**17 АПРЕЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА ТЕРЕНТЬЕВА; 2017.04.17; МИНФИН ПРИВАТИЗИРУЕТ НМТП С ПРЕМИЕЙ

20% порта можно продать примерно за 30 млрд рублей – это на четверть дороже текущих котировок

Минфин рассчитывает получить «в районе 30 млрд руб.» от продажи 20% акций Новороссийского морского торгового порта (НМТП), передал ТАСС со ссылкой на замминистра финансов Алексея Моисеева. «Мы ожидаем приватизации НМТП в этом году путем продажи на бирже. В связи с тем что приватизация ВТБ в этом году маловероятна, есть указание Росимуществу найти замещение, – объяснил Моисеев. – На одну треть планируется заместить НМТП, по остальным двум третям Росимущество предложений пока не вносило».

Расчет ФАС

ФАС предписала НМТП отменить монопольно высокие цены и перевести тарифы по перевалке руды, удобрений, контейнеров, черных и цветных металлов, нефти и нефтепродуктов в российские рубли. НМТП обязан перечислить в федеральный бюджет 9,74 млрд руб. Похожие предписания выданы и другим стивидорам.

Инвесторам намерение Минфина понравилось. На Московской бирже НМТП к концу торгов в пятницу подорожал на 5%, оказавшись в лидерах роста (Лондонская биржа, где торгуются расписки НМТП, в пятницу не работала). Оценка пакета, названная Моисеевым, была на 25,5% дороже закрытия на Московской бирже 13 апреля. Является ли цена, названная Моисеевым, рекомендацией консультанта – «Сбербанк CIB» или это пока оценка Минфина, не ясно. Представители Росимущества в воскресенье на вопросы «Ведомостей» не ответили, «Сбербанка CIB» – отказался от комментариев

Правительство утвердило план приватизации

В ближайшее время могут быть проданы большие пакеты Совкомфлота и ВТБ

НМТП – крупнейшая в России стивидорная компания, ее активы сосредоточены на Черном и Балтийском морях. Контролируют компанию через Novoport Holding Ltd. «Транснефть» и группа «Сумма». Кроме этого «дочка» «Транснефти» владеет 10,5% акций. В прошлом году правительство вместе с «Транснефтью» обсуждало вариант совместной продажи госпакета и пакета НМТП, принадлежащего трубопроводной монополии. На прошлой неделе первый вице-президент «Транснефти» Максим Гришанин говорил, что монополия сейчас ни с кем переговоры о продаже пакета НМТП не ведет. «Решение о продаже принимаем не мы в итоге. Когда будет такое решение, тогда будем вести переговоры. Наш основной акционер [государство] пока не определился», – цитировал топ-менеджера «Интерфакс».

НМТП

Стивидорная компания

Основные акционеры – Novoport Holding Ltd. (50,1%), Росимущество (20%), «Транснефть» (10,5%), РЖД (5,3%), «Сумма» (2,7%).

Капитализация – 125,8 млрд руб.

Выручка (МСФО, 2016 г.) – $865,6 млн,

Чистая прибыль – $692,8 млн.

Об окончательной форме продажи госпакета – будет ли это публичное предложение акций или продажа пакета стратегическому инвестору – тоже неизвестно. **Министр транспорта** Максим **Соколов** говорил, что видит покупателем госпакета НМТП стратегического инвестора, писал «Интерфакс». Представитель группы «Сумма» заявил «Ведомостям», что группа рассматривает «все варианты увеличения своей доли в НМТП». Цену госпакета, названного Моисеевым, представитель «Суммы» комментировать не стал.

Продать 20% НМТП по цене, на которую рассчитывает Минфин, можно и на рынке, считает аналитик «Атона» Михаил Ганелин. НМТП – уникальный актив, но он недооценен из-за низкой ликвидности бумаг, подчеркивает аналитик. НМТП провел IPO на Лондонской бирже в 2007 г. Тогда цена размещения одной акции была определена в 6,3 руб. за штуку (по курсу на день размещения), средневзвешенная цена акции НМТП на 13 апреля (за день до заявления Моисеева) – 6,26 руб. Между тем выручка НМТП по МСФО с 2007 г. выросла втрое до $865,6 млн в 2016 г. Актив может генерировать стабильный денежный поток в любых экономических условиях и демонстрировать рентабельность по EBITDA более 70%, перечисляет Ганелин. Рентабельность НМТП в 2016 г. составила 78%, увеличившись на 3,1 п. п.

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2017.04.17; ПРИХОДИТ МОТОЦИКЛЕТНЕЕ ВРЕМЯ

Российские мотоциклисты, вероятно, получат дополнительные преимущества на дорогах перед автомобилистами – отдельную стоп-линию для удобного старта на перекрестках и разрешение ездить между рядами машин. Первый вице-премьер Игорь Шувалов поручил МВД, **Минтрансу** и правительству Москвы проработать возможность соответствующих изменений в ПДД.

По итогам совещания в правительстве, на котором обсуждались вопросы безопасности движения, первый вице-премьер Игорь Шувалов поручил МВД, **Минтрансу** и правительству Москвы проработать ряд предложений, связанных с движением мотоциклистов и внесением изменений в ПДД. Об этом «Ъ» рассказал представитель господина Шувалова.

**Минтранс** и правительство Москвы, в частности, должны провести эксперимент по применению на улицах двойной стоп-линии. Как пояснил «Ъ» автор идеи глава экспертного центра Probok.net Александр Шумский, сегодня в городах на перекрестках мотоциклисты и велосипедисты ждут зеленого сигнала светофора, стоя между машинами у одной стоп-линии. «Стартуют они также вместе с автомобилями, и это небезопасно»,– пояснил он «Ъ». Власти Москвы выберут перекресток с интенсивным движением, где будет нанесено две стоп-линии: первая – для автомобилей, вторая с интервалом 3-5 м – для мотоциклистов. Представитель господина Шувалова отметил, что такая разметка уже применяется в некоторых странах. «Если эксперимент будет признан удачным, потребуется внесение изменений в законодательство»,– говорит Александр Шумский.

Из поручения также следует, что МВД, **Минтранс** и «Открытое правительство» должны «проработать вопрос» о возможности «движения мотоциклистов между рядами», представив в правительство РФ соответствующий доклад в течение месяца.

«Сейчас этот вопрос вообще не урегулирован,– пояснил «Ъ» господин Шумский.– Двигаться между рядами ПДД прямым образом ни разрешают и не запрещают. А если мотоциклист оказывается с автомобилем в одном ряду и происходит ДТП, то тут вообще непонятно, кто виноват, ведь оба правила соблюдали. На все эти вопросы должен быть дан ответ».

Идею провести эксперимент с двойной стоп-линией поддержало большинство экспертов. В столичном Центре организации дорожного движения отметили, что при этом «важно соблюсти безопасность всех участников»,– в данный момент идет выбор места и времени эксперимента. Координатор программы «Мотограждане» (общественная организация, помогающая байкерам на дорогах) Павел Сосков говорит, что мотоциклы – это более динамичный вид транспорта: «Двойная стоп-линия позволила бы исключить толчею на перекрестках». «Не исключаю, что размещение двойной стоп-линии не везде будет возможно технически и не везде актуально – число мотоциклистов во многих регионах совсем невелико,– добавляет глава представительства Harley-Davidson в России и СНГ Антон Прохоров.– Но создать для дорожников возможность нанести такую разметку – это очень правильно».

А вот мнения по поводу движения мотоциклов между рядами разделились. Министр по делам «Открытого правительства» Михаил Абызов (часто ездит на мотоцикле) говорит, что в ПДД в июне прошлого года была введена норма об опасном вождении, под определение которого попадает и движение между рядами. «Важно, чтобы у мотоциклистов было право использовать пространство между рядами машин для преодоления пробок на скорости до 40 км/ч, не создавая угроз для участников движения,– заявил «Ъ» господин Абызов.– Это не должно считаться нарушением. Такое поведение сегодня является типовым, я так сам регулярно езжу. Более того, это сделает более удобным передвижение двухколесного транспорта в городе». «Движение в межрядье злом не является,– добавляет Антон Прохоров.– Разрешение езды мотоциклов между рядами с четкой регламентацией такой езды могло бы быть оптимальным решением: двигаться медленно сквозь затор, если такое движение прямолинейно, без маневрирования между машинами – безопасно. А вот нестись со скоростью 150 км/ч «левее левого» по МКАД или исполнять «змейки» между рядами автомобилей – недопустимо».

Павел Сосков, в свою очередь, считает, что действующих правил достаточно. «Двигаться по разметке нельзя, но два транспортных средства с учетом соблюдения интервала могут находиться в одном ряду,– считает он.– Водители должны понимать, что во время любого маневра в пределах своего ряда, будь то объезд люка или препятствия, нужно проверять, не едет ли рядом мотоцикл. Здесь надо усилить пропаганду». По его мнению, принимать решение по данному вопросу должны «профессионалы по вопросам безопасности движения».

Госавтоинспекция, по информации «Ъ», уже подготовила заключение о «нецелесообразности» разрешения движения мототранспорта между рядами. В ведомстве говорят, что сегодня байкеры, двигающиеся между рядами авто, инспекторами не штрафуются. Однако в том случае, если произошло столкновение с автомобилем в момент, когда мотоцикл находился с ним в одном ряду (или на разметке), ответственность несет именно байкер. Если закрепить в ПДД четкий запрет или разрешение двигаться между рядами, это только усложнит дорожную ситуацию, считают в Госавтоинспекции. Кроме того, сама разметка выполнена из термопластика и в дождь становится скользкой.

Президент московской Коллегии правовой защиты автовладельцев Виктор Травин «категорически против» того, чтобы закрепить право байкеров ездить в межрядье: «Некоторые современные мотоциклы очень широкие». Господин Травин также отметил, что в последние годы власти Москвы ведут работы по сужению полос (местами – до 2,75 м). «Не всякая машина в такие полосы протиснется, а что будет, если еще и мотоцикл попытается?» – говорит он. По данным ГИБДД России, в 2016 году количество ДТП из-за нарушений правил водителями мотоциклов сократилось на 16,9% (4,6 тыс. аварий), водителями мопедов – на 27,4% (2,6 тыс. аварий).

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.04.15; ТАРИФ «ПЛАТОНА» ВЫРОС НА ЧЕТВЕРТЬ

Сегодня начал действовать новый тариф для большегрузов в рамках системы «Платон». Почему государство продлило льготный период тарификации в системе «Платон» и как сейчас контролируют фуры, «Российской газете» рассказал Иван Григорович, глава подведомственной **Росавтодор**у организации «Дороги России», которая контролирует работу системы «Платон».

По просьбам бизнеса Совет Федерации инициировал дополнительную проверку системы «Платон», что от нее ожидают дорожники?

Иван Григорович: Она будет способствовать опровержению многих мифов, которые раздуты вокруг проекта. В частности, некоторые перевозчики до сих пор выступают за отмену транспортного налога, в то время фактически пользователи «Платона» от него уже освобождены. Владелец большегруза полностью освобождается от транспортного налога, если он меньше суммы платежа за федеральные дороги.

Существуют и призывы передачи системы от бизнеса государству, в то время как она уже является 100-процентной собственностью государства и все отчисления перевозчиков поступают напрямую в бюджет, не задерживаясь на чьих-то сторонних счетах.

Система работает на основании федерального закона, в котором прописана обязанность компенсации владельцами грузовиков массой свыше 12 тонн ущерба федеральным дорогам. Правомерность проекта подтверждена Конституционным судом РФ.

Для приведения в нормативное состояние и развития дорожной сети страны нужны неналоговые источники наполнения дорфонда, такие как система «Платон» и развитие проектов, предусматривающих привлечение частных инвестиций в инфраструктуру. Только за прошлый сезон регионы благодаря запуску системы получили 22,9 миллиарда рублей на ремонт дорог и мостов. Еще 8,7 миллиарда рублей за счет «Платона» было предоставлено субъектам из госбюджета на компенсацию выпадающих доходов от вычета по транспортному налогу, который был предоставлен более чем 200 тысячам российских пользователей системы «Платон». То есть, регионы ничего не потеряли, а только приобрели дополнительные средства на ремонт дорог и мостов.

Что получила дорожная отрасль за почти полтора года работы системы «Платон»?

Иван Григорович: На собранные средства уже отремонтировано более тысячи километров самых проблемных дорог в 40 городах и регионах страны. К примеру, в Петрозаводске удалось восстановить две трети улиц города. В 19 регионах начался долгожданный ремонт 24 аварийных и строительство 7 новых мостов. В этом дорожном сезоне собранные средства от системы «Платон» будут направлены, в том числе, на ремонт и развитие федеральной дорожной инфраструктуры. При этом сами грузоперевозчики будут выбирать дороги, которые будут отремонтированы за счет сборов «Платона». Такой опрос заработал в рамках проекта Общероссийского народного фронта (ОНФ) «Карта убитых дорог».

Если сравнивать прогнозные поступления от системы в дорожный фонд с объемом средств, которые будут выделены в этом году на ремонт и содержание федеральных трасс (248 миллиардов рублей), то с учетом продления льготного тарифа для перевозчиков они составят почти 10 процентов от данной суммы. То есть, условно каждый десятый рубль, вложенный в ремонт дорог, будет получен благодаря системе. Взимание платежей с тяжеловесных грузовиков для компенсации ущерба дорогам – это общепринятая в мире практика. Обширный опыт, например, имеет Германия, Австрия, Польша, Бельгия, Чехия, Словакия, Венгрия и даже Белоруссия. Это стандартное и абсолютно правильное решение, которое основано не на каких-то политических или коммерческих соображениях, а на инженерной физике, исходя из расчетов разрушающего воздействия большегрузов на дороги.

А сколько уже денег заработала компания-оператор за счет платы от государства?

Иван Григорович: Вся статистика финансовых взаимоотношений **Росавтодор**а с оператором открыта и четко прописана еще в августе 2014 года – ежегодный платеж 10,6 миллиарда рублей. Однако это не прибыль оператора. Срок окупаемости подобного проекта для инвестора превышает 11 лет. Об этом мало кто говорит, а ведь это напрямую свидетельствует об эффективности выбранной формы государственно-частного партнерства при реализации проекта.

Большая часть выделяемых оператору средств идет на регулярные операционные расходы (содержание двух современных центров обработки данных, затраты на связь для миллиона бортовых устройств, каналов к рамкам и офисам, обслуживание 138 офисов, диагностика и оперативный ремонт оборудования рамных конструкций, плановая замена оборудования, техобслуживание автомобилей мобильного контроля). Помимо этого, оператор продолжает нести капитальные затраты на строительство рамных конструкций контроля на федеральных дорогах всей страны. К примеру, если посчитать в деньгах, то один из значительных пунктов капитальных затрат оператора – расходы на выпуск бортовых устройств (сейчас произведено более миллиона устройств) равны их стоимости 7 миллиардов рублей.

Государство не потратило ни одного рубля на строительство всей инфраструктуры системы «Платона» – это были исключительно частные инвестиции. При этом только после госприемки все объекты системы стали полностью государственной собственностью.

Почему государство пошло на встречу перевозчикам и продлило льготный период тарификации в системе «Платон»?

Иван Григорович: Сроки отмены льготного тарифа с перевозчиками обсуждались еще с прошлого года. Перевозчики отмечали, что отменять льготы необходимо только после развертывания системы контроля, чтобы все грузоперевозчики вносили плату в равных условиях, чтобы не было неплательщиков. Отдельные перевозчики, чувствуя безнаказанность, продолжают работать без внесения платы в счет возмещения наносимого вреда дорогам, занижая таким образом тариф ниже рыночного. Получается, что законопослушные перевозчики перешли бы на новый тариф 3,06 рубля за километр, а часть продолжила уклоняться от законной обязанности компенсации ущерба. Это бы создало парадоксальную ситуацию, когда добросовестные компании и предприниматели приняли бы на себя дополнительную нагрузку, а нарушители бы получили от этого только преимущество за счет удержания своих тарифов. Для соблюдения принципа справедливости власть и бизнес договорились сохранить льготный минимальный тариф до тех пор, пока не будет полностью отлажена система выявления нарушителей.

Как сейчас налажен контроль за «12-тонниками», которые едут по федеральным трассам без внесения платы в дорожный фонд?

Иван Григорович: Задействовано два механизма проверок перевозчиков. Первый – это стационарные рамки фото и видеофиксации нарушителей, которые в автоматическом режиме фиксируют регистрационные номера автомобилей, далее автоматика сверяет их с базой грузовых автомобилей и проверяет факт наличия оплаты. Данные по неплательщикам направляются в Госавтоинспекцию, которая уже направляет административные штрафы владельцам грузовиков. Сейчас таких рамок уже 300 и они расположены в регионах с самой широкой сетью федеральных дорог. Через три месяца их количество увеличится еще на 40 процентов до 491 конструкции. Второй способ контроля – это ежедневные рейды на самих трассах, которые осуществляют сотрудники **Ространснадзор**а и 100 автомобилей мобильного контроля. Они выявляют тех, кто пытается объехать места установки рамок или пытается другим способом обмануть систему. За прошлый год в отношении нарушителей вынесено почти 30 тысяч штрафов.

В Общественной палате РФ требовали ужесточить контроль за «неплательщиками», чтобы не дать таким перевозчикам демпинговать и обеспечить равную конкуренцию на рынке. Какие меры для этого принимаются?

Иван Григорович: Летом рамки стационарного контроля охватят всю федеральную дорожную сеть и будут установлены через каждые 100-150 километров. Одновременно с этим для вынесения штрафов перевозчикам-уклонистам в системе «Платон» запустят единый надзорный центр **Ространснадзор**а. Будут внесены и изменения в КоАП, которые повысят сумму штрафов и предоставят надзорным органам возможность неоднократного наложения санкций на владельца автомобиля-нарушителя, если он был несколько раз в течение суток выявлен системами контроля на разных участках трасс.

Прогнозные оценки самих участников рынка свидетельствуют о том, что за счет вывода перевозчиков на легальные схемы работы государство сможет добиться увеличения поступлений в дорожный фонд от функционирования системы «Платон» почти на 10 процентов. А самое главное – законопослушные перевозчики будут в равных условиях.

Перевозчики после запуска системы «Платон» действительно меняют свои маршруты и переходят с федеральных на региональные дороги?

Иван Григорович: Это один из распространенных мифов. Объезд федеральных дорог не везде возможен и практически никогда не выгоден перевозчику. Здесь достаточно простого экономического расчета целесообразности: если путь фуры становится длиннее больше чем на 5-10 процентов, то нет смысла делать крюк – дешевле воспользоваться федеральной дорогой с учетом отчислений через «Платон». Затраты по «Платону» не превышают 3-6 процентов в структуре затрат на перевозку груза. При более длинном маршруте по региональным дорогам перевозчик понесет больше затрат на то же самое топливо.

Наблюдается ли тенденция перераспределения грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт?

Иван Григорович: Это происходит только там, где это действительно целесообразно, естественным образом. В этом плане российский рынок развивается по примеру стран Европы и Северной Америки. К примеру, в самой автомобилизированной стране – США – существует законодательство, в котором четко прописано, что тяжелые строительные грузы, насыпные – щебень, песок, металлопрокат, лес не перевозят на грузовиках на расстояния 200-600 километров, а используют для этого железнодорожный транспорт. При таком подходе упоминание о том, что в России до сих пор на автомобилях возят навалочные грузы, железобетонные и строительные конструкции, воспринимается как чудо из чудес, как то, чего не бывает и не должно быть.

Вместе с тем, сейчас сам рынок автомобильных грузоперевозок находится на подъеме – в начале года его рост составил более 11 процентов. В апреле также удвоились показатели регистрации в системе новых транспортных средств, что обусловлено закупкой перевозчиками дополнительного подвижного состава на фоне роста заказов и грузооборота, а также желанием новых пользователей присоединиться к «Платону» в связи с усилением работы контрольно-надзорных органов.

С какой периодичностью собранные системой средства перечисляются в дорожный фонд?

Иван Григорович: Ежедневно! Все средства, которые вносят перевозчики за использование федеральных дорог, каждый день в полном объеме перечисляются в госбюджет, а именно в дорожный фонд. Помимо этого, оператор ежедневно отчитывается перед **Росавтодор**ом о поступлении и перечислении денежных средств.

Какую полезную статистику может получить сам перевозчик от «Платона»?

Иван Григорович: В личном кабинете видны все автомобили собственника, движение денег по счету. Видно, сколько километров проехал автомобиль, где он останавливался и на какое время с точностью до секунд и координат. Пользователь получает отчеты о маршрутах своих автомобилей – «Платон» выступает в роли системы контроля. Также в личном кабинете представлена вся информация о порядке получения перевозчиками вычета из транспортного налога. Еще в электронном виде можно получить необходимую справку для налоговой службы, которая предусмотрена при упрощенном получении налогового вычета.

Кто больше всех «проезжает» в системе «Платон»?

Иван Григорович: Значительный пробег по федеральным трассам у профессиональных логистических компаний. Эффективное использование транспорта отмечаем у нефтеперерабатывающих предприятий, большегрузы которых проходят по 25 тысяч километров в месяц.

Система «Платон» показывает трассировку прохождения фур, скорость их передвижения, что позволяет увидеть узкие места на дорожной сети. Это позволит повысить эффективность организации дорожного движения?

Иван Григорович: Безусловно, это учитывается при формировании дорожных программ. Мы планируем развивать матричную структуру дорожной сети, прорабатываем альтернативные пути. В этом году в планах **Росавтодор**а отремонтировать 8,5 тысячи километров трасс. Еще на 2 тысячах километров федеральных дорог пройдут работы по строительству и реконструкции.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2017.04.16; ИСТОРИЯ В ВАГОНАХ

В Москве прошел парад трамваев

В выходные в столице прошел традиционный парад трамваев, собравший, несмотря на не по-апрельски морозную погоду, огромное количество зрителей. Посмотреть на ожившую трамвайную историю на Чистые пруды пришли более 200 тысяч человек.

Парад начался с пробега вереницы полутора десятков вагонов по центру столицы – трамваи выстроили по старшинству. От самых заслуженных «Ф» – «Фонарного» 1908 года и «Н» «Нюрнбергского» до новейшего низкопольного «Витязя», поступившего на службу москвичам всего несколько недель назад.

На самом деле, зрителей было даже больше, чем 200 тысяч. Толпы фанатов встречали вереницу трамваев, неспешно едущих на Чистые пруды, вдоль всего их маршрута. Ну а на Чистых вагонам буквально пришлось пробиваться через толпу народа: ограду бульвара облепили сотни людей. Парад трамваев, несмотря на то, что проводится всего несколько лет, стал любимым праздником у жителей столицы. Почти все вагоны отдали пришедшим зрителям. Исключение сделали только для конки, с которой в 1899 году началась история трамвайного движения в столице. Во-первых, ее традиционно не включили в колонну, так как скорость конки всего 8 км/час – чтобы не мучить лошадей. А во-вторых, зрителей не пускали внутрь – все-таки музейный экспонат, бережно по крупицам восстановленный реставраторами «Мосгортранса».

Но и без конки раритетов хватало. Был там и вагон МТВ, в котором впервые водителю дали сидячее место и теплую кабину, и самый массовый трамвай – «Татра Т3», который до сих пор работает на столичных маршрутах, и его предшественница «Татра Т2»... Замыкали колонну технические трамваи: рельсоочиститель, вагон-вышка, вагон-рельсотранспортер... Последние два восстановили и впервые показали москвичам в прошлом году на таком же параде.

Облепили зрители не только исторические экспонаты, но и «Витязя» – новый низкопольный отечественный трамвай успели полюбить в столице. На 17-м маршруте таких уже 15, и многие даже пропускают по несколько трамваев, чтобы поехать именно на нем. Как рассказал глава «Мосгортранса» Евгений Михайлов, в депо поступило уже 22 «Витязя», и продолжает каждую неделю приходить еще по 2-3 вагона.

Напомню, до конца года город должен получить 100 таких трамваев, а до 2019-го – 300. Кроме того, как заявил заммэра по транспорту Максим Ликсутов, столичные власти сейчас рассматривают возможность заключения следующего конкурса на поставку новых трамваев. Кроме того, по словам заммэра, столичные власти будут делать все для развития трамвайного движения в городе – трамваи по значимости ставятся в Москве сегодня вторыми после метрополитена. Всего сейчас в столице 47 маршрутов, проложенных по 417 км одиночных путей, по которым ходят более 650 вагонов.

### ИНТЕРФАКС-МОСКВА; 2017.04.15; БОЛЕЕ 55 КМ ТРАМВАЙНЫХ ПУТЕЙ РЕКОНСТРУИРУЮТ В МОСКВЕ ЗА ДВА ГОДА

В текущем и следующем году в столице будет реконструировано более 55 км трамвайных путей, сообщил заместитель мэра Москвы по транспорту Максим Ликсутов журналистам в субботу.

«У нас большие планы – в 2017-2018 годах более 55 км трамвайных путей мы должны заново реконструировать», – сказал он.

М.Ликсутов напомнил, что в текущем году трамвай вернется и на площадь Тверской заставы, что «позволит перевозить несколько десятков тысяч человек каждый день крайне загруженного транспортного узла на площади Белорусского вокзала».

«Трамвайное движение будет развиваться, мы со стороны правительства Москвы будем делать все возможное», – подчеркнул заммэра, отметив, что ежедневно трамваи перевозят около 900 тыс. пассажиров, на линии выходит 800 вагонов.

По его словам, в течение 2017-2019 годов в Москву будут поставляться трамваи нового поколения «Витязь-М», часть которых уже вышла на маршруты, примерно по 100 ежегодно.

«Мы рассматриваем возможность организации следующего конкурса на приобретение дополнительных партий трамваев после этих трех лет», – сказал М.Ликсутов.

### RG.RU; 2017.04.15; В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ БУДЕТ ПОСТРОЕН НОВЫЙ МОСТ

В Саратовской области через реку Камелик, будет построен новый мост. Это позволит организовать бесперебойное транспортное сообщение с отделенным Перелюбским районом.

В субботу врио губернатора Валерий Радаев после встречи с жителями района дал поручение подготовить проект нового мостового сооружения у села Большая Тарасовка. С 30 марта районный центр – село Перелюб из-за паводка оказалось отрезано от дороги на Саратов. Разлившийся Камелик затопил дорогу, а мост, которым раньше пользовались местные жители, находится в аварийном состоянии.

Как было отмечено во время встречи, в этом году наблюдается высокий подъем воды во время паводка, такая ситуация может повториться и в будущем, поэтому необходимо наладить надежное сообщение с Перелюбским районом.

Глава региона проверил организацию противопаводковых мероприятий и в соседнем Ивантеевском районе. Здесь из-за подъема воды в реке Большой Иргиз перелит мост, который соединяет села Яблоневый Гай и Канаевка. Рядом с мостом сотрудниками МЧС организована переправа, ежедневно ее услугами пользуется 60-80 человек. Продукты и медикаменты в село доставляются регулярно. Также в селе налажена выпечка своего хлеба. Ожидается, что уровень паводковых вод спадет через неделю.

Врио губернатора также осмотрел Марьевское водохранилище, которое является основным источником воды для жителей Перелюбского района, и отметил хороший запас воды в этом водоеме.

Как отчитался врио директора «Саратовмелиоводхоза» Юрий Заигралов, в этом году по программе противопаводковых мероприятий на укрепление плотин выделено 16,7 миллионов рублей.

Жители Перелюба поблагодарили главу региона за предоставление средств на ремонт сельского Дома культуры в поселке Молодёжный.

Во время встречи перелюбцы обратились к главе региона с жалобой на работу почты, которая теперь открыта только три дня в неделю. Также отмечалось, что в районе неустойчивая работа сети Интернет. А жители села Канаевка Ивантеевского района попросили восстановить рейсовый автобус между райцентром и отдаленными селами.

Как сообщает пресс-служба главы региона, все обращения Валерий Радаев взял на личный контроль. В частности вопрос с транспортом должен решиться в течение месяца.

### РИА «7 НОВОСТЕЙ»; 2017.04.14; В РЯЗАНСКОЙ ОБЛАСТИ ПОСЛЕ ОБРАЩЕНИЯ ОНФ ОТРЕМОНТИРУЮТ ЕЩЁ СЕМЬ ДОРОГ

Активисты Общероссийского народного фронта продолжают получать ответы по поводу участков, отмеченных жителями на Карте «убитых» дорог, находящихся на балансе **министерства транспорта** и автомобильных дорог региона.

Напомним, что каждые две недели в органы власти направляется информация о вновь нанесенных жителями региона на дорожную карту ОНФ аварийных участках дорог.

В дополнение к предыдущим 39 участкам, **минтранс** обещает отремонтировать в 2017 году ещё семь.

Так, Участок дороги в Спасском районе, отмеченный точкой на карте , собираются ремонтировать картами. Житель района сообщил, что дорога разбита настолько, что ямочный ремонт на ней уже неэффективен.

В 2017 году будут выполнены работы по приведению в безопасное состояние проезжей части автомобильной дороги путем заделки выбоин и просадок в местах локальных разрушений асфальтобетонного покрытия в Шиловском районе от развилки между деревней Погари до деревни Санское. Там местная жительница сообщила, что каждая поездка из-за состояния дорожного покрытия вызывает стресс, а объехать данный участок нет возможности.

Аналогичные ремонтные работы ждут участок трассы 61К-009 Касимов-Муром, (между поворотами на села Кольдюки и Подлипки), улицу Пушкарская в Сапожке, участок дороги между селами Чулково и Свинушки Скопинского района, а также два участка дороги Шацк-Сараи, которая, по сообщению местных жителей, вся разбита и давно не ремонтировалась.

Как сообщил координатор проекта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог» в Рязанской области Сергей Тарасов , сейчас активность жителей Рязанской области – пользователей интерактивной карты ОНФ высока: наша область является одним из регионов с наибольшим количеством отмеченных «убитых» дорог – их уже больше 300.

Совместная работа по выявлению и ремонту аварийных участков в регионе продолжается, причем это касается не только дорог, находящихся на балансе **минтранса**, но и муниципальных образований. Например, администрация Рыбновского района, в ответ на запрос активистов сообщила, что прорабатывается сметная документация для выполнения работ по ремонту дороги от деревни Сидоровка до деревни Аблово, дороги в районе деревни Баграмово. Также решается вопрос с Московской железной дорогой о ремонте участка дороги по улице Тепловозной в городе Рыбное, которая находится в полосе отвода железной дороги.

– В ближайшее время, основываясь на ответах из органов власти, мы переведем красные точки на интерактивной карте, по которым приняты положительные решения, в желтый цвет. Это будет наглядной картиной реагирования властей на запрос населения о качественных дорогах, – подчеркнул Тарасов.

### ДОРИНФО; 2017.04.14; ПОЛУЧИТ ЛИ САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ ДЕНЬГИ ОТ «ПЛАТОНА», СТАНЕТ ИЗВЕСТНО В АВГУСТЕ – КОБЕНКО

Власти Самарской области рассчитывают в августе выяснить, будут ли выделены средства, собранные системой «Платон» на магистраль «Центральную» в Самаре. Об этом рассказал журналистам вице-губернатор – министр экономического развития, инвестиций и торговли Самарской области Александр Кобенко, сообщает пресс-служба правительства региона.

Кобенко назвал магистраль «Центральная» в Самаре одним из перспективных проектов, которые планируется реализовать на условиях государственно-частного партнерства. Министерство сейчас работает над ним, отметил руководитель ведомства. «У нас есть потенциальный инвестор, идет работа по структурированию проекта, и идет работа с **Минтрансом** России по привлечению капитального гранта. В августе будет ясность по этому проекту в части софинансирования за счет системы «Платон»«, – сказал Кобенко. В числе перспективных проектов, которые планируется реализовать на принципах ГЧП, также был назван мост через Волгу в районе Тольятти.

Напомним, Самарская область претендовала на получение средств «Платона» на строительство магистрали «Центральная» еще в прошлом году. Однако ее заявка не прошла конкурсный отбор. Проект оценен в 83 млн рублей. Однако недавно стало известно, что все собранные системой «Платон» средства с владельцев большегрузов за проезд по федеральным трассам, направят как раз на ремонт федеральных дорог страны.

### MSKAGENCY.RU; 2017.04.14; МИНТРАНС РФ: ВСЕРОССИЙСКИЙ ВЕЛОПАРАД ПРОЙДЕТ 28 МАЯ

Всероссийский велопарад пройдет 28 мая 2017 г. Об этом в рамках II Международного Московского велоконгресса сообщил заместитель **министра транспорта** России Николай **Асаул**.

«Хочу всех пригласить на единый день велопарадов, всероссийский праздник. В этом году он выпадает на 28 мая. Мы попросили власти, чтобы они перекрыли движение, чтобы это было безопасно, провести единый велопарад. В прошлом году было 37 городов. На день «На работу на велосипеде» участвовало около 50 городов. Все больше и больше людей. Очень важна пропагандистская работа», – подчеркнул Н.**Асаул**.

В свою очередь заместитель руководителя столичного департамента транспорта и развития дорожно – транспортной инфраструктуры Алина Бисембаева добавила, что велопрокат в Москве начнет работу 29 апреля.

### КОММЕРСАНТ.RU; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.04.16; НА ВЫЕЗД ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

В первом квартале международные пассажирские перевозки в дальнее зарубежье по железной дороге выросли на 16,5%, до 143 тыс. человек. Наибольший рост наблюдался на направлениях в Финляндию, Германию, Италию и Китай. Эксперты отмечают, что тенденция сохранится, но отмечают, что объемы перевозок за рубеж по железной дороге несопоставимо ниже показателей авиатранспорта.

Международные пассажирские перевозки в дальнее зарубежье по железной дороге в первом квартале выросли на 16,5%, до 143,3 тыс. человек, сообщило ОАО РЖД в пятницу. Наибольший рост зафиксирован в направлении Финляндии (27,6%), Германии (27,3%), Италии (16,8%) и Китая (11,8%). Как пояснили “Ъ” в ОАО РЖД, повышению привлекательности международных перевозок способствовали гибкие тарифы, ряд маркетинговых инициатив, сокращение времени в пути, дополнительные сервисы и новый подвижной состав (вагоны габарита РИЦ, «Стрижи»). По итогам 2016 года международное дальнее следование также выросло – на 8,5%, превысив 641 тыс. человек. На треть выросло количество пассажиров в сообщении с Германией, на 30% – с Францией, на 22,6% и 19,4% – с Италией и Чехией соответственно. Также рост наблюдался на направлении Польши, Финляндии и Австрии.

При этом пока тарифы ОАО РЖД на международных направлениях несколько выше цен на авиабилеты. Цена билета на поезд в Финляндию из Петербурга начинается от €29, из Москвы – от €100, билет до Германии из Москвы может обойтись пассажиру в €206 и выше, во Францию через Италию цена начинается с €256, а в Китай (Пекин–Москва) – от €566. Как сообщил “Ъ” PR-директор Aviasales Янис Дзенис, минимальная стоимость авиабилета туда-обратно в Финляндию 7559 руб., в Германию – 4976 руб., в Италию – 6159 руб. «При этом по летним маршрутам мы почти везде видим рост на ранних бронированиях,– добавляет он.– Например, у пляжной Италии на 156% билетов больше, чем за аналогичный период в прошлом году. Это связано с тем, что потребители чувствуют себя спокойнее в новых экономических условиях». По словам господина Дзениса, рост наблюдается и на железнодорожных маршрутах, но он прирастает «нестандартными пассажирами». Например, говорит он, известен случай, когда девушка поехала из Москвы во Францию на поезде только потому, что ей нужно было увезти с собой улитку: животному не присвоена таможенная категория, и самолетом везти ее было нельзя, а в поезде на эту «контрабанду» не обратили внимания.

Партнер SBS Consulting Павел Харитонов говорит, что рост пассажиропотока за рубеж связан с работой ОАО РЖД по запуску новых привлекательных проектов. Хорошим спросом пользуются туристический поезд «Императорская Россия» в Китай, новый поезд «Стриж» Москва–Берлин с автоматическим изменением ширины колеи (время в пути на маршруте снизилось на четыре часа). По словам эксперта, повышение качества услуг будет и в дальнейшем стимулировать рост числа пассажиров. Но «не стоит преувеличивать значение этого роста», абсолютные цифры железнодорожного пассажиропотока на дальних маршрутах существенно ниже числа авиаперевозок, добавляет господин Харитонов. С ним согласен и независимый авиаэксперт Андрей Крамаренко: «Несмотря на рост показателей, количество пассажиров, выбирающих железнодорожные перевозки на международных направлениях, несопоставимо меньше, чем в авиасообщении». По данным **Росавиаци**и, за январь–февраль 2017 года международные перевозки между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ год к году выросли на 32,1%, до 3,8 млн человек.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает укрепление рубля к доллару и особенно к евро в 2016 году и первом квартале этого года, восстановление потребительской уверенности, разочарование в соотношении «цена-качество сервиса» на российских зимних курортах. Это, по его мнению, обусловило рост спроса на зарубежные поездки, который наиболее заметен на европейских направлениях (Финляндия, Германия, Италия). По прогнозам господина Бурмистрова, во втором–третьем кварталах тенденция роста зарубежных железнодорожных перевозок сохранится. Это, считает он, подтверждается и ситуацией на авиатранспорте, где снижение цен на перелеты в Европу из-за укрепления рубля на 12–13% и повышение цен на внутренние перелеты более чем на 10% обусловили изменение структуры ранних бронирований на летний период: доля зарубежных стран выросла до 45–50% по сравнению с 30–35% в 2016 году. Наиболее высокие темпы роста в железнодорожных перевозках во втором квартале будут наблюдаться на европейских направлениях, так как число бронирований летних туров в Европу выросло на 25–30%, заключает господин Бурмистров.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ДМИТРИЙ МАЛЬКОВ; 2017.04.14; К ТРАПУ ПО РЕЛЬСАМ

К Универсиаде – 2019 Красноярск и аэропорт «Емельяново» может связать железная дорога

Более 90 процентов опрошенных красноярцев проголосовали за строительство железнодорожной ветки между краевой столицей и аэропортом «Емельяново». Таковы результаты электронного опроса на сайте региональной воздушной гавани. По информации пресс – службы аэропорта, свою гражданскую позицию решили выразить более 1600 горожан, преимущественно те, кто активно путешествует воздушным транспортом.

Схожие результаты дал и онлайн – опрос компании «Краспригород», осуществляющей пригородные железнодорожные перевозки. Абсолютное большинство голосовавших поддержало проект. К примеру, на вопрос «Готовы ли вы пользоваться услугами электропоездов для поездок по маршруту «Станция Красноярск – аэропорт»?» положительно ответили свыше 13 тысяч человек. Это 70 процентов от общего числа респондентов. Особенно много положительных отзывов на проект поступило от жителей Емельяновского района, для которых электричка должна стать реальной альтернативой автомобильному транспорту.

Как ранее писала «РГ», поручение проработать проект этой ветки в **Минтранс** РФ поступило еще в марте. На днях стало известно, что итоговые результаты ведомство должно представить на рассмотрение федерального правительства до 28 апреля.

Сейчас изучается возможность запустить ветку до Емельяново к началу Универсиады, которая состоится в Красноярске весной 2019 года. Рассматривается три потенциальных маршрута. Наиболее перспективным, по оценке железнодорожников, является самый длинный – порядка 30 километров. Он позволит охватить наибольшее число населенных пунктов, где проживает почти 16 тысяч человек.

«Именно местные жители, по наши прогнозам, должны сформировать львиную долю всего пассажиропотока. Ожидается, что они обеспечат до 60 процентов загрузки линии. Пользоваться ею готовы и многие сотрудники аэропорта, а также работники расположенных поблизости предприятий. Что касается авиапассажиров, летающих из «Емельяново», то добираться по рельсам от города до порта и обратно будет не более 4,5 процента. Планируется, что уже в первый год эксплуатации будет перевезено до 700 тысяч пассажиров и в дальнейшем поток продолжит расти», – пояснил заместитель начальника региональной службы развития пассажирских сообщений КрасЖД Александр Шевченко.

Разработчики проекта подчеркивают, что речь идет о грузопассажирской линии. Организация аэроэкспресса до «Емельяново» при нынешних объемах воздушных перевозок в Красноярске экономически нецелесообразна. Напротив, включение грузовой составляющей даст возможность компенсировать затраты на строительство грузопассажирской ветки и обеспечить приемлемый тариф на уровне расчета стоимости пригородного сообщения.

Сейчас предварительно железнодорожный билет в одну сторону оценивается разработчиками в 140 рублей. Эта цифра и взята в качестве базовой. Для сравнения, цена поездки в аэропорт на такси составляет не менее 550 рублей.

Эксперты считают, что минимальный грузопоток новая железнодорожная ветка в состоянии сформировать уже сейчас. Его обеспечат перевозки топлива для нужд «Емельяново», угля для котельных, а также стройматериалов и продукции бетонного завода. Причем готовность перейти с автомобильного на железнодорожный транспорт предварительно выразили уже все потенциальные клиенты. Ну а со временем рядом с железной дорогой появятся новые производства. Возрастут, соответственно, и объемы перевозок, и экономическая эффективность эксплуатации.

Обеспечить перевозки до Емельяново планируется силами уже имеющегося парка пригородных электропоездов. Всего их сейчас 35. На первом этапе электричка до аэропорта будет ходить с периодичностью раз в час. При этом основные пики придутся на утро и вечер, когда прибывает и отправляется основная часть рейсов, а также начинается и заканчивается рабочий день на предприятиях. Время в пути составит 50 минут.

Есть у будущего маршрута и еще один плюс: в Красноярске можно будет пересесть на электропоезд, курсирующий по краевому центру.

Стоимость проекта в КрасЖД, готовой стать его оператором, пока не озвучивают, «поскольку изыскания не проведены и стадия проектирования не пройдена». Не определены пока и источники финансирования. Ранее сообщалось, что затраты могут составить несколько миллиардов рублей. Участники процесса не исключают возможности инвестиций на условиях государственно – частного партнерства.

Впрочем, краевые власти к идее строительства ветки относятся скептически. Губернатор края полагает, что пассажиропоток на этом направлении, не превышающий сегодня 1,8 миллиона человек в год, слишком мал. По словам Виктора Толоконского, смысл организовывать железнодорожное сообщение возникает при трех миллионах прилетающих и улетающих, так что сначала нужно увеличить количество рейсов. При этом глава региона призвал не привязывать пуск линии к предстоящей зимней Универсиаде.

Справка «РГ»

В «Емельяново», одном из крупнейших аэропортов Центральной и Восточной Сибири, работают 29 авиакомпаний, летающих по 51 направлению, крупный грузовой терминал. По условиям инвестиционного соглашения, уже в этом году должна быть сдана первая очередь нового аэровокзала, рассчитанная на пассажирооборот не менее 2,5 миллиона человек в год. Совокупный объем инвестиций в проект модернизации оценивается в 16 миллиардов рублей. Напомним, победителем аукциона, на котором краевые власти продавали 51 процент акций АО «Эра Групп», управляющего красноярским аэропортом, в июне 2015 года стала подконтрольная «Базэлу» Красноярская ГЭС. За актив она заплатила 4,05 миллиарда рублей. Краевые власти сохранили за собой 49 процентов акций. Впоследствии контрольный пакет был передан близкой «Базэлу» структуре «КрасИнвест», которая сейчас и возводит новый пассажирский терминал.

### RNS; 2017.04.14; МИНТРАНС ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОПРОС ОГРАНИЧЕНИЯ ПРОДАЖ БИЛЕТОВ НА ПОЕЗДА КУРИЛЬЩИКАМ – НАРУШИТЕЛЯМ

**Минтранс** получил от Союза транспортников России обращение по вопросу ограничения продаж билетов на поезда дальнего следования курильщикам – нарушителям, в настоящий момент документ находится в проработке, рассказали RNS в пресс – службе **Минтранса**.

«Такое обращение поступило в **Минтранс** от Союза транспортников России. В настоящее время оно прорабатывается совместно с причастными структурами», — сообщили RNS в пресс – службе ведомства, отвечая на вопрос, поступили ли к настоящему моменту в **Минтранс** предложения, касающиеся ограничений продаж билетов на поезда дальнего следования лицам, ранее привлеченным к административной ответственности за курение в поездах.

В **Минтрансе** отметили, что «окончательных решений пока не принято». Ранее RNS сообщило, что Федеральная пассажирская компания, 100 – процентная дочерняя структура РЖД, в 2017 году планирует обратиться в **Минтранс** и предложить отказывать в перевозке пассажирам, привлеченным к административной ответственности за курение в поездах дальнего следования. В ФПК отмечали, что планируют предложить ограничить продажу билетов в отдельные классы вагонов на отдельных участках с альтернативой передвижения.

Отмечалось, что сведения о пассажире, совершившем правонарушение, сохраняются в базе данных перевозчика.

В пресс – службе ФПК также отметили, что «подготавливается также ряд иных законодательных инициатив, направленных на защиту комфортного проезда и здоровья некурящих пассажиров и противодействие нарушителям законодательства».

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.14; КОМПАНИЯ ЮРИЯ РЕЙЛЬЯНА ПОЛУЧИЛА ЗАКАЗ РЖД ПО НОВОМУ УЧАСТКУ ОБХОДА КРАСНОДАРА НА 1,2 МЛРД РУБ

ООО «Спецтрансстрой» (Москва) 11 апреля заключило контракт с АО «РЖДстрой» («дочка» ОАО «РЖД») на реконструкцию участка железнодорожного обхода Краснодарского узла почти на 1,2 млрд рублей.

Как сообщается в материалах на портале госзакупок, компания была выбрана в качестве подрядчика способом закупки у единственного поставщика.

«Спецтрансстрой» получил право на строительство участка двухпутной электрифицированной железнодорожной линии на участке Козырьки – Гречаная с строительством новой станции «Кирпили». Цена соответствующего договора – 1,164 млрд рублей (с учетом НДС 18%). Работы будут выполняться в рамках комплексной реконструкции участка им. М.Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла.

Срок действия договора – до 31 декабря 2017 года.

Как сообщалось, 21 февраля текущего года «Спецтрансстрой» также получил контракт АО «РЖДстрой» на реконструкцию участка железнодорожного обхода Краснодарского узла на сумму 3,2 млрд рублей. Договор сторонами был заключен 13 марта.

По данным базы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Спецтрансстрой» основано в сентябре 2010 года. Основной вид деятельности – производство общестроительных работ.

«Спецтрансстрой» на 99% принадлежит его генеральному директору Юрию Рейльяну. По данным газеты «Ведомости», речь идет о бывшем замглавы министерства регионального развития РФ, позднее занимавшем пост заместителя министра строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ. С последнего поста Ю.Рейльян уволился в феврале 2016 года, а в июне приобрел с партнером «Спецтрансстрой». Данные базы «СПАРК» содержат такую же информацию. Партнером стал Виктор Пигина. Летом его доля составляла 49% (у Ю.Рейльяна был 51%), но к декабрю снизилась до нынешнего 1%.

В 2016 году «Спецтрансстрой» получил целый ряд контрактов ОАО «Российские железные дороги» и АО «РЖДстрой» на несколько миллиардов рублей. Наиболее крупные заказы связаны с развитием железных выходов к портам юга РФ со стороны Волгограда в обход краснодарского ж/д узла (строительство второго пути на четырех участках более чем на 6 млрд рублей и двухпутной электрифицированной линии со станцией почти на 1,4 млрд рублей), магистрали Междуреченск-Тайшет в Сибири для увеличения грузопотока с Кузбасса и новой линии Кызыл-Курагино к угольным месторождениям Тувы (работы на втором Джебском тоннеле примерно на 0,7 млрд рублей) и на Таманском полуострове, где планируется построить глубоководный порт и мост в Крым (на несколько сотен миллионов).

«РЖДстрой» был создан в 2006 году на базе 19 строительно-монтажных трестов. Компания занимается строительством объектов ж/д инфраструктуры. 100% акций принадлежит РЖД.

### RG.RU; 2017.04.14; ОТ САРАТОВА ДО АЛЕКСАНДРОВА ГАЯ НАЧАЛ ХОДИТЬ ПРИГОРОДНЫЙ ПОЕЗД

От Саратова до самого отдаленного районного центра Заволжья – Александрова Гая начал ходить пригородный поезд. Вопрос организации движения по железной дороге в этом направлении решили после обращения местных жителей.

В пятницу от железнодорожного вокзала в Саратове отправился рельсовый автобус по новому маршруту.

– По поручению губернатора Валерия Радаева и в результате работы, проведенной министерством совместно с Приволжской железной дорогой – филиалом ОАО «РЖД» был проработан вопрос организации движения пригородных поездов Саратов – Александров Гай. Сделать это удалось, продлив уже действующий маршрут до Красного Кута, – сообщил заместитель **министра транспорта** и дорожного хозяйства области Сергей Балякин.

Из Саратова в Александров Гай состав будет ходить по пятницам и воскресеньям. Обратно в Саратов пассажиры смогут вернуться в субботу и понедельник. Как отметили в министерстве, новый маршрут обеспечит возможность жителям отдаленных районов прибывать на работу и учебу в Саратов и Энгельс в начале недели, а возвращаться к выходным домой.

Общая протяжённость маршрута составляет 275 километров, при этом вновь открываемый участок от Красного Кута до Александрова Гая – 151 километр.

– С декабря 2016 года мы запустили рельсовый автобус сообщением Саратов – Красный Кут, а сегодня возобновляем пригородное движение до станции Александров Гай, -рассказал генеральный директор Саратовской пригородной пассажирской компании Виктор Шубин.

Как отметили в пресс-службе Приволжской железной дороги, рельсовый автобус представляет собой автономный вагон с 74 посадочными местами. Такие составы предназначены для перевозки пассажиров на участках железных дорог с невысокой загрузкой на небольшие расстояния.

– Этого события мы очень ждали. Если выбирать между автобусом или поездом, то с детьми однозначно удобнее добираться на поезде, а в гололед или буран – еще и безопаснее. Губернатор нам пообещал помочь решить эту проблему, и … вот уж объявляют, что поедет к нам поезд. Спасибо, что так быстро откликнулись на нашу просьбу, – рассказала жительница Александрова Гая Людмила Тимофеева.

### ТАСС; СВЕТЛАНА СЕРГЕЕВА; 2017.04.14; РЖД ПЛАНИРУЮТ ЗАКРЫТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ВЕТКУ ПОД ЯРОСЛАВЛЕМ ИЗ – ЗА УБЫТКОВ

Северная железная дорога (СЖД, филиал ОАО «РЖД») уведомила правительство Ярославской области о намерении закрыть железнодорожную ветку Гаврилов – Ям – Семибратово из – за убыточности, сообщили ТАСС в пресс – службе филиала.

«В правительство Ярославской области направлены предложения по переводу железнодорожной линии Гаврилов – Ям – Семибратово в категорию железнодорожных путей необщего пользования (подъездных путей). Содержание инфраструктуры железнодорожной линии протяженностью около 20 км при таких объемах перевозок является убыточным», – сообщил ТАСС начальник службы корпоративных коммуникаций СЖД Артем Ушаков.

Этой ситуацией обеспокоена группа лакокрасочных предприятий в Гаврилов – Яме, которые используют станцию для перевозки продукции по железной дороге, рассказала ТАСС персональный ассистент директора компании «Техностар Альянс» Анна Бавченкова. «Одним из ключевых факторов при выборе нашей компанией места расположения промышленных мощностей было наличие развитой инфраструктуры, в том числе железнодорожных путей. Закрытие станции неизбежно приведет к сильному удорожанию продукции, предприятия могут закрыться, 250 человек рискуют потерять работу. Мы обратились в РЖД с просьбой пересмотреть решение о закрытии станции», – сказала Бавченкова.

Со стороны СЖД руководству «Техностар Альянс» поступило предложение доставлять грузы автотранспортом. Такое логистическое решение не устраивает компанию. Руководство группы предприятий написало письмо уполномоченному по защите прав предпринимателей в Ярославской области Альфиру Бакирову. Бизнес – омбудсмен сообщил ТАСС, что обращение получил и намерен подключиться к решению проблемы.

Факт получения уведомления от СЖД в правительстве Ярославской области подтвердили ТАСС. «В правительство области обращение от СЖД поступило, оно рассматривается. Уже прошла рабочая встреча, еще одна состоится на следующей неделе. Идет поиск оптимального решения», – сказали в пресс – службе.

Гаврилов – Ям имеет статус моногорода. Ранее градообразующим предприятием был Гаврилов – Ямский льнокомбинат, который в настоящее время закрыт. С 2000 года в городе существует лакокрасочное производство. Предприятия ООО «Лакокрасочные материалы», ООО «Ярославский лак», ЗАО «Агропромтехснаб» и ЗАО Торговый дом «Ярославский колорит» поставляют продукцию в 45 регионов России, а также в Казахстан, Туркмению, Азербайджан, Киргизию и Белоруссию.

### RG.RU; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2017.04.14; НА КЕРЧЕНСКОЙ ПЕРЕПРАВЕ ОТКРЫТА ВТОРАЯ ПАРОМНАЯ ЛИНИЯ ДЛЯ ПОЕЗДОВ

Крымская железная дорога увеличила пропускную способность портов «Крым» и «Кавказ» при транспортировке железнодорожных составов. Об этом сообщила пресс-служба КЖД.

Увеличить объемы перевозок грузов железнодорожным транспортом между Республикой Крым и Кубанью удалось благодаря соглашению с морским перевозчиком. С ним отработана технология, обеспечивающая минимальный простой подвижного состава в ожидании накатки на паромный комплекс. Альтернативная линия позволяет переправлять через Керченский пролив еще 30 условных вагонов в сутки. Для сравнения, основной морской перевозчик в штатном режиме перевозит 160 вагонов в сутки.

– Введение в эксплуатацию дополнительной линии паромной переправы позволит обеспечить максимальные потребности грузоотправителей полуострова, увеличить объемы перевозок, сократить сроки доставки грузов и оптимизировать транспортно-логистические процессы, – пояснили в пресс-службе КЖД.

Таким образом, суммарно через Керченский пролив теперь переправляется 190 вагонов в сутки. И как считают железнодорожники, это не предел возможностей Керченского транспортного узла. Железной дорогой на полуостров сейчас переправляется зерно, нефтепродукты, уголь, стройматериалы, крупногабаритная техника, грузы военного назначения и так далее.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ ВАСИЛЬЕВ; 2017.04.16; КРУИЗ СО СНЕГОМ

В Северной столице с 14 апреля официально стартовала навигация по рекам и каналам города. Открытию судоходства не помешал даже обрушившийся на город снегопад. Впрочем, если даже в музее «Петергоф» решились запустить фонтаны прямо в снегу для технической проверки, то уж кораблям и подавно пора было дать «зеленый свет» – тем более, что в этом году старт и так затянулся.

По словам директора Санкт-Петербургского «Агентства внешнего транспорта» Александры Бахмутской, навигацию в Петербурге традиционно начинают в первых числах апреля, но в этом году зима затянулась – она и сейчас не хочет отступать, но все же погодные условия несколько улучшились и позволили пустить суда. И, хотя на улице по-прежнему около нуля и периодически идет снег, прогулочные корабли уже работают в обычном режиме, а туристы выстраиваются в очередь в самых популярных местах вроде причала у Аничкова моста. Чтобы гости не замерзли на палубе, им выдают пледы.

Всего в этом году на Неве и прилегающих реках планируется оборудовать 16 причалов (на один больше, чем в прошлом сезоне), их установка должна завершиться к 1 мая. А вот водного такси в городе точно не будет. «Мы запрашивали субсидию на аквабусы в 2015 году, но так ее и не получили, а при разработке бюджета на 2017 год вопрос о водных маршрутках даже не обсуждался», – заметила Александра Бахмутская.

Тем временем продолжаются работы по проектированию реконструкции причальных комплексов и пунктов пропуска на набережной Лейтенанта Шмидта и Английской набережной, входящие в границы Большого порта Санкт-Петербург. Именно сюда по специальной договоренности причаливают корабли, чьи пассажиры получают привилегию любоваться центром Петербурга прямо из окна своей каюты. Правда, до начала стройки еще далеко – проект должен быть завершен и готов к прохождению государственной экспертизы только к январю-февралю 2018 года, а сроки самой реконструкции пока даже не оговариваются.

Не менее туманна ситуация с реконструкцией «Морского фасада» – главного городского портового комплекса, который в новом сезоне обещает поставить рекорд, приняв 543 тысячи пассажиров. Однако, чтобы иметь возможность принимать большие лайнеры до 330 метров, необходимо удлинить хотя бы два причала, углубить дно и вообще расширить инфраструктуру для увеличения пропускной способности. Кроме того, в 2018 году планируется подготовить «Морской фасад» для обработки паромных грузов, которые можно будет перевозить по Западному скоростному диаметру. Тем не менее директор «Агентства внешнего транспорта» затруднилась назвать сроки окончания работ.

Зато известна дата открытия судоходства в районе острова Серный, где сейчас возводят мост. Проблема здесь заключается в том, что из-за стройки на участке акватории между Серным и Тучковым мостами оказалась заперта база прогулочных кораблей и «Метеоров». Они уже «рвутся в бой», но не смогут приступить к работе раньше 15 мая – к этой дате мост должен быть построен.

В целом же кардинальных изменений правил и маршрутов судоходства в Петербурге не ожидается. Ограничения коснутся Мойки, которую в течение года будут закрывать по частям на дноуглубительные работы. Кроме того, направление движения по Крюкову каналу будет развернуто в другую сторону. Точно изменятся правила на участке между Первым и Вторым Садовыми мостами в условиях разрешенной швартовки там запретят обгоны и развороты судов, так как это небезопасно. При этом на самой Неве власти решили сделать туристам и перевозчикам небольшой подарок. Как известно, во время прохода сухогрузов и барж маломерным судам запрещено выходить в Неву. Поэтому полюбоваться разведенными мостами с воды практически невозможно. Однако в нынешнем году Дворцовый и Троицкий мосты будут разводить на 15 минут раньше обычного (в 01.10 и 01.20 соответственно), чтобы дать шанс всем желающим безопасно посмотреть на процесс разводки до прохода колонны груженых кораблей.

### ТАСС; 2017.04.14; МЕЖДУ КРАСНОЯРСКОМ И ДУДИНКОЙ НА ВРЕМЯ ЗАКРЫТИЯ АЭРОПОРТА АЛЫКЕЛЬ БУДЕТ ХОДИТЬ ТЕПЛОХОД

Частный теплоход «Профессор Близняк» будет перевозить пассажиров по маршруту Дудинка – Красноярск на время реконструкции предстоящим летом аэропорта Алыкель в Норильске. Об этом сообщила администрация Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района.

«Для определения наиболее удобного маршрута этого теплохода с 20 марта по 10 апреля текущего года на официальном сайте органов местного самоуправления Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района проводился интернет-опрос, в котором всем желающим предлагалось выбрать маршрут: Дудинка – Красноярск или Дудинка – Игарка, откуда потом самолетами можно будет вылететь в Москву, Красноярск, Новосибирск. По результатам опроса, 82% респондентов проголосовали за прямой рейс по реке Енисей Дудинка – Красноярск», – говорится в сообщении.

Вместимость теплохода – 197 пассажиров. Планируется, что судно совершит 15-17 рейсов и перевезет 5-6 тыс. пассажиров. Продолжительность маршрута из Красноярска в Дудинку составит два с половиной дня, по линии Дудинка – Красноярск – четыре с половиной.

Стоимость билетов на теплоход «Профессор Близняк» не будет отличаться от тарифов на уже эксплуатируемых в данном направлении теплоходов. Они установлены правительством Красноярского края. Билеты появятся в продаже в мае.

Как сообщалось ранее, также по маршруту Красноярск – Дудинка будет курсировать два теплохода АО «Пассажирречтранс» (находится в собственности края): «Александр Матросов» и «Валерий Чкалов», вместимостью 250 пассажиров каждый. Теплоход «Профессор Близняк» был приобретен у края промысловым хозяйством «Енисей».

В период с 1 июня по 15 сентября 2017 года будет проводиться реконструкция взлетно-посадочной полосы аэропорта Алыкель, услугами которого пользуется большинство жителей Норильска и Таймыра при поездке на «большую землю». Перевозки будут осуществляться с использованием малой авиации.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.04.15; РУБЛИ БЕЗОПАСНОСТИ

Правительство может установить минимальный размер уставного капитала авиакомпаний. Он должен стать своего рода резервным фондом, из которого можно гасить долги по зарплате при банкротстве перевозчика. К уставному капиталу требования по размеру пока не установлены, и даже у лидеров отрасли он может измеряться лишь сотнями миллионов рублей. Сейчас финансовое положение авиакомпаний контролирует **Росавиаци**я, но проверки не смогли предотвратить, например, банкротства «Трансаэро», накопившей многомиллиардные долги. Юристы не уверены, что предлагаемая мера сработает, так как уставный капитал компания вправе свободно использовать в своей деятельности.

Вице-премьер Аркадий **Дворкович** поручил разработать меры, позволяющие не допускать образования долгов по зарплате перед сотрудниками авиакомпаний-банкротов, сообщил «Интерфакс» со ссылкой на источник в финансово-экономическом блоке правительства. Поручение должны выполнить к сентябрю **Минтранс**, Минтруд, Минфин и Минэкономики. Представитель господина **Дворкович**а подтвердила наличие поручения.

Как сообщает агентство, поручению предшествовало обращение к Владимиру Путину его помощника – начальника контрольного управления президента Константина Чуйченко и генпрокурора Юрия Чайки по итогам проверки авиакомпании «Континент». В 2012 году ее признали банкротом, и 400 бывших сотрудников так и не получили зарплату (всего 48 млн руб.). Кроме «Континента» погасить долги по зарплате «из-за недостаточности конкурсной массы» не могут обанкротившиеся еще в 2009 году «Красноярские авиалинии» и Сибирская авиатранспортная авиакомпания, без зарплаты может остаться персонал еще трех перевозчиков в стадии банкротства – «Полет», «Московия», «Когалымавиа» (всего 313 млн руб.). Предлагается включить в Воздушный кодекс норму о повышении минимального размера уставного капитала «крупных авиакомпаний» и «своевременно выявлять» перевозчиков в предбанкротном состоянии.

В **Минтрансе** и Минэкономики «Ъ» сказали, что поручение находится в проработке, в Минтруде документа пока не получали, в Минфине на запрос «Ъ» не ответили. В **Росавиаци**и «Ъ» сообщили, что сейчас в законе записано лишь, что 51% уставного капитала авиакомпании должен принадлежать резиденту РФ. У лидеров рынка размер уставного капитала сильно варьируется: так, у «Аэрофлота» – 1,3 млрд руб., у «ЮТэйр» – 3,7 млрд руб. (после докапитализации в 2016 году), у S7 – 204 млн руб., у «Уральских авиалиний» – лишь 159,6 тыс. руб.

В **Росавиаци**и говорят, что регулярно проверяют финансово-экономическую деятельность перевозчиков, по ее результатам сертификат эксплуатанта (документ, разрешающий воздушные перевозки) может быть ограничен, приостановлен или аннулирован.

Впрочем, несмотря на проверки, лишь осенью 2015 года **Росавиаци**я выяснила, что у второй авиакомпании РФ «Трансаэро» «ухудшились основные производственные показатели и финансово-экономическое состояние, влияющие на безопасность полетов и права потребителей». Тогда размер ее задолженности (с учетом лизинга) достиг 260 млрд руб. В марте глава «Трансаэро» Александр Бурдин сообщал, что погашено около 4 млрд руб. долгов перед сотрудниками, сокращенными в 2016 году, полностью выплачены долги по зарплате, компенсации за неиспользованный отпуск, выходные пособия. Уставный капитал авиакомпании составляет всего 1,54 млн руб.

Младший партнер Bain & Company Андрей Панов считает повышение уставного капитала «правильным и разумным» с точки зрения социальной защищенности сотрудников. Но пока непонятно, как эту меру можно реализовать, замечает он: «Если речь идет о выделении компанией неприкасаемых средств, то создание такого фонда ляжет тяжелым грузом на авиакомпании, особенно второго и третьего эшелонов, которые сейчас переживают не самые легкие времена». Партнер юридической компании Conner & Company Алексей Кокорин добавляет: больше пользы могло бы принести страхование подобных рисков за счет авиакомпании, а также профилактика банкротства. Управляющий партнер компании «Юрпартнеръ» Антон Толмачев считает, что требования сотрудников обанкротившейся компании любой отрасли могут остаться неудовлетворенными вне зависимости от размера уставного капитала: «Его размер не влияет на объем конкурсной массы, поскольку средства, которыми оплачен уставный капитал, могут свободно использоваться компанией в своей деятельности». При банкротстве определяющим является не размер уставного капитала, а наличие имущества у банкрота, сделок, которые можно оспорить, говорит юрист.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.04.17; «КРИЗИС НАМ В КАКОМ-ТО СМЫСЛЕ ПОМОГАЕТ»

В последнее время участники авиарынка и чиновники все активнее обсуждают способы его деконцентрации путем поддержки региональных рейсов за пределами Москвы и Петербурга. Пока даже крупнейшие региональные игроки по объемам бизнеса уступают лидерам отрасли чуть ли не на два порядка. За счет чего могут развиваться региональные перевозчики, какая помощь нужна им от государства и почему в период кризиса крупные игроки вынуждены были покинуть определенные сегменты рынка, “Ъ” рассказал владелец авиакомпании «Руслайн» Николай Уланов.

– «Руслайн» – один из наиболее заметных региональных участников рынка. Как авиакомпания работает на фоне падения покупательной способности и проблем в экономике?

– Маршрутная сеть «Руслайна» в основном состоит из линий до 1 тыс. км. Значимым конкурентом на маршрутах такой дальности является ОАО РЖД, это особенно очевидно в Воронеже, Липецке, Белгороде. Ведь поезда идут, как правило, ночью, что вполне удобно потребителю.

Но после подорожания проезда по железной дороге в 2012 году происходит постоянный прирост пассажирооборота на авиатранспорте. Во всем мире превышение цены авиабилетов над железнодорожными составляло около 20%, в России же разница доходила до 400%. Ехать на поезде было минимум в четыре раза, а иногда и в десять раз дешевле, чем лететь самолетом. В этих условиях проще пожертвовать удобством, чем деньгами. Ситуация меняется благодаря значительному росту стоимости железнодорожных билетов, которая в некоторых случаях превышает стоимость перелетов. Нам, как частной компании, нельзя жить без прибыли, в отличие от региональных авиакомпаний, которые принадлежат правительствам регионов и получают субсидии. В такой ситуации достаточно сложно конкурировать.

– В 2016 году «Руслайн» увеличил пассажиропоток почти на 5%, а пассажирооборот – почти на 12%, хотя в 2015 году было падение показателей. С чем связан рост?

– Кризис нам в каком-то смысле помогает. На маршрутах «Руслайна» могут работать только маленькие самолеты, поскольку нет высокой загрузки. В нашем парке самолеты на 50 кресел. Средняя загрузка в низкий сезон составляет 66%, летом доходит до 75%. В 2016 году пассажиропоток авиакомпании рос за счет того, что на рынке значительно уменьшилось количество прямых международных направлений из регионов, одновременно увеличился пассажиропоток на внутренних линиях. Если раньше пассажир мог из Екатеринбурга сразу лететь в Париж, то сейчас он летит по маршруту: Екатеринбург–Москва–Париж. Таким образом, мы работаем, подвозя пассажира крупным авиакомпаниям.

С точки зрения статистики тот человек, который вчера летел из Екатеринбурга в Париж – это один пассажир, а тот, который сегодня летит из Екатеринбурга в Москву и далее в Париж,– это уже два пассажира. В 2016 году многие пассажиры переориентировались с Турции и Египта на российские регионы, к ним прибавились и те пассажиры, которые вынуждены летать со стыковками,– все это повлияло на статистику, увеличив внутренний поток.

Отмечу, что с сокращением личного потребления в 2015 году упал оборот в рознице на 10%, а расходы населения на перелеты сократились на 12%. Хотя объем перевозок по РФ даже вырос, но доходность упала на те же 12%. По сути, состояние «Руслайна» сейчас лучше ситуации на рынке на 17%.

– Скачки курсов валют отразились на бизнесе?

– Отразились, но по минимуму, поскольку мы вовремя захеджировались, перевели валютные кредиты в рублевые, поэтому даже смогли заработать.

– Удалось ли «Руслайну» забрать на себя часть пассажиропотока «Трансаэро»?

– Специфика региональных перевозчиков не позволила им перераспределить на себя часть потока «Трансаэро». «Руслайн» – не исключение.

– Вы ведете переговоры с крупными игроками о сотрудничестве по фидерной модели подвоза пассажиров?

– Мы вели переговоры с S7, но потом компания взяла в операционный лизинг самолеты Embraer 175. Также общаемся с «Уральскими авиалиниями», «Аэрофлотом», для которого потенциально наша компания была бы интересной. «Руслайн» готов для гораздо большего объема работы с точки зрения пассажироперевозок. Мы перевезли 600 тыс. человек, но фактически на базе компании можно вполне перевезти 3 млн пассажиров, для этого необходимо поставить пять или шесть больших самолетов. Тогда компания без увеличения затратной части могла бы выполнить эту работу.

– Как вы готовы выстраивать эту модель?

– Не так, как это принято в остальном мире. За рубежом авиакомпания получает деньги от головного перевозчика и подвозит пассажира, затем головная компания везет его дальше. Но в РФ маршрутная сеть не так развита. Поэтому мы сами фактически зарабатываем деньги, подвозя дополнительно пассажиров. Мы были бы интересны крупному игроку тем, что стоимость маршрута на самолете емкостью 50 кресел ниже, чем на большом самолете. При условии что на направлении небольшой пассажиропоток, крупный игрок за счет нас мог бы снизить убытки.

– Каковы финансовые показатели «Руслайна» в 2016 году?

– Авиаперевозки для «Руслайна» – социальный вид бизнеса. Если бы мы драли с пассажиров три шкуры и имели 300% рентабельности, нам могли бы сказать: «Ребята, проявите социальную ответственность». Но наша прибыль копеечная – всего 10 млн руб. в 2016 году при выручке в 6,3 млрд руб. По сравнению с 2015 годом результат лучше: выручка составляла 5,6 млрд руб., прибыль – 1,5 млн руб. Мы также выплатили порядка 400 млн руб. кредитов, необходимых для покупки самолетов, которые мы берем в финансовый лизинг.

– Вы повышаете или снижаете тарифы на перевозку?

– Сейчас мы только повышаем тариф, он в среднем составляет 5,9 тыс. руб. в одну сторону и является одним из самых больших на рынке. Вообще, тариф в 2016 году по внутренним направлениям вырос не выше инфляции, а на субсидируемых направлениях вообще не менялся. А себестоимость перевозки выросла на фоне роста курса валют. Но мы управляем валютными рисками, работаем с российскими банками и рублевыми ставками.

– Снижение НДС на внутренних линиях с 18% до 10% положительно сказалось на экономике?

– Это хорошая мера для отрасли, которая сильно помогла авиакомпаниям, поскольку цена билета сохранилась, но НДС при этом уменьшился на 80%. В результате выручка выросла как раз на процент, на который был снижен НДС. Но в октябре 2016 года правительство решило обнулить НДС на пассажирские перевозки по железной дороге. То, что на авиаперевозки по-прежнему установлен льготный НДС в 10%, позволяет авиакомпаниям конкурировать с РЖД. Но если произойдет возврат к базовой ставке налога, авиакомпании окажутся в гораздо менее выгодном положении. Продление льготного периода по НДС станет значимым фактором роста авиаперевозок.

Сейчас обсуждают налоговый маневр 22/22 – снижение ставки страховых взносов и повышение НДС. Как это повлияет на ситуацию, учитывая, что железная дорога освобождена от НДС? Зарплатный фонд в ОАО РЖД снизят, а повышения цен не произойдет, так как не увеличится НДС. А в это время у нас этот налог возрастет до 22%. В результате получится, что железная дорога выиграет в два раза с точки зрения себестоимости.

– Есть способ эффективно выстраивать тарифную политику?

– Построить калькуляцию крайне тяжело. С материальным производством вы точно понимаете себестоимость продукта, а в нашем бизнесе это невозможно: сразу заложить цену авиабилета нельзя. Поэтому мы работаем из логики максимизации доходов: купили самолет, поставили рейс на определенное количество мест. Но мы можем только предполагать, сколько мест купят. Если самолет взлетел, а пустые места остались, то они нематериальны, их уже нельзя продать.

Но есть целая система, которая позволяет иметь с каждого рейса максимум возможного дохода. Это не значит продать по максимальному тарифу: например, одному пассажиру билет за 100 тыс. руб. и больше не продать никому. В этом случае вы получите сумасшедшую доходность на пассажирах и маленькую доходность на рейсе. Необходимо соблюдать баланс между «дорогими» и «недорогими» пассажирами. Условно говоря, на отрезке Москва–Воронеж можно найти пять пассажиров по 20 тыс. руб., 15 пассажиров по 7 тыс. руб. и 300 пассажиров по 2 тыс. руб. Продав все билеты по 2 тыс. руб., мы получим убыток. Основная задача в том, чтобы собрать тех, кто готов заплатить 20 тыс. руб., часть тех, кто готов платить 7 тыс. руб., а остальное загрузить теми, кто готов на 2 тыс. руб. При этом, как правило, те, кто готов платить больше, покупают билеты в последний момент; а те, кто хочет сэкономить,– заранее. Этот процесс мы и должны спрогнозировать. Система реализуется через специальные модели управления: если у вас все настроено правильно, то вы всегда будете продавать билеты по максимальной доходности на данный конкретный день.

– Спрос есть на тарифы всех классов?

– Да, спрос есть, потому что мы летаем на небольших самолетах на 50 кресел. Поэтому загрузка в 66% – это 30 пассажиров, которых можно быстро погрузить на рейс, быстро улететь и быстро разгрузиться.

– Выход на рынок лоукостера «Победа» отразился на тарифах «Руслайна»?

– «Руслайн» работает в разных сегментах, в том числе с бизнес-пассажирами, для которых авиакомпания может позволить себе хорошие слоты в аэропорту с удобным временем вылета. Мы также можем позволить себе находиться в воздухе 150 часов в месяц, а не 400 часов, как «Победа». Да, у нас нет как такового бизнес-класса, но на каждом рейсе продаются несколько мест повышенной комфортности – продаем два кресла вместо одного, что пользуется спросом. Поэтому на тарифы «Победы» мы не смотрим, эта компания нам не мешает.

– «Руслайн» участвует в госпрограммах субсидирования региональных перевозок. Выделяемых сумм достаточно?

– В рамках действующих программ субсидируется не пассажир, а рейс. То есть компания становится на линию, использует дотации, «раскатывает» ее на малом пассажиропотоке, он постепенно растет, и линия начинает работать самостоятельно. В июле 2016 года правительство резко ограничило максимальный тариф. Он и до этого был ограничен, но все же был значительно выше, что позволяло доводить линию до самоокупаемости. А при новом предельном уровне тарифа окупаемость линии нельзя получить даже при стопроцентной загрузке.

– Схема распределения субсидий вас устраивает?

– Период распределения дотаций приходится на конец декабря текущего года, в это время программа полетов авиакомпаний уже сформирована, ведется продажа билетов, рейсы загружены на достаточно большую глубину. При получении субсидий авиакомпании приходится экстренно в середине сезона корректировать расписание, что негативно сказывается на имидже и доходах. Субсидии должны выдавать не на год и не в декабре, их нужно подстраивать под рабочие циклы перевозчиков. Если субсидии на следующий год будут выделены в мае текущего года, то авиакомпания сможет по результатам распределения корректировать и формировать расписание. Когда распределение происходит в ноябре, то это большая проблема и для нас, и для пассажиров. Поэтому прошлогоднее постановление правительства существенно усугубило ситуацию: теперь даже «раскатанные» направления с хорошим пассажиропотоком не могут выйти на окупаемость.

– По какому принципу строится маршрутная сеть?

– Сеть «Руслайна» строится от трех генерирующих центров – Москвы, Петербурга и Екатеринбурга. Из Москвы и Петербурга компания развивает, кроме внутренних, и международные рейсы. Основное развитие международных полетов планируется из Петербурга (Таллин, Берген, увеличение частот на Осло и Вильнюс), что связано с оптимальными расстояниями для самолетов «Руслайна». Из Домодедово в 2017 году открыли несколько новых для себя направлений полетов по России (Курск и Тамбов) и два новых международных – Лейпциг и Рига. В дальнейшем «Руслайн» будет увеличивать частотность полетов по существующей сети и расширять географию полетов за счет международных направлений. Мы разрабатываем свою маршрутную модель, в том числе и международных перевозок, выбирая маршруты, которые подходят нам по дальности, имеют свободные права и потенциал развития.

– Почему были выбраны Осло и Лейпциг?

– Для нашего самолета это хорошие направления с точки зрения пассажиропотока, который уменьшается на международных линиях. К тому же эти направления подходят нам по дальности – 1–2 тыс. км. В первую очередь мы смотрим на заполняемость рейса, и у нас есть амбиции зарабатывать деньги.

– А в Турцию и Египет рентабельно летать на самолетах такой емкости?

– Для организации рейса важны пассажиропоток и расстояние. Для нашего самолета самый эффективный маршрут – 1 тыс. км, то есть из Воронежа, Тамбова и Курска можно возить в Турцию. Но есть конкуренция с туристическим рынком, поэтому вопрос полетов по этим направлениям пока открыт.

– Вы считаете, что перенаправить пассажиропоток в регионы и уменьшить число рейсов через Москву – реальная задача. Например, за счет обнуления НДС на рейсах...

– Такие планы не иллюзия, а реальность, чем мы и занимаемся. Конечно, нам не хватает поддержки государства. Развитие регионов – это задача государства, которую мы фактически взяли на себя, при этом работая с прибылью. Допустим, государственным региональным авиакомпаниям помогают, вносят в уставный капитал по 1 млрд руб. в год. Мы таких денег и не просим. Но если бы нам хотя бы немного помогали дополнительно, то, наверное, мы бы сделали гораздо больше. Все эти годы мы росли в том числе за счет перевода части средств из другого – строительного – бизнеса. Но вот уже лет пять мы работаем только на собственные средства компании.

– А кто основные конкуренты «Руслайна»?

– У нас нет явных конкурентов. «ЮТэйр» почти полностью сократила парк региональных самолетов, S7 взяла E-175, но лишь начинает их эксплуатацию. Но рынок достаточно большой, поэтому реальная конкуренция с E-175 возникнет в перспективе трех-четырех лет, не раньше.

– Государство ограничивает выход на рынок новых игроков требованиями по числу самолетов. А российскому рынку вообще нужны новые перевозчики?

– Рынок необходимо регулировать, поскольку абсолютно глупая конкуренция может навредить самим компаниям. В то же время если разрешить оставить только два самолета на компанию, то безопасность полетов может оказаться под угрозой. Также обязательно надо проводить проверку финансово-экономического состояния компаний, от которой напрямую зависит безопасность пассажиров. Во всем мире в авиакомпаниях есть специальный человек, который должен прийти и вовремя сказать властям: «Нам не хватает денег, поэтому безопасность полетов под угрозой». В России такой должности в компании нет, есть только проверка **Росавиаци**и. Этот бизнес не может строиться без безопасности.

– В начале 2016 года ряд аэропортовых тарифов были либерализованы ФАС. Вы почувствовали рост цен?

– Да, из-за решения по тарифам наши расходы однозначно выросли примерно на 10%. Но остальные расходы мы каждый год только уменьшаем, что позволяет наращивать эффективность. В 2016 году она выросла на 17%. Кроме того, если авиакомпания открывает в аэропорту новое направление, то может получить скидку. Поэтому «Руслайн» открывает направления, приводит в аэропорты нового пассажира, и скидка на обслуживание может составить до 50%.

– Многие перевозчики борются за эффективность за счет безбагажных тарифов. Вы планируете их вводить?

– Такая схема эффективнее для больших самолетов, для «Руслайна» это неактуально. Мы пытаемся получить доход за счет продажи дополнительных услуг, но это не такие большие суммы. Поскольку наш тариф достаточно высок, то мы всячески стараемся не брать деньги за другие услуги.

– «Руслайн» планирует брать в парк SSJ 100?

– Пока сложно делать прогнозы. Но мы действительно общаемся с «Сухим» по этому вопросу.

– Этот самолет реально заполнить на региональных линиях?

– Борт будет заполняться, вопрос – за какие деньги. При тех суммах, за которые сейчас приходится заполнять самолеты, компания получит убытки. Это неплохой самолет, но новый тип, его освоение стоит дорого, в отличие от неновых судов, на которых летает «Руслайн». Для канадского Bombardier CRJ есть большая сеть запчастей в обороте, причем не только новых. Запчасть – будь новая или после капремонта – практически одинакова по качеству, у нее тот же ресурс, но стоимость несопоставима. У SSJ 100 пока нет такого рынка запчастей. К тому же мы пока не видим у себя маршрутов, которые окупили бы его эксплуатацию.

– А где можно было бы его эксплуатировать?

– За Уралом, где тариф гораздо выше, а конкуренции меньше. Например, некоторые компании летают между Китаем и Сибирью. Но для приема SSJ 100 нужно быть абсолютно готовым.

– Насколько экономична эксплуатация Bombardier CRJ?

– Для этих самолетов у нас практически все есть, и мы даже купили цех техобслуживания, чтобы самостоятельно ремонтировать двигатели. Это не российский проект, он принадлежит группе компаний из Риги. «Руслайн» инвестировал в проект деньги, компания ремонтирует двигатель по себестоимости плюс 10%. Но это очень большая экономия: к примеру, ремонт двигателя стоит $1,5 млн, а там – $500 тыс. То есть если за год отремонтировать десять двигателей, можно сэкономить $5 млн.

– Сколько вам стоит лизинг CRJ?

– Цены постоянно отличаются. Если первые два самолета мы покупали по $10 млн, то последние – уже по $3 млн. Поэтому среднюю цифру сказать сложно.

– Какой средний возраст самолетов «Руслайна»?

– Наш флот – 2001–2002 годов выпуска, достаточно молодой для этого типа самолетов.

– Сейчас часто говорят о связи между возрастом и надежностью самолетов...

– Абсолютно некорректно сравнивать эти показатели. В США очень низкая аварийность на регулярных линиях, но средний возраст самолетов – примерно 17 лет. Да, молодой возраст машины – очень удачный маркетинговый ход. Но по факту это вообще ни о чем не говорит. Потому что самолет или находится в состоянии летной годности, или нет. Другой вопрос, как к поддержанию летной годности подходит авиакомпания, насколько качественное техобслуживание.

– А с дефицитом пилотов вы сейчас сталкиваетесь?

– Дефицит существовал очень сильный. Но сейчас мы справляемся, заранее набираем летчиков, обучаем. У нас всегда есть резерв летного состава. Могу сказать, что большинство российских летчиков для CRJ фактически прошли через нашу компанию.

– Сейчас правительство активно возрождает проекты отечественного авиапрома, среди них Ил-114 нужной вам кресельной емкости. Вы готовы обеспечить спрос на него?

– Наверное, это хороший самолет. Но, исходя из практики, понятно, что от появления самолета до его реальной выгодной эксплуатации проходит достаточно много времени. Это правило применимо и к российским, и к иностранным самолетам. Спрос есть абсолютно на все, но вот за какие деньги? Мы смогли сделать CRJ прибыльным, но пришлось очень глубоко войти в понимание техники, даже завести ремонтные мастерские для двигателя.

– Не планируете вернуться к бразильским Embraer на 75 кресел, которые сейчас взяла S7?

– Пока эту возможность мы рассматриваем в теории. Надеюсь, что размерность E-175 в 75 кресел не помешает S7 совместить этот тип самолетов с уже эксплуатируемыми. Для себя мы бы взяли CRJ 900 на 90 кресел, чтобы вписать самолеты в свой бизнес: 50 и 90 мест – оптимальная размерность.

– У вас есть один брендированный самолет, есть ли спрос рекламодателей на такую услугу?

– После первого такого проекта к нам поступает много заявок, но мы пока не успеваем оформить ливрею самолета. Но в дальнейшем будем развивать этот проект.

– Какой прогноз у вас на 2017 год?

– Планируем стабилизировать статус компании, увеличить регулярность рейсов до 96%. И после этого продолжим развиваться качественно и количественно – планируем нарастить флот до 25 самолетов.

– Какой идеальный сценарий развития региональной авиакомпании в РФ?

– Специфика бизнеса такова: флот, который соответствует потребностям рынка, емкость, которая адаптируется к флоту, и технологии, которые умеют управлять такой маленькой емкостью. При совокупности компетенций вы окажетесь в состоянии конкурировать с другими перевозчиками, хотя себестоимость кресла у них будет значительно ниже. Возьмем, допустим, Липецк или Пензу, где мы выставляем на четыре частоты в день самолет на 50 кресел и имеем неплохую загрузку. Но это совершенно не значит, что четыре частоты на Boeing 737 тоже заполнятся. Пассажиру удобнее иметь высокую частоту, что дает свободу выбора. Есть рынок, позволяющий выполнять высокочастотные рейсы, к примеру Калининград, где может быть 10–15 рейсов в день с большой емкостью. А когда пассажиропоток невелик, как в Курсе, Пензе, Липецке, то удобнее иметь высокую частоту, но маленький самолет.

Мы маленькая компания, 19-я по объему перевозок. Но если вы посмотрите статистику по объему операций, то мы уже на 9–10-м месте. А ведь структура трудозатрат и технология одинаковы как для большого, так и для маленького самолета. Например, для аэропорта: самолет надо отбуксировать, к нему должна подъехать сервис-машина, выгрузить багаж. Только в одном случае самолет на 200 кресел, а в другом – на 50. Нам надо научиться делать большое количество операций малым численным составом. Это специфические технологии производственной и коммерческой деятельности. Поэтому не так просто тиражировать наш опыт, начиная написанием документов и технологическими процедурами и заканчивая управлением ресурсами. Это совершенно особенная ситуация, когда у тебя пять кресел – 10% загрузки. Несмотря на все сложности и нашу специфику, мы разрастаемся на новые генерирующие центры – Екатеринбург, Новосибирск, Красноярск. В этих городах можно строить региональные узлы, в этом есть потенциал для развития. Кроме того, надо понимать, что авиакомпания – не конечное звено технологической цепи. Она перевозит пассажиров, но дивиденды получают и аэропорт, и регионы, куда эти пассажиры прилетают, пользуются гостиницами и общественным питанием. В конечном счете мы работаем не только на себя, но и на доходную базу регионов.

– Вы владеете несколькими активами в авиации, крупнейший из которых – «Руслайн». Это основной проект?

– «Руслайн» – группа компаний. Нам принадлежит большой центр техобслуживания самолетов в Риге. Кроме того, вместе с «Ростехом» мы развиваем бизнес-терминал в Раменском. Надеюсь, что он откроется в начале лета и уже ближе к осени начнет работать для бизнес-перевозок. Планируем полный комплекс услуг, поскольку владеем компанией техобслуживания, авиакомпанией, самолетами. Мы можем продать самолет или хранить его в ангаре за разумные средства.

– Кроме «Ростеха» кто ваши партнеры в Раменском?

– «Ростеху» принадлежит 25% плюс одна акция, мне и Евгению Бахтину – остальное в равных долях (небольшой пакет еще у одного юрлица). Мы ведем переговоры с владельцем Национальной резервной корпорации Александром Лебедевым, который имеет большой опыт в авиабизнесе. Он был крупнейшим частным акционером «Аэрофлота», создавал авиализинговую компанию «Ильюшин Финанс» и авиаперевозчика Red Wings. Ему принадлежит девять Embraer 145LR, и он рассматривает возможность зайти с воздушными судами в компанию. Это значительно увеличит нашу капитализацию и возможности.

– Какими еще активами вы владеете в авиации?

– «Сириус-Аэро» – одной из самых больших компаний бизнес-авиации в России. Компания существует давно, мы купили ее четыре года назад, в течение двух лет ее усиленно развиваем. Компания владеет самолетами на условиях лизинга и сдает их в чартер, в то время как остальные обычно берут самолеты владельцев и в свободное время их сдают. Наша модель выстроена так, что самолеты доступны круглосуточно – от заказа до полета проходит не более трех часов, поскольку компания зарегистрирована в РФ, нам доступен любой аэропорт. А иностранному собственнику самолета нужно несколько дней для получения разрешения на прилет. Кроме того, и тарифы обслуживания в РФ меньше, поэтому в этом сегменте у нас нет особых конкурентов.

Мы планируем занять нишу небольших частных самолетов и будем стараться ни с кем не конкурировать. Вопрос лишь в том, насколько пассажиру будет удобно добираться до самолета в Раменское. Кроме того, у нас есть компания по торговле запчастями, которая уже вышла на международный рынок и работает фактически за границей. Мы также владеем лизинговой компанией: через субаренду поставляем российским и западным авиакомпаниям самолеты.

### ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ИВАНОВА; 2017.04.17; СПРОС НА ТУРЫ В ТУРЦИЮ ПОЧТИ ВОССТАНОВИЛСЯ

На это потребовалась неделя после заявления **Росавиаци**и о возможной приостановке чартеров в эту страну

Продажи туров в Турцию после сообщения о возможной приостановке туда чартерного сообщения рухнули почти в 2 раза по сравнению с продажами до предупреждения. Так, у Onlinetours продажи упали на 50%, у Level.Travel – на 40%, у «Пегас туристик» – на 30%, рассказали представители этих туркомпаний. Однако к массовым отменам туров это не привело.

В понедельник, 10 апреля, **Росавиаци**я направила в авиакомпании телеграмму за подписью замруководителя агентства Олега Клима, в которой предупреждала о возможной приостановке чартерных рейсов в Турцию. Тогда «Ведомостям» получение документа подтвердили сотрудники трех авиакомпаний. Представитель **Росавиаци**и не комментирует ни наличие предупреждения, ни принятые впоследствии решения. При этом представители Министерства иностранных дел, Ростуризма и правительства перенаправили запросы «Ведомостей» именно в **Росавиаци**ю. Представители ФСБ и **Минтранса** на запросы не ответили. Менеджеры двух авиакомпаний заявили, что не планируют уточнять у службы, с чем может быть связан вероятный запрет на чартеры в Турцию. «Мы не комментируем такие решения и не пытаемся анализировать, стоят ли за ними политические причины», – добавил один из собеседников. Федеральный чиновник заметил, что такие решения принимаются не на уровне **Росавиаци**и.

В 2017 г. многие туроператоры назвали Турцию самым популярным летним направлением. По их оценкам, доля путевок в Турцию в общих продажах туров составляла 30%.

За прошедшую неделю у Onlinetours аннулировано всего четыре тура – это менее 1% всех бронирований за неделю, уточнил сооснователь Onlinetours Константин Победкин. У Level.Travel туры отменили около 3% клиентов, невзирая на штрафы за отмену, рассказал сооснователь Level.Travel Эллин Толстов.

Поскольку МИД и Ростуризм не делали официального предупреждения, то оснований для аннуляции тура без штрафа нет никаких, объясняет гендиректор холдинга «Випсервис» Дмитрий Горин. По его словам, штраф за тур может составлять 25–100% в зависимости от близости даты вылета, поэтому при отмене тура на майские праздники туристов бы оштрафовали на всю стоимость тура. Перебронировать путевки решились 1–3% туристов, продолжает Горин: они поедут в Тунис, Грецию, Болгарию и на Кипр.

«Даже в случае отмены чартерного сообщения с Турцией это не приведет к таким катастрофическим последствиям для туристической отрасли, как в 2015 г. (тогда в ответ на сбитый турецкими ВВС российский истребитель Россия запретила продавать туры в Турцию и чартеры. – «Ведомости»), поскольку существенная часть туров в Турцию бронируется на регулярных рейсах», – замечает Победкин. Часть путевок сейчас действительно реализуется через регулярные рейсы, но они примерно вдвое дороже: 60 000 руб. против 35 000 руб., подтверждает Горин. Все чартерные авиакомпании, с которыми работает Level.Travel, получили аккредитацию на осуществление регулярных рейсов, добавляет Толстов.

К концу недели спрос на продажи турецких туров почти полностью восстановился, продолжает Горин. Восстановление продаж началось в четверг, 13 апреля, подтверждает представитель туроператора TUI. Под конец недели фиксируется полное восстановление спроса на туры: Турция снова занимает первое место с долей 30% от общего количества бронирований, говорит и Победкин. В 2017 г. если не ограничат чартеры, то в Турции отдохнут около 3,2 млн россиян, если же у туроператоров останется возможность работать только с регулярными рейсами – то 1,2 млн, считает Горин. По его словам, туристам стоит следить за внутриполитической обстановкой в Турции: если она осложнится, то, возможно, примут ограничительные меры.

В подготовке статьи участвовал Александр Воробьев

### REGNUM; 2017.04.14; МИНТРАНС ТАДЖИКИСТАНА: ПЕРЕГОВОРЫ С МОСКВОЙ В ТУПИК НЕ ЗАХОДИЛИ

 «Все еще раз обдумать и всесторонне обсудить» решила таджикская делегация после трехдневных переговоров с российскими авиавластями и взяла паузу на 10 дней. Переговоры планируется возобновить 22 апреля. Об этом сегодня, 14 апреля, сообщает радио «Озоди» со ссылкой на слова **министра транспорта** Таджикистана Шерали Ганджалзоды.

 «Он опроверг сообщения некоторых СМИ о том, что переговоры по авиасообщению с РФ зашли в тупик», – пишет издание.

Накануне, 13 апреля, делегация таджикистанского **Минтранса** вернулась на родину, однако в ведомстве отказались как-либо комментировать прошедшие переговоры по авиасообщению, пообещав до конца дня опубликовать сообщение на сайте ведомства. Однако и этого сделано не было. Первым молчание «нарушил» заместитель **министра транспорта** РФ Валерий **Окулов**, который сообщил журналистам о том, что переговоры приостановлены.

«Пока находимся в паузе… То, о чем они меня проинформировали, – что они паузу берут на 10 дней», – сказал он.

Напомним, **Минтранс** РФ ввел ограничение на полеты самолетов таджикской авиакомпании «Сомон Эйр» с 3 апреля 2017 года из-за неполноценного удовлетворения запроса на полеты российских перевозчиков в Таджикистан.

В ответ на эти действия на следующий день таджикские власти пригрозили ввести «зеркальные меры» и запретить полеты российских компаний «Уральские авиалинии» и UTair из Москвы в Душанбе с 6 апреля. Однако впоследствии передумали – «так как стороны договорились разрешить спорные моменты в ходе переговоров».

Авиаконфликт России и Таджикистана начался в ноябре 2016 года из-за спора о статусе «Жуковского» – нового подмосковного аэропорта, которые таджикские власти отказываются считать таковым, считая его московским.

### RG.RU; НИКОЛАЙ ГРИЩЕНКО; 2017.04.14; В РОСТОВСКОМ АЭРОПОРТУ ДЛЯ ДОСМОТРА УСТАНОВЯТ 3D-ТОМОГРАФЫ

В международном аэропорту Платов, который строится к ЧМ-2018 около Ростова-на-Дону, будут установлены томографы для проверки багажа пассажиров. Сканирование вещей будет идти в диапазоне 3D.

– Новое оборудование, которое мы закупаем в аэропорт Платов, имеет лучшие в своем классе показатели обнаружения угроз при рекордной пропускной способности, – подчеркнул исполнительный директор ПАО «Ростоваэроинвест» Сергей Краснов.

Система создает трехмерное изображение багажа высокого разрешения, сопоставимого по качеству с изображениями медицинских сканеров. Одновременно производится автоматическое обнаружение и распознавание взрывчатых веществ. Один генератор рентгеновского излучения с двумя уровнями энергии обеспечивает дифференциацию органических и неорганических материалов. Таким образом, содержимое багажа максимально детализируется, что способствует быстрой и точной идентификации потенциальной угрозы и снижению уровня ложных срабатываний.

Скорость конвейерной ленты позволяет обрабатывать 1800 единиц багажа в час. При этом вещи, поступающие на ленту, отслеживаются не фотодатчиком, а рентгеновским лучом, что позволяет значительно сократить количество потерь в отслеживании багажа в системе обработки.

Как сообщили «РГ» в пресс-службе ростовского аэропорта, аналогичные системы досмотра применяются в аэропортах США, Канады, Японии, Великобритании, Германии и ряда других стран, а также в российских столичных аэропортах.

Напомним, новый аэропортовый комплекс Платов возводится в 35-километрах от Ростова-на-Дону. Проект аэропортового комплекса предусматривает строительство пассажирского терминала площадью 50 тысяч квадратных метров, пропускная способность которого составит пять миллионов человек в год. Предусмотрено также строительство искусственной взлетно-посадочной полосы протяженностью 3600 метров. Аэровокзальный комплекс будет оснащен девятью телескопическими трапами. Общий объем финансирования – 37,2 миллиарда рублей, из которых почти 18 миллиардов – федеральный бюджет. Ввод в эксплуатацию – декабрь 2017 года.