**10 МАРТА 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ДОРИНФО; 2017.03.09; ГУБЕРНАТОР ПЕНЗЕНСКОЙ ОБЛАСТИ ОБСУДИЛ СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕМОНТ ДОРОГ В РЕГИОНЕ С МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА РФ

Губернатор Пензенской области Иван Белозерцев и **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** провели переговоры в Москве, в ходе которых обсудили вопросы дорожного строительства. Об этом в четверг, 9 марта, сообщает пресс-служба правительства Пензенской области.

Чиновники обсудили проекты по реконструкции, строительству и ремонту дорог и мостов на территории Пензенской области. **Соколов** отметил, в прошедшем году регион выполнил большой объем работ по дорожной отрасли, и в текущем году справится с задачами не хуже. Стороны договорились о тесном сотрудничестве.

### РИА КАБАРДИНО-БАЛКАРИЯ; 2017.03.09; НАЧАЛСЯ ДЕМОНТАЖ ПУТЕПРОВОДА В НАЛЬЧИКЕ

В Нальчике начался демонтаж путепровода на улице Мальбахова. Об этом сообщает пресс-служба администрации города.

«Приказ о закрытии железнодорожных путей был подписан министром транспорта РФ М. **Соколов**ым в декабре прошлого года после согласования решения с Министерством обороны, Министерством промышленности и торговли и Федеральной антимонопольной службой.

В целях исполнения приказа распоряжением администрации Нальчика была создана межведомственная рабочая группа, которой был разработан, согласован и утвержден план мероприятий по демонтажу путепровода, обустройству участка улицы Мальбахова после демонтажа с благоустройством прилегающей территории и строительству новой автодороги на месте 20-го ходового пути.

Реализация всего комплекса мероприятий будет способствовать созданию в столице Кабардино-Балкарии современной транспортной инфраструктуры и позволит разгрузить дорожное движение в центральной части города», – говорится в сообщении.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.10; ДУМА РАССМОТРИТ ВО ВТОРОМ ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ХУЛИГАНСТВО НА ТРАНСПОРТЕ

Госдума на заседании в пятницу рассмотрит во втором чтении законопроект об установлении ответственности за хулиганство на транспорте, вносятся поправки о наказании для «зацеперов» и хулиганов с лазерными указками, ослепляющих пилотов.

Законопроектом вводится уголовная ответственность за хулиганство, совершенное на различных видах транспорта общего пользования: железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте, а также на любом ином транспорте общего пользования. Под хулиганством при этом понимается грубое нарушение общественного порядка, выражающее явное неуважение к обществу.

Наказание за такое хулиганство устанавливается сроком до 5 лет лишения свободы. Если хулиганство совершено группой, то максимальное наказание – лишение свободы до 7 лет. Если хулиганские действия совершены с применением взрывчатых веществ или взрывных устройств, то – до 8 лет лишения свободы.

Кроме того, поправки дополняют Уголовный кодекс новой статьей, устанавливающей ответственность за совершение из хулиганских побуждений действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств.

Ранее председатель комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Павел Крашенинников пояснил, что речь идет о деяниях, которые были совершены вне транспортного средства, и под которые будут подпадать действия так называемых «зацеперов» и хулиганов, забрасывающих камнями поезда или ослепляющих лазерными указками пилотов самолетов.

Максимальное наказание, по его словам, за это предусматривается в виде лишения свободы до 2 лет. Сейчас максимальное наказание за такое хулиганство составляет штраф на сумму 1 тыс. рублей.

В сообщении пресс-службы комитета отмечается, что по данным РЖД, за 2015-2016 годы на железнодорожном транспорте было зафиксировано более 1 тыс. 300 происшествий в год, произошедших в результате хулиганских действий, угрожающих безопасности пассажиров и эксплуатации поездов, а общая сумма ущерба составила более 17 млн рублей.

«По правонарушениям на воздушном транспорте за 2016 год – свыше 35% выявленных нарушителей не понесли никакой ответственности ввиду правовой неурегулированности данной сферы», – говорится в сообщении.

«Поправки, рекомендованные Комитетом к принятию, направлены на устранение безнаказанности за хулиганские действия, угрожающие безопасности пассажиров и эксплуатации транспортных средств, которые, к сожалению, имеют широкое распространение в настоящее время. Кроме того, принятие предлагаемых изменений может стать превентивной мерой в борьбе с подобного рода деяниями и снизить и без того повышенную опасность для пассажиров при передвижении в общественном транспорте», – сказал П.Крашенинников.

Поправки были предложены правительством РФ и доработаны по итогам организованного комитетом заседания Рабочей группы с участием представителей **Министерства транспорта**, МВД, ОАО РЖД, ПАО «Аэрофлот», Российского автомобильного союза, говорится в сообщении пресс-службы комитета.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ТАРАС ФОМЧЕНКОВ; 2017.03.09; С ПРАВОМ РУЛЯ

Отечественные беспилотники не боятся сложных дорог

Объем рынка беспилотных технологий в автомобилестроении в ближайшее время будет исчисляться миллиардами долларов. И у России есть шанс занять на нем достойное место. А первые беспилотники начнут ездить по дорогам нашей страны уже к 2035 году.

Для безопасного движения автомобилей на автопилоте не нужно даже бороться с извечной российской бедой – плохими дорогами. Бороться, конечно, надо, но наши системы распознавания препятствий уже сейчас «видят» нечеткую обочину, грязные дорожные знаки, отсутствие разметки. И делают это лучше зарубежных аналогов. Просто потому, что Европе такие проблемы с дорожной инфраструктурой почти незнакомы.

Хотя без сотрудничества с **Росавтодор**ом все равно никуда, признал глава ассоциации «Автонет» Владимир Колмаков. «Создание беспилотных автомобилей мы должны объединить со строительством инфраструктуры умных дорог – к 2035 году. И с **Росавтодор**ом мы очень плотно работаем в этом направлении», – рассказал он «РГ».

Пока Россия по беспилотным разработкам от мировых производителей все-таки отстает. Но, по оценке Колмакова, вполне способна в ближайшие полтора десятилетия занять от 10 до 20 процентов мирового рынка таких технологий. И это не безудержный оптимизм. «Это произойдет за счет разработки, внедрения и продажи программного обеспечения, производства компонентов, общего инжиниринга, элементов дорожной инфраструктуры. К 2022 году с конвейеров в нашей стране должно сходить до 70 тысяч машин, оснащенных помощниками водителя той или иной степени свободы», – говорит он.

Технологии, одним словом, есть. И конечная продукция тоже – от диодов и прочей микроэлектроники до радаров, лидаров (оптический дальномер на основе лазера) и микрокамер. Более того, российские автозаводы заинтересованы в сотрудничестве с отечественными производителями компонентов для беспилотных авто.

Глава Научно-исследовательского института микроэлектронной аппаратуры (НИИМА «Прогресс») Василий Шпак заявил, что сегодня российская микроэлектроника может закрыть весь перечень запросов автопроизводителей: «Но дайте конкретную задачу! Мы не можем производить «то, не знаю, что» с надеждой, что авось купят». Решение, в принципе, есть. Нужна единая дорожная технологическая карта, полагает директор Центра информационных и интеллектуальных систем ГНЦ РФ ФГУП НАМИ Денис Ендачев: «Надо объединять запросы от автопроизводителей и способности тех, кто производит компоненты. Тогда и будет дешевле сам продукт из-за массовости производства, и мы сможем на равных конкурировать с иностранными коллегами».

### РЯЗАНСКИЕ ВЕДОМОСТИ; 2017.03.09; ПЯТЬ НОВЫХ УЧАСТКОВ ДОРОГ БУДУТ ПОСТРОЕНЫ В РЯЗАНСКОЙ ОБЛАСТИ В ЭТОМ ГОДУ

Об этом **министр транспорта** и автомобильных дорог региона Андрей Савичев сообщил журналистам во время сегодняшнего брифинга, посвященного состоянию дорожной сети региона и планам по ее ремонту.

Андрей Савичев рассказал, что строительство пяти новых дорожный участков будет вестись по программе устойчивого развития сельских территорий и в рамках соглашения региона с **Росавтодор**ом.

На это выделено 255 миллионов рублей, из которых 162 миллиона – это федеральные средства. Глава регионального **минтранса** уточнил, что новые дороги, о которых идет речь, появятся в Касимовском, Михайловском, Сараевском и Шиловском районах и будут проложены к предприятиям сельхзпереработки. Также запланирована реконструкция дороги Раменки–Новоселки в Рыбновском районе.

### ТАСС; 2017.03.09; БОЛЕЕ 870 МЛН РУБЛЕЙ ПЛАНИРУЕТСЯ НАПРАВИТЬ НА РЕМОНТ ТРАССЫ ПОД НОВОСИБИРСКОМ

Около 878 млн рублей планируется выделить из бюджета РФ на ремонт нескольких участков федеральной трассы Р-254 «Иртыш», говорится в материалах сайта госзакупок.

«Предмет аукциона: Выполнение работ по ремонту автомобильной дороги Р-254 «Иртыш» Челябинск-Курган-Омск– Новосибирск», – говорится в материалах.

Как отмечается, Федеральное управление автодорог «Сибирь» («Сибуправтодор», подразделение «**Росавтодор**а») опубликовало восемь заявок на проведение ремонта различных участков трассы общей протяженностью 103 км, а также одного путепровода. Начальная (максимальная) цена контрактов составляет 878 млн рублей. Итоги аукционов планируется подвести в конце марта, сами работы должны быть проведены в 2017 году.

Также «Сибуправтодор» объявил аукцион на проведение капитального ремонта 18-километрового участка федеральной трассы Р-255 «Сибирь» в Кемеровской области с начальной (максимальной) ценой 557,6 млн рублей.

Как сообщалось ранее, в 2017 году группа компаний «Новосибирскавтодор» проведет капитальный ремонт двух участков трассы Р-254 «Иртыш» в Новосибирской области общей протяженностью 25 км. По данным «Сибуправтодора», в 2017 году планируется отремонтировать 245 км федеральных трасс в Кемеровской, Омской и Новосибирской областях.

### ДОРИНФО; 2017.03.09; ОКОЛО МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ ПОТРАТЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ ИРКУТСКА В 2017 ГОДУ

В текущем году на ремонт улично-дорожной сети Иркутска власти направят около одного миллиарда рублей. Об этом сообщает пресс-служба мэрии со ссылкой на начальника департамента дорожной деятельности комитета обустройства Михаила Малыхина.

В ближайшее время власти намерены объявить аукционы на проведение ремонтных работ, а уже к 10 мая выбрать подрядные организации. Основной ремонт дорог начнется с наступлением устойчивой теплой температуры, до тех пор будет вестись ямочный ремонт в рамках содержания.

Сейчас ямы на дорогах Иркутска заделывают с помощью литого асфальта. По информации Михаила Малыхина, после начала «Охоты на ямы» власти получили больше ста заявок от жителей на проведение ямочного ремонта.

Напомним, по соглашению **Минтранса** Иркутской области и **Росавтодор**а в 2017 году регион получил 1,5 млрд рублей из федеральной казны, в том числе 625 млн рублей в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги».

### ЧЕТВЕРТАЯ ВЛАСТЬ; 2017.03.09; ПОПАВШИЙ В МАССОВОЕ ДТП АВТОБУС «САРАТОВ-ГРОЗНЫЙ» УКЛОНИЛСЯ ОТ СВОЕГО МАРШРУТА

Автобус «Саратов-Грозный», который сегодня устроил массовое ДТП на улице Новоузенская, не должен был проезжать в том месте. Об этом «Четвертой Власти» рассказал информированный источник.

Напомним, сегодня около 11.30 при спуске с Кумысной поляны транспортное средство врезалось в три легковых автомобиля. Тяжелые травмы получил водитель «ВАЗ-2110», которого зажало в покореженной машине.

Автобус, шедший по междугороднему маршруту, принадлежит ИП Дадаев. Он ехал из Грозного, конечная остановка – автовокзал Саратова. Водитель по причине, которую еще предстоит установить, съехал с утвержденного пути. По улице Новоузенской движение этого маршрута не предусмотрено. Вероятно, он захотел сократить путь, избежать городских пробок.

Как пояснил компетентный в этих вопросах собеседник «4В», маршруты междугородного пассажирского транспорта утверждает **Минтранс** РФ.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; ДЕНИС СКОРОБОГАТЬКО; 2017.03.10; РОССИЙСКИЕ ПРОДУКТЫ ВЫБИРАЮТ РЫНОК В КИТАЕ

Первый поезд с экспортным российским продовольствием для Китая из центра России может отправиться уже 31 марта. Но конечная точка маршрута пока не определена: либо Шилун в провинции Гуандун, где у российских экспортеров есть клиенты, либо крупный порт Далянь (Дальний). Доставка в Далянь обойдется значительно дешевле, но здесь железной дороге составляет серьезную конкуренцию морской транспорт.

Пилотная отправка поезда с российским продовольствием в Китай намечена на 31 марта, следует из протокола совещания у заместителя директора департамента экономики и финансов правительства Антона Григорова от 1 марта (есть у «Ъ»). Дату подтвердили и собеседники «Ъ», готовящие отправку.

Как следует из протокола, Российский экспортный центр (РЭЦ) определил точку доставки грузов – Шилун в южнокитайской провинции Гуандун, где ряд компаний проявили интерес к участию в пилоте. Общая стоимость поставки по маршруту Ворсино (Калужская область)–Шилун – около $3,4 тыс. за 40-футовый контейнер (FEU), доставка по КНР – $1,9 тыс. с учетом дисконта китайской Sinotrans. Вместе с тем «РЖД Логистика» (РЖДЛ, логистический оператор экспортного поезда) предлагает рассмотреть и альтернативу – поставку в порт Далянь, стоимость которой ниже ($2,6 тыс. за FEU, из них $800 – доставка по Китаю. По данным «Ъ», очередное заседание в аппарате правительства состоится завтра.

О старте экспорта продуктов из ЦФО в Китай по железной дороге «Ъ» писал 17 февраля. Эксперты считали направление перспективным: доставка в 2,5 раза быстрее, чем морем. Возможные товары – как уже существующие статьи экспорта (мороженая рыба, соевые бобы, кукуруза, растительное масло, мука), так и пока неотправляемые – мед, алкоголь, кедровый орех, минералка, мороженое, детское питание, кондитерские изделия.

Работа по запуску пилотного поезда в Китай идет на правительственном уровне, говорит замглавы аналитического центра при правительстве РФ Татьяна Радченко, сейчас определяется конечный пункт назначения в Китае. С декабря 2016 года прорабатывались варианты Сучжоу, Даляня, Инкоу, Тяньцзиня, Пекина, Гуанчжоу, Нинбо, Шэньчжэня и Циндао. В феврале в качестве первой точки был определен Далянь, затем после дополнительных переговоров с экспортерами и китайскими логистическими компаниями (в частности, с Sinotrans) среди потенциальных пунктов поставки появился Шилун.

«Точка прибытия поезда в КНР – это не строго определенная константа,– говорит замдиректора по продажам РЖДЛ Александр Баскаков.– Сейчас мы с коллегами из РЭЦ, «Трансконтейнера», **Минтранса**, правительства и ОАО РЖД находимся в процессе ее обсуждения, чтобы дать экспортерам возможность выбора». В Даляне, добавляет он, большой транспортный хаб, который позволяет в течение одного-двух дней организовать доставку продуктов почти в любую точку Китая, что может стать конкурентным преимуществом для экспортеров. «В будущем мы хотели бы сделать из этой идеи не разовую акцию, а полноценный контейнерный сервис,– говорит господин Баскаков.– И с этой точки зрения дислокация Даляня позволяет рассматривать его как один из хороших вариантов. Но итоговое решение будет принято исходя из потребностей грузоотправителей». В РЭЦ соглашаются, что противоречия между предложениями нет, «есть разные запросы со стороны экспортеров: одним необходимо направлять продукцию в Шилун, другим – в Далянь».

Шилун, в отличие от Даляня, не является портом, говорит Татьяна Радченко. Но местные власти заинтересованы в развитии района и готовы обсуждать взаимные уступки для формирования грузопотоков. Ряд заявок на это направление сформирован и от российских компаний. «Но поставки в Шилун пока почти на $1 тыс. за FEU дороже, чем в Далянь,– отмечает она.– Основные надежды по снижению цены возлагаются на возможное в перспективе снижение тарифов ОАО РЖД». Далянь привлекателен как порт из-за возможности дальнейших поставок морем на юг Китая, но там выше конкуренция, так как туда можно поставлять продукцию и морем, что все еще дешевле.

«Получается, что готовность российских и китайских логистических компаний снижать тариф связана с конкуренцией альтернативных видов транспорта»,– говорит госпожа Радченко. Впрочем, замечает источник «Ъ», знакомый с ситуацией, рассматривается и вариант, при котором после пересечения границы часть отправок будет уходить в Шилун, а часть – в Далянь. Переговоры с экспортерами идут нелегко: по словам госпожи Радченко, они считают, что тарифы все еще не конкурентоспособны по сравнению с другими видами транспорта (автомобильными и морскими перевозками). Основным преимуществом поезда остаются короткие сроки доставки – не более 13-14 дней.

### ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2017.03.10; ФАС ПРЕДЛАГАЕТ ПУБЛИЧНО ОБСУЖДАТЬ РАСХОДЫ МОНОПОЛИЙ

Тарифное регулирование должно быть стимулирующим, говорил руководитель ФАС Игорь Артемьев на коллегии службы в начале марта. Чтобы сэкономленное на расходах оставалось компаниям, использовалось ими для инвестиций, чтобы потом еще больше сэкономить, объяснил он принцип.

Для реализации этой стратегии ФАС разработала проект закона о тарифном регулировании («Ведомости» ознакомились с содержанием). Закон о естественных монополиях не решил задачу регулирования цен, в нем об этом всего одно предложение, говорит замруководителя ФАС Сергей Пузыревский, многие нормы не работают из-за внутренних противоречий подзаконных актов, большинство тарифных решений принимаются в ручном режиме.

РЖД просит возместить недополученные доходы

Монополия просит учесть недополученные в 2016 году доходы при индексации тарифов в последующем

Сейчас тарифы естественных монополий регулируются по отраслям, продолжает он, единых принципов нет, подходы отличаются – одни и те же затраты в зависимости от отрасли могут то включаться, то не включаться в тариф (например, на добровольное медстрахование и пенсионное обеспечение), где-то определено целевое расходование амортизации (электроэнергетика), где-то нет (вода, тепло).

Новый закон должен защитить интересы потребителей и соблюсти интересы регулируемых компаний, обещано в проекте. Один из главных принципов – долгосрочность тарифов, говорил Артемьев. В законопроекте предложено устанавливать их на три года в первый раз, а затем и на пять лет.

Устанавливать тарифы может регулирующий орган (ФАС и региональные энергетические комиссии), сама монополия в диапазоне, определенном регулятором, или по их соглашению. Высчитывать тариф предлагается пятью разными способами: по обоснованным расходам, доходности инвестированного капитала, индексации, сравнивая сопоставимые рынки и методом эталонных расходов. Методику дополнительно разработает ФАС. Эти методы есть и сейчас, но пока в основном используется расходный принцип, от которого надо уходить в пользу сравнения с сопоставимыми рынками, пояснил Пузыревский. Метод эталонных расходов новый, как и нормирование отдельных видов расходов, например на оплату труда, замечает директор по правовым вопросам УК «Росводоканал» Дмитрий Тимофеев.

Для кого закон

Сферы, в которых устанавливаются тарифы: электроэнергетика, в том числе ядерная; теплоснабжение; водоснабжение и водоотведение; газоснабжение; нефть и нефтепродукты; транспорт; связь; лекарства из списка жизненно необходимых и важнейших; твердые коммунальные отходы; продукция оборонного назначения; алмазное сырье, драгоценные камни; протезно-ортопедические изделия; алкогольная продукция; твердое бытовое топливо.

В расходы предлагается включать контролируемые предприятием (например, на оплату труда, сырье и материалы, на ремонт) и неподконтрольные (аренда, налоги, услуги по регулируемым ценам, обслуживание займов и т. д.). Расчетная предпринимательская прибыль может быть 1,5–5% на очередной тарифный период. Для унитарных предприятий прибыль не предусмотрена. Все, что компания сэкономила на операционных расходах, остается в ее распоряжении – при пересмотре тариф может не уменьшиться на эту сумму.

Все расчеты и данные о затратах, кроме относящихся к гостайне, должны публиковаться в специальной единой информационной системе и будут в открытом доступе для общественного обсуждения (на 30 дней). Все инвестиционные программы, финансирующиеся из тарифа, по проекту необходимо согласовывать с ФАС. Важная роль отводится отраслевым потребительским союзам, замечает советник Антимонопольного бюро Андрей Закатаев. В частности, при утверждении инвестиционных программ должно учитываться мнение советов потребителей. «Регуляторный контракт» – еще одна новация, продолжает Закатаев, он должен закреплять взаимные обязательства государства и монополии в связи с планируемыми инвестициями.

Необходимо совершенствовать существующую нормативно-правовую базу, а не разрабатывать новый закон, комментирует представитель Минэкономразвития. В Минэнерго этот закон считают преждевременным, заявил его представитель. А вот бизнес-сообщества высказались за законопроект – это одно из предложений «Деловой России», «Опоры», РСПП и ТПП в готовящуюся стратегию развития России до 2025 г. Происходят массовые нарушения в сфере тарифообразования, замечает эксперт «Деловой России» Анастасия Алехнович, основные проблемы заложены в самой модели – формирование цены на энергоресурсы в зависимости от затрат, у монополий просто нет мотивации повышать эффективность. Но принимать закон нужно позже, после того как сменится модель регулирования, считает она.

Новый закон поможет консолидировать правила регулирования, отмечает Тимофеев. Проект нуждается в обсуждении и детальной проработке, но ключевые аспекты в нем отражены, продолжает он: принцип предпринимательской прибыли сохраняется, операторы смогут получать дополнительный доход от сэкономленного на операционных расходах при условии выполнения производственных программ.

Пока положительные эффекты закона неочевидны, больше вопросов, чем ответов, сомневается директор Института проблем ценообразования и регулирования естественных монополий НИУ ВШЭ Илья Долматов. Например, 1,5–5% по предпринимательской прибыли – большой интервал, в каких-то секторах, например в электросетевом комплексе, предпринимательской прибыли нет, а если она после принятия закона появится, это может привести к росту тарифов, замечает Долматов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.09; ДВЕ НОВЫЕ Ж/Д СТАНЦИИ И УЧАСТОК БОЛЬШОГО КОЛЬЦА МЖД ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ В НОВОЙ МОСКВЕ

На присоединенных территориях Москвы до 2035 года планируется реконструировать несколько существующих железнодорожных станций и построить две новые на Киевском и Курском направлении, сообщила председатель Москомархитектуры Юлиана Княжевская.

«Новые станции планируется возвести на перегоне Кокошкино-Крекшино киевского направления (Московской железной дороги – ИФ) и на перегоне Щербинка-Силикатная курского направления», – сказала она на заседании Москомархитектуры.

По ее словам, для активного развития Новой Москвы также необходимо строительство дополнительных путей на этих двух направлениях. «Также мы планируем модернизировать в границах присоединенных территорий участок Большого кольца МЖД», – сказала Ю.Княжевская.

Кроме того, в планах столичных властей – комплексное обустройство станций пригородного сообщения, в том числе строительство парковок и новых остановок общественного транспорта.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.09; ОБСУЖДАТЬ НАДО НЕ ОГРАНИЧЕНИЕ ТАРИФОВ, А ИХ ПРИВЯЗКУ К КОНЪЮНКТУРЕ РЫНКОВ – РЖД

Дискуссию о параметрах «тарифного коридора», в рамках которого ОАО «Российские железные дороги» может варьировать свои ставки, необходимо вести не с точки зрения их ограничения, а отталкиваясь от идеи более быстрого реагирования компании на изменения конъюнктуры рынков, считают в монополии.

«Требует обсуждения вопрос, связанный не с ограничением права РЖД по повышению тарифов, а с донастройкой механизма оперативного тарифного реагирования на изменения конъюнктуры товарных рынков», – заявил «Интерфаксу» представитель перевозчика, комментируя предложения Федеральной антимонопольной службы РФ, направленные в российское правительство.

Как сообщил в четверг «Коммерсантъ», ведомство выдвинуло идею продлить на неопределенный срок действие целевой тарифной надбавки для закупки и содержания локомотивов (хотя на декабрьском совещании у премьер-министра РФ Дмитрия Медведева РЖД получили дополнительные 2% к общему 4%-ному повышению грузовых тарифов – для финансирования капитального ремонта пути – только на 2017 г. с исключением надбавки из базы индексации в 2018 г.), но при этом к 2019 г. свести к нулю верхнюю границу «тарифного коридора».

Регулятор предложил внести в положение о железнодорожных тарифах поправку, предусматривающую возможность введения в 2018-м и последующих годах целевой надбавки для поддержания «технического состояния и обновления локомотивного комплекса», уточнила газета. При этом в антимонопольной службе выдвинули и идею сокращения надбавки в рамках тарифного коридора. Сейчас РЖД могут варьировать тариф от «плюс 10%» до «минус 50%» по большинству грузов, напоминает издание. Документ же предусматривает снижение верхнюю границу до 5% в 2018 г., а потом до нуля в 2019 г. и далее.

«Подготовленный ФАС проект постановления правительства во многом учитывает предложения РЖД, однако по ряду предлагаемых идей требуется дополнительное обсуждение. В частности, закрепление конкретных размеров предельного увеличения тарифов ограничивает право кабинета министров по принятию отдельных решений, в том числе в формате поручения», – сказал в этой связи собеседник агентства.

В документе предусмотрено и возмещение недополученной необходимой валовой выручки (НВВ – база для расчета тарифа монополии), если фактический объем оказанных услуг ниже прогнозного, также написала газета. Об этом просил президент РЖД Олег Белозеров в письме главе ФАС Игорю Артемьеву, объясняя, что компания недополучила 56 млрд руб. НВВ. Чиновник в этой связи говорил, что компенсация невозможна, пока «дочка» монополии – АО «Федеральная грузовая компания» – поднимает цены на предоставление вагонов. Комитет по тарифам Совета потребителей РЖД 28 февраля отклонил предложения О. Белозерова почти по всем пунктам как необоснованные.

«РЖД в целом поддерживают предложения ФАС, но считают, что они предусматривают учет только одного фактора, обуславливающего корректировку тарифа, тогда как таких внешних факторов много. Прежде всего, это изменение структуры перевозок в связи с колебаниями конъектуры товарных рынков и принимаемыми правительством решениями в сфере бюджетного и налогового законодательства, а также отклонение фактических инфляционных показателей от прогнозируемых на момент установления тарифов. Их игнорирование не позволит в полном объеме реализовать механизм по корректировке тарифов для их адаптации к меняющимся экономическим условиям», – заявил собеседник агентства.

Представитель регулятора пояснял газете, что новый документ носит рабочий характер и в нем скорее «поставлены вопросы». По его словам, проект будет обсуждаться с **министерством транспорта** РФ, отметив, что НВВ скорректируют, только если доход недополучен по объективным причинам и не было завышения вагонной составляющей. В **Минтрансе** «Интерфаксу» пока не прокомментировали предложения ФАС. Представитель министерства экономического развития РФ заявил агентству, что в ведомство такие инициативы антимонопольной службы «не поступали», «позиция не формировалась».

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.03.09; В МАЙСКИЕ ПРАЗДНИКИ МЕЖДУ МОСКВОЙ И ТАЛЛИНОМ ЗАПУСТЯТ ВТОРОЙ ПОЕЗД

Между Москвой и Таллином в майские праздники будет курсировать дополнительный поезд. Он отправится из Москвы 28 апреля и 5 мая в 17:20. Поезд прибудет в Таллин на следующий день в 10 часов утра.

В обратную сторону можно будет уехать 1 и 8 мая в 19:40 по местному времени. В Москву поезд прибудет утром следующего дня – в 11:50.

Обычно между Москвой и Таллином ежедневно курсирует один поезд «Балтийский экспресс», который идет через Санкт-Петербург. Время отправления из Москвы – 22:15. В Санкт-Петербурге на поезд можно будет сесть в 05:39, в Таллин он прибудет в 12:35.

В обратный рейс из Таллина поезд отправляется в 16:10, а в Москву прибудет в 09:40 следующего дня.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.09; РЖД ПЛАНИРУЮТ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИ НАРАЩИВАТЬ СКОРОСТЬ ПРОДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

ОАО «РЖД» разработало комплекс мер, чтобы минимизировать технологические потери и ускорить продвижение поездов на «восточном полигоне», сообщает корпоративное издание ОАО «РЖД».

В частности, вождение на участке Мариинск – Тайшет – Иркутск – Карымская поездов массой до 6,3 тыс. тонн из Кузбасса в порты Дальнего Востока электровозами 3ЭС5К и 1,5ВЛ80С призвано повысить маршрутную скорость и провозную способность на маршруте.

Кроме того, предлагается максимально ограничить практику формирования поездов, состоящих одновременно из груженых и порожних вагонов. Это увеличит маршрутную и участковую скорости.

«По данным отраслевых ученых, сегодня среднестатистический вагон больше находится в простое, чем в движении. Это невыгодно ни железнодорожникам, ни грузоотправителям, заинтересованным в сокращении сроков доставки. Как показали недавние исследования, проведенные на Красноярской дороге, клиенты оценили скорость доставки грузов в 3,5 балла по пятибалльной шкале», – отмечает издание.

Решить эту давнюю проблему мешают не только инфраструктурные барьеры, например сложный план или профиль пути, которые не позволяют поднять скорость движения грузовых поездов.

По словам первого заместителя начальника Красноярского ТЦФТО (территориальный центр фирменного транспортного обслуживания) Евгения Селецкого, общая скорость перемещения груза и точность времени прибытия на станцию назначения, которые больше всего интересуют грузоотправителей, зависят от того, насколько своевременно были выполнены грузовые и другие технологические операции на станции отправления, в пути следования и на станции прибытия.

При этом точности выполнения графика не всегда удается добиться даже для договорных поездов, отмечает начальник Восточно-Сибирского ТЦФТО Александр Черных, слова которого приводит издание.

В числе причин задержек – неисправности или несвоевременная выдача поездного локомотива, нарушение технологических норм переработки вагонов, плана формирования поездов.

В результате грузоотправитель выставляет перевозчику претензии за просрочку.

«Общая сумма таких претензионных требований в 2016 году снизилась на 47% по сравнению с 2015-м, но вопрос не закрыт», – сказал А.Черных.

По его словам, помимо сроков доставки груза в адрес конечного получателя приоритетом для большинства грузоотправителей является равномерность поступления поездов на станции назначения для своевременной выгрузки и возврата порожних вагонов

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; АНАТОЛИЙ ДЖУМАЙЛО; 2017.03.10; КИТАЙЦЫ ОСВАИВАЮТ БЕРЕГА БАРЕНЦЕВА МОРЯ

Китайская Poly International может стать главным инвестором строительства принадлежащего Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) угольного портового терминала «Лавна» в Мурманской области. Китайцы готовятся подписать соглашение о сотрудничестве с регионом, объем инвестиций в проект составляет $300 млн.

Вчера правительство Мурманской области сообщило, что президент китайской холдинговой компании Poly International Ван Линь ознакомился с инфраструктурой Мурманского порта и инвестперспективами западного берега залива. По итогам совещания первый заместитель губернатора Алексей Тюкавин сообщил, что китайская сторона проявила интерес к сотрудничеству. По его словам, правительство Мурманской области и Poly готовятся в ближайшее время подписать соглашение о сотрудничестве.

Работу над сделкой подтвердил «Ъ» и **министр транспорта** и дорожного хозяйства Мурманской области Дмитрий Соснин, добавив, что его детали «прорабатываются». По его словам, уже подписано соглашение о сотрудничестве между основным акционером «Лавны» ГТЛК и Poly. Китайская компания, добавил он, рассматривает возможность инвестиций и в региональные объекты инфраструктуры. Рассказывать подробности соглашения сторон до окончательного подписания господин Соснин отказался. Ранее Poly также называлась в числе потенциальных инвесторов строительства железнодорожной магистрали «Белкомур» и глубоководного района морского порта Архангельска.

Терминал «Лавна» на 18 млн тонн должен стать ключевым объектом Мурманского транспортного узла (МТУ). Проект МТУ предусмотрен ФЦП «Развитие транспортной системы РФ» и включает строительство угольного и нефтяного терминалов, железнодорожной инфраструктуры на западном берегу Кольского залива, а также реконструкцию еще одного угольного и строительство контейнерного терминала на восточном. В октябре совет директоров ГТЛК одобрил приобретение ООО «Морской торговый порт «Лавна»«, владеющего проектной документацией на строительство угольного терминала (см. «Ъ» от 23 октября 2016 года). Компания выкупила проект у «Кузбассразрезугля» (КРУ, входит в УГМК Искандара Махмудова и партнеров), владеющего «Лавной» через ООО «Розана». Сейчас, по данным «Картотека ру», 95% ООО «Розана» принадлежит ГТЛК, еще 5% – у кипрской «Стонвен Финанс Лимитед» (ранее принадлежала КРУ).

В ГТЛК «Ъ» рассказали, что компания давно прорабатывает участие китайских партнеров в «Лавне». «На данный момент Poly International является наиболее вероятным инвестором проекта»,– сообщили в ГТЛК, добавив, что условия и размер инвестиций пока обсуждаются. Основные инвестиции приходятся на строительство инфраструктуры и закупку оборудования для перевалки угля, пояснили в ГТЛК, а старт проекта запланирован на 2017 год.

В октябре 2016 года ГТЛК оценивала вложения в строительство и обустройство портового комплекса в сумму до 20 млрд руб. (на сайте правительства области говорится о $300 млн) и планировала привлечь стратегического инвестора через продажу доли в проекте. Тогда же в ГТЛК заявляли, что грузовая база для «Лавны» учитывает рост объемов экспорта энергоугля, перевод грузопотоков из Прибалтики на российские порты (см. также «Ъ» от 18 октября).

Директор группы корпоративных рейтингов АКРА Максим Худалов говорит, что потребность в строительстве терминала по вывозу угля в западном направлении отсутствует. Для поставок в Китай порт неудобно расположен, к тому же КНР сейчас сокращает импорт угля и активно рассматривает варианты перехода на более чистые источники энергии, отмечает эксперт. Сейчас в регионе уже достаточно объектов, которые работают не в полную мощность, добавляет он. Проект больше похож на «отголосок прошлых лет», когда угольные компании соревновались за доступ к мощностям, а строительство второго порта рассматривалось как перспективная идея, заключает господин Худалов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.09; ПРИМОРЬЕ ПРЕДЛАГАЕТ СОЗДАТЬ ДОПУЧАСТОК МОРПУНКТА ПРОПУСКА ДЛЯ ЭКСПОРТА БОРОПРОДУКТОВ В ЯПОНИЮ

Администрация Приморского края готовит обращение в **Минтранс** с предложением создать в морском терминале Рудная Пристань участок морского пункта пропуска Ольга, что должно способствовать увеличению экспортных поставок боропродуктов в Японию.

Как сообщила пресс-служба администрации Приморья, совещание по вопросу открытия в Рудной Пристани дополнительного участка пункта пропуска Ольга в четверг провел первый вице-губернатор Василий Усольцев.

В настоящее время морской терминал Рудная Пристань, относящийся к порту Ольга, является основным транспортным узлом для Дальнегорского городского округа Приморского края.

Из-за малых глубин терминал обслуживается преимущественно судами ОАО «Амурское пароходство» (MOEX: ASCO) (крупнейшее в Хабаровском крае предприятие, осуществляющее речные перевозки) класса «река-море».

«Эти суда, в основной своей массе, 70-80-х годов постройки и с каждым годом их количество уменьшается. Дефицит судов такого класса под российским флагом и их старение приводят к повышенной стоимости фрахта. А для грузоотправителей фрахт судна является наиболее затратной составляющей стоимости продукции», – отмечается в сообщении.

В то же время при отгрузке продукции на экспорт через Рудную Пристань применяется сложная процедура, формирующая дополнительные транспортные издержки: перед погрузкой суда проходят таможенное оформление в пункте пропуска морского порта Ольга, затем идут для погрузки в морской терминал Рудная Пристань и повторно возвращаются в морской порт Ольга для оформления в действующем пункте пропуска.

«В результате рост транспортных затрат значительно снижает доходность и конкурентоспособность предприятий, ведущих хозяйственную деятельность на территории городского округа – ООО «Дальнегорский ГОК», ГМК «Дальполиметалл», ООО «Форест-Карго», – отмечается в сообщении.

ООО «Дальнегорский ГОК» (Приморский край, создано на базе находящегося в процедуре банкротства АО «Горно-химическая компания «Бор») в последние годы 90% своей продукции отгружает на экспорт, это почти 89 тыс. тонн боропродуктов в год.

«Из-за того, что судов нет, вынуждены снижать мощности. Фрахт российских судов на 40-50% выше, чем иностранных, и обходится нам почти в 100 млн рублей в год. Это серьезные деньги, которые могли бы пойти на модернизацию производства, приобретение новой техники и оборудования взамен изношенного. Кроме того, со своими партнерами из Marubeni мы пытаемся занимать новые рынки в Японии и Южной Корее, работать с мировыми лидерами по производству стекла AsahiGlass и Corning. Для них важно не только качество борной кислоты, но и «лицо» товара. Когда борная кислота высокого качества приходит в ржавых контейнерах, нам начинают задавать вопросы, мы теряем конкурентное преимущество и выходы на премиальные рынки», – сказал гендиректор «Дальнегорского ГОКа» Дмитрий Рачков, слова которого приводятся в сообщении.

На совещании было отмечено, что в качестве основного варианта решения этой проблемы сегодня рассматривается реконструкция морского грузового пункта пропуска Ольга за счет изменения его пределов и установления дополнительного участка пункта пропуска на терминале Рудная Пристань.

Предложения о реконструкции порта, которые должны быть поданы в **Минтранс** России, в настоящее время готовит АО «Дальневосточный научно-исследовательский, проектно-изыскательский и конструкторско-технологический институт морского флота» (ДНИИМФ, Владивосток, ведущий проектный институт Дальнего Востока).

Ранее главный управляющий отдела минеральных ресурсов японской Marubeni Corporation Мано Рёити заявлял, что с решением вопроса по реконструкции порта Ольга для ГОКа станет возможной закупка серной кислоты, необходимой для производства борной кислоты, не с севера России (Норильск), а из Японии, что позволит сэкономить на логистике.

«Дальнегорский ГОК» в 2016 году произвел 67,275 тыс. тонн боропродуктов на сумму более 2 млрд рублей.

Учредителями ООО «Дальнегорский ГОК» выступают московские АО «Горно-химическая компания «Бор» (51%) и ООО «Радамант» (49%).

Предприятие эксплуатирует единственное действующее борное месторождение в России и является единственным в стране производителем продукции из собственного минерального сырья, имеющим полный технологический цикл от добычи руды и ее обогащения до синтеза боропродуктов, таких как борная кислота различных марок, борат кальция, борный ангидрид, датолитовый концентрат.

Арбитражный суд Москвы в апреле 2015 года ввел процедуру наблюдения в отношении ГХК «Бор» по иску ООО «Трейдцентр» в связи непогашенной задолженностью, а в ноябре 2015 года – признал предприятие несостоятельным (банкротом) и открыл конкурсное производство. В дальнейшем процедура внешнего управления дважды продлевалась, последний раз – до мая 2017 года.

### ТАСС; 2017.03.10; В МИНТРАНСЕ ОБСУЖДАЮТ ВВЕДЕНИЕ ПОСЛЕПОЛЕТНОЙ ПРОВЕРКИ ПИЛОТОВ НА АЛКОГОЛЬ

Статс-секретарь, заместитель **министра транспорта** РФ Сергей **Аристов** сообщил ТАСС, что в ведомстве обсуждается возможность введения послеполетной проверки пилотов и бортпроводников, а также машинистов поездов и водителей автобусов на содержание в крови алкоголя и наркотиков.

По его словам, «дебатируется вопрос о проверке командира воздушного судна или водителя транспортного средства после полета или после поездки (на содержание в крови алкоголя или наркотиков), потому что до поездки или до полета эти проверки сейчас проводятся». «Этот вопрос пока только обсуждается, пока конкретной нормы нет», – добавил **Аристов**.

 «У нас действует принцип обязательной ответственности всех видов транспорта. Одинаково недопустимо – и нетрезвый пилот, и нетрезвый водитель пассажирского локомотива или водитель автобуса», – подчеркнул он.

«Законопроекта такого пока нет, а концептуально мы это вопрос обсуждаем», – подчеркнул замминистра, добавив, что эта тема появилась в **Минтрансе** «с подачи общественного мнения». «Это мысль, которая не от нас идет, а от общества, мы ее слышим», – заключил он.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.03.09; НИЧЕГО ЛИШНЕГО В НЕБЕ

Полеты на май дешевеют

В Мюнхен, Минск и Стамбул этой весной можно слетать недорого. Это самые экономичные весенние авиамаршруты.

К такому выводу пришли аналитики туристического сервиса «Туту.ру», проанализировав базы бронирования билетов.

Например, в Мюнхен можно купить билет (туда-обратно) за 15,5 тысячи рублей, в Минск – за 7,5 тысячи рублей, в Стамбул (Турция) -13,3 тысячи рублей. Еще более значительное падение цен на авиабилеты – примерно на 40 процентов – отмечается по маршрутам Москва – Ларнака (Кипр), Москва – Лондон (Великобритания), Москва – Рим (Италия).

Билеты до 20 тысяч рублей в обе стороны можно купить в Тель-Авив (Израиль) и Анталью (Турция) с вылетом из Москвы (они подешевели на 10-15 процентов по сравнению с прошлой весной).

То есть в целом после стабилизации курса рубля и запуска перевозчиками новой линейки тарифов средняя цена на авиационные билеты весной этого года по сравнению с мартом – маем 2016 года стала ниже на 20 процентов.

Выгоднее всего приобретать билеты в европейские страны – здесь заметно снижение средних цен на авиабилеты примерно на 25 процентов, считают в «Туту.ру».

Но что такое новые тарифы, за счет чего перевозчики снижают стоимость билетов – за счет услуг на борту самолета и других мелочей?

Так, одна из авиакомпаний решила, что сможет больше сэкономить на уборке салона, если в креслах пассажиров не будет карманов. Все уже привыкли, что в них сзади есть карманы, где лежит инструкция по безопасности, рекламные журналы. Пассажиры еще туда складывают мусор и не всегда его отдают бортпроводникам. Теперь на ряде рейсов некоторых перевозчиков мусор складывать будет некуда.

Возможно, это переймут и другие авиакомпании, чтобы сэкономить на уборке салона, ведь цена – решающий фактор. И оказалось, что, сэкономив на предоставлении бесплатных услуг, можно заработать на продаже бутерброда на борту, провозе чемодана.

Авиакомпании научились не тратиться на услуги, а зарабатывать на них, отметил ведущий научный сотрудник Центра инфраструктурных проектов НИУ «Высшая школа экономики» Федор Борисов.

Сегодня бортпроводники из сервиса плавно перекочевали в функциональный раздел безопасности полетов, а сами авиакомпании научились этим очень умело спекулировать для оправдания вводимых ограничений. Стюардесса теперь скорее цербер, присматривающий за тем, чтобы пассажиры строго выполняли свои обязанности, отметил Борисов.

Так есть ли дно снижения сервиса обслуживания пассажиров?

Ценовая конкуренция для авиарынка ограничена, и в конечном счете настает момент, когда снижать цены уже невозможно, считает эксперт. Конечно, в счет не берутся варианты демпинга, которые приводят к банкротству авиакомпаний.

Компании снова будут вынуждены включаться в гонку качества, переманивая клиентов друг у друга, прогнозирует Федор Борисов. «Количество пассажиров в любом случае, конечно, не беспредельно. Поэтому границы рынка, раздвинутые дискаунтерами, также имеют предел, за которым начнется борьба не за нового, а за существующего пассажира», – отметил он.

Но когда именно это произойдет, ответ за пассажиром, пока для него решающим фактором остается цена. И мы готовы потерпеть пару-тройку часов, упираясь коленками в спинку кресла, чтобы добраться до места назначения.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.03.10; «СУПЕРДЖЕТЫ» ЛЕТЯТ НА ЮГ

Создаваемая на юге России новая авиакомпания «Азимут» близка к подписанию контракта на поставку партии российских региональных самолетов SSJ-100. Арендодателем выступит Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК), предлагающая низкие лизинговые ставки благодаря госпрограмме софинансирования производства самолетов. Начать полеты зарегистрированная в Ростове-на-Дону авиакомпания сможет, скорее всего, только в следующем году.

АО «Авиакомпания «Азимут» и ГТЛК в настоящее время завершают работу над подписанием твердого контракта на поставку отечественных самолетов SSJ-100. В лизинговой компании подтвердили данную информацию. Однако условия сделки, включая сроки поставки и количество самолетов, сторонами пока не раскрываются.

– В конце 2016 года мы подписали с авиакомпанией соглашение о намерениях, сейчас финализируем условия твердого договора. Подробную информацию раскроем, когда будет подписан твердый контракт, – рассказали «Известиям» в пресс-службе ГТЛК.

 «Азимут» проявляет интерес к аренде 12 самолетов, сообщил «Известиям» источник, близкий к авиакомпании. На первом этапе планируется взять в лизинг четыре самолета SSJ-100, а в дальнейшем в течение двух лет довести их количество до 12. Первые самолеты нужны в кратчайшие сроки. Причем цена аренды авиатехники для новой авиакомпании также является существенным фактором.

По словам главного редактора портала Avia.ru Романа Гусарова, ГТЛК предоставляет отечественным авиакомпаниям возможность брать самолеты в лизинг по более низким лизинговым ставкам с учетом участия государства в программе приобретения «Суперджетов».

– Государство финансирует половину стоимости производства самолетов. Поэтому в целом выгоднее брать в лизинг SSJ-100, так как ставка аренды ниже, чем для аналогичных западных самолетов. Кроме того, оплата зафиксирована в рублях, что означает отсутствие валютного риска. Этой схемой уже воспользовались такие авиакомпании, как «Ямал», «ИрАэро» и «Якутия», – пояснил «Известиям» Роман Гусаров.

Авиакомпания «Азимут» всеми силами стремится начать полеты на юге России уже в этом году и при этом стать базовым перевозчиком нового аэропорта Платов, строительство которого завершается в Ростовской области. У компании сформирована организационная структура, в последние несколько месяцев шел активный набор авиационного персонала. В феврале завершилось юридическое переоформление места регистрации компании – с Краснодара на Ростов-на-Дону. Арендовано новое офисное помещение.

Тем не менее, как рассказали «Известиям» в **Росавиаци**и, юридическое лицо АО «Авиакомпания Азимут» на данный момент пока не подавало заявку на получение сертификата эксплуатанта – основного документа, разрешающего выполнять коммерческие воздушные перевозки.

Причина медлительности перевозчика в принципе понятна. По действующим федеральным авиационным правилам заявитель должен иметь на праве собственности или на условиях аренды не менее восьми однотипных воздушных судов для выполнения регулярных воздушных перевозок пассажиров или не менее трех самолетов для выполнения чартерных полетов. Поэтому подписание твердого контракта на самолеты наконец позволит авиакомпании перейти к процессу получения сертификата эксплуатанта.

«Азимут» подтверждает планы начать коммерческие полеты в июле этого года. Но сдержать обещание будет сложно, учитывая, что крайне непростая процедура получения сертификата эксплуатанта пока не стартовала. В этой связи наиболее вероятным видится сценарий, при котором перевозчик начнет полеты в конце этого года – начале следующего, считают эксперты.

Генеральный директор авиакомпании «Азимут» Павел Екжанов не стал отвечать на вопросы «Известий». Миноритарный акционер компании Виталий Ванцев, являющийся одним из совладельцев аэропорта Внуково, был недоступен для комментариев.

Собственниками авиакомпании, по данным ЕГРЮЛ, являются ООО «Аэрокарго+» (50%) и ООО «Инвесттехсервис» (50% уставного капитала), которое принадлежит ООО «Внуково холдинг»

### БАЙКАЛ-DAILY; 2017.03.09; ЖИТЕЛЕЙ БУРЯТИИ ВВЕЛИ В ЗАБЛУЖДЕНИЕ НАСЧЁТ СНИЖЕНИЯ ЦЕН НА ПОЛЁТЫ ДО МОСКВЫ

Авиакомпания «S7» теперь заявляет, что их «неправильно поняли» по якобы выполненному поручению и.о. главы Бурятии Алексея Цыденова

Как сообщал «Байкал-Daily», по поручению и.о. главы республики Алексея Цыденова были проведены переговоры по снижению цены на авиарейсы из Улан-Удэ до Москвы. На прошлой неделе **министр транспорта** Бурятии Сергей Козлов встретился в Москве с руководством авиакомпании S7.

– По результатам договоров министра с представителями S7 удалось добиться снижения цены на авиабилеты из Улан-Удэ до Москвы. Новая цена составит 12 500 рублей, единственное условие – покупка билетов в оба конца. – сообщили в пресс-службе **минтранса**.

Как было заявлено, период снижения цены – с 9 марта по 15 мая 2017 года. Многие люди специально дожидались этой даты, чтобы купить билеты.

Но неожиданно авиаперевозчик вернул на сайт прежнюю стоимость. Как оказалось, это была лишь разовая акция, которая длилась до 8 марта. Об этом рассказал «Байкал-Daily» директор представительства авиакомпании «S7» в Бурятии Николай Холодов:

– Когда всё это делали, с того дня распродажа билетов была до 9-го марта.

 – То есть, чтобы купить билеты со скидкой на период с 9 марта, нужно было купить их до начала этого периода. То есть это была акция такая? – («Байкал-Daily»)

– Да, совершенно верно. И эти билеты действительны по 20-е мая. Я не понимаю, почему все неправильно поняли.

Напомним, из-за высокой стоимости билетов из Улан-Удэ до Москвы, жители республики вынуждены были всё это время ездить в соседние Иркутск и Читу. При этом люди постоянно жалуются, уже была подписана петиция на имя **министра транспорта** РФ о снижении цен авиаперевозчика.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.09; СУД ПОДТВЕРДИЛ ТРЕБОВАНИЕ РОСТРАНСНАДЗОРА К АВИАКОМПАНИИ «ПОБЕДА» ПО СВЕРХНОРМАТИВНОМУ БАГАЖУ

Арбитражный суд Московского округа в четверг подтвердил решение судов нижестоящих инстанций, которые отказали ООО «Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)) в иске к **Ространснадзор**у о признании недействительным и отмене предписания от 29 февраля 2016 года, касающегося сверхнормативного веса багажа.

Как отмечается в информации на сайте суда, суд отклонил кассацию авиакомпании.

Ранее сообщалось, что Девятый арбитражный апелляционный суд 8 ноября 2016 года подтвердил решение Арбитражного суда Москвы, который 5 июля отказал ООО «Авиакомпания «Победа» в иске к **Ространснадзор**у о недействительности и отмене предписания от 29 февраля 2016 года, касающегося сверхнормативного веса багажа.

Из материалов дела следует, что в результате проверки ведомство установило, что «Победа» нарушает требования «Правил формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации» (ФАП-155), утвержденные **Минтрансом** РФ.

В связи с этим **Ространснадзор** выдал оспариваемое предписание об устранении нарушений и обязании изменить правила авиакомпании в части установления тарифов на перевозку сверхнормативного багажа.

Ранее сообщалось, что авиакомпания «Победа» оспаривает в суде несколько предписаний **Ространснадзор**а. Так, в производстве суда находятся иски «Победы», касающиеся предписаний ведомства о предоставлении пассажирам горячего питания, установлении видеокамер на борту самолетов и совместного размещения детей.

ООО «Авиакомпания «Победа» 24 августа 2016 года отказалось от требований о признании недействительным и отмене предписания **Ространснадзор**а от 29 февраля 2016 года, касающегося совместного размещения детей с родителями в салоне самолета.

В иске «Победа» просила признать недействительным и отменить предписание **Ространснадзор**а, в котором говорится, что непринятие мер по совместному размещению на борту самолета несовершеннолетних пассажиров и их родителей является грубым нарушением законодательства.

Арбитражный суд Москвы 12 сентября 2016 года признал законным предписание **Ространснадзор**а от 31 марта 2016 года о необходимости установить видеокамеры на самолетах авиакомпании «Победа».

В конце сентября ООО «Авиакомпания «Победа» отказалось от иска к **Ространснадзор**у по поводу предписания ведомства от 29 февраля 2016 года, касающегося обеспечения пассажиров горячим питанием.

Поводом для проверки стало обращение в службу заместителя секретаря Общественной палаты (ОП) Сергея Орджоникидзе. Перед этим в ОП поступили жалобы от ее члена Дмитрия Чугунова, зампреда комитета по образованию Госдумы РФ Алены Аршиновой и частного лица. Так, Д.Чугунов осенью 2013 года отказался дополнительно оплатить три места ручной клади общим весом до 10 кг и был снят с рейса.

### ТАСС; АНДРЕЙ МЕДИНСКИЙ; 2017.03.09; ВЛАСТИ СЕВАСТОПОЛЯ УТВЕРДИЛИ ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ ТЕРРИТОРИИ АЭРОПОРТА БЕЛЬБЕК

Правительство Севастополя утвердило проект планировки и межевания территории гражданского сектора аэропорта Бельбек. Соответствующее решение было принято в четверг на заседании городского правительства.

«Мы утвердили сегодня проект планировки и межевания территории гражданского сектора аэропорта Бельбек, которым определяются границы существующего военного аэродрома Бельбек и границы гражданского аэропорта. Публичные слушания по этому вопросу были проведены 29 сентября прошлого года, было решено проект планировки поддержать, сегодняшнее решение правительства также касается этого проекта планировки», – уточнил журналистам суть принятого постановления директор департамента архитектуры и градостроительства города Александр Моложавенко.

По его словам, 478 гектаров объекта предназначено для транспортных целей и целей обеспечения безопасности, а 74 гектара будет использоваться как гражданская часть.

Моложавенко сообщил, что следующим шагом работы по объекту будет изготовление проектной документации на строительство гражданского сектора аэропорта Бельбек и получение финансирования за счет федеральных средств. «Проектная документация уже практически готова, сейчас необходимо пройти экспертизу и утверждение», – добавил он.

В настоящее время аэропорт Бельбек, расположенный на северо-западе Севастополя, обслуживает самолеты Воздушно-космических сил РФ. Планируется, что после модернизации в рамках федеральной целевой программы (ФЦП) по развитию Крыма и Севастополя до 2020 года он будет обслуживать и гражданские рейсы. На пресс-конференции в начале этого года генеральный директор АНО «Дирекция по управлению ФЦП» Андрей Никитченко сообщил, что Севастопольский аэропорт «Бельбек» по решению федерального центра станет филиалом аэропорта Симферополь, хотя до этого обсуждался вопрос о статусе объекта как самостоятельного севастопольского аэропорта.

В интервью ТАСС врио губернатора Севастополя Дмитрий Овсянников отметил, что реконструкция инфраструктуры – рулежных дорожек, перрона, приведение в соответствие состояния полосы и модернизация технических средств управления полетами – будет проведена в любом случае, вне зависимости от формата дальнейшего существования аэропорта – в качестве филиала аэропорта Симферополь, сертифицированного для приема чартерных рейсов, или как полноценного гражданского аэропорта.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.03.09; 10 МАРТА ИЗМЕНИТСЯ РАСПИСАНИЕ РЕЙСОВ ИЗ РОССИИ В БЕРЛИН

Авиакомпании корректируют расписание рейсов в Берлин на 10 марта из-за заявленной забастовки персонала наземных служб аэропортов Берлина. Так изменен пункт назначения на 10 марта рейса SU2312/2313.

Вместо Берлина самолет вылетит в Дрезден в 10 часов 15 минут по московскому времени. Еще один борт (рейс SU2316/2317) вылетит вместо Берлина в Дрезден из Шереметьево, но уже вечером, в 19 часов 35 минут по московскому времени, сообщает пресс-служба Аэрофлота.

Кроме того, будет отменено три рейса в Берлин: SU2684/2685 (вылет должен был быть в 08 часов 20 минут мск); SU2318/2319 (вылет в 12часв 15минут мск); SU2314/2315 (вылет 15 часов 30 минут мск). Пассажиры этих бортов будут отправлены ближайшими рейсами в Дрезден. При этом перевозчик предупреждает, что «не обеспечивает доставку пассажиров наземным транспортом из Дрездена в Берлин и обратно».

Однако можно переоформить билеты на другие даты/время можно по круглосуточным телефонам Аэрофлота: +7 495 223 5555, 8-800-444-5555 или в офисах продаж авиакомпании. Кроме того, пассажиры могут просто сдать билеты без штрафных санкций, то есть вернуть полную сумму. Но для этого им нужно прийти в кассу, где они покупали билеты.