**17 ФЕВРАЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### MIXNEWS.LV; 2017.02.16; АУГУЛИС: РОССИЯ ОСТАЕТСЯ НАШИМ КРУПНЕЙШИМ ПАРТНЕРОМ

Россия остается самым крупным партнером Латвии в области грузоперевозок. Об этом в программе «Разворот» на радио Baltkom сказал министр сообщения Улдис Аугулис. По его словам, объемы грузов с российской стороны составляют более 70% от всего потока.

«В эти цифры входят и перевозки с Китаем, так как именно через Россию проходят китайские грузы. Благодаря российской компании «ТрансКонтейнер» мы так успешно осуществили первую перевозку из Китая», – отметил он.

По словам Аугулиса, у него сложились хорошие отношения с министром транспорта России Максимом **Соколов**ым.

«Я являюсь руководителем латвийско-российской межправительственной комиссии со стороны Латвии, а он – со стороны России. Мы с ним хорошо понимаем друг дуга. В этом году мы хотим провести заседание комиссии в Латвии. Теперь нам надо принимать российскую сторону. Планируется, что встреча может состояться до начала мая», – рассказал он.

Напомним, в середине августа 2016 года правительство утвердило состав латвийско-российской межправительственной комиссии, ее руководителем с латвийской стороны был назначен министр сообщения Улдис Аугулис. Заместителем сопредседателя комиссии утвержден госсекретарь МИД Андрей Пилдегович.

В состав комиссии входят представители министерств образования и науки, земледелия, культуры, экономики, иностранных дел, сообщения, охраны среды и регионального развития, внутренних дел, юстиции и финансов, а также Банка Латвии.

### REGNUM; 2017.02.16; ОВЕРДРАФТ: НОВОСИБИРСКИХ ШКОЛЬНИКОВ ОБЕЗОПАСЯТ ОТ ВЫСАЖИВАНИЯ ИЗ АВТОБУСОВ

Власти Новосибирска предложили установить на проездных картах школьников отрицательный лимит, что позволит им ездить в общественном транспорте даже при отсутствии денег на карте. Об этом сегодня, 16 февраля, как сообщает «НДН.инфо», заявил мэр города Анатолий Локоть на еженедельной встрече с журналистами. По словам градоначальника, договоренности с оператором транспортных карт «Золотая корона» по этому вопросу уже достигнуты.

 «Мы договорились с «Золотой короной». Они обещали ввести так называемый овердрафт», – цитирует издание Анатолия Локтя.

Отметим, что такое решение было принято новосибирскими властями после нескольких случаев, когда школьников высаживали из автобусов на мороз из-за отсутствия возможности оплатить проезд. Последний резонансный случай произошел 10 февраля – покинуть автобус попросили второклассницу – у ребенка не оказалось денежных средств на транспортной карте. В деталях произошедшего сейчас разбирается Следственное управление Следственного комитета РФ по Новосибирской области – назначена доследственная проверка.

До этого, 15 января, когда на улице был 30-ти градусный мороз, кондуктор автобуса №95 потребовала от шестиклассницы, возвращавшейся домой после спортивной тренировки, покинуть автобус – у ребёнка с собой не оказалось наличных денег для оплаты проезда, а проездная карта сломалась. А ранее, в ноябре, новосибирского школьника высадили из нескольких автобусов в минус 30 °C.

Стоит отметить, что новосибирские власти уже просили перевозчиков не высаживать детей на мороз и предпринимали различные меры для того, чтобы случаи не повторялись. Так, **министерство транспорта** и дорожного хозяйства Новосибирской области провело разбирательство одного из случаев. После чего рекомендовало перевозчикам применить административные меры воздействия к экипажам автобусов, высадивших ребенка. Власти указывали на недопущение подобных происшествий, особенно в период зимних морозов. В адрес всех перевозчиков, работающих на пригородных маршрутах, были направлены соответствующие рекомендательные письма. В конце ноября 2016 года был издан приказ «О перевозке детей в общественном пассажирском транспорте», где есть рекомендации, как действовать в подобных ситуациях с детьми. А в конце декабря по поручению **министра транспорта** Российской Федерации Максима **Соколов**а было информационное письмо о перевозке детей в условиях низких температур.

В свою очередь, перевозчики уже пожаловались на то, что на фоне широкой огласки и общественного резонанса подобных происшествий, дети стали пользоваться ситуацией и все чаще отказываются оплачивать проезд.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ;2017.02.17; СНОВА ГОД ПАДЕНИЯ

Эксперты АКРА не разделяют мнения чиновников, что кризис в отрасли закончился

Реальные доходы населения падают уже четвертый год подряд, что отражается на показателях рынка, количество перевезенных пассажиров в 2017 г. снова снизится – на 1% до 87,7 млн человек, говорится в прогнозе аналитического агентства АКРА. В 2016 г. рынок упал на 3,8% до 88,6 млн человек.

В конце 2016 г. профильные чиновники прогнозировали, что пассажиропоток в этом году как минимум не снизится, а то и вернется на уровень 2015 г. На прошлой неделе руководитель **Росавиаци**и Александр **Нерадько** сказал, что кризис в отрасли кончился и теперь понятно, куда идти дальше. При этом он привел данные, что пассажиропоток января составил 6,82 млн человек – это рост год к году на 23,6% и абсолютный исторический рекорд для первого месяца года.

«В декабре – январе серьезно укрепился рубль, это создало у людей иллюзию улучшения ситуации, поездки за рубеж стали доступнее. На самом деле за прошедший год не произошло никаких существенных изменений макроэкономической ситуации, а это ключевой и чуть ли не единственный фактор, который определяет уровень платежеспособного спроса», – поясняет старший аналитик АКРА Александр Гущин.

«Доллар подорожает, мы закладываем его среднегодовой курс 63–64 руб., а большинство перевозчиков едва ли смогут долго подстегивать спрос за счет снижения, как это было осенью – зимой, или хотя бы удержания низких цен», – продолжает он. Цены в этом зимнем сезоне низкие, по некоторым направлениям демпинговые, рассказывали топ-менеджеры четырех авиакомпаний. Но по итогам года все собеседники ожидают рост рынка.

Благодаря открытию Турции и ожидаемому открытию Египта пассажиропоток авиакомпаний перераспределится: международные перевозки вырастут на 4,6% до 34,5 млн человек, а российские упадут на 3,8% до 53,2 млн, прогнозирует АКРА. В 2018 г. поддержку рынку окажет чемпионат мира по футболу, но и он не позволит повторить рекорд 2014 г. в 93 млн человек (рост будет 3,6% до 90,9 млн), в дальнейшем рынок будет увеличиваться на 1–2% ежегодно, считает агентство.

ЧМ-2018 добавит российским авиакомпаниям 800 000–900 000 пассажиров, сильнее выиграют аэропорты, так как большую часть иностранных болельщиков привезут зарубежные авиакомпании, в том числе чартерными рейсами, говорит Гущин.

«При условии умеренного восстановления российской экономики в 2017 г. рынок авиаперевозок должен вырасти на 5–8%. Этот значительный рост стал бы результатом относительно низкой базы 2016 г., восстановления авиасообщения с Турцией и Египтом и развития низкобюджетных перевозок», – считает младший партнер Bain & Company Андрей Панов. Укрепление рубля будет негативно сказываться на конкурентоспособности российских авиакомпаний на международных линиях, отмечает он.

Из крупных перевозчиков прогнозы делала только S7 Group – в 2017 г. она планирует вырасти примерно на 15% до 15 млн пассажиров. Рынок тоже скорее всего вырастет благодаря увеличению парка авиакомпаний, но финансовые результаты, вероятно, ухудшатся, оценивал представитель S7.

Переориентация пассажиров на международные направления негативно скажется на суммарном показателе российских аэропортов, он в этом году упадет на 5% до 152,3 млн человек (в 2016 г. остался на уровне предыдущего года – 160 млн), прогнозирует АКРА. А восстановление тоже начнется в 2018 г. – будет рост на 4%.

«Но московские аэропорты останутся основными бенефициарами роста крупнейших авиакомпаний. Рост «Шереметьево» обеспечит «Аэрофлот», «Домодедово» может рассчитывать на определенное восстановление перевозок зарубежных игроков и продолжение роста S7, «Внуково» также будет расти за счет базового перевозчика «Ютэйр», «Победы» и чартерного сегмента», – резюмирует Панов.

### ИЗВЕСТИЯ; КИРИЛЛ КУДРИН; 2017.02.17; СТУДЕНТЫ МГУ БУДУТ СТРОИТЬ КРЫМСКИЙ МОСТ

В четверг ректор МГУ Виктор Садовничий и руководитель **Росавтодор**а **Роман Старовойт** подписали соглашение о сотрудничестве. Одним из его важных пунктов стала организация работы студенческих строительных отрядов на значимых федеральных объектах дорожного строительства. Уже летом стройотрядовцы МГУ отправятся на Таманский полуостров, где пройдут практику на объектах строящегося моста через Керченский пролив.

– Фактически это модель системы будущей работы студентов: трудовой коллектив единомышленников, поставленная задача, конкретная работа с решением попутных проблем. И что немаловажно, для студентов это возможность почувствовать себя частью глобальных инфраструктурных проектов, почувствовать себя причастным к развитию чего-то важного, к развитию страны в целом, – прокомментировал подписание соглашения Виктор Садовничий.

Глава **Росавтодор**а признался, что раньше его ведомство делало упор на подготовке учащихся профильных транспортных вузов. Однако во время последней встречи президента России со студентами МГУ ребята высказали желание участвовать в крупных стройках **Федерального дорожного агентства**. И **Росавтодор** придумал, где применить их навыки.

По словам ректора университета, кроме стройотрядов соглашение о сотрудничестве между МГУ и **Росавтодор**ом подразумевает полный цикл взаимодействия от профориентации студентов до их обучения по актуальным программам подготовки и трудоустройства. Это гарантирует выпускникам Московского университета перспективы развития в выбранной профессии, а работодателям в области дорожного хозяйства – кадры высочайшего уровня.

– Такие соглашения с ведущими профильными государственными структурами носят стратегически важный характер для системы высшего образования, – подчеркнул Виктор Садовничий.

Всего в студотрядах МГУ состоят порядка 1,5 тыс. человек. Начальник штаба молодежно-студенческих отрядов МГУ Идрис Цечоев рассказал, что кроме строительного направления ребята могут выбрать торгово-сервисное, педагогическое, научно-производственное, можно также поработать проводником поезда. Попадание в отряд с разным профилем – это личный выбор каждого. Никто не может запретить, к примеру, студенту-журналисту поучаствовать в стройке.

Движение студенческих отрядов в нашей стране зародилось именно в МГУ. В 1959 году первый такой отряд появился на местном физфаке, потом подключился мехмат. А уже в 1962 году отряды были созданы в нескольких ведущих вузах СССР.

Новое рождение движения произошло 17 февраля 2004 года с организацией «Российские студенческие отряды». В 2015 году Владимир Путин подписал указ о праздновании этой даты.

В Российских студенческих отрядах (РСО) состоят около 240 тыс. молодых людей из 74 регионов страны. Они работают по следующим направлениям: строительное, педагогическое, сельскохозяйственное, сервисное, специализированное, профильное и отряды проводников. За последние несколько лет студенты приняли участие во всех ключевых стройках страны (подготовка саммита АТЭС-2012 во Владивостоке, Олимпийские и Параолимпийские игры в Сочи в 2014 году, возведение космодромов Плесецк и Восточный).

Руководитель Центрального штаба РСО Михаил Киселев рассказал «Известиям», что современные молодые люди, поступая в студенческий отряд, руководствуются теми же мотивами, что и их предшественники.

– Еще Вольтер говорил, что труд освобождает от скуки, порока и нужды. Всё то, чем руководствовалась молодежь 58 лет назад, актуально и сейчас: романтика, новые знакомства, желание принести пользу стране, желание подзаработать, – говорит Михаил Киселев.

По его словам, размер зарплаты в студенческих отрядах зависит от направления работы. Например, вожатые в лагерях получают порядка 20 тыс. рублей за одну смену. Осенью на крымской фруктовой кампании ребята зарабатывали по 45 тыс. рублей в месяц. На космодроме Восточный зарплата была от 25 тыс. рублей.

Одним из самых значимых событий 2016 года в своей сфере Михаил Киселев назвал уборку плодов и ягод в Крыму. С мая по октябрь там работала тысяча молодых людей, еще 600 человек занимались сервисом на курортах южного берега Крыма, несколько групп студентов работали в детских лагерях полуострова.

– На строительстве крымского моста в прошлом году уже были ребята из четырех вузов, из Иркутска, Петербурга, Ростова и Москвы. В этом году к ним присоединится МГУ, – говорит Михаил Киселев.

По его мнению, на крымском мосту должны работать студенты не из четырех, а как минимум из 10 регионов страны. Этот вопрос центральный штаб РСО обсудит 17 февраля на круглом столе, в котором примут участие министр образования Ольга Васильева и вице-премьер Виталий Мутко

### ТАСС; 2017.02.16; ЗАЯВКУ ОПЕРАТОРА «ПЛАТОНА» НА ОБЪЕДИНЕНИЕ С СИСТЕМОЙ КОНТРОЛЯ ВЕСА МОГУТ ДОРАБОТАТЬ

Заявка РТИТС (ООО «РТ– Инвест Транспортные Системы», компания-оператор системы «Платон») на объединение с автоматической системой весогабаритного контроля транспорта может быть модифицирована, сообщил журналистам первый заместитель **министра транспорта** Евгений **Дитрих**.

«Полагаю, что мы выберем путь, когда заявка может быть модифицирована», – пояснил первый замминистра.

По его словам, заявка не учитывает ряд элементов системы, и их нужно туда включить.

Также **Дитрих** отметил, что у **Росавтодор**а уже существуют «зачатки этой системы весогабаритного контроля» и они тоже могут быть интегрированы.

После того как заявка будет модифицирована, техническое задание на создание такой системы будет вывешено в открытом доступе. Конкурс будет объявлен при наличии желающих в нем участвовать. Первый замминистра отметил, что к осени могут начаться консультации для тех, кто будет готов принять участие.

Система весогабаритного контроля должна заработать не позже 2020 года.

На текущий момент, предложение о наделении **Минтранса** правом рассмотрения заявки и ее последующего сопровождения, находится на согласовании в правительстве РФ.

Ранее глава **Росавтодор**а **Роман Старовойт** заявлял о том, что было бы целесообразно использовать технические средства системы «Платон» для весогабаритного контроля. Федеральным дорожным агентством (**Росавтодор**), **Минтрансом** РФ и правительством будет принято решение о целесообразности объединения, либо о реализации запуска системы весогабаритного контроля отдельным конкурсом или контрактом по государственно-частному партнерству, либо будет принято решение развивать систему исключительно на федеральные средства.

Интеллектуальная автоматическая система весогабаритного контроля позволяет автоматически взвешивать грузовик прямо на дороге во время движения. Дорожные весы и комплексы фото– и видеофиксации будут выявлять нарушителей без участия сотрудников Госавтоинспекции и **Ространснадзор**а (по аналогии со штрафами за превышение скорости).

**Росавтодор** запустил систему весогабаритного контроля с 1 октября 2016 года. Пилотным регионом выбрана Вологодская область. В случае успешного опыта внедрения «умных» весов в Вологодской области география внедрения системы будет расширена еще на несколько субъектов, говорил тогда глава ведомства **Роман Старовойт**. Рассматривается возможность запуска в полноценную эксплуатацию уже существующих автоматических весов на федеральных дорогах Московской и Калининградской областей.

За пять лет на федеральных трассах будет развернуто 387 пунктов весового контроля. Автоматические весы охватят всю сеть из расчета на каждые 100-150 км. Стоимость создания пункта контроля зависит от категории дороги и варьируется от 23 до 48 млн рублей.

Система «Платон» действует с 15 ноября 2015 года. Изначально предполагалось повысить тариф системы «Платон» с 1 марта 2016 года до 3,06 рубля за 1 км федеральных трасс, однако было принято решение об отсрочке повышения тарифа до осени, пока он сохраняется на уровне 1,53 рубля.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СИБИРИ; ДМИТРИЙ МАЛЬКОВ; 2017.02.17; ПОЗВАЛИ В ДОРОГУ

Тувинские власти решили заняться благоустройством автомагистрали М54 «Енисей». Сейчас готовится масштабный план формирования придорожной инфраструктуры, включающий строительство сетей АЗС, гостиниц, магазинов и точек общественного питания. Реализовать задуманное должны частные инвесторы.

Напомним, с 1 января 2017 года тувинский участок М54 официально поменял направление. Теперь после Кызыла «Енисей» поворачивает на запад, по бывшей региональной дороге А162 следует до Чадана, а затем – до пограничного пункта Хандагайты на российско-монгольской границе. Об этом федерацию просили региональные власти, рассчитывающие таким образом увеличить внешнеторговый оборот республики более чем в восемь раз и грузопоток – в шесть.

Дело в том, что теперь стратегическая магистраль будет проходить по 12 районам Тувы, в которых живет 60 процентов населения региона. К тому же она станет более удобной и для соседей. К примеру, Красноярский край получит удобный путь для вывоза своей продукции в Китай и Монголию.

Однако пока новое направление серьезно не дотягивает до параметров трассы федерального значения. По оценкам **Росавтодор**а, качество покрытия большей части дорожного полотна относится к предпоследней четвертой категории. Сервисная инфраструктура также нуждается в серьезном изменении и дополнении.

– Требования к федеральным трассам предусматривают, в частности, наличие таких объектов, как кемпинги или мотели, пункты общественного питания, автозаправочные станции, автомойки, магазины, станции техобслуживания, площадки отдыха. При этом максимальные расстояния между сервисами вроде станций техобслуживания, АЗС или кафе не должны превышать 100 километров. При обследовании же выяснилось, что вдоль будущей федеральной трассы нет ни гостиниц, ни мотелей, – пояснил вице-премьер тувинского правительства Артур Монгал.

Проект предусматривает строительство в окрестностях Кызыла, Шагонара и Чадана пяти модульных комплексов с полным набором инфраструктурных объектов – от АЗС, магазина до хостела или небольшого мотеля с охраняемой автостоянкой. Такие комплексы предполагается сделать стандартными, чтобы по их модели создавать и реконструировать весь придорожный сервис. По оценкам властей, стоимость каждого из них составит порядка 40 миллионов рублей. Совокупный объем инвестиций – более 200 миллионов рублей.

Средства на реконструкцию и содержание тувинского участка М54 из федерального бюджета уже выделены. Это позволит довести качество дорожного покрытия до третьей категории. За сервисную инфраструктуру возьмутся частные инвесторы. Под эти цели тувинские власти обещают заинтересованному бизнесу открыть специальную кредитную линию в Народном банке и субсидировать часть затрат по процентам. Муниципалитеты должны представить инвесторам готовые площадки, к которым подведены вода, канализация, электричество и связь. Параметры и стоимость программы определяются сейчас в республиканском правительстве.

### MK.RU; 2017.02.16; ОБЪЕЗДНУЮ ДОРОГУ ВОЛГОГРАДА ПЛАНИРУЮТ СДЕЛАТЬ ПРОДОЛЖЕНИЕМ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ

Обход Волгограда в южном направлении может стать составной частью федеральной трассы Москва – Волгоград – Астрахань. Если проект утвердят, строительством и последующим содержанием объездной автомагистрали стоимостью 2,5 миллиарда рублей займется «**Росавтодор**».

О возможном внесении изменений в первоначальный план строительства объездной дороги рассказал в ходе своего доклада на заседании регионального политсовета «Единой России» руководитель областного комитета транспорта и дорожного хозяйства Анатолий Васильев.

Согласно проекту планируется обустроить в южном направлении полноценный обход Волгограда для транзитного транспорта. В первоначальном варианте объездная автодорога должна была быть построена силами региона, но в последний момент планы изменились. Сегодня рассматривается вариант сделать дорогу составным участком федеральной трассы, а его строительством займется госкомпания «**Росавтодор**» на средства, которые будут выделены по системе «Платон».

– Это я считаю правильным, – поделился своим мнением Васильев. – «**Росавтодор**» эту дорогу построит и будет содержать, а Волгоградская область в этом случае понесет минимальные финансовые затраты.

Напомним, что реализации этого масштабного проекта предшествовала большая подготовительная работа, которую региональные власти провели совместно с главой профильного Комитета Госдумы РФ Евгением Москвичевым. Весной 2016-го нынешний председатель профильного Комитета Госдумы встретился с губернатором Волгоградской области Андреем Бочаровым и пообещал содействовать в продвижении этого ключевого для дорожной инфраструктуры объекта. За полгода губернатор успел представить его Правительству РФ, **Росавтодор**у, **Минтрансу** РФ, и уже в октябре масштабный строительство проекта стоимостью 2,5 миллиарда рублей был оформлен в виде поручения Президента России Владимира Путина.

По предварительным расчетам южный обход Волгограда будет длиной 46,8 километра. Новая современная автотрасса позволит вывести из Волгограда потоки транзитного транспорта, что улучшит экологическую ситуацию и сохранность асфальтового покрытия на основных городских улицах.

### РИА НОВОСТИ; 2017.02.16; ТВЕРСКАЯ ОБЛАСТЬ НАПРАВИТ ЕЩЕ ПОЧТИ МИЛЛИАРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ

Около одного миллиарда рублей дополнительно направит Тверская область в 2017 году на ремонт дорог регионального значения, сообщил РИА Новости представитель пресс-службы правительства региона.

«На ремонт дорог регионального значения, в том числе капитальный, восстановление изношенных покрытий из дорожного фонда Тверской области в 2017 году дополнительно направят 991,5 миллиона рублей. Сумма включает средства, неиспользованные дорожным фондом в прошлом году, дополнительные доходы структуры, а также федеральные трансферты, выделенные Тверской области», – рассказал собеседник агентства.

По его словам, решение о выделении дополнительного финансирования принято на заседании бюджетной комиссии, которое провел губернатор области Игорь Руденя.

«Таким образом, по сравнению с прошлым годом, в 2017 году финансирование дорожного хозяйства увеличено почти в 1,7 раза: с 4,5 до 7,6 миллиардов рублей. Ожидается, что всего в 2017 году обновят более 300 километров дорог Тверской области. В прошлом году дорожные работы проведены на 223 километрах», – отметил представитель пресс-службы.

Он уточнил, что 4,7 миллиона рублей из этих средств направят на модернизацию дорожной лаборатории: планируется приобрести навигационную систему, модуль лазерного сканирования и другое специализированное оборудование. Лаборатория позволит улучшить контроль за качеством работы подрядчиков.

«Нам необходимо такое оборудование, чтобы контролировать ход ремонтных работ. Это позволит фиксировать основные параметры – ширину дороги, толщину и качество покрытия», – процитировал собеседник агентства слова главы региона.

### RNS; 2017.02.17; ДАЛЬНОБОЙЩИКИ ПЕРЕКРЫЛИ ДВИЖЕНИЕ К КЕРЧЕНСКОЙ ПЕРЕПРАВЕ

Дальнобойщики перекрыли движение в районе поселка Ильич в Краснодарском крае на дороге, ведущей к Керченской переправе, сообщает «Крыминформ» со ссылкой на очевидца.

Сообщается, что акция дальнобойщиков связана с длительным сроком ожидания переправы. Причиной скопления большого количества автотранспорта на Керченской паромной переправе стало снижение ее пропускной способности из-за образования льда в проливе.

На данный момент в очереди на переправу со стороны Таманского полуострова находятся 940 фур, а время погрузки на паромы составляет 98 часов. В порту Крым переправы ожидают 280 грузовиков, сообщает агентство со ссылкой на данные ООО «Морская дирекция».

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.16; РЖД НЕ УВЕРЕНЫ В ЗАВЕРШЕНИИ ПРОЕКТА БАМ/ТРАНССИБ И НА 2 ГОДА ПОЗДНЕЕ ПЛАНА В 2019 Г

Завершение проекта по развитию железных дорог на востоке РФ (в том числе Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей) перенесено с 2017 на 2019 год, но у реализующего его ОАО «Российские железные дороги», нет уверенности, что будут соблюдены и эти сроки: по крайней мере, в 2016 г. объем инвестиций на программу были урезан более чем на 40% от первоначально планировавшейся суммы, что заметно отразилось и на всем CAPEX монополии.

Действующий график работ, предполагающий его смещение во времени на два года, был представлен компанией в причастных министерствах, «однако правительство пока не приняло окончательного решения относительно даты завершения проекта», – пишут РЖД в проспекте евробондов, которые планируется разместить в ближайшее время («Интерфакс» ознакомился с документом).

Изначально в инвестиционной программе 2016 г. на эти цели закладывалось 148,6 млрд руб., однако впоследствии эта цифра была сокращена до 93,6 млрд руб., а по итогам года вложения составили лишь 88,3 млрд руб. (по предварительной оценке). При этом «пик» затрат на проект в действующем графике приходится на 2018 г. – 128,2 млрд руб., тогда как в этом году они будут на уровне 95,8 млрд руб., а в 2019 г. – 94,4 млрд руб.

Как сообщалось ранее, программа развития ж/д инфраструктуры на Дальнем Востоке была утверждена правительством РФ в 2013 г. Паспорт инвестиционного проекта предполагал объем его финансирования в размере примерно 562 млрд руб., в том числе 302 млрд руб. должны были выделить «Российские железные дороги», 110 млрд руб. – поступить из федерального бюджета в виде взносов в уставный капитал, еще 150 млрд руб. – из Фонда национального благосостояния (ФНБ) – в 2014-2016 гг. траншами по 50 млрд руб. ежегодно в обмен на привилегированные акции.

Программа предусматривает увеличение пропускных способностей железнодорожных магистралей в направлении портов Дальнего Востока на 55-66 млн тонн. В частности, предусмотрено строительство более 400 км дополнительных главных путей, более 45 разъездов, завершение развитию участка Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань, строительство Кузнецовского и Дабанского тоннелей.

В 2013 и 2015 гг. в рамках проекта правительство выделило 4,6 млрд руб. и 16,9 млрд руб. соответственно, выкупив обыкновенные акции РЖД. В 2015 г. на 50 млрд руб. из ФНБ были выкуплены «префы». «Компания рассчитывает получить оставшиеся 100 млрд руб. и 88,5 млрд руб. за привилегированные и обыкновенные акции, соответственно, на более позднем этапе», – говорится в проспекте, при этом монополия также подчеркивает, что детальные планы «пока не утверждены».

Замедление в реализации проекта «Российские железные дороги» связывают с «общим снижением экономической активности в регионе», задержкой с вводом месторождений угля, минерального сырья и производственных предприятии. «Следовательно, снижается необходимость увеличения пропускной способности железнодорожной инфраструктуры», – отмечает монополия в проспекте. «Изменение сроков реализации было связано с замедлением развития крупнейших грузоотправителей региона в 2014-2015 гг. и снижением государственной поддержки. При этом компания наращивала объем собственного, опережающего финансирования проекта (дополнительно 44,3 млрд в 2013-2016 гг.)», – также заявил «Интерфаксу» представитель РЖД.

В итоге в 2013 г. в проект было вложено 4,1 млрд руб., в 2014 г. – 21,2 млрд руб., в 2015 г. – 64,2 млрд руб. (в том числе 7,4 млрд руб., выделенные правительством, 7,9 млрд руб. – из ФНБ и 49 млрд руб. собственных средств компании).

Сокращение вложений в 2016 г. заметно отразилось на всей инвестиционной программе РЖД: проект является самой крупной ее составляющей. Размер CAPEX, по предварительным данным, в прошлом году уменьшился более чем на 10%, до 388,4 млрд руб. (для сравнения: объем инвестиций на 2017 г. пока оценивается в 459,5 млрд руб.). «Сгладили» сокращение проект развития железнодорожной инфраструктуры в московском транспортном узле, а также программы по ликвидации «узких мест» в целом по РФ и повышению транспортной доступности пассажирских перевозок (вложения увеличились на 10,5 млрд руб., 11,2 млрд руб. и 7,7 млрд руб., соответственно). Подросли инвестиции в так называемый «обход Украины» и проект высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва-Казань. В то же время, на 9,2 млрд руб. в 2016 г. сократились вложения в развитие подходов к портам юга РФ и на 6,4 млрд руб. – в строительство линии Междуреченск-Тайшет, обеспечивающей выход на магистральные линии грузов с месторождений Тувы.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.02.17; В ПРИАМУРЬЕ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОСТА ДЛЯ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ НА АМУРСКИЙ ГАЗОПЕРЕРАБАТЫВАЮЩИЙ ЗАВОД

Первая свая забита в основание будущего железнодорожного моста через реку Большая Пера, предназначенного для доставки грузов на Амурский газоперерабатывающий завод (ГПЗ), строительство которого ведет «Газпром» в Амурской области.

«Мост через реку Большая Пера является важным связующим звеном железнодорожной ветки, которая соединит Амурский ГПЗ с Забайкальской железной дорогой. Протяженность мостового перехода составит 252 метра. Он будет состоять из восьми опор и семи пролетных строений», – сообщает пресс-центр проекта «Строительство Амурского ГПЗ».

Помимо моста, продолжается строительство железнодорожных путей протяженностью около 45 км, двух железнодорожных станций – Заводская и Заводская-2, путепровода через автодорогу Благовещенск – Свободный. Всего на строительство объектов железнодорожной инфраструктуры мобилизовано 225 человек персонала и 104 единицы техники.

При сооружении объектов применяются уникальные технические решения. В частности, конструкцией путепровода предусмотрена съемная верхняя часть, что позволит перевозить по автодороге крупногабаритное оборудование для Амурского ГПЗ.

Ранее сообщалось, что «Газпром» завершил формирование стенки временного причала на реке Зея, который необходим для строительства Амурского ГПЗ. Причальная стенка длиной 126 метров состоит из свай общим весом около 590 тонн. Строительство временного причала, рассчитанного на грузооборот до 32 тыс. тонн в год, планируется завершить в 2017 году.

Амурский ГПЗ проектной мощностью до 42 млрд куб. м в год строится в районе города Свободный. Товарной продукцией АГПЗ будут метан, этан, пропан, бутан, пентан-гексановая фракция и гелий, а очищенный метан будет экспортироваться в Китай. ГПЗ станет самым крупным в России и одним из крупнейших в мире предприятий по переработке природного газа.

### ТАСС; 2017.02.16; МЕЖДУ ПСКОВОМ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГОМ В МАЕ ВНОВЬ НАЧНУТ ХОДИТЬ ПОЕЗДА

Пассажирское железнодорожное сообщение между Псковом и Санкт-Петербургом, прерванное в 2016 году из-за невостребованности маршрута, возобновится в мае. Об этом сообщили в четверг в пресс-службе администрации Псковской области.

«По договоренности с руководством Федеральной пассажирской компании движение начнется в мае. Уже в начале марта начнется предварительная продажа билетов в железнодорожных кассах, на сайте РЖД, а также в кассах автовокзалов и автостанций Псковской области», – процитировали в ведомстве заместителя губернатора Александра Кузнецова.

Движение поездов, организованное в 2016 году Северо– Западной пригородной пассажирской компанией, осуществлялось двумя поездами до станции Луга. Как уточнили в администрации области, из-за неудобств, вызванных необходимостью пересадки пассажиров, регулярное железнодорожное сообщение между Псковом и Санкт-Петербургом было прервано.

По предварительным данным, поезд будет отправляться по пятницам из Санкт-Петербурга и воскресеньям из Пскова, с остановками в Стругах Красных, Плюссе и на станциях Ленинградской области. В дальнейшем регулярность движения планируется повысить.

### ТАСС; ЭЛЬВИРА БАЛГАНОВА; 2017.02.16; ВРИО ГЛАВЫ БУРЯТИИ ПРЕДЛОЖИЛ ВСЖД УСКОРИТЬ РЕКОНСТРУКЦИЮ ВОКЗАЛА В УЛАН-УДЭ

Временно исполняющий обязанности главы Бурятии Алексей **Цыденов** предложил начальнику Восточно-Сибирской железной дороги (ВСЖД) Василию Фролову сократить сроки реконструкции вокзала в Улан-Удэ, начало которой намечено на этот год, а окончание – на 2019 год. Об этом сообщили в четверг в пресс-службе республиканского правительства.

«Алексей **Цыденов** предложил ускорить проект, который пока рассчитан на три года, до 2019 года», – сообщили в пресс-службе.

Врио главы региона подчеркнул, что «это значимый объект для Улан-Удэ». «Не хотелось бы растягивать реконструкцию в центре города на три года», – сказал он. Фролов, в свою очередь, согласился с **Цыденов**ым. «Мы пристально рассматриваем завершение реконструкции вокзала в Улан-Удэ. <…> Я обещаю вам, что ВСЖД приложит максимум усилий, чтобы завершить модернизацию в двухгодичный период», – приводит слова Фролова пресс-служба правительства.

Железнодорожный вокзал в Улан-Удэ в настоящее время не отвечает требованиям современного вокзального комплекса столицы субъекта РФ. Он был построен в 1937 году, на протяжении длительного периода времени там не проводился капитальный ремонт, осуществлялся только косметический ремонт фасада здания.

В негодность пришли помещения зала ожидания, касс, служебные помещения, комната матери и ребенка. Требуется замена асфальтобетонного покрытия пассажирских платформ. В неудовлетворительном состоянии находится инженерная инфраструктура как внутри вокзала, так и снаружи. Кроме того, здание не оборудовано для маломобильных групп населения.

Стоимость проекта по реконструкции улан-удэнского вокзала составляет свыше 400 млн рублей. Станция Улан-Удэ расположена на 5641 км Транссибирской магистрали. Вокзал города ежегодно обслуживает свыше 500 тыс. пассажиров.

### ТАСС; ЕЛЕНА ПОРОТИКОВА 2017.02.16; РЖД В МАРТЕ ЗАПУСТЯТ БЕСПЕРЕСАДОЧНЫЙ ВАГОН ПО МАРШРУТУ АСТРАХАНЬ – КАЗАНЬ

Беспересадочный прицепной вагон начнет курсировать 12 марта по маршруту Астрахань – Казань, сообщили в четверг в службе корпоративных коммуникаций Приволжской железной дороги (ПривЖД, филиал ОАО «РЖД»).

«Плацкартный вагон по маршруту Астрахань – Казань будет отправляться из нашего города в составе поезда сообщением Астрахань – Волгоград. Отправление в 16:30 (мск) по воскресеньям и понедельникам с 12 марта по 15 мая 2017 года. Далее курсирование беспересадочного плацкартного вагона продолжится с 8 октября по 4 декабря 2017 года», – сказали в службе.

Там отметили, что отправление из Казани будет осуществляться по пятницам и субботам в 12:21 (мск) поездом сообщением Нижневартовск – Волгоград, прибытие в Астрахань – поездом сообщением Волгоград – Астрахань в 21:30. Ориентировочное время в пути – 30-31 час.

В компании отметили, что курсирование вагона начнется по просьбе пассажиров, которые обращались с этим вопросом к губернатору Астраханской области и начальнику Приволжской железной дороги. Кроме того, это направление должно быть особенно востребованным в мае, так как в Астрахани пройдет Всероссийский Сабантуй (праздник у татар и башкир в честь окончания весенних полевых работ). Планируется, что на него приедут многочисленные гости из Казани.

По данным ПривЖД, железнодорожное сообщение Астрахань – Казань уже осуществлялось несколько лет назад, но было отменено из-за невысокого спроса.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ – ПЕРМСКИЙ КРАЙ; КОНСТАНТИН БАХАРЕВ; 2017.02.17; НИ ПАРОХОДА, НИ ГУДКА

На верхней Каме навигации в этом году не будет

Пассажирским перевозкам по Камскому водохранилищу, похоже, пришел конец. Возможности без проблем добраться до своих угодий лишились тысячи дачников и огородников, чьи наделы находятся вдалеке от обычных дорог. На днях был выставлен на продажу практически последний на верхнем бьефе теплоход «Ермак», еще в прошлом году совершавший пассажирские рейсы в районе Пожвы.

Остались еще «Омики» в Березниках, но они давно осуществляют коммерческие перевозки.

– Абсолютно невыгодное предприятие, – говорит владелец парохода Александр Бекетов (фамилия изменена). – Вкладываешь перед навигацией два миллиона, зарабатываешь пятьсот тысяч рублей.

К тому же в этом году компания Александра попала под суд. Транспортная прокуратура уличила ее «в создании опасности судоходству, угрозы жизни и здоровью судового экипажа и пассажиров, сохранности перевозимых грузов и экологической безопасности».

И недавно Индустриальный суд Перми запретил эксплуатацию судна с гордым именем покорителя Сибири. Кто теперь будет возить людей вдоль камских берегов, неизвестно.

Еще несколько лет назад на верхней Каме действовало несколько пассажирских линий. Дачников и огородников доставляли до участков, куда не добраться на автомобиле из Левшина и Березников. В период навигации услугами небольших теплоходиков пользовались десятки тысяч человек.

Ныне когда-то оживленные причалы Левшина заросли кустарником, а Камское водохранилище окончательно перестало быть одной из транспортных артерий Прикамья.

Никуда не пойдут в этом году также теплоходы из Березников и на Сылве. Никто не хочет подавать заявки на конкурсы, проводимые краевым **министерством транспорта**. Причина одна – невыгодно.

От судовладельцев требуют соблюдения множества правил, изложенных в многостраничных инструкциях. О том же, что у них в распоряжении не круизные лайнеры, а маленькие суденышки, никто не думает. Как заведено в России издавна, для чиновников главное – многократно перестраховаться, чтобы переложить ответственность на других.

В результате полностью прекратились пассажирские перевозки, берегов не чистят, причалы и пирсы на верхней Каме давно порушены и высаживать пассажиров некуда.

Конечно, на нижней Каме, где курсируют туристические красавцы-теплоходы, все в порядке.

А вот выше Камской ГЭС, где лет двадцать назад кипела жизнь, носились скоростные «Метеоры» и «Ракеты», неспешно двигались «Омики» и «Мошки», все затихло.

– Требования к нам несоразмерны с затратами, – уверен Александр. – Я перевожу за рейс пятнадцать пассажиров. А безопасность обеспечить с меня требуют, как для «Титаника». Лучше продам свой теплоход, хотя и жалко. Вымирает верхняя Кама.

Сегодня по ней ходят только прогулочные теплоходы и дорогие катера да сверкают белизной яхты – участницы парусных регат.

Огромные проблемы накопились также с организацией переправ. Вопрос находится в ведении муниципалитетов, денег обычно не хватает. Если в Добрянке, возможно, власти найдут средства, то на сылвенскую переправу, а ею летом пользуются тысячи людей, денег нет ни у кого.

В **министерстве транспорта** края прокомментировать сложившуюся ситуацию не смогли. Как дачникам добираться до своих участков на берегах Камы, не знает никто. Программы развития судоходства в одном из самых водных регионов России не существует.

Прямая речь

Михаил Вопшинов, главный инспектор Камского отдела Волжского управления государственного морского и речного надзора **Ространснадзор**а:

– Времена, когда на верхней Каме был мощный пассажирский флот, прошли. Он не выдержал конкуренции с железнодорожным и автомобильным транспортом. Пассажирские перевозки в Пермском крае сохранились в небольшом объеме. В основном на Каме, Чусовой и Сылве. Требования госморречнадзора к ним – это выполнение инструкций по обеспечению безопасности судоходства и пассажиров. Есть проблемы с судовладельцами: бывает некомплект спасательных средств, нарушается противопожарная безопасность, не обеспечивается безопасность пассажиров. Зафиксированы случаи выхода в рейс без технического осмотра речным регистром. При выявлении таких судов их эксплуатация или дальнейшее движение временно, до устранения выявленных нарушений, приостанавливается.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.02.17; ЧАСТНЫЕ ПИЛОТЫ СМОГУТ ПОДРАБОТАТЬ АВИАТАКСИСТАМИ

В **Минтрансе** предлагают разрешить малой авиации оказывать услуги авиатакси и воздушных экскурсионных туров без создания авиакомпании. Для этого планируется в структуру гражданской авиации ввести новый сегмент коммерческого воздушного транспорта и создать для него свой свод Федеральных авиационных правил.

Как рассказал «Известиям» источник в авиационной отрасли, **Министерство транспорта** России совместно с экспертным сообществом в настоящее время обсуждают целесообразность подготовки нормативно-правовых актов, которые позволили бы ввести понятие нового сегмента авиации для компаний, желающих оказывать услуги коммерческих перевозок пассажиров на малых воздушных судах. В транспортном ведомстве эту информацию подтвердили.

– Мы хотим создать правила регулирования деятельности авиатакси и воздушных экскурсионных туров. По сути, речь идет о том, чтобы вывести их как из-под большой коммерческой авиации, так и из-под авиации общего назначения, выделив в отдельный сегмент, – заявили «Известиям» в **Минтрансе**.

В настоящее время для выполнения любых коммерческих полетов, даже на легком самолете общего назначения, необходимо иметь сертификат эксплуатанта, как для большой авиакомпании, что представляется излишним требованием. Те же правила и для легких вертолетов. Поэтому такие услуги не получили широкого распространения и по своей стоимости доступны немногим. Создание более простых и понятных требований к организации и выполнению таких полетов может послужить толчком для роста этого сегмента авиационного бизнеса.

Для нового сегмента авиации в правовом поле будет определено место между авиацией общего назначения и большой коммерческой авиацией. Требования к оказанию услуг авиатакси и экскурсионных туров сделают жестче, чем для малой авиации, но значительно мягче, чем для магистральных авиакомпаний. Жестче они станут в той степени, в которой увеличивается мера ответственности за пассажиров. Новые правила в настоящее время уже разрабатываются.

Ключевое изменение – владельцев самолетов малой авиации, желающих выполнять коммерческие полеты, перестанут заставлять регистрировать авиакомпанию и получать сертификат эксплуатанта. Но останутся требования к соблюдению всех необходимых норм, направленных на обеспечение безопасности полетов. Государство сохранит контроль и за финансовой деятельностью перевозчиков. Как и для большой авиации должны остаться обязательными следующие основные документы: свидетельство летной годности на воздушное судно, действующее свидетельство коммерческого пилота, медицинский допуск, а также страховой полис на воздушное судно и на пассажиров.

В ближайшее время в **Минтрансе** планируют вынести на рассмотрение инициативы на комиссию по вопросам развития авиации общего назначения, а также провести публичное обсуждение на площадке правительства.

Для введения новых правил необходимо будет внести изменения в Воздушный кодекс РФ, для чего потребуется пройти всю процедуру принятия федерального закона. Только после этого **Минтранс** сможет утвердить и ввести в действие новые Федеральные авиационные правила. В транспортном ведомстве рассчитывают, что весь этот процесс может быть завершен в течение года.

– По сути, мы говорим о разработке правил коммерческого использования авиации общего назначения. С точки зрения авиационного законодательства регулирование этого сегмента должно быть максимально простым. У тебя есть самолет, и ты хочешь на нем зарабатывать деньги – вот тебе понятные и четкие правила, – заявил «Известиям» главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Федор Борисов. – Но сейчас это не так и это не совсем правильно. Безусловно, надо решить эту коллизию раз и навсегда и разрешить подобный вид перевозок. Иначе малая авиация развиваться в принципе не сможет.

Член правления общественной организации пилотов и владельцев воздушных судов «АОПА-Россия» Александр Евдокимов рассказал «Известиям, что все пилоты малой авиации давно просят разрешить им выполнять коммерческие полеты.

– Это та коммерческая составляющая, которая поможет развитию малой авиации. Если коммерческие перевозки станут разрешены, то рынок этих услуг будет просто огромным, особенно в регионах, где мало хороших дорог. Очень многие пилоты хотели бы заниматься перевозкой пассажиров, – отметил Евдокимов.

По его данным, коммерческая стоимость часового полета на четырехместном легком самолете Cessna-182 составляет примерно 12 тыс. рублей. За это время самолет может преодолеть около 250 км. Таким образом, стоимость билета для каждого из трех пассажиров по маршруту, например, Москва – Владимир могла бы выйти не более 4 тыс. рублей.

По мнению Федора Борисова, новые правила следует применить не только к авиатакси и развлекательным полетам, но и к авиационным работам, аэрофотосъемке и сельскохозяйственным работам. «Должен быть максимально упрощенный порядок работы для ведения этой деятельности. Речь идет о том, чтобы самолет авиации общего назначения на понятных основаниях выполнял авиационные работы, не требующие лицензирования», – добавил эксперт.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.02.17; ВНУКОВО ВЫБИРАЕТ СЕБЕ КРЕДИТОРА

Акционеры аэропорта Внуково до сих пор не согласовали план реструктуризации 11 млрд руб. задолженности перед основным кредитором – БМ-банком (входит в ВТБ). Осенью 2016 года предполагалось, что реструктуризацией под госгарантии на 5,5 млрд руб. займется ВТБ, который мог бы при этом получить в залог 74% управляющей компании аэропорта. Но вопрос так и не был решен. Теперь на реструктуризацию претендует также Альфа-банк, готовый пойти на это без госгарантий, и Сбербанк.

Альфа-банк принял все внутренние решения для участия в реструктуризации долга аэропорта Внуково и ждет решения акционеров аэропорта по выбору банка-партнера, сообщил в четверг в интервью «РИА Новости» член правления, соруководитель корпоративного бизнеса банка Максим Першин. По его словам, сейчас Внуково ведет активные переговоры с Альфа-банком, ВТБ и Сбербанком. «Акционеры аэропорта пока не определились, с каким банком они хотят взаимодействовать»,– говорит господин Першин, поэтому «сейчас идет некий тендерный процесс». Обсуждения касаются условий привлечения финансирования, добавил он.

Аэропорт Внуково является третьим по пассажиропотоку в РФ (в 2016 году он обслужил 13,9 млн человек, на 11,8% меньше, чем годом ранее). Положение аэропорта ухудшилось после ухода с рынка «Трансаэро» осенью 2015 года, когда доля авиакомпании в пассажиропотоке Внуково составляла 31%. Перевозчик также задолжал аэропорту около 1 млрд руб. Чистый убыток Внуково по РСБУ за девять месяцев 2016 года увеличился в 2,2 раза и составил 685,3 млн руб. Совладелец аэропорта Виталий Ванцев отмечал “Ъ”, что положение аэропорта в большей степени осложнило закрытие двух туристических направлений – Турции и Египта.

По оценкам Альфа-банка, пассажиропоток Внуково в стратегической перспективе будет расти, поэтому банк готов рефинансировать кредиты аэропорта без госгарантий, отметил господин Першин. Он уточнил, что, «если Внуково предоставить длинный кредит с льготными условиями на первом промежутке времени, а дальше – на рыночных условиях», то такое решение «может быть неплохим с точки зрения долгосрочных взаимоотношений», поэтому для банка «эта тема привлекательна».

При этом осенью 2016 года Минэкономики одобрило госгарантии по новому кредиту ВТБ аэропорту на общую сумму 11 млрд руб. (5 млрд руб. должны были пойти на погашение действующего кредита, еще 6 млрд руб. планировалось направить на текущую деятельность). По условиям реструктуризации банк мог получить в залог минимум 74% акций управляющей компании «Внуково», сообщали в Минэкономики. Обращение в правительство с предложением реструктуризации долга аэропорта, который оценивался в 11,9 млрд руб., в обмен на финансовые гарантии Банк Москвы (сейчас БМ-банк, входит в ВТБ) направил весной 2016 года.

Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, говорит, что Минэкономики действительно одобрило предоставление госгарантий по кредиту ВТБ для аэропорта на 5,5 млрд руб., банк должен был получить минимум 74% акций УК аэропорта в рамках реструктуризации долга. Предложение было направлено в правительство. После этого какая-либо дополнительная информация в Минэкономики не поступала, в том числе и по тендерам. В Сбербанке отказались от комментариев, во Внуково на запрос “Ъ” не ответили. В пресс-службе ВТБ “Ъ” сообщили, что «на сегодняшний день окончательные условия реструктуризации еще не определены».

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.02.16; «ПОБЕДА» НАЙМЕТ ОХРАНУ В АЭРОПОРТАХ ДЛЯ ЗАЩИТЫ ОТ АГРЕССИВНЫХ ПАССАЖИРОВ

Авиакомпания «Победа» (дочерний лоукостер «Аэрофлота») планирует привлечь частные охранные предприятия для охраны сотрудников, работающих в представительствах в аэропортах, сообщила пресс-служба лоукостера. Это объясняется тем, что законодательные меры против агрессивных пассажиров недостаточно жесткие.

На прошлой неделе опоздавший на рейс DP413 из «Внуково» пассажир избил представителя «Победы» в ее офисе, он требовал вернуть деньги за билет, получив отказ, набросился на сотрудника.

Это далеко не единственный случай агрессивного поведения пассажиров, сообщает компания: участники группового нападения на представителя компании в сентябре 2016 г. во «Внуково» до сих пор не привлечены к ответственности несмотря на подтверждающие атаку видеоматериалы. Недостаточно жесткие меры к дебоширам позволяют им чувствовать безнаказанность, добавляет представитель компании. Тогда десять человек, опоздавшие на рейс в Краснодар, ворвались в офис лоукостера во «Внуково» и требовали задержать вылет самолета. Они громили офисную технику, угрожали расправой, а затем и учинили расправу, избив сотрудника «Победы».

 «Мы опасаемся повторения нападений и вынуждены сами защищать своих сотрудников. По предварительным оценкам, привлечение ЧОПов может привести к удорожанию билетов в среднем на 2%», – приводятся в релизе слова гендиректора «Победы» Андрея Калмыкова.

Авиакомпания «Победа» выступает за введение уголовной ответственности против авиадебоширов, легализацию черных списков, кратное увеличение штрафов и т. д.

### Ъ-ОНЛАЙН; ИРИНА САМОЙЛОВА; 2017.02.16; РОСАВИАЦИЯ СОГЛАСОВАЛА НА ЛЕТО ЧАРТЕРЫ ИЗ УФЫ В БУРГАС И БАРСЕЛОНУ ЧЕТЫРЕМ ПЕРЕВОЗЧИКАМ

**Федеральное агентство воздушного транспорта** (**Росавиаци**я) приказом от 14 февраля дала допуски четырем авиакомпаниям на летние чартеры из Уфы. Авиакомпании «Икар» согласованы рейсы в Бургас (Болгария) дважды в неделю на период с 15 мая до 16 сентября. В том же направлении планирует работать «Северный ветер» – также дважды в неделю, но более длительный период ( 26 марта до 28 октября). Чартерным перевозчикам «Азур эйр» и «Роял флайт» выданы допуски на рейсы в Барселону – два раза в неделю на все время действия летнего расписания аэропорта (с конца марта до конца октября). Отметим, что допуски **Росавиаци**и еще не гарантируют, что перевозчик встанет на рейс.

### ТАСС; ДМИТРИЙ БУЯНИН; 2017.02.16; АВИАСООБЩЕНИЕ ИЗ РОСТОВА-НА-ДОНУ В НОВОСИБИРСК ОТКРОЕТСЯ В КОНЦЕ АПРЕЛЯ

Компания S7 Airlines с 28 апреля начнет выполнять рейсы в Новосибирск из международного аэропорта Ростов-на– Дону (входит в холдинг «Аэропорты Регионов»). Об этом сообщила в четверг пресс-служба аэропорта.

«Полеты в административный центр Сибирского федерального округа будет выполнять авиакомпания S7 Airlines на самолетах А-320 в двухклассной компоновке – с салонами экономического и бизнес-класса. Беспосадочный перелет займет 4 часа 20 минут. С конца апреля рейс будет выполняться еженедельно по пятницам, вылет из Ростова-на– Дону в 16:35; вылет из Новосибирска – в 15:00», – говорится в сообщении.

С 5 июня добавится еще один рейс, который будет выполняться по понедельникам: вылет из ростовского аэропорта в 13:15, из новосибирского – в 11:40.

«Прямое авиасообщение между южной столицей и крупнейшим промышленным, транспортным и научным центром Сибири – необходимое условие для полноценного социально-экономического развития обоих регионов. Кроме того, новый рейс существенно расширяет возможности пассажиров по транзиту в города Сибирского и Дальневосточного федеральных округов», – отметил директор по развитию авиационного бизнеса УК «Аэропорты Регионов» Сергей Доценко.

### РИА НОВОСТИ; 2017.02.17; ТУРЕЦКИЙ ЛОУКОСТЕР ОТКРЫВАЕТ РЕЙСЫ ИЗ 5 РОССИЙСКИХ ГОРОДОВ В СТАМБУЛ

Рейсы из 5 городов РФ в Стамбул открывает турецкий лоукостер Onur Air с 4 мая, сообщила журналистам в Нижнем Новгороде руководитель направления международных продаж авиакомпании Эльмира Тулунай.

По ее словам, авиарейсы лоукостера стартуют из таких городов, как Нижний Новгород, Самара, Челябинск, Волгоград и Жуковский (Московская область).

«На маршруте Нижний Новгород – Стамбул Onur Air намерен использовать самолеты Airbus A320, которые рассчитаны на 180 человек. Рейсы будут осуществляться трижды в неделю. Планируем на круглогодичные перелеты, так этот рейс открывает возможность делать пересадки на четыре европейских направления: Берлин, Дюссельдорф, Амстердам и Париж. Мы рассчитываем на высокую заполняемость», – сказала Тулунай.

Она добавила, что продажа билетов стартовала 16 февраля. Их минимальная стоимость составляет 59 долларов. Компания планирует в ближайшее время провести переговоры с туроператорами об организации чартерных рейсов.

Авиакомпания Onur Air создана в 1992 году, ее воздушный парк состоит из воздушных судов Airbus 320, Airbus 321 и Airbus 330. Авиакомпания базируется в Международном аэропорту Стамбула имени Ататюрка, имеет собственный ангар для обслуживания воздушных судов.

### REGNUM; 2017.02.17; АВИАПЕРЕЛЁТЫ ВНУТРИ ПРИМОРЬЯ МОГУТ ПОДЕШЕВЕТЬ ЗА СЧЁТ ФЕДЕРАЛЬНЫХ СРЕДСТВ

Приморье направило в **Министерство транспорта** РФ предложение по включению в программу субсидирования воздушных перевозок внутрикраевые маршруты. Предполагается, что указанное решение снизит нагрузку на региональную казну и позволит направить высвободившееся финансирование на новые направления. Об этом корреспонденту ИА REGNUM сообщили в департаменте транспорта и дорожного хозяйства субъекта.

По информации профильного департамента, речь идёт о перелётах из Владивостока в Терней, Кавалерово, Пластун, Дальнегорск, Преображение, из Тернея в Светлую, Амгу, Единку и обратно. Предложение также охватывает следующие маршруты: Дальнереченск – Олон – Охотничий – Единка – Самарга, Терней – Амгу – Максимовка – Усть-Соболевка – Светлая – Агзу, Терней – Амгу – Максимовка – Усть-Соболевка – Светлая – Единка – Самарга и в обратном направлении.

«Установление авиасвязей между удалёнными населёнными пунктами Приморского края имеет первостепенный приоритет. Положительное решение по вопросу субсидирования позволит снизить финансовую нагрузку на региональный бюджет и направить средства на новые направления», – уточнили в профильном департаменте.

Как сообщало ИА REGNUM, поручение пересмотреть систему субсидирования из федерального бюджета региональных воздушных перевозок пассажиров **Минтранс** России получил от полпреда президента РФ на Дальнем Востоке Юрия Трутнева. Сегодня бюджет страны дотирует полёты между неузловыми и узловыми аэропортами, к числу которых относятся аэропорты Хабаровска, Владивостока, Якутска, Южно-Сахалинска. Таким образом, федеральной поддержки лишены перевозки на территории субъектов и между столицами регионов ДФО.

Предполагается, что после пересмотра системы перевозки внутри регионов и между узловыми аэропортами будут субсидироваться на условиях софинансирования из бюджетов субъектов и федеральной казны.

Вместе с тем в июле 2016 года премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал постановление о предоставлении субсидии в 200 миллионов рублей из федеральной казны на региональные воздушные перевозки. В список труднодоступных дальневосточных территорий, перевозки в которые субсидируются в первоочередном порядке вошли города Зея, Тында, Шахтёрск, Северо-Курильск, Дальнегорск, Дальнереченск, Сусуман, посёлки Кавалерово, Ноглики, Пластун, Самарга и Терней и другие.