**15 ФЕВРАЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ;2017.02.15; ЭРА-ГЛОНАСС ПОДЧИНЯТ ВПК

Коллегия Военно-промышленной комиссии РФ, возглавляемая вице-премьером Дмитрием Рогозиным, будет курировать дальнейшую работу по развитию государственной автоматизированной информационной системы ЭРА-ГЛОНАСС. Объявленные прежде планы поделить акции АО «ГЛОНАСС» – оператора системы ЭРА-ГЛОНАСС – между «Ростехом» и «Роскосмосом» реализованы не будут. Вместо этого решено интегрировать ЭРА-ГЛОНАСС с системой «Платон».

Заместитель председателя правительства России Дмитрий Рогозин в середине января письменно доложил президенту страны о текущем состоянии дел с системой ЭРА-ГЛОНАСС и представил свои предложения по ее дальнейшему развитию. Вице-премьер обратил внимание на разрозненность внедрения проектов транспортных телематических систем на основе ГЛОНАСС. В качестве одной из мер, направленных на развитие отечественных геоинформационных технологий, обладающих экспортным потенциалом, он предложил обеспечить взаимодополняемость системы взимания платы «Платон» и государственной автоматизированной информационной системы ЭРА-ГЛОНАСС.

«Использовать практику создания государственно-частных систем транспортной телематики. Обеспечить взаимодополняемость стратегий ЭРА-ГЛОНАСС и государственной системы платы с транспортных средств массой свыше 12 т, – говорится в документе. – Коммерциализацию системы осуществлять за счет платы за использование стандарта и платы за подключение к инфраструктуре».

Как минимум ближайшие два года государство сохранит свои 100% в АО «ГЛОНАСС». Это еще одно из предложений Дмитрия Рогозина.

Финансирование системы осуществляется **Минтрансом** России за счет средств госпрограммы «Развитие транспортной системы»: в 2016 году – 689 млн рублей, в 2017 году – 589 млн рублей. Объем финансирования на 2017 год составит лишь треть от заявленной потребности – в объеме, достаточном только для поддержания ее работоспособности.

20 января Владимир Путин поставил на документе резолюцию «Согласен» (копия документа имеется в распоряжении «Известий»).

Таким образом, поставлен крест на планах передать АО «ГЛОНАСС» в собственность государственных корпораций «Роскосмос» и «Ростех», в которых сконцентрированы компетенции в сфере навигационно-информационных технологий. По данным **Минтранса**, проект указа президента о передаче акций АО «ГЛОНАСС» в госкорпорации был внесен ведомством в правительство РФ. С предложением о смене собственников оператора системы выступал советник главы государства **Игорь Левитин**.

В АО «ГЛОНАСС», выступающем оператором системы ЭРА-ГЛОНАСС, «Известиям» рассказали, что вопрос интеграции ЭРА-ГЛОНАСС с системой взимания платы «Платон» находится в проработке.

– Требуется глубокий аудит систем на предмет синергии, – отметили в пресс-службе компании.

Оператором системы «Платон» является компания «РТ-Инвест транспортные системы», 50% в которой принадлежит Игорю Ротенбергу (сыну бизнесмена Аркадия Ротенберга), 50% – ООО «РТ-Инвест», в котором государственная корпорация «Ростех» владеет 25% акций. В пресс-службе «РТ-Инвест транспортные системы» «Известиям» не предоставили комментариев.

Старший вице-президент по развитию телематики компании Meta System Алексей Шипулин сомневается в возможности прямой технической интеграции систем ЭРА-ГЛОНАСС и «Платон».

– Мы наблюдаем переход системы ЭРА-ГЛОНАСС из рук одной команды в руки другого игрока, который сумел успешно реализовать проект «Платон». Техническая интеграция двух систем вряд ли возможна. Скорее всего, речь идет о том, чтобы переложить расходы, необходимые на поддержание ЭРА-ГЛОНАСС, с бюджета на новую команду, которая развивает «Платон», – считает Алексей Шипулин.

В резолюции, наложенной на обращение Дмитрия Рогозина, Владимир Путин поручил организовать дальнейшую работу по развитию системы ЭРА-ГЛОНАСС в рамках деятельности коллегии ВПК, «учитывая использование двойных технологий в системе».

По данным источника «Известий», близкого к ВПК, в ближайшее время ожидается отставка гендиректора АО «ГЛОНАСС» Андрея Недосекова и смена совета директоров компании. В качестве возможного кандидата на должность главы компании называют Андрея Жерегелю – человека, близкого к Дмитрию Рогозину.

Андрей Жерегеля работал помощником Дмитрия Рогозина в постпредстве РФ при НАТО в Брюсселе. В 2013 году он был назначен заместителем руководителя Росграницы, а в прошлом году перешел в АО «ГЛОНАСС», где трудится заместителем гендиректора по взаимодействию с органами государственной власти.

В самой компании на данный момент нет информации о кадровых изменениях в ее руководстве. Председателем совета директоров АО «ГЛОНАСС» является **министр транспорта** России Максим **Соколов**.

В «Роскосмосе» от комментариев воздержались.

Недовольство Дмитрия Рогозина вызвали слабые финансовые результаты работы системы ЭРА-ГЛОНАСС. В 2016 году ожидаемый доход от коммерческого использования системы составит менее 14% от затрат на ее содержание. Текущее состояние системы ЭРА-ГЛОНАСС не позволяет ей оказывать коммерческие услуги по мониторингу и контролю объектов, а также по передаче данных. Дмитрий Рогозин считает необходимым вывести систему ЭРА-ГЛОНАСС на самоокупаемость к концу 2018 года. До этого момента порядок финансирования он предложил оставить прежним (то есть из бюджета).

– Если говорить о выходе на самоокупаемость АО «ГЛОНАСС», то решение о соответствующих сроках будет принято при утверждении стратегического документа общества – долгосрочной программы развития (ДПР) на период до 2020 года, – пояснили в пресс-службе ЭРА-ГЛОНАСС. – В настоящее время ДПР АО «ГЛОНАСС» проходит согласование в уполномоченных федеральных органах исполнительной власти.

В «Ростехе» комментариев не предоставили.

Алексей Шипулин считает, что конец 2018 года – крайне оптимистичный срок выхода системы на самоокупаемость. По его мнению, никакой коммерциализации системы не произойдет, пока частный бизнес не увидит коммерческой выгоды для себя. А это станет возможно тогда, когда в системе будут зарегистрированы миллионы автомобилей. Сейчас проект буксует, а автопроизводители постоянно ищут новые поводы отсрочить оснащение автомобилей бортовыми устройствами системы ЭРА-ГЛОНАСС, отмечает эксперт.

В **Минтрансе** не стали обсуждать перспективы и возможные пути коммерциализации системы.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

На создание ЭРА-ГЛОНАСС в 2011–2013 годах было затрачено 3,9 млрд рублей из федерального бюджета. В создании инфраструктуры для системы поучаствовали многие известные российские компании. Ядро системы – навигационно-информационную платформу – создала российская компания Luxoft. Поставкой «железа» и интеграцией занимались «Техносерв» и «ЭнВижн». Площадки под оборудование предоставили «Ростелеком» и «МегаФон», каналы связи арендованы у «ВымпелКома», «МегаФона», МТС и «Ростелекома». В штатном режиме ЭРА заработала с 1 января 2016 года – к этому времени автопроизводители уже начали выпуск машин со встроенными бортовыми терминалами: в случае аварии они сразу сообщат в диспетчерский центр точные координаты ДТП. По состоянию на 1 декабря 2016 года в системе зарегистрировано более 188 тыс. автомобилей, при этом было принято и обработано 220 экстренных вызовов.​​​​​​​

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2017.02.14; РОССИЙСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ МОГУТ ПРОВЕСТИ ЕЩЕ ОДНУ ПРОВЕРКУ АЭРОПОРТА В КАИРЕ

Специалисты РФ могут провести еще одну проверку авиабезопасности аэропорта Каира, сообщил РИА Новости источник, знакомый с ситуацией.

Глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** 8 февраля говорил, что недавно очередная группа российских специалистов побывала в аэропорту Каира и готовит доклад о результатах этого визита. В пресс-службе **министерства транспорта** РИА Новости 9 февраля сообщали, что российские эксперты, посетившие с проверкой аэропорт Каира, представили свое заключение в **Минтранс**, и министерство подготовит заключение для доклада в правительство РФ.

«Ещё одна инспекция вполне возможна», – сообщил во вторник источник, знакомый с ситуацией.

Вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** ранее во вторник сообщил, что правительство ожидает доклад **Минтранса** России об итогах предыдущей инспекции аэропорта Каира на этой неделе.

Глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** в конце января допускал, что февральская инспекция аэропорта Каира может быть последней перед восстановлением авиасообщения между странами. Также он называл возобновление полетов вопросом недалекого будущего.

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

### ТАЙГА ИНФО; 2017.02.15; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ ЛИЧНО ЗВОНИТ В АВИАКОМПАНИИ, ЧТОБЫ ПРИВЛЕЧЬ ИХ В БУРЯТИЮ

Врио главы Бурятии Алексей **Цыденов** намерен привлечь новые авиакомпании для работы с Бурятией. Власти рассчитывают снизить стоимость билетов и стимулировать таким образом развитие туризма.

Алексей **Цыденов** уже провел ряд переговоров в федеральном **минтрансе**, сообщает пресс-служба правительства региона. «За два дня мы провели активную работу по привлечению в аэропорт дополнительных авиакомпаний. **Министр транспорта** лично обзвонил несколько компаний, чтобы они начинали работать не в летний период, а уже сейчас. Есть подвижки. Просьба – с аэропортом проработать, по его расценкам на обслуживание, пусть идет навстречу, насколько может. Мы точно какую-то авиакомпанию привлечем сюда», – сказал Алексей **Цыденов** министру транспорта региона Сергею Козлову.

Врио главы также заявил, что высока вероятность включения авиамаршрута Таксимо – Улан-Удэ (через Иркутск) в число субсидированных, для этого республиканский **минтранс** также должен проработать проблему с федеральным министерством. Это же касается маршрута Нижнеангарск – Улан-Удэ. **Цыденов** сказал, что лично займется решением проблем с сертификатами двух авиакомпаний, работающих в Бурятии.

Как ранее сообщалось, **Росавиаци**я лишила сертификатов эксплуатанта компании «Бурятские авиалинии» и «Пионер – региональные авиалинии», которые осуществляли полеты в Таксимо и Нижнеангарск. Они перевозили пассажиров на воздушных судах с истекшими сроками ресурса двигателей. В компаниях тогда заявили, что с решением не согласны.

На сайте аэропорта Улан-Удэ говорится, что с 13 февраля рейсы в северные районы выполняет иркутская авиакомпания «ИрАэро». Ранее **минтранс** региона также сообщал, что на север Бурятии с января летает авиакомпания «Ангара», получившая федеральные субсидии на перевозки.

### KP.RU; ДАРЬЯ КОНОВАЛОВА; 2017.02.14; 4 КЛАССА ОБСЛУЖИВАНИЯ И 3,5 ЧАСА В ПУТИ: ПОЯВИЛАСЬ ДЕТАЛЬНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ ВСМ МОСКВА-КАЗАНЬ

Идея построить высокоскоростную магистраль появилась еще 2009 году. Об этом заговорили Правительства Татарстана и Свердловской области. Только через 4 года Президент России Владимир Путин объявил о решении построить первую в России ВСМ Москва-Казань с возможностью продления до Екатеринбурга.

В июне 2015 года подписали договор на разработку проектной документации. Реализует проект дочерняя структура РЖД – ОАО «Скоростные магистрали».

ДОКУМЕНТЫ ОТПРАВЛЯЮТ НА ГОСЭКСПЕРТИЗУ

Первый этап – это Москва-Казань, который пройдет по территории 7 субъектов Российской Федерации: Москва и Московская область, Владимирская и Нижегородская области, Чувашия, Марий Эл и Татарстан.

– Проект находится в стадии практической реализации, – сообщил **министр транспорта** России Максим **Соколов**. – Мы завершаем проектирование, передаем необходимую документацию в Государственную экспертизу.

До недавнего времени о том, что именно будет представлять из себя ВСМ, было не ясно. Но на днях «Мосгипротранс» представил видеопрезентацию проекта.

ОКУПИТСЯ БЫСТРО

Общая стоимость проекта – 1,068 триллионов рублей, из них 650 миллиардов – вклад России. Эксперты считают, что проект должен окупиться в первые годы после запуска за счет повышения уровня ВВП, ВРП и налоговых отчислений.

За первые 12 лет работы ВСМ Москва-Казань ждут роста ВВП России на 11,7 триллионов рублей. Объем налоговых отчислений по плану должен увеличиться на 3,8 триллионов.

Строительство магистрали будет способствовать укреплению экономики России, поможет трудоустроить население, привлечь новые технологии. Благодаря строительству ВСМ создадут более 370 тысяч рабочих мест в 220 отраслях экономики и промышленности.

ВРЕМЯ В ПУТИ СОКРАЩАЕТСЯ В РАЗЫ

В итоге жители значительно сократят время в пути. Время следования между Москвой и Казанью сократиться в четыре раза – с 14 часов до 3,5 часов. А время в пути между Нижним Новгородом и Казанью сократиться в семь раз, с 10,5 до 1,5 часов. Среднее время в пути между столицами регионов будет всего один час!

Поезд во время эксплуатации будет разгоняться до 360 километров в час. А во время испытаний его разгонят до 400 километров в час. Стоимость билетов пока не сообщается, но уже известно, что в поезде будет четыре класса обслуживания – первый, бизнес, экономический и туристический.

С комфортом смогут проехать все слои населения – дети, инвалиды и пожилые люди. Также разрешен провоз животных и будет вагон-ресторан. В один конец поезд за один раз сможет доставить до 680 пассажиров.

ГДЕ ПРОЙДЕТ МАГИСТРАЛЬ

Как видно по схеме, в Казани магистраль зайдет севернее обычной железной дороги. ВСМ будет проходить рядом с микрорайоном Салават Купере, и параллельно Горьковскому шоссе. По проекту кроме станции на севере города, планируется создать транспортно-пересадочный узел в районе аэропорта Казани.

Кроме пассажирского поезда по высокоскоростной магистрали запустят и грузовой. Для увеличения окупаемости по ВСМ предусмотрели транзитный пропуск таких скоростных составов.

Их, кстати, создадут на базе обычных скоростных поездов, но из них уберут элементы интерьера, кондиционирования, водоснабжения, тамбуры и торцевые входные двери. Все это сделают для большей вместимости.

### KIROV-PORTAL.RU; СЕРГЕЙ ХИСМАТУЛИН; 2017.02.14; В 2017 ГОДУ КИРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ ПОЧТИ 1,5 МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ НА ДОРОГИ

Об этом сообщили в **министерстве транспорта** региона.

Сегодня, 14 февраля, врио губернатора Кировской области Игорь Васильев в Москве встретился с главой **Росавтодор**а Романом **Старовойт**ом. Руководители обсудили дальнейшее сотрудничество Кировской области и **Федерального дорожного агентства**.

Как сообщили в областном **министерстве транспорта**, в 2017 году по линии **Министерства транспорта** РФ Кировская область получит межбюджетный транш на строительство путепровода в Чистых прудах. Его размер составит 684 миллиона рублей. Данное соглашение находится в активной фазе подготовки и должно быть подписано до конца первого квартала текущего года. Кроме этого, в ближайшее время будет подписан документ, согласно которому в Кировскую область будет направлено из федерального бюджета 625 миллионов рублей на реализацию приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги».

– Эти средства пойдут на ремонт проезжих частей уличной дорожной сети городов Кировской городской агломерации: Кирова, Кирово-**Чепец**ка и Слободского, – сообщили в региональном **минтрансе**.

Ещё 161 миллион рублей наш регион получит в рамках Государственной программы развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия на 2013 – 2020 годы. Средства субсидии планируется направить на строительство автодорог в Даровском, Малмыжском, Немском, Фалёнском районах и на строительство автомобильной дороги Киров – Малмыж – Вятские Поляны – Манкинерь в Уржумском районе.

Игорь Васильев пообещал Роману **Старовойт**у, что все федеральные средства будут использованы «бережно и эффективно».

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2017.02.14; В ГОСДУМЕ ПРОДОЛЖАТ РАБОТУ НАД ЗАКОНОПРОЕКТОМ ОБ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ХУЛИГАНСТВО НА ТРАНСПОРТЕ

В нижней палате российского парламента продолжится обсуждение законопроекта о введении уголовной ответственности за хулиганские действия на транспорте, сообщил глава комитета Госдумы по государственному строительству и законодательству Павел Крашенинников.

«Мы продолжим это обсуждение (законопроекта о хулиганстве на транспорте – прим. Агентства «Москва») с точки зрения конкретных текстов, конкретных поправок. Я прошу, чтобы «Аэрофлот», и ОАО «РЖД», и **Минтранс**, и МВД продолжали с нами сотрудничать», – сказал он на совещании комитета с представителями **министерства транспорта** РФ, авиакомпаний и железнодорожных компаний по законопроекту о хулиганстве на транспорте.

Ранее сообщалось, что комитет Госдумы по госстроительству и законодательству рекомендовал принять во втором чтении законопроект о введении уголовной ответственности за хулиганские действия на воздушном, железнодорожном и ином общественном транспорте.

В соответствии с поправками, которыми предлагается дополнить ст. 213 Уголовного кодекса (УК) РФ («Хулиганство»), максимальная санкция за дебоширство на транспорте может составить до пяти лет лишения свободы. За те же деяния, совершенные группой лиц, виновным будет грозить до семи лет, за хулиганство на транспорте с применением взрывчатых средств – до восьми лет лишения свободы.

Под действие изменений попадут в том числе лица, которые совершают хулиганские действия в вагонах метрополитена, в автобусах и маршрутных такси.

Соответствующие поправки комитет рекомендовал внести в законопроект, который прошел первое чтение в Госдуме в октябре 2011 г. Изначально его авторы предложили дополнить УК РФ ст. 213.1 о действиях, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств. Документ был внесен в нижнюю палату парламента группой депутатов Госдумы от «Единой России» во главе с Владимиром Васильевым.

### ИЗВЕСТИЯ; РОМАН КРЕЦУЛ; 2017.02.15; В РОССИИ СНИЗИЛОСЬ ЧИСЛО ДТП, ПРОИЗОШЕДШИХ ИЗ-ЗА КАЧЕСТВА ДОРОГ

По данным **Федерального дорожного агентства** (ФДА), в 2016 году на 2,7% сократилось количество ДТП на федеральных трассах, произошедших в том числе из-за плохих дорог. А число погибших в таких ДТП снизилось на 8,8%. Эксперты связывают пусть и небольшое, но улучшение ситуации с изменением законодательства и введением персональной ответственности чиновников за каждый конкретный опасный участок.

3 марта пройдет коллегия **Росавтодор**а, на которой ведомство подведет итоги прошедшего года. В распоряжении «Известий» оказался проект доклада о деятельности ФДА за 2016 год.

«Одним из главных приоритетов деятельности **Росавтодор**а в 2016 году было выполнение мероприятий, направленных на повышение безопасности движения и снижение воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду, – говорится в документе. – В рамках дорожной деятельности на федеральных автомобильных дорогах осуществлено строительство 310 км линий электроосвещения,  10 пешеходных переходов в разных уровнях общей протяженностью 598,5 м, установлено 151,4 тыс. погонных метров барьерных ограждений, установлены шумозащитные экраны общей протяженностью 681,8 м. В целях повышения безопасности пешеходов в рамках работ по обустройству федеральных автомобильных дорог установлено около 49 тыс. м осевого барьерного металлического ограждения, установлено 145 светофорных объектов, обустроено 242 наземных пешеходных перехода».

Первый зампредседателя комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Александр Чекалин, ранее занимавший пост замглавы МВД, считает снижение числа ДТП, связанных с дорожными условиями, прямым следствием принятого летом прошлого года закона об аварийно-опасных участках. Это определение было закреплено в законе «О безопасности дорожного движения». Под него подпадает участок дороги длиной 1 км вне населенного пункта или 200 м в населенном пункте либо перекресток дорог, на котором за год произошли три ДТП одного вида или пять любых ДТП, в которых погибли люди.

– Вы можете видеть на обочинах дорог памятники в местах, где каждый год кто-то убивался, – рассказал Александр Чекалин «Известиям». – И все проклинали чиновников, которые за это отвечали, а с тех всё как с гуся вода. Теперь за это несут ответственность должностные лица **Росавтодор**а (если это федеральная трасса), региональные министры транспорта (если это дорога местного значения) и сотрудники Госавтоинспекции. Если в одном и том же месте более трех раз в год происходит ДТП с гибелью человека или причинением телесных повреждений, должен быть принят установочный документ. Место должно быть обозначено дорожными знаками, а должностные лица должны уделять ему повышенное внимание. Они должны особо следить за освещенностью, дорожным покрытием, дорожными знаками, если мешают какие-то рекламные щиты, убрать их, кусты срубить – одним словом, сделать всё, чтобы место превратилось из аварийно-опасного участка в нормальную дорогу. Это, если угодно, законодательное принуждение должностных лиц из автодорожной системы – уделить наконец-то внимание местам, где люди бьются каждый год. Это позволит сохранить сотни жизней по всей стране.

Сенатор подчеркнул, что принятая в прошлом году норма фактически устанавливает персональную ответственность за каждый конкретный опасный участок.

– Законодательство определяет как должностное преступление действие или бездействие, повлекшее тяжкие последствия, – отметил Александр Чекалин. – Когда для чиновников установили ответственность, они зашевелились, и теперь опасных мест будет меньше. Они просто вынуждены навести порядок. Это большое достижение 2016 года.

Вместе с тем эксперты отмечают, что ситуация с аварийностью на российских дорогах остается очень тяжелой.

– Смертность в ДТП на российских дорогах обусловлена не столько большим количеством аварий с пострадавшими, сколько низким уровнем выживаемости после ДТП, – сказал «Известиям» зампредседателя общественного совета при **Росавтодор**е Сергей Фахретдинов. – Выживаемость пострадавших после ДТП в России в 3–10 раз ниже, чем в отдельных странах Евросоюза и США. Решить эту проблему можно путем кооперации Минздрава, транспортной полиции и дорожников, чтобы помощь пострадавшим оказывалась своевременно и профессионально. Кроме того, необходимо создавать качественные дороги и инфраструктуру, применяя инновационные подходы. Так, например, внедрение интеллектуальных транспортных систем (ИТС) позволит сократить количество смертей на дорогах в несколько раз.

– Определенный прогресс есть, – сказал «Известиям» председатель Ассоциации дорожных проектных организаций Олег Скворцов. – Смертность в ДТП, связанных с дорожными условиями, действительно снижается, но довольно вяло. В 1990-е годы мы размечали только основные федеральные дороги, у нас денег не хватало на разметку. Сейчас такого нет, все дороги размечены. Дорожные знаки сейчас ставят другие, со световозвращающей пленкой. Они в несколько раз дороже, чем обычные, но их видно хорошо. Увеличилась протяженность участков с освещением. Основные магистрали практически на всем протяжении имеют ограждения. Сильно повлияла система ограничения скорости с видеофиксацией нарушений. Все эти факторы понемногу оказывают влияние на статистику смертности. А главное – основная аварийность не на федеральной сети. Хотя объем перевозок на ней составляет 60–70%. Ситуация на федеральных дорогах не настолько вопиющая, как в целом по стране.

В 2016 году **Росавтодор**у было выделено на дорожное хозяйство 539,7 млрд рублей. Из них 222,9 млрд были потрачены на ремонт и содержание федеральных дорог, 98,4 млрд – на строительство и реконструкцию федеральных дорог. По отдельной статье шло финансирование строительства моста через Керченский пролив – 64,2 млрд. Еще 136,5 млрд рублей было выделено на поддержку региональных программ дорожного строительства.

За год было введено в эксплуатацию после строительства и реконструкции 213,97 км федеральных дорог. Основной упор, судя по отчету ФДА, ведомство делало на ремонте – его провели на 8448,9 км федеральных трасс.

Олег Скворцов отметил, что уже много лет дорожное ведомство не строит больше нескольких сотен километров федеральных дорог в год. А сейчас еще много ресурсов направлено на строительство моста в Крым. Когда оно будет завершено, темпы строительства дорог вырастут.

– Положительное явление в деятельности **Росавтодор**а – то, что они отдают приоритет ремонту и содержанию дорог, – обратил внимание эксперт. – Нас учили, что в год надо ремонтировать не менее 10% от всех дорог. Протяженность сети федеральных дорог в России – около 50 тыс. км. А вот на дорогах местного значения ситуация ужасная – около 13 тыс. отремонтировали, а протяженность сети – полмиллиона километров. В целом по состоянию дорожной сети мы находимся на 154-м месте в мире после государства Лесото. Среди 55 европейских стран мы на первом месте по смертности на дорогах и входим в десятку стран с самой высокой аварийностью в мире.

### ТАСС; 2017.02.14; АКТИВИСТЫ ОНФ ПРОВЕРЯТ КАЧЕСТВО ДОРОГ ВО ВСЕХ РЕГИОНАХ РОССИИ

Активисты Общероссийского народного фронта (ОНФ) намерены в 2017 году проехать с инспекцией по всем регионам России, чтобы проверить качество автодорог, а также выяснить, насколько были учтены жалобы на плохие дороги, выявленные в ходе прошлых проверок. Об этом заявил на пресс-конференции в ТАСС активист проекта «Дорожная инспекция ОНФ / Карта убитых дорог» Дмитрий Цопов.

В прошлые годы активисты ОНФ провели серию инспекций, в ходе которых также проверяли качество автодорог.

«Мы проводили инспекции раньше, и в этом году будет большая инспекция. По результатам прошлых инспекций мы в органы власти направляли запросы, чтобы получить ответы, что они будут делать с проблемными дорогами, о которых мы собирали информацию. Нам приходили разные ответы, и в этом году мы посмотрим, что же произошло, и есть ли изменения», – сказал Цопов.

В свою очередь, координатор проекта, депутат Госдумы Александр Васильев (фракция «Единая Россия») отметил, что активисты получают «тревожные сигналы» о том, что в некоторых регионах «ничего не изменилось» в ситуации с качеством автодорог. «С другой стороны, мы можем увидеть и позитивную практику», – добавил он.

«График движения дорожной инспекции следующий: в конце марта (активисты посетят – прим. ТАСС) Южный федеральный округ и Кавказ, апрель – Центральный федеральный округ, дальше май – июнь – Северо-Запад, потом Поволжье, до сентября доедем до Дальнего Востока», – заключил Васильев.

### ТАСС; 2017.02.14; ОНФ РАЗРАБОТАЕТ ПРИЛОЖЕНИЕ ДЛЯ ЖАЛОБ НА ДОРОЖНЫЕ ЯМЫ И ПРОВАЛИВШИЕСЯ ЛЮКИ

Активисты проекта «Дорожные инспекция ОНФ / Карта убитых дорог» намерены создать приложение для мобильных устройств, с помощью которого можно будет пожаловаться на качество автодорог. Об этом заявил на пресс-конференции в ТАСС эксперт проекта Дмитрий Цопов.

«Мы будем запускать мобильные приложение, сейчас оно находится в активной стадии разработки. Мобильное приложение будет позволять добавлять локальные проблемы, то есть заявлять о таких проблемах, как провалившийся люк или решетка ливнестока, яма на дороге, стершаяся разметка. Или часто так бывает, что дорожные знаки скрыты листвой, не работает светофор», – сказал Цопов.

В свою очередь, координатор проекта, депутат Госдумы Александр Васильев (фракция «Единая Россия») отметил, что первый этап реализации проекта намечен на март, второй пройдет с апреля по сентябрь, а третий состоится в октябре – декабре.

Как уточнил Васильев, в рамках проекта был запущен сайт, на котором каждый желающий сможет отметить проблемный участок автодороги или проголосовать за него. По итогам этого голосования будут составлены рейтинги дорог, которые будут направлены в органы власти.

В пресс-службе ОНФ уточнили, что на сайте будет доступна информация о ремонтных работах, которые запланированы по итогам обращений граждан.

«Это позволит гражданам, ставшим свидетелями возможных нарушений технологии проведения дорожных ремонтных работ, вовремя заявить о таких фактах, и таким образом повлиять на качество дорожного полотна еще на стадии его ремонта», – уточнил Васильев.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.02.15; МИНТРАНС ТЯНЕТ УБЫТОЧНЫЕ ЛИНИИ

**Минтранс** начал разрабатывать критерии для определения малоинтенсивных железнодорожных линий. По этим критериям будет определяться, что останется у ОАО РЖД, а что придется отдать предприятиям и регионам. Затраты только на сохранение долгосрочной эксплуатационной пригодности таких участков оценивались в сумму до 250 млрд руб. Эксперты отмечают, что возникает риск отказа новых собственников от железнодорожных перевозок и, как следствие, недофинансирование путевых работ.

**Минтранс** приступил к формированию критериев для определения малоинтенсивных железнодорожных линий (МЛ), следует из опубликованного на regulation.gov.ru уведомления о разработке проекта постановления правительства. Как отмечается в уведомлении, к малоинтенсивным участкам относятся железнодорожные пути с невысокой грузонапряженностью и низкой эффективностью работы. Критерии отнесения к МЛ должны утверждаться правительством, сейчас они отсутствуют. В **Минтрансе** «Ъ» сообщили, что комментарии возможны после размещения текста, в Минэкономики «Ъ» заявили, что проект в министерство не поступал.

В ноябре по распоряжению президента ОАО РЖД Олега Белозерова была создана рабочая группа для разработки плана по повышению эффективности эксплуатации МЛ. Под ними, сообщал в феврале «Гудок», в монополии понимают участки, по которым проходит менее восьми пар поездов в сутки, это 15,1% от общей длины сети. Как рассказывал изданию гендиректор Института экономики и развития транспорта ОАО РЖД Федор Пехтерев, основная задача рабочей группы – определить перечень МЛ и разбить их по группам. В первой группе могут оказаться линии Минобороны, МЧС и других федеральных органов, за использование которых, говорил господин Пехтерев, ОАО РЖД будет требовать компенсации. Во вторую могут войти малодеятельные, но перспективные линии, а в третью – бесперспективные убыточные участки, проблема с которыми может быть решена, например, передачей их предприятиям.

Как объяснял в октябре старший вице-президент монополии Вадим Михайлов, ОАО РЖД хочет разработать нормативы, которые «будут говорить, что на текущее содержание малодеятельной линии надо тратить меньше, чем на более интенсивные, исходя из пропущенного тоннажа», если нет совмещенного пассажирского движения. По его оценке, это позволит экономить на содержании путей до 10 млрд руб. в год. В сентябре ОАО РЖД в поправках к проекту целевой модели рынка грузоперевозок указывало, что только для сохранения долгосрочной эксплуатационной пригодности малодеятельных линий требуется до 250 млрд руб. (см. «Онлайн» от 9 октября 2016 года). Там же ОАО РЖД предлагало сформировать механизм финансирования убыточных МЛ за счет выгодоприобретателей – например, предприятий или регионов.

Собеседник «Ъ» в одном из профильных ведомств говорит, что количество малодеятельных линий должно быть минимально. Критерием, по его словам, должен быть не грузооборот, а доходность эксплуатации, в большинстве случаев МЛ приносят ОАО РЖД доход с учетом того, что даже в случае с пассажирскими перевозками инфраструктурный платеж субсидирует государство.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что необходимость пересмотра модели финансирования МЛ для ОАО РЖД «чрезвычайно актуальна» в условиях дефицита бюджета и отсутствия корреляции между загруженностью линий и объемами финансирования путевых работ. После разработки критериев и завершения процесса переклассификации ОАО РЖД получит экономию за счет снижения требований к финансированию работ по ремонту и обслуживанию линий с низким уровнем загрузки в грузовом движении и не используемых в пассажирском, говорит он. Но, по его словам, возникнут и серьезные риски: например, отток грузов с железной дороги, что может привести к сокращению доходов ОАО РЖД или недофинансированию новыми собственниками путевых работ.

### ВЕДОМОСТИ; АННА ЗИБРОВА; 2017.02.15; ФАС ПОСТАВИТ РЖД ОЦЕНКУ

ФАС заинтересовалась производственными показателями РЖД. Служба разработала приказ, где говорится, что тарифы монополии на 2017 г. устанавливаются с учетом целевых показателей на год. Документ зарегистрирован Минюстом еще 3 февраля. Целевые показатели, которые хочет контролировать ФАС, описаны в приложении. Погрузка в 2017 г. должна составить 1,218 млрд т (в 2016 г. была 1,22 млрд т), пассажирооборот – 123,9 млрд пассажиро-километров (было 124,5 млрд пассажиро-километров). Но вот средняя скорость грузового поезда должна вырасти почти втрое – до 40,2 км/ч.

Но в 2017 г. тариф РЖД уже проиндексирован на 4% плюс 2% индексации на капремонт инфраструктуры. «Это (приказ. – «Ведомости») новый подход в тарифном регулировании железнодорожной отрасли, сейчас утверждены основные целевые показатели, следующий шаг – принятие порядка, по которому достижение или недостижение монополией основных целевых показателей будет отражаться на тарифах, утверждаемых регулятором», – прокомментировал приказ представитель ФАС. Предполагается, что служба будет учитывать, достигла ли РЖД целевых показателей при установлении тарифа в будущем, возможно уже в 2018 г., объясняет человек, близкий к ФАС.

Как система будет применяться на деле, пока не ясно. Предполагается, что ФАС выпустит дополнительное решение, чем для железнодорожной монополии обернется невыполнение или, напротив, выполнение целевых показателей.

Основные целевые показатели на 2017 г. РЖД в ФАС предоставила, говорит представитель компании, отказавшись комментировать сам приказ.

«Служба пытается контролировать производственные показатели, чтобы следить, повышает ли РЖД качество работы, за которое в 2017 г. получила дополнительную надбавку в 2%», – говорит чиновник из профильного министерства. «Но контролировать работу РЖД у службы не получится, – считает он. – Нет возможности проверять показатели, которые предоставляет РЖД». Поэтому приказ принципиально ничего в работе монополии не меняет, заключает чиновник.

В 2015 г. чиновники уже пытались устанавливать тарифы, опираясь на целевые показатели РЖД. Тогда ФАС предлагала индексировать тарифы дважды: в январе и в июле, но второй раз – только если РЖД достигла определенных результатов. Пока KPI есть только у менеджеров монополии. Положение о KPI, которое было утверждено еще при бывшем президенте компании Владимире Якунине, включает две группы показателей: финансовые (размер дивидендов, EBITDA, рентабельность по EBITDA, выручка и т. д.) и отраслевые (уровень безопасности движения, приведенная работа и т. д.). От выполнения KPI зависит вознаграждение топ-менеджеров.

Гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров считает, что дополнительная индексация тарифа равномерно по всем видам грузов в связи с достижением некоторого результата искажает смысл тарифной системы, включающей сложный комплекс тарифных классов и корректирующих коэффициентов. Использование показателей, которые может посчитать и измерить только РЖД и которые не поддаются перепроверке, может привести к манипулированию этими показателями со стороны монополии, предупреждает эксперт. Предлагаемые и оцениваемые KPI должны быть увязаны с реальными критериями оценки качества работы РЖД грузоотправителями, грузополучателями и операторами, заключает он.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.14; «РУССКАЯ ТРОЙКА» ЗАПУСКАЕТ НОВЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПОЕЗД МЕЖДУ ВЛАДИВОСТОКОМ И МОСКВОЙ

ПАО «Владивостокский морской торговый порт» (MOEX: VMTP) (ВМТП, крупнейшая стивидорная компания в порту Владивосток, входит в транспортную группу FESCO) и АО «Русская тройка» объявили о запуске нового регулярного маршрута контейнерных поездов Владивосток (ВМТП) – ст.Ховрино (Москва) – Владивосток (ВМТП).

В сообщении стивидора говорится, что первый поезд из Владивостока запланирован к отправке на 21 февраля.

Транзитное время из Владивостока до Москвы – 10 суток, из Москвы до Владивостока – 10 суток.

К перевозке принимаются 20-футовые и 40-футовые контейнеры с грузом, независимо от собственника и линии, прошедшие таможенное оформление в порту Владивосток, либо следующие в режиме ВТТ/МТТ (таможенный транзит).

АО «Русская тройка» как оператор сервиса оказывает комплекс услуг, включающий в себя предоставление железнодорожного подвижного состава, прием контейнера к перевозке по железной дороге, погрузку контейнера на платформу в порту, оплату железнодорожных тарифов, охраны, сбора за таможенное декларирование контейнера, сверхнормативное хранение.

«Русская тройка» создана ОАО «Российские железные дороги» и FESCO (головная компания – ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (MOEX: FESH) (ДВМП, актив группы «Сумма» Зиявудина Магомедова и его партнеров) в 2004 году. Сейчас монополии принадлежит 25% +1 акция, созданному при ее участии НПФ «Благосостояние» – 25% минус 1 акция. У ДВМП – 50%. Совместное предприятие занимается перевозками контейнеров по железной дороге. В парке оператора – более 1,6 тыс. фитинговых платформ.

Согласно списку аффилированных лиц на конец 2016 года, 65,8275% акций ПАО «ВМТП» принадлежат ООО «М-Порт» (Москва), которое в свою очередь контролируется ПАО «ДВМП». Еще 28,458% принадлежат ООО «Национальная контейнерная компания».

Группа FESCO – один из крупнейших в России собственников и операторов портовой инфраструктуры с интегрированным железнодорожным и логистическим бизнесом, преимущественно сфокусированным на интермодальных перевозках контейнерных грузов. Группе «Сумма» З.Магомедова принадлежит 32,5% акций ДВМП, GHP Group – 23,8%, TPG – 17,4%, East Capital – 4,9%.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.02.15; ТРЕТЬЯ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНАЯ ПОЛОСА В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ПОДОРОЖАЛА НА 60%

Об этом говорится в справке о строительстве третьей взлетно-посадочной полосы (ВПП-3) в «Шереметьево». Документ подготовила **Росавиаци**я к совещанию в правительстве 7 февраля. «Ведомости» ознакомились с документом, его верность данных подтвердили два федеральных чиновника. Выявление ранее не учтенных проектом работ привело к дефициту финансирования и необходимости выделить еще 20,19 млрд руб., говорится в справке.

ВПП-3 строится с 2011 г., два контракта на 26,2 млрд руб. в сумме были заключены со структурами корпорации «Трансстрой», работы надо было завершить в октябре 2017 г. Но работы велись медленно, поэтому **Росавиаци**я в 2015 г. расторгла контракты. Правительство назначило достраивать полосу компанию «Трансстроймеханизация» (ее контракт – 17,5 млрд руб.). Всего на ВПП-3 по федеральной целевой программе в 2011–2020 гг. заложены 35,5 млрд руб. Некоторые объекты полосы не вошли в основной контракт и будут законтрактованы позже, пояснил федеральный чиновник.

Контракт на строительство третьей полосы «Шереметьево» расторгнет суд

Заказчик и подрядчик не могут договориться об этом самостоятельно

ВПП-3 и без того была самым затратным аэродромным проектом в программе подготовки к чемпионату мира по футболу 2018 г. Следом идут строительство нового аэродрома для аэропорта «Южный» под Ростовом-на-Дону (17,99 млрд руб.) и ВПП-2 в «Домодедово» (12,85 млрд руб.).

«Увеличение затрат до 55 млрд руб. связано с покрытием инфляции в период строительства, изменением ряда технических решений, с включением в проект работ по переустройству магистральных газопроводов и подготовке территории строительства», – пояснил представитель **Росавиаци**и.

Футбольные пассажиры

30-40% на столько вырастает пассажиропоток в аэропортах во время крупных спортивных мероприятий, как показывает мировая практика, говорит председатель совета директоров «Внуково» Виталий Ванцев. В июне 2018 г. «Домодедово» планирует принять свыше 4 млн пассажиров (+30% к нагрузке высокого сезона), сказал на форуме NAIS 2017 г. заместитель гендиректора аэропорта Денис Нуждин. «Шереметьево» пассажиропоток во время мундиаля пока не прогнозирует.

Дополнительные средства на ВПП-3 уже найдены, следует из справки ведомства. Недостающие 20 млрд руб. в 2017–2020 гг. будут перераспределены за счет других проектов **Росавиаци**и. Представитель ведомства это подтверждает. Критического дефицита средств по ВПП-3 нет, у **Росавиаци**и нет опасений, что «Шереметьево» не справится в полном объеме с транспортным обеспечением ЧМ-2018, уточнил собеседник.

Для одного проекта собрали деньги со всей отрасли, возмущен топ-менеджер авиатранспортной компании. «Шереметьево» контролируется компанией TPS Avia Group, 33% в которой – у структур Аркадия Ротенберга, 66% – у траста, действующего в интересах членов семей Александра Пономаренко (председатель совета директоров аэропорта) и Александра Скоробогатько. 86,8% акций АО «Международный аэропорт «Шереметьево» принадлежат компании «Аэропорт Шереметьево». В последней у Росимущества – 31,56%, у ООО «Шереметьево холдинг» (входит в TPS Avia Group) – 68,44%.

Так как средства федерального бюджета ограничены, то к футбольному чемпионату мира будет введена только часть проекта, говорится в справке Росимущества: сама ВПП, часть магистральной и три дополнительные рулежные дорожки, достройка магистральной и строительство еще трех рулежек предстоит в 2018–2019 гг. Неполная сеть дорожек снизит эффективность полосы на 10–50%, оценивал ранее топ-менеджер российского аэропорта. Представитель «Шереметьево» говорит только, что ВПП-3 повысит максимальное количество взлетно-посадочных операций в час с нынешних 55 до 90, не оценивая, снизится ли эффективность из-за неполной сетки дорожек.

### ИЗВЕСТИЯ; 2017.02.14; «АЭРОФЛОТ» ЛИДИРУЕТ ПО СИЛЕ БРЕНДА В МИРЕ, СЧИТАЕТ BRAND FINANCE

Крупнейший российский перевозчик «Аэрофлот» лидирует среди авиакомпаний мира по силе бренда, подсчитали эксперты агентства Brand Finance.

«Это известие может удивить жителей Европы или США, привыкших к западным и ближневосточным перевозчикам. Сила бренда «Аэрофлота» частично базируется на сильных позициях на внутреннем рынке», – сообщает агентство на своем сайте.

Рейтинг бренда «ААА» есть еще у нескольких крупных авиакомпаний, однако российский перевозчик лидирует среди них, отмечает Brand Finance.

Как сообщает агентство, высокие результаты «Аэрофлот» показывает по параметрам узнаваемости, предпочтения и лояльности как по сравнению с другими российскими авиакомпаниями, так и при сопоставлении с иностранными авиакомпаниями на их базовых рынках: «Это особенно удивительно, если учесть, что у «Аэрофлота» нет монопольных маршрутов. Это наглядное подтверждение, что в основе силы бренда «Аэрофлота» лежит конкурентное преимущество, а не монопольное положение».

Другим ключевым компонентом силы бренда – областью, где «Аэрофлот» работает на «отлично», служат инвестиции в бренд, которые обеспечивают потенциал устойчивости и будущего роста. «Аэрофлот» располагает самым молодым самолетным парком среди мировых авиакомпаний и активно инвестирует в продвижение, в первую очередь в Азии.

По мнению гендиректора «Аэрофлота» Виталия Савельева, звание самого «сильного» авиационного бренда в мире отражает его 93-летнюю историю и статус ведущего перевозчика России, а также уровень сервиса на внутренних и международных маршрутах, молодость флота по сравнению с крупными перевозчиками и маркетинговую эффективность.

«Наш приоритет – тотальная цифровизация «Аэрофлота» как в области клиентского сервиса, так и корпоративного менеджмента. Мы реализуем целый комплекс задач и убеждены, что влиятельность бренда «Аэрофлота» будет расти», – цитирует Савельева Brand Finance.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2017.02.14; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА АНАПЫ

Главгосэкспертиза России выпустила положительное заключение по итогам рассмотрения проекта первой очереди строительства терминала аэропорта Анапы, сообщило ведомство во вторник.

«Изучив представленные после корректировки материалы, эксперты пришли к выводу, что проектная документация и результаты инженерных изысканий соответствуют требованиям технических регламентов и иным установленным требованиям, а проектная документация – результатам инженерных изысканий, выполненных для ее подготовки», – говорится в сообщении.

Сообщается, что действующий аэровокзальный комплекс аэропорта Анапы, общая площадь которого составляет около 5 тысяч квадратных метров, был построен в 1976 году по типовому проекту. Несопоставимость его размеров и особенностей самого проекта с современными требованиями, предъявляемыми к аэропортам, приводит к невозможности качественного обслуживания перевозок, объем которых постоянно растет.

Новый аэровокзальный комплекс будет построен в две очереди. В ходе первой возводится терминал для обслуживания внутренних рейсов, пропускная способность которого составит 600 пассажиров в час. Также будут обустроены привокзальная площадь с подъездами к аэропорту, стоянка для легковых автомобилей и автобусов и технические сооружения. В ходе второй очереди для создания условий по обслуживанию не только внутренних, но и международных рейсов, терминал будет увеличен.

Комплекс будет обеспечен необходимым оборудованием и площадями для быстрого и комфортного прохождения всех видов контроля и основных технологических процедур. Также в новом терминале будут созданы все условия для путешествия пассажиров с ограниченными физическими возможностями. Отмечается, что строительство нового здания, проект которого был одобрен Главгосэкспертизой, будет проходить при непрерывной работе существующего аэровокзала.

Туристический поток аэропорта «Анапа» достигает 3 миллионов человек в год. Вместе с аэропортами Краснодара, Сочи и Геленджика он входит в компанию «Базэл Аэро», совместное предприятие промышленной группы «Базовый элемент», Сбербанка России и Changi Airports International.

### ТАСС; АЛЕКСАНДР ЕЛИСТРАТОВ; 2017.02.15; СРОКИ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ТУРИСТИЧЕСКИХ ПОЕЗДОК ИЗ РОССИИ В ЕГИПЕТ НЕ ОПРЕДЕЛЕНЫ

Сроки возвращения российских туристов в Египет пока не определены. Об этом во вторник заявил министр гражданской авиации АРЕ Шериф Фатхи.

«До сих пор не достигнуто договоренности о точном сроке возобновления туристического потока из России в Египет», – сообщил министр. По его словам, «взаимодействие и встречи между сторонами продолжаются», однако пока не было договоренности ни о возобновлении авиарейсов, ни о возобновлении поездок туристов (в Египет)».

Фатхи пообещал, что «министерство будет сообщать подробности о новых договоренностях между странами (по данному вопросу)».

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

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.02.15; МИНТРАНС РФ ПЕРЕСМОТРИТ СИСТЕМУ ФЕДЕРАЛЬНОГО СУБСИДИРОВАНИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ ФЕДЕРАЛЬНОМ ОКРУГЕ

Внутрирегиональные перевозки в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) станут более доступными для местного населения, в том числе и для сахалинцев, сообщает в среду пресс-служба правительства Сахалинской области.

Этот вопрос во вторник обсудили на совещании в правительстве РФ в Москве, которое провел зампред правительства, полномочный представитель президента РФ в ДФО Юрий Трутнев. Вице-премьер уже поручил **Минтрансу** пересмотреть систему субсидирования из федерального бюджета региональных воздушных перевозок пассажиров. Готовят необходимые документы и в правительстве Сахалинской области.

«Предполагается, что перевозки внутри регионов, а также между узловыми аэропортами будут субсидироваться на условиях софинансирования из бюджетов краев и областей, а также из федеральной казны», – говорится в сообщении.

В настоящее время бюджет страны дотирует полеты только между так называемыми узловыми аэропортами, к числу которых на Дальнем Востоке относятся аэропорты Хабаровска, Владивостока, Якутска и Южно-Сахалинска, и неузловыми, напоминает пресс-служба. В результате без федеральной поддержки остаются перевозки на территории краев и областей, а также между областными и краевыми центрами ДФО.

«Поэтому сегодня полет по субсидируемому маршруту из Москвы в Южно-Сахалинск обходится пассажиру по минимальному тарифу в 13,2 тыс. рублей в одну сторону. А вот за перелет из Южно-Сахалинска в Хабаровск надо заплатить 6,1 тыс. рублей. Несмотря на то, что протяженность этого маршрута меньше в несколько раз, чем на московском направлении, цена билета ниже всего вдвое», – приводит пресс-служба слова сахалинского губернатора Олега Кожемяко, который участвовал в совещании в Москве.

По его мнению, снижение стоимости авиабилетов будет иметь «значительный положительный эффект». «Самое важное – жители Сахалинской области получат возможность чаще посещать Владивосток, Хабаровск и другие города федерального округа. В свою очередь авиакомпания «Аврора» сможет увеличить загрузку существующих авиарейсов, ввести новые. Все это будет способствовать притоку туристов, развитию экономики региона в целом», – считает губернатор.

Как сообщалось, в начале февраля сахалинские власти обратились в Минвостокразвития РФ с предложением субсидировать из федерального бюджета авиаперевозки внутри ДФО.

В своем обращении они привели примеры: авиабилет Москва – Сочи (Красная Поляна) – Москва можно приобрести за 3,4 тыс. рублей, Санкт-Петербург – Сочи – Санкт-Петербург – 5,6 тыс. рублей. Авиабилеты на Дальнем Востоке – значительно дороже: перелет по маршрутам Владивосток – Южно-Сахалинск – Владивосток обойдется минимум в 14,3 тыс. рублей, Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск – в 13,3 тыс. рублей.

Областные власти тогда выразили надежду на то, что в программу федерального субсидирования будут включены еще и перевозки внутри Сахалинской области, чтобы «значительно уменьшить нагрузку на региональный бюджет».

### ВОСТОК ТЕЛЕИНФОРМ; 2017.02.15; В БУРЯТИЮ ЗАШЛА АВИАКОМПАНИЯ «АНГАРА», ОНА БУДЕТ ЛЕТАТЬ НА СЕВЕР РЕСПУБЛИКИ

В Бурятии возобновили регулярные рейсы из Улан-Удэ, Нижнеангарска и Таксимо. Уже на следующей недели рейсы в северные районы республики будет осуществлять авиакомпания «Ангара», сообщает пресс-служба министерства по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства РБ.

– **Минтранс** провел ряд переговоров и достиг договоренности с иркутской авиакомпанией «Ангара». Рейс по маршруту Иркутск-Нижненеангарск-Улан-Удэ-Нижнеангарск-Иркутск будет запущен с 22 февраля и будет летать по средам, стоимость билета составит 7725 рублей, – сообщает пресс-служба **Минтранса**.

Рейс по маршруту Иркутск-Таксимо-Улан-Удэ будет запущен с 26 февраля по воскресеньям, а маршрут Улан-Удэ -Таксимо-Иркутск по понедельникам. Стоимость билета составит 10 035 рублей. Ранее два рейса из Улан-Удэ до Нижнеангарска и Таксимо выполнила авиакомпания «ИрАэро».

Напомним, в конце января **Росавиаци**я лишила сертификата эксплуатанта две авиакомпании, работающие в Бурятии – «Бурятские авиалинии» и «Пионер-региональные авиалинии». Между тем, вопросом авиаперевозок на север Бурятии лично занимается врио главы республики Алексей **Цыденов**.

Справка: Авиакомпания «Ангара» выполняет регулярные пассажирские рейсы по Иркутской области, Сибири и Дальневосточному Федеральному округу, а также чартерные рейсы по России. Авиакомпания «Ангара» была создана в 2000 году. Входит в группу компаний «Истлэнд». В 2010 году произошло слияние двух крупных авиаперевозчиков Восточной Сибири: авиакомпаний «Ангара» и «ИркутскАвиа». Парк воздушных судов АК «Ангара» насчитывает 34 единицы: пять АН-148, семь АН-24, два АН-26-100, четыре АН-2 и шестнадцать вертолетов МИ-8 различной модификации.