сегодняшние даты. Будет ли изменено законодательство, будут ли представлены дополнительные средства из бюджета РФ или иных мероприятий, связанных с дорожным хозяйством, все это будет уточняться уже в процессе принятия бюджета на 2018 и 2019 годы», – пояснил господин Кандеев на заседании думы. В ответ на вопрос депутатов, значит ли это, что «магистраль “Центральная” в принципе подвисает», он ответил: «Пока да, именно на 2018 и 2019 годы».

Напомним, магистраль «Центральная» появилась в генеральном плане Куйбышева еще в 1965 году. Шоссе непрерывного движения должно было пройти через весь город от Ракитовского шоссе до площади Урицкого и стать основной транспортной осью Самары. Строительство магистрали было начато в 2005 году, однако в 2009 году областные власти отказались от реализации проекта из-за отсутствия финансирования. В итоге было построено 11 км двухполосной дороги, которая до сих пор не соединена с городом.

О необходимости строительства «Центральной» вновь заговорили в 2012 году. Позже питерским ОАО «Трансмост» был разработан проект строительства, который на сегодняшний день прошел государственную экспертизу. Общая стоимость работ оценивается в 9,1 млрд руб. Сейчас правительство региона ведет выкуп участков под магистраль.

Согласно проекту, работы развернутся на участке от проспекта Кирова до границы с Самарой и до Обводной дороги. В частности, в городской черте предполагается строительство проспекта Карла Маркса общей протяженностью 7,7 км. Это будет шестиполосная дорога с расчетной скоростью движения по ней 80 км в час. Предполагается, что проспект Карла Маркса по обе стороны будет иметь выделенные полосы для движения автобусов, здесь также будут организованы парковки и велосипедные дорожки. Проспект Карла Маркса будет также иметь подъезд к железнодорожной платформе Дачная. Проект учитывает возможность организации здесь в будущем полноценного транспортно-пересадочного узла, а также перспективного размещения терминала аэроэкспресса.

Существующий участок магистрали «Центральная» расширят до четырех полос и соединят с городом. Его общая протяженность, согласно проекту, – 11,3 км, расчетная скорость движения – 120 км в час. Ранее сообщалось, что, возможно, скоростной участок дороги сделают платным.

В начале сентября 2016 года стало известно, что власти Самарской области направили заявку на выделение средств федерального бюджета на строительство магистрали «Центральная» на условиях софинансирования. В октябре **министр транспорта** и автомобильных дорог Самарской области Иван Пивкин сообщил журналистам, что проект получил положительное заключение **Росавтодор**а.

Отметим, к отбору на софинансирование допускаются капиталоемкие концессионные проекты регионов, стоимость реализации которых составляет более 1,5 млрд руб. При этом объем федеральных средств для автомобильных дорог должен быть не более 50  %, а объем привлекаемых в проект внебюджетных инвестиций не может быть менее 15  %. Ранее Иван Пивкин говорил, что строительством магистрали «Центральная» интересовались Газпромбанк и ряд частных компаний. Найден ли инвестор, в настоящий момент не сообщается.

Отметим также, что согласно проекту реестра расходных обязательств (РРО) областного **министерства транспорта** на 2017–2019 годы, на магистраль «Центральную» в текущем году заложено 149 млн руб. По информации источников „Ъ“ в областном кабмине, на эти средства планируется продолжить работу по выкупу земельных участков под строительство магистрали. Кроме того, по данным собеседников издания, в настоящее время специалисты областного **минтранса** ведут работу по внесению поправок в проект согласно требованиям **Росавтодор**а. На 2019 год, согласно проекту РРО минстранса, из дорожного фонда планировалось выделить на работы по строительству магистрали «Центральной» 4,99 млрд руб.

Депутат губернской думы, зампредседателя комитета по транспорту, автомобильным дорогам, информационным технологиям и связи Андрей Першин в беседе с „Ъ“ заметил, что ситуация с бюджетом действительно тяжелая. «Есть определенные сроки, после которых вновь надо будет проходить экспертизу. Но я думаю, что региональные власти сделают все возможное, чтобы этого не допустить», – пояснил господин Першин, добавив, что в целом реализация проекта будет зависеть от поступления федеральных денег на него. Необходимое для этого софинансирование в областном бюджете, по его словам, предусмотрено.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.02.02; ГУБЕРНАТОР ПРИМОРЬЯ ПРЕДЛОЖИЛ ВВЕСТИ ПОЛУГОДОВОЙ МОРАТОРИЙ НА ОСНАЩЕНИЕ ВВОЗИМЫХ ПОДЕРЖАННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ СИСТЕМОЙ «ЭРА-ГЛОНАСС»

Губернатор Приморья Владимир Миклушевский обратился к полпреду президента в Дальневосточном федеральном округе Юрию Трутневу с предложением отложить срок установки «ЭРЫ-ГЛОНАСС» на ввозимые из-за границы автомобили.

Как сообщает в четверг пресс-служба администрации Приморья, по мнению главы края, вопрос об обязательном оснащении подержанных автомобилей системами «ЭРА-ГЛОНАСС» при регистрации может быть отложен как минимум на полгода.

«Основная цель временного моратория – дать возможность разработчикам законопроекта доработать порядок оформления и передачи ввезенных транспортных средств владельцу с учетом нововведений, а также определить порядок дооборудования автомобилей системами вызова экстренных оперативных служб. Кроме того, предстоит решить, какая структура будет устанавливать такие системы», – говорится в сообщении.

По мнению В.Миклушевского, эти меры позволят максимально упростить процедуру постановки на учет ввозимых автомашин и сделать ее понятной для людей.

С 1 января в России изменились правила постановки на учет иностранных автомобилей – обязательным условием стала установка системы «ЭРА-ГЛОНАСС». Теперь для того, чтобы получить паспорт технического средства, собственнику необходимо преодолеть ряд дополнительных процедур, однако на Дальнем Востоке нет компаний, которые по закону могут заниматься этим видом деятельности.

По данным Дальневосточного таможенного управления, на складах в настоящее время уже скопилось около 800 ввезенных автомобилей.

Жители пишут обращения чиновникам и петиции в интернете с требованием либо отменить введенное правило, либо предоставить возможность установить на свои машины «ЭРУ-ГЛОНАСС».

Как сообщил в минувшую среду агентству «Интерфакс – Дальний Восток» вице-премьер российского правительства, дальневосточный полпред Ю.Трутнев, он изучит вопрос с «растаможкой» машин, как только вернется в Москву из рабочей поездки по регионам Дальнего Востока.

«Об этой проблеме я услышал только по приезду сюда (в Приморский край – ИФ). Поэтому вернусь в Москву и разберусь. Полагаю, найдется выход. Вот так, чтобы людям задерживалась возможность получения автомобилей с таможни – это неправильно», – сказал Ю.Трутнев.

### ЗА РУЛЕМ; 201.02.01; В МИНПРОМТОРГЕ РАССКАЗАЛИ, СКОЛЬКО МОДЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЕЙ УЖЕ ОСНАЩЕНО СИСТЕМОЙ ЭРА-ГЛОНАСС

Ведомство собрало автопроизводителей, чтобы прояснить нерешенные вопросы по установке системы экстренного реагирования при авариях. По итогам встречи было решено разработать еще и упрощенный порядок добровольного дооборудования этой системой автомобилей, выпущенных до 1 января 2017 года.

Руководствуясь поручением президента, Минпромторг и автопроизводители активно расширяют число новых автомобилей, оснащенных устройствами вызова экстренных служб ЭРА-ГЛОНАСС. Об этом говорится в официальном сообщении ведомства.

31 января замминистра промышленности и торговли Александр Морозов провел совещание с крупнейшими автопроизводителями России: АВТОВАЗом, «Группой ГАЗ», КАМАЗом, «Тойотой», «Ниссаном», «Фольксвагеном», Kia, «Автотором», Peugeot, «Ситроеном», Hyundai, Mercedes-Benz, Renault, а также представителями Росстандарта, **Минтранса**, Евразийской экономической комиссии, ФГУП «НАМИ», АО «ГЛОНАСС» и других предприятий и организаций.

На совещании обсудили вопросы, связанные со вступлением в силу с 1 января 2017 года требований об обязательном оснащении всех пассажирских и грузовых транспортных средств, впервые выпускаемых в обращение на территории Евразийского экономического союза, устройствами (системами) вызова экстренных оперативных служб. Как известно, исключение составляют автомобили, оценка соответствия которых была проведена до 1 января 2017 года. У автопроизводителей никаких вопросов, связанных с сертификацией, не оказалось.

Росстандарт отчитался, что на сегодняшний день выдано 321 Одобрение типа транспортного средства (ОТТС) и 71 Одобрение типа шасси (ОТШ) на транспортные средства/шасси с установленными устройствами или системами вызова экстренных оперативных служб (системой ЭРА-ГЛОНАСС). Система во всех сертифицированных автомобилях работает нормально, время передачи данных о ДТП службам экстренного реагирования составляет менее 20 секунд.

В 2016 году в системе ЭРА-ГЛОНАСС было зарегистрировано более 161 тыс. автомобилей отечественных марок и иномарок, принято и обработано около 120 тыс. вызовов.

Участники встречи договорились разработать и представить в правительство в первом квартале 2017 года упрощенный порядок добровольного дооборудования системой вызова экстренной помощи автомобилей, выпущенных в эксплуатацию ранее 1 января этого года.

Напомним, из-за вступившего с января требования об оснащении транспортных средств системой экстренного реагирования ЭРА-ГЛОНАСС на Дальнем Востоке скопилось много автомобилей, которые таможенники не могут выдать владельцам в связи с отсутствием обязательного оборудования. Проблемой был вынужден заняться полпред президента в ДФО Юрий Трутнев, который пообещал разобраться в сложившейся ситуации. Был ли решен вопрос с этими автомобилями на вчерашней встрече, не сообщается.

Между тем Белоруссия продлила до 31 декабря 2018 года выпуск в обращение транспортных средств без их оснащения устройствами вызова экстренных оперативных служб. Эта норма должна была стать обязательной для всех стран Таможенного союза.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВИТАЛИЙ ПЕТРОВ; 2017.02.01; ПОЕЗДА НАБИРАЮТ СКОРОСТЬ

Солидную чистую прибыль получили «Российские железные дороги» за 2016 год – 6,5 миллиарда рублей вместо озвученных ранее ожиданий в 3,7 миллиарда. Новую цифру президент компании Олег Белозеров назвал сегодня, выступая в Совете Федерации в рамках дней РЖД в верхней палате.

Примечательно, что чистая прибыль РЖД в 2015 году составила всего лишь 318 миллионов рублей. «Мы высоко оцениваем наш результат», – сказал Белозеров, добавив, что чистая прибыль РЖД в 2016 году выросла по сравнению с 2015 годом в 20,4 раза.

Спикер Совфеда Валентина Матвиенко отметила, что развитие железных дорог – это то, что волнует все субъекты Российской Федерации. Белозеров же заверил сенаторов, что у РЖД много проектов регионального и общефедерального значения, которые корпорация планирует реализовать. Так, например, в мае-июне 2017 года может быть завершено проектирование первой в России высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва-Казань. Протяженность трассы составит около 770 км, скорость движения поездов будет достигать 400 км/ч, остановки будут организованы через каждые 50-70 км. Время в пути от Москвы до Казани по ВСМ составит 3,5 часа против нынешних 14 часов.

По словам Белозерова, готовность инвестировать в строительство ВСМ уже выразили китайские и немецкие компании. Так, например, Китай намерен предоставить на проект 400 миллиардов рублей в кредит на 20 лет, более 100 миллиардов рублей – в качестве взноса в уставный капитал специальной проектной компании.

Заинтересованность китайских партнеров понятна: участок Москва – Казань в будущем может стать частью высокоскоростной магистрали Москва – Пекин, стоимость строительства которой оценивается в 7 триллионов рублей, и проекта «Шелковый путь», который свяжет Китай с рынками Европы и Ближнего Востока. Белозеров сообщил, что она может быть запущена в эксплуатацию до 2022-2023 годов. Кроме того, консорциум «Немецкая инициатива» (входят Siemens, Deutsche Bank, Deutsche Bahn и другие компании) предложил РЖД профинансировать строительство ВСМ на 2,7 миллиарда евро и привлечь в проект до 800 миллионов евро.

Но и это не все. Как рассказал Белозеров, РЖД с китайскими партнерами может создать грузовой поезд со скоростью движения до 350 км/ч. В настоящее время российская компания разрабатывает концепцию грузового высокоскоростного поезда, аналогичного пассажирскому, с конструктивными особенностями, позволяющими перевозить от 300 до 600 т груза со скоростями до 300 км/ч и выше. ВСМ Москва – Казань может стать первой трассой, по которой будут ходить такие поезда.

Валентина Матвиенко, в свою очередь, выразила уверенность, что проведение дней РЖД в Совфеде – хорошая инициатива, и предложила другим госкорпорациям использовать этот опыт. Белозеров согласился с тем, что работа российских железных дорог невозможна без конструктивного взаимодействия с регионами. «Мы четко определили несколько важнейших направлений взаимодействия: пригородное сообщение, развитие производственного потенциала. Со всеми регионами подписаны соглашения о сотрудничестве», – сказал президент корпорации.

Одно из предложений РЖД в этой сфере касается субсидирования из госбюджета лизинговой ставки и аренды электричек для обновления их парка. «С такой инициативой мы выходим в правительство, к вице-премьеру Аркадию Владимировичу **Дворкович**у», – сообщил Белозеров. При этом он заверил, что все поручения премьера Дмитрия Медведева по итогам серии совещаний, посвященных пригородному комплексу, были успешно выполнены.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.01; «ДАЛЬНИЕ» Ж/Д ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ В РФ В НАЧАЛЕ 2017 Г. ВНОВЬ УШЛИ В «МИНУС»

Динамика пассажирских перевозок в поездах дальнего следования в РФ в начале 2017 года вновь ушла в «минус» после небольшого подъема перед новогодними праздниками.

Согласно сообщению ОАО «Российские железные дороги», в январе было отправлено 7,6 млн человек, что на 2% меньше, чем в том же месяце годом ранее, тогда как в декабре был зафиксирован рост на 0,2%.

В «минус» показатель ушел в октябре, по окончании внутреннего туристического сезона, снизившись на 0,4% – впервые за последние месяцы. В ноябре же число отправленных пассажиров находилось на уровне того же месяца 2015 г. Четкая положительная динамика «месяц к месяцу» после многолетнего падения обозначилась весной 2016 г.: в апреле этот показатель увеличился на 4,2%, в мае – на 2,2%, в июне – на 3,9%, в июле – достиг 8%, в августе произошла коррекция до 5,9%, в сентябре рост составил 5,6%.

До этого помесячный рост последний раз был зафиксирован в 2012 г. В январе 2016 г. перевозки в дальнем следовании были на 3,3% ниже, чем в том же месяце 2015 г., в феврале – на 1,6%, но тогда показатель «поддержал» дополнительный календарный день високосного года.

Пассажирооборот в январе в дальнем следовании увеличился на 1,7%, до 6,7 млрд пассажиро-километров.

Пригородные перевозки в январе выросли на 12%, до 68,5 млн человек, пассажирооборот – на 3,9%, до 2,1 млрд пассажиро-километров.

В целом за первый месяц 2017 года было отправлено 76,1 млн пассажиров, что на 10,4% больше, чем в январе 2016 г., пассажирооборот увеличился на 2,3%, до 8,9 млрд пассажиро-километров.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.01; ПОГРУЗКА НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ РФ В ЯНВАРЕ УВЕЛИЧИЛАСЬ НА 6,7%

Погрузка на железных дорогах РФ в январе 2017 года составила 100,1 млн тонн, говорится в сообщении ОАО «Российские железные дороги».

В том же месяце 2016 г. этот показатель находился на уровне 93,731 млн тонн, таким образом, в январе 2017 г. рост составил 6,7%.

Грузооборот за январь вырос по сравнению с тем же месяцем прошлого года на 11,1%, 203,2 млрд тонно-километров (с учетом рейсов порожних вагонов – на 10,7%, до 261,8 млрд тонно-километров).

Погрузки угля выросли на 9,9%, до 31,4 млн тонн, кокса – на 15,7%, до 0,939 млн т, нефти и нефтепродуктов – на 1,9%, до 21,2 млн т, черных металлов – на 7,3%, до 5,9 млн т, лома черных металлов – на 75,9%, до 0,802 млн т, химических и минеральных удобрений – на 5%, до 4,9 млн т, цемента – на 1,6;%, до 1,1 млн т, лесных грузов – на 10,2%, до 3,2 млн т, зерна – на 18,8%, до 1,6 млн т, строительных грузов – на 9,1%, до 7,7 млн т, химикатов и соды – на 8,8%, до 2,3 млн т, промышленного сырья и формовочных материалов – на 5,1%, до 2,2 млн т. Снизились погрузки железной руды – на 1,4%, до 8,8 млн т, цветной руды и серного сырья – на 3,4%, до 1,6 млн т.

Официально утвержденный план работы компании на январь изначально предполагал сохранение погрузки на уровне того же периода годом ранее, говорил ранее источник «Интерфакса». Между тем, уже по итогам первых восьми дней января компания отмечала 10,8%-ное увеличение этого показателя. Столь активный рост в начале января вице-президент РЖД Салман Бабаев объяснял агентству экспортными перевозками угля. «В прошлом году столько не было. На Дальний Восток идет уголь – без выходных работали», – говорил он.

В центре фирменного транспортного обслуживания РЖД в конце декабря корпоративному изданию монополии также заявляли, что в первой декаде января «массовые грузы будут предъявляться в прежних объемах». Хотя традиционно праздничные дни «сказываются на объемах погрузки», поскольку многие предприятия уходят на «каникулы», и грузопоток снижается. Кроме того, как писала газета, в декабре было введено автоматическое согласование заявок на перевозку грузов во внутреннем сообщении. «Оно поможет снять то напряжение с погрузкой, которое существовало в прежние годы», – отмечало издание.

В связи с активизацией погрузки в начале января топ-менеджеры РЖД (включая С.Бабаева) заявляли, что в целом по месяцу монополия ориентируется на 2%-ный рост. А буквально неделей позднее президент монополии Олег Белозеров сообщал, что погрузка в январе будет демонстрировать увеличение «не менее чем 3,5-4%», отмечая, что за первые 17 дней года ее прирост превышает 8%, грузооборота – почти 10%.

Кроме того, перевозчик более оптимистично смотрит и на возможные годовые результаты. При формировании финансового плана на 2017 г. компания прогнозировала «нулевой» рост погрузки. В среднесуточном выражении это соответствовало бы росту на 0,3% (с учетом дополнительного дня в прошедшем високосном году). Однако в декабре РЖД несколько скорректировали прогноз, ожидая падения этого показателя в 2017 г. на 0,2%. Однако О.Белозеров в середине января заявил, что менеджмент «Российские железные дороги» допускает рост погрузки в 2017 г. в районе 1%.

«Для себя мы на сегодняшний момент пока прогнозируем, что цифра нашего плана, утвержденного советом директоров, являются пессимистичной. Мы будем стараться, чтобы прирост был», – говорил он. «Надо пока больших планов не строить в рамках улучшения прогнозов, которые сейчас постоянно дают нам международные институты. Но, наверное, где-то около процента мы бы могли наблюдать», – добавлял топ-менеджер.

В то же время, по прогнозам монополии, в течение года динамика погрузки вряд ли будет равномерной. По словам О.Белозерова, «ключевым вопросом» компания считает «волатильность от решений, на которые не может повлиять». «Это, прежде всего, решения, которые тем или иным образом будут влиять на производство. Считаем, что на нас это сразу же будет отражаться – то будем везти больше, то меньше», – отмечал он, добавляя, однако, что «весь потенциал для своевременного удовлетворения спроса сделан». «Соответственно, тут вопрос – насколько удачным будет этот год. Хотя считаем, что наш прогноз будет лучше, чем заложенный в первоначальный план», – повторил глава РЖД.

План работы «Российских железных дорог» в феврале 2017 г. предполагает среднесуточную погрузку на уровне 3,405 млн тонн, или 95,34 млн тонн в целом за месяц, что на 0,1% больше, чем в феврале 2016 г. В то же время, с учетом дополнительного дня в високосном 2016 г. среднесуточная погрузка в этот месяц год назад составляла 3,283 млн тонн. То есть, среднесуточный план работы монополии в феврале 2017 г. предполагает на 3,7% больший объем погрузки, чем в том же месяце прошлого года.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.01; РЖД ПРЕДЛАГАЮТ КОМПЕНСИРОВАТЬ ИЗ БЮДЖЕТА СТАВКИ ЛИЗИНГА И АРЕНДЫ ЭЛЕКТРИЧЕК

ОАО «Российские железные дороги» хотело бы дополнить действующие налоговые преференции в отношении пригородных перевозок для высвобождения дополнительных средств на обновление поездов.

«Мы хотим предложить еще ряд решений, которые бы дали возможность быстрее обновить подвижной состав. Возможно, в бюджет необходимо было бы заложить компенсацию лизинговой ставки, компенсацию аренды (моторвагонной техники – ИФ)», – заявил президент РЖД Олег Белозеров в ходе выступления в Совете Федерации в среду.

«С такими предложениями мы сейчас выходим в правительство к Аркадию Владимировичу (**Дворкович**у, вице-премьеру РФ – ИФ), чтобы эти вопросы дополнительно могли бы быть урегулированы», – добавил он.

Глава монополии напомнил, что вопросы развития пригородного комплекса в ж/д отрасли обсуждались на целом ряде совещаний под руководством председателя правительства РФ Дмитрия Медведева.

«Практически все пункты, которые нами инициированы, были решены. И сейчас нам нужно всем вместе усовершенствовать эти механизмы», – сказал О.Белозеров.

### ТАСС; ИЛЬЯ БАРИНОВ;2017.02.01; РЖД ИНВЕСТИРУЕТ 4,3 МЛРД РУБЛЕЙ В ОБНОВЛЕНИЕ ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ Ж/Д

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) в 2017 году инвестирует 4,3 млрд рублей в обновление искусственных сооружений на Забайкальской железной дороге (ЗабЖД). Это почти на 1 млрд меньше, чем годом ранее, сообщила в четверг пресс-служба ЗабЖД.

«В 2017 году на ЗабЖД предстоит обновить 118 объектов искусственных сооружений. Планируется произвести строительно-монтажные работы по 41 объекту и проектно-изыскательские работы по 77 искусственным сооружениям. На эти цели ОАО «РЖД» планирует направить 4,3 млрд рублей. Обновление искусственных сооружений позволит повысить безопасность движения поездов, а также обеспечить растущие объемы перевозок грузов», – говорится в сообщении.

В 2016 году на реконструкцию и капитальный ремонт искусственных сооружений Забайкальской железной дороги было направлено свыше 5,2 млрд рублей. На магистрали реконструировали 4,4 км земляного полотна и 37 искусственных сооружений.

Протяженность Транссиба на участке ЗабЖД составляет 2266,7 км. Магистраль проходит по территории двух регионов: Забайкальского края и Амурской области. На полигоне Забайкальской железной дороги эксплуатируются 4,4 тыс. искусственных сооружений. Текущее содержание и организацию работ по реконструкции этих объектов обеспечивает Читинская дистанция искусственных сооружений.

### RNS; 2017.02.01; РЖД МОГУТ УВЕЛИЧИТЬ СРОК ПРЕДПРОДАЖИ БИЛЕТОВ ДО 120 СУТОК

Билеты на поезда дальнего следования можно будет приобрести за 120 суток до отправления, сказал на заседании Совета федерации президент РЖД Олег Белозеров.

«Мы планируем в ближайшее время перейти и на 90 суток и, возможно, даже увеличить этот срок до 120 дней, чтобы планировать сразу летние отпуска», – сказал он.

С конца 2016 года пассажиры имеют возможность приобретать билеты на все поезда дальнего следования за 60 суток до отправления, а не за 45, напомнил он.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ДРОБЫШЕВА; 2017Ю.02.02; УГОЛЬ ДАЕТ ОБЪЕМЫ, КОНТЕЙНЕРЫ – ДОХОДЫ

Последние шесть лет в морских портах Дальнего Востока уверенно растет грузооборот. Но третий год подряд положительная динамика сохраняется исключительно за счет перевалки сырья.

Впрочем, сырье «правит бал» и в целом по России. По данным Ассоциации морских торговых портов (АСОП), за 2016 год больше всего выросла перевалка сухих грузов – угля (+10,5 процента) и черных металлов (+7,8). Лидер среди наливных грузов – сырая нефть (+12,8).

В ДФО, как отмечают специалисты АО «Дальневосточный научно-исследовательский, проектно-изыскательский и конструкторско-технологический институт морского флота» (ДНИИМФ), основную роль сыграли рост добычи углеводородов на Сахалине и увеличение отгрузки наливных грузов через Приморский и Хабаровский края. А вот каботажные перевозки темных неф­тепродуктов снижаются, поскольку на Камчатке последовательно переводят энергомощности на местный газ.

– Лидер роста (по грузообороту в тоннах) – уголь, его перевалка увеличилась практически на всех терминалах: специализированных и общего назначения. В целом выделяются приморский Посьет и сахалинский Шахтерск (7,7 и три миллиона тонн соответственно). Увеличивают объемы отгрузки и имеют масштабные инвестиционные планы по расширению специализированных мощностей АО «Восточный порт» и терминал СУЭК в Ванино, – сообщил начальник отдела развития транспорта ДНИИМФ Михаил Холоша.

Генеральные грузы (без учета контейнеров) вернулись к уровню 2014 года: локомотивом роста стал экспорт черных металлов, перевалка которых увеличилась более чем на миллион тонн. Повысилась и отгрузка лесной продукции – в основном за счет роста объемов экспорта «Тернейлеса». Как полагают эксперты, стоит ждать положительной динамики и в этом году, например, при снижении экспортных пошлин на пиломатериалы.

Аналитики ДНИИМФ отмечают, что на Дальнем Востоке перевозка экспортных и импортных грузов в контейнерах по-прежнему уменьшается, зато на десять процентов увеличилась перевалка контейнеров в каботаже.

Медленно, но все же растет транзит на Дальнем Востоке, хотя тенденции разнонаправленные. Так, порты и терминалы Владивостока сохранили контейнерооборот приблизительно на уровне 2015 года, а в Восточном продолжилось его сокращение.

– Владивостокский транспортный узел остался в рамках своей традиционной структуры контейнерного потока, сформировавшейся в 1990-е годы: приблизительно равные доли экспорта, импорта и каботажа позволяют сбалансировать деятельность терминалов и компенсировать временные изменения на рынке, – объясняет Михаил Холоша.

Он отмечает еще одну интересную тенденцию: в противовес лидерству угля в тоннах наибольший доход на транспортных и товарных рынках обеспечивают контейнерные грузы.

– Именно благодаря им Владивостокская таможня перечислила в 2016 году в бюджет государства более 97 миллиардов рублей таможенных платежей и сборов. Это 55 процентов средств, собранных всеми таможнями ДФО, а при этом доля порта Владивосток в общем грузообороте – всего 7,5 процента, – приводит данные эксперт.

В целом рост перевалки грузов по Дальневосточному бассейну составил 8,3 процента, что соответствует общероссийскому тренду. Единственный экономический район, где не смогли нарастить грузооборот, – Восточная Арктика (порты Чукотского автономного округа и якутский Тикси).

На Дальнем Востоке создаются новые производства, ориентированные на экспорт продукции. Сделана ставка и на увеличение транзита грузов сопредельных стран, активно торгующих со всем миром. Все это требует модернизации существующих мощностей, улучшения логистики, строительства терминалов и портов. И такие проекты реализуются в большинстве субъектов ДФО, в том числе в рамках свободного порта.

Так, АО «Восточный Порт» воспользуется режимом СПВ для строительства в Приморском крае третьей очереди угольного терминала, что увеличит пропускную способность гавани до 39 миллионов тонн в год. 60 миллиардов рублей вложит в сооружение современного угольного порта в Партизанском районе Приморья инвестор из Японии.

А дочерняя компания «Русала» построит в акватории бухты Ванино в Хабаровском крае глиноземный терминал мощностью 1,5 миллиона тонн в год.

На Сахалине собираются увеличить длину причальной стенки и провести дноуглубление для захода в порт Корсаков судов с большим водоизмещением. В Невельске и Александровске-Сахалинском возведут морвокзалы и современные пирсы. Модернизация коснулась и порта Шахтерск, через который на экспорт в Японию, Южную Корею, Китай, Индию, на Тайвань и Филиппины идет уголь. К 2018 году на острове намерены добывать шесть миллионов тонн угля, а через три-четыре года – 10-12 миллионов. Для его транспортировки планируют построить уникальный 28-километровый угольный конвейер, ведущий в морской порт прямо с Солнцевского разреза.

Справка «РГ»

По данным АСОП, на 1 января 2016 года мощности российских портов составляли 1 миллиард тонн. Согласно стратегии развития инфраструктуры портов РФ к 2030 году суммарный объем мощностей должен увеличиться до 1,6 миллиарда тонн: в Арктическом бассейне – с существующих 55 до 177 миллионов тонн, в гаванях Балтийского бассейна – с 330 до 450 миллионов, в Азово-Черноморском – с 370 до 550 миллионов, в Каспийском – с 7 до 23,9 миллиона, в Дальневосточном – с 200 до 400 миллионов тонн.

### ТАСС; 2017.02.01; НА КУБАНИ ПЛАНИРУЮТ ОРГАНИЗОВАТЬ МОРСКОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ СТАНИЦЕЙ ТАМАНЬ И ГОРОДОМ КЕРЧЬ

Рабочая группа с участием сотрудников администрации Темрюкского района Краснодарского края оценила состояние причалов, которые в будущем могут потребоваться для организации морского сообщения между станицей Тамань (Кубань) и городом Керчь (Крым). Об этом сообщили в пресс-службе администрации района.

«Рабочая группа оценила состояние причалов в станице Тамани, поселках Приморском и Сенном. Планируется поставить на линию три судна вместимостью до 150 человек. Сообщение будет действовать с мая по октябрь, то есть во время курортного сезона. Ожидается, что именно у туристов данный маршрут вызовет особый интерес», – говорится в сообщении.

Как уточнил ТАСС автор проекта по организации морского сообщения, генеральный директор «Судоходной компании «Боспор Шиппинг» Николай Чепель, стоимость проекта составляет ориентировочно 50 млн рублей. Маршрут ориентировочно будет проложен от причала яхт-клуба «Арго» в Тамани вдоль моста между Кубанью и Крымом к причалу в городе Керчи. «Мы туда (в проект – прим. ТАСС) уже вложили 25 млн рублей, еще столько же нужно. Турпоток (ориентировочно составит) 134 тысячи человек. Это будут туристы и школьники», – пояснил Чепель.

По его словам, инвестпроект готов, но сроки его реализации пока не определены. Через неделю предложение будет представлено руководству **Федерального агентства морского и речного транспорта**.

На заседании президиума Госсовета 15 сентября президент РФ Владимир Путин поручил **Министерству транспорта** РФ рассмотреть возможность открытия регулярного авиационного и морского сообщения между Сочи и крымскими курортами. Позднее **Минтранс** РФ предложил закупить в лизинг суда для возобновления круизов. Такая модель круизного сообщения, по замыслу чиновников, станет прибыльной при загрузке в более 750 пассажиров на рейс, однако в первые годы планируется, что на каждый рейс будет приходиться порядка 500 пассажиров.

### RG.RU; ЮЛИЯ КРЫМОВА; 2017.02.01; В СЕВАСТОПОЛЕ СПУСТЯ ЧЕТЫРЕ МЕСЯЦА ВОЗОБНОВИЛИ РАБОТУ ПЕРЕПРАВЫ

Между Артбухтой и Северной стороной Севастополя в среду утром возобновилось паромное сообщение. Пока на переправе курсирует паром «Адмирал Истомин», а с начала лета заработает еще один – «Адмирал Лазарев».

– Четыре с лишним месяца паром не ходил, частная организация, которая раньше его эксплуатировала, посчитала для себя нерентабельной дальнейшую работу переправы, – рассказал вице-губернатор Севастополя Владимир Базаров. – Сегодня запущен один паром, как это всегда было зимой, а с 1 июня будут ходить два парома.

Он напомнил, что паромы «Адмирал Истомин» и «Адмирал Лазарев» были выкуплены правительством Севастополя в конце 2016 года за 59 миллионов рублей. После этого ГУП «Севморпорт» поставил суда на учет в Российский речной регистр, получил лицензию на перевозки, зарегистрировал точки связи, принял меры для безопасности пассажиров.

– Полностью рентабельной линия, наверно, не будет, но мы не зря поставили паромы на баланс «Севморпорта», чтобы предприятие из других источников доходов компенсировало разницу. Из бюджета деньги на это тратиться не будут, – добавил Базаров.

Стоимость перевозки автотранспорта останется прежней – 200 рублей для машин длиной до 7 метров и 250 рублей – свыше 7 метров, а билеты для пассажиров подорожают с 17 до 20 рублей. Как рассказал директор департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Севастополя Игорь Титов, паром будет курсировать с 6:30 до 19 часов, зимой и весной он будет отправляться через час, а летом, когда добавится второе судно, интервал движения сократится до 30 минут.

Первые пассажиры возобновленной переправы говорят, что паромов очень не хватало.

«Паром экономит время, это очень удобный вид транспорта, – говорит горожанка Людмила Луговская. – Катера ходят переполненные, а на пароме есть большая открытая палуба. В летний период переправляться – одно удовольствие, дышишь морским воздухом, любуешься городом».

По мнению зампреда заксобрания Севастополя Александра Кулагина, паром – удобное средство для передвижения маломобильных граждан и автомобилей скорой помощи. «Это стало одним из аргументов для возобновления переправы», – добавил Кулагин.

Напомним, паромная переправа через Севастопольскую бухту остановилась 19 сентября 2016 года. Оператор и владелец судов – ООО «Севастопольские транспортные системы» – посчитал перевозку пассажиров убыточной и попросил городские власти поднять стоимость билета в два раза – с 17 до 35 рублей, либо выделить субсидию из бюджета. Компания также заявила о своей готовности продать суда за 60 миллионов рублей. С тех пор чиновники искали паромы, которые можно было бы арендовать или построить заново, и даже рассматривали вариант восстановления старых севастопольских паромов 1950-х годов постройки. Паромы «Адмирал Истомин» и «Адмирал Лазарев» 1981 и 1984 годов выпуска были куплены в Норвегии в 2012 году и с тех пор работают в Севастополе.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.02.02; СЕВЕРНЫЙ ВЕТЕР» ДУЕТ НА ЮГ

С летнего сезона (начинается в конце марта) авиакомпания «Северный ветер» (летает под брендом Nordwind) может перейти в аэропорт «Внуково», рассказали менеджер компании и близкий к ней человек. Может быть перебазирован как весь парк, так и его часть, переговоры с «Внуково» ведутся, говорят собеседники. Такая возможность рассматривается, решение еще не принято, подтверждает представитель Nordwind. Его коллега из «Внуково» от комментариев отказался. Но на сайте аэропорта в разделе «расписание» говорится, что Nordwind в предстоящем летнем сезоне (с конца марта до конца октября) будет летать из «Внуково» на восемь иностранных курортов (в Греции, Турции, Таиланде, Доминикане, Вьетнаме, Иордании и Тунисе).

«В «Шереметьево» строятся новый терминал и межтерминальный тоннель, действующие терминалы это не затрагивает, но из-за стройки закрываются стоянки судов, нам не хватает», – объясняет менеджер Nordwind. О таких планах авиакомпании нам ничего не известно, говорит представитель «Шереметьево».

Nordwind в прошлом году снизила перевозки пассажиров на 32,8% до 1,8 млн человек. Это 10-й результат в России. Перевозчик пр инадлежит туристическому холдингу Pegas Touristik. Это крупнейшая после «Аэрофлота» российская авиакомпания, летающая из «Шереметьево», в парке у нее 10 самолетов Boeing и Airbus (данные **Росавиаци**и). «Аэрофлот» в 2015 г. обеспечил «Шереметьево» 83,4% пассажиропотока. Прежде всего благодаря национальному перевозчику «Шереметьево» в прошлом году единственный из московских аэропортов показал рост (на 7,6% до 34 млн человек).

Лидеры «Шереметьево»

С большим отставанием от «Аэрофлота» лидерами по количеству пассажиров в «Шереметьево» в 2016 г. были (в порядке убывания) Nordwind, «Роял флайт», Air France, Air Astana и Alitalia, сообщала пресс-служба аэропорта.

В прошлом году Nordwind начала выполнять часть рейсов из «Домодедово» – в Ереван, Санкт-Петербург, Оренбург и Анапу. Правда, оттуда летал только один самолет, рассказал близкий к Nordwind человек. В компании решили, что на рейсы в Ереван из «Домодедово» будет лучше спрос. Но расчет не оправдался, сейчас весь парк базируется в «Шереметьево», добавил собеседник «Ведомостей».

«Шереметьево» работает на грани пропускной способности, его действующие терминалы способны принять 35 млн человек в год. Но к концу года должен быть достроен терминал В пропускной способностью 15 млн человек. «Аэрофлот» ранее указывал, что ему тесно в «Шереметьево». А в конце 2015 г. даже договорился перебазировать в «Домодедово» восемь самолетов и летать оттуда по 15 направлениям. Однако уже в январе 2016 г. гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев объявил, что компания передумала: некоторые перевозчики стали меньше летать, освободилась ниша, объяснял он телеканалу «Россия 24».

«Жить на два аэропорта сложно – надо дублировать многие службы авиакомпании, но в Nordwind очень опытный менеджмент, который с этим точно справится», – говорит гендиректор Infomost Борис Рыбак. Авиакомпании разделяются на разные аэропорты по двум причинам: разные ареалы потенциальных клиентов и нехватка мощностей одного аэропорта – обе здесь применимы, рассуждает эксперт: «Внуково» обслуживает юго-запад Москвы, где проживает 4–5 млн человек, и их трудно перетянуть в другой аэропорт, плюс «Шереметьево» работает на пределе возможностей. «Внуково» – самый недозагруженный из московских аэропортов и будет лоялен к новым клиентам, добавляет Рыбак.

«Внуково» в 2016 г. приняло 13,9 млн человек (-11,8%; данные **Росавиаци**и) при мощностях терминалов в 30 млн человек.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.02.02; ПОЛЕТЫ В БЮДЖЕТ И ОБРАТНО

Власти Сахалина просят начать очередную программу госсубсидирования авиаперевозок – на этот раз между регионами Дальнего Востока. Снижение цен, считают в регионе, даст стимул для развития внутреннего туризма, но для этого придется опустить стоимость авиабилетов более чем вдвое, до 8-10 тыс. руб. Минвостокразвития готово обсудить вопрос, но эксперты сомневаются, что программу удастся включить в уже сверстанный федеральный бюджет этого года.

Сахалин обратился в Минвостокразвития с предложением субсидировать из федерального бюджета межрегиональные авиаперевозки внутри Дальневосточного федерального округа, сообщила пресс-служба правительства области. За счет господдержки регион хочет сделать авиаперелеты доступнее для местных жителей и развивать туризм. «Необходимо корректировать тарифы в сторону их уменьшения на рейсах между узловыми аэропортами Дальнего Востока», говорится в сообщении, так как дороговизна билетов ограничивает для жителей округа возможность посещать соседние регионы. Это «серьезно сдерживает и развитие въездного туризма в Сахалинской области», пишет глава региона Олег Кожемяко.

По расчетам правительства региона, авиабилет из Москвы или Петербурга в Сочи можно купить за 3,4 тыс. и 5,6 тыс. руб. соответственно, а перелет из Хабаровска или Владивостока в Южно-Сахалинск будет стоить от 13,3-14,3 тыс. руб. Гендиректор онлайн-тревел-агентства Biletix Александр Сизинцев говорит, что в 2016 году из 11 областей ДФО только в Якутии был рост продаж билетов на 30%, в целом продажи на Дальнем Востоке упали на 11,7%. Средний чек на внутренних направлениях в ДФО составил 21 тыс. руб., тогда как в остальной России – 6,7 тыс. руб. Такая же тенденция и на международных рейсах: средняя цена билета в ДФО – 27 тыс. руб., в остальной России – около 13 тыс. руб.

Власти Сахалина поясняют, что авиакомпании в декабре не дали «традиционные скидки», и жители ДФО массово отказались от бронирования гостиниц Южно-Сахалинска на новогодние каникулы. Туроператоры предложили авиакомпании «Аврора» дать скидки в зимний период, по их расчетам, для роста турпотока в область цена билетов из других городов ДФО не должна превышать 8-10 тыс. руб. в обе стороны. «Аврора» обратилась в «Аэрофлот», который «в значительной степени» определяет тарифную политику дочерней компании, в течение недели «может быть получено положительное заключение», сообщила пресс-служба Олега Кожемяко со ссылкой на коммерческого директора «Авроры» Валерия Спиченко.

В «Аэрофлоте» на запрос «Ъ» не ответили. Источник «Ъ», знакомый с ситуацией, называет проблему комплексной: «Одно снижение цен на билеты вряд ли заметно увеличит турпоток, поскольку на Сахалине недостаточно развита инфраструктура».

Он подчеркнул, что сравнивать цены авиабилетов в европейской части страны и ДФО «некорректно», так как маржинальность по всей стране близка, а расходы на Дальнем Востоке (топливо, аэропортовые сборы за взлет и посадку) выше. Кроме того, режим работы авиакомпаний ограничен дневным временем суток, что не позволяет увеличивать налет. Выходом, по мнению собеседника «Ъ», был бы социальный тариф, субсидируемый из федерального и местного бюджетов. В правительстве Сахалина согласны, что возможности авиакомпаний по снижению цен ограничены высокой себестоимостью перевозок: на Дальнем Востоке, по расчетам, она на 40% выше.

В Минвостокразвития «Ъ» сообщили, что получили письмо руководства Сахалина и поддерживают предложение. Объем средств, необходимых на субсидирование, рассчитывается, уточняют в министерстве, расчеты будут предварительно готовы в конце февраля. Аналогичную информацию по авиаперевозкам Минвостокразвития запросило и у других регионов Дальнего Востока, чтобы проработать снижение тарифов по всему ДФО.

Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев говорит, что бюджет согласован, появление новых субсидий маловероятно, но средства могут быть выделены, если возникнет критическая ситуация с авиасообщением. Пока, по мнению эксперта, едва ли не единственный выход – взаимодействие с регионами по примеру Приморья, которое передало «Авроре» самолеты, получив взамен регулярные полеты на местных линиях.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.01; ВСЕ SSJ-100, В КОТОРЫХ РАНЕЕ БЫЛ ВЫЯВЛЕН ДЕФЕКТ СТАБИЛИЗАТОРА, ОТРЕМОНТИРОВАНЫ И ВОЗВРАЩЕНЫ К ПОЛЕТАМ

Все самолеты Sukhoi Superjet 100, в которых ранее был выявлен дефект стабилизатора, отремонтированы и возвращены к полетам, сообщил «Интерфаксу» представитель АО «Гражданские самолеты Сухого» в среду.

«Все самолеты SSJ-100, на которых в конце декабря в результате осмотра были обнаружены дефекты в элементах стабилизатора, к 1 февраля отремонтированы силами ГСС. Самолеты вернулись в эксплуатацию», – сказал он.

Как сообщалось, в конце декабря **Росавиаци**я потребовала провести проверку всех находящихся в эксплуатации SSJ-100 в связи с дефектом «проушин верхних и нижних поясов установочных узлов стабилизатора», выявленным авиакомпанией «ИрАэро». Позднее сообщалось, что аналогичную проблему с SSJ-100 обнаружили авиакомпании «Аэрофлот» (MOEX: AFLT), «Ямал», «Якутия», а также мексиканская Interjet. Эксплуатация части их флота была приостановлена.

ГСС при этом заявляли, что дефект не является критическим и не ведет к возникновению небезопасных ситуаций в полетах. Вместе с тем в компании 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; 2017.02.01; АЭРОПОРТ «ХРАБРОВО» С 15 МАРТА НА МЕСЯЦ ОГРАНИЧИТ ПОЛЕТЫ ИЗ-ЗА РЕКОНСТРУКЦИИ ВПП

ЗАО «Аэропорт «Храброво» на месяц введет ограничения по использованию взлетно-посадочной полосы (ВПП), сообщила «Интерфаксу» пресс-секретарь компании Наталья Грицун.

«Ограничение на использование ВПП будет связано с ее реконструкцией, которая начнется 15 марта и продолжится до 15 апреля. На это время длина ВПП будет сокращена на 650 м – до 1,850 тыс. м. Аэропорт не сможет принимать все типы самолетов, которые сегодня летают в Калининград», – сказала Н.Грицун.

Кроме того, будут ограничены возможности аэропорта по принятию судов в сложных метеорологических условиях.

«На укороченную ВПП смогут садиться Boeing-737-500, A319 и меньшие по размерам самолеты. У большинства авиакомпаний есть суда Boeing-737-500 и А319 – это «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL), S7, «Ютэйр» (MOEX: UTAR). Что касается «Аэрофлота» (MOEX: AFLT), у которого больше всего рейсов в Калининград, то компания может поставить на маршрут A320, но с ограничениями по загрузке. Это означает, что на борт будет посажено не 150 пассажиров, а 130», – сообщила Н.Грицун.

Администрация аэропорта планирует выстроить более интенсивное расписание, чтобы свести к минимуму временные неудобства. При этом решение, когда и на каких судах будут осуществляться полеты в Калининград, остается за авиакомпаниями.

Как сообщалось, в декабре 2016 года **Росавиаци**я заключила контракт на реконструкцию ВПП аэропорта «Храброво» с новым генеральным подрядчиком ОАО «Центродорстрой» (MOEX: CDST). Работы на объекте должны быть завершены к 31 декабря 2017 года.

Калининградский аэропорт с 1989 года является международным. В конце 2009 года образовано ЗАО «Аэропорт «Храброво». В настоящее время владельцами АО являются «Новапорт» – 60% и холдинг «Синдика» – 40%.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.01; АПЕЛЛЯЦИОННЫЙ СУД ПОДТВЕРДИЛ ПРЕТЕНЗИИ РОСТРАНСНАДЗОРА К «ПОБЕДЕ» ПО ПОВОДУ ГАБАРИТОВ БАГАЖА

Девятый арбитражный апелляционный суд подтвердил решение Арбитражного суда Москвы, который ранее признал законным предписание **Ространснадзор**а в отношении правил перевозки багажа авиакомпании «Победа».

30 января суд отклонил жалобу перевозчика, говорится в материалах картотеки арбитражных дел.

Как сообщалось, в прошлом году **Ространснадзор** предписал «Победе» изменить ограничения по бесплатному провозу багажа в багажном отсеке самолета. По правилам компании бесплатный провоз допустим в отношении багажа, вес которого не больше 10 кг и габариты которого не превышают 158 см в трех измерениях.

При этом, согласно федеральным авиационным правилам, утвержденным приказом **Минтранса** РФ, бесплатный провоз багажа без согласования с перевозчиком допустим, если его габариты не превышают 203 см в сумме трех измерений. В связи с этим в феврале прошлого года «Победе» было выдано инспекторское предписание о приведении деятельности в соответствие с требованиями воздушного законодательства.

«Победа» – низкобюджетная авиакомпания группы «Аэрофлот» (MOEX: AFLT). Образована в сентябре 2014 г. вместо подпавшего под санкции ЕС и остановившего деятельность «Добролета». Рейсы компании выполняются на 12 самолетах Boeing-737-800 в одноклассной компоновке.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.01; ЯНВАРСКИЙ ИНЦИДЕНТ В АЭРОПОРТУ ДОМОДЕДОВО ПРОИЗОШЕЛ ИЗ-ЗА ОШИБКИ ДЕЙСТВИЙ ПИЛОТА И ДИСПЕТЧЕРА НАЗЕМНЫХ СЛУЖБ – ПРОКУРАТУРА

В столкновении пассажирского самолёта с автопогрузчиком в аэропорту Домодедово в середине января этого года виновны пилоты и бесконтрольность со стороны обслуживающей службы, сообщает прокуратура.

«Московская прокуратура по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте установила в результате проверки, что пассажирский самолет авиакомпании «Саратовские авиалинии», следовавший рейсом Москва-Саратов, в процессе руления задел левым полукрылом спецтехнику», – говорится в сообщении надзорного ведомства в среду.

По данным прокуратуры, «инцидент произошел вследствие необеспечения командиром воздушного судна безопасного расстояния между самолетом и препятствием при движении по маршруту, а также отсутствия контроля за движением воздушного судна со стороны диспетчера по обслуживанию наземного движения ООО «Домодедово Слот Аллокейшен».

Как сообщалось, 14 января в результате движения по технической полосе воздушное судно наехало на стоявший в выделенной зоне для наземного обслуживания погрузчик. В результате инцидента никто не пострадал.

В связи с выявленными нарушениями, прокуратурой в адрес генерального директора ООО «Домодедово Слот Аллокейшен» внесено представление об устранении нарушений закона.

Для решения вопроса о принятии мер прокурорского реагирования в отношении членов экипажа воздушного судна информация направлена в Саратовскую транспортную прокуратуру.

### ТАСС; 2017.02.01; АВИАКОМПАНИЯ «АЛРОСА» ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ ИЗ ТОМСКА В КРЫМ В ИЮНЕ

Авиакомпания «Алроса» планирует возобновить рейсы из Томска в Симферополь с 14 июня 2017 года, сообщила пресс-служба томского аэропорта во вторник.

«Рейсы Томск – Симферополь – Томск – с 14 июня по 17 сентября 2017 года. Вылет из Томска по средам и воскресеньям. Вылет из Симферополя по понедельникам и субботам», – говорится в сообщении.

Рейсы будут выполняться на самолете Boeing-737-800. Как отмечается в сообщении, стоимость авиабилетов в одну сторону составит около 12 тыс. рублей. Это почти в 1,5 раза выше минимальной цены билетов на этом направлении авиакомпании «Алроса» в прошлом году.

Кроме того, с середины июня «Алроса» возобновит полеты в Анапу и Сочи из Томска. По всем трем направлениям рейсы будут осуществляться до 17 сентября.