**20 АПРЕЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2017.04.19; ГЛАВА МИНТРАНСА: СТРОИТЕЛЬСТВО НИЖЕГОРОДСКОГО ГИДРОУЗЛА НА ВОЛГЕ ОБОЙДЕТСЯ В 40 МЛРД РУБ.

Строительство Нижегородского гидроузла на Волге потребует около 40 млрд рублей, сообщил ТАСС **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Это в пределах 40 млрд рублей. Может быть, чуть больше будем запрашивать с учетом коэффициентов-дефляторов. Мы будем искать источники. Это необходимо сделать, чтобы в том числе создать единую транспортную связь с гарантированной глубиной 4,2 метра. Это, конечно, будут бюджетные средства», – сказал министр.

Он пояснил, что гидротехническое сооружение неокупаемо с точки зрения инвестиционных вложений, оно окупаемо с точки зрения косвенных доходов, в том числе бюджета. В частности, по мнению **Соколов**а, сооружение Нижегородского гидроузла позволит максимально использовать потенциал внутренних водных путей, привлечь грузы с автодорог и, следовательно, меньше тратить на их восстановление.

Глава **Минтранса** напомнил, что проект строительства Нижегородского гидроузла получил одобрение на президиуме Госсовета в 2016 году. «Мы сейчас завершаем проектирование. Соответственно, первый этап уже сделан. И мы считаем, что он может быть реализован в рамках нашей государственной программы к концу 2020 года. Это будет одним из системных решений по созданию единой глубоководной системы на Волге и в целом на территории нашей страны», – отметил **Соколов**.

Как заявил премьер-министр РФ Дмитрий Медведев, выступая в Госдуме с отчетом об итогах работы правительства в 2016 году, в течение полутора-двух месяцев правительство подготовит закон об улучшении экологической ситуации на Волге. На это, по словам Медведева, потребуется порядка 200 млрд рублей.

### ДОРИНФО; 2017.04.19; РЕМОНТ ДОРОГ В НОВОСИБИРСКЕ ПО ФЕДЕРАЛЬНОЙ ПРОГРАММЕ СТАРТУЕТ 10 МАЯ

В Новосибирске определены четыре подрядных организации, которые будут выполнять ремонт городских дорог по федеральной программе «Безопасные и качественные дороги». Как сообщает пресс-служба мэрии, к масштабным ремонтам организации приступят 10 мая, сейчас ведутся подготовительные работы.

Так, ООО «Сибавтобан» займется комплексным ремонтом покрытия на Красном проспекте и Мочищенском шоссе, ликвидирует места концентрации ДТП на пересечении Красного проспекта и улицы Гоголя, Октябрьской магистрали и улицы Серебренниковской. Ремонт дорог на улицах Петухова и Никитина будет проводить компания «Дорсиб плюс», а на улицах Немировича-Данченко и Восход – ОАО «Новосибирскавтодор». За ООО «Союздорстрой» закреплены участки улиц Станционная, 2-я Станционная, Шлюзовая и Авиастроителей.

Мэр города Анатолий Локоть на встрече с подрядчиками отметил, что программа рассчитана на девять лет и от того, как дорожники отработают текущим летом, будет зависеть финансирование дальнейших планов города. В 2017 году в Новосибирске планируется отремонтировать 20 км дорог и ликвидировать 15 мест концентрации ДТП, на что направят более миллиарда рублей (480 млн из которых выделит федеральный бюджет). Добавим, все ремонтные работы должны завершиться до 31 октября.

Добавим, накануне глава **Минтранса** России Максим **Соколов** заявил, что порядка 60% торгов объявили регионы по объектам проекта «Безопасные и качественные дороги».

### КОММЕРСАНТ; ЯНА ЦИНОЕВА; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.04.20; ПРОПАНОВ ГРОМАДЬЕ

**Минтранс** подготовил пятилетнюю программу развития газомоторного транспорта на 769,6 млрд руб., 163 млрд из них должен выделить федеральный бюджет. Половина бюджетных средств приходится на газовый автотранспорт, которому обещаны льготы по транспортному налогу, субсидии на производство техники и льготные парковки. Кроме того, за счет докапитализации ГТЛК и «Росагролизинга» предполагается также субсидировать лизинг газомоторных автомашин, локомотивов, судов и сельхозтехники.

**Минтранс** подготовил госпрограмму на 2018-2022 годы по расширению использования газа в качестве моторного топлива (опубликована на regulation.gov.ru). Она касается автопрома, железнодорожного, морского, речного, воздушного транспорта, а также спецтехники (ЖКХ, сельхозтехника, горнодобывающая техника и т. д.).

На реализацию программы уже в 2018 году бюджет выделит 17,59 млрд руб., затем объемы будут увеличиваться – до 45 млрд руб. в 2022 году, всего бюджет потратит около 163 млрд руб. (с учетом средств регионов и компаний – 769,6 млрд руб.). Половина средств пойдет в автопром (около 81 млрд руб.), который сейчас обеспечивает порядка 98% от общего объема потребления газа как моторного топлива. На железнодорожный транспорт выделят около 42 млрд руб., на морской и речной – 22 млрд руб., на воздушный (речь идет в основном о переводе на газ аэродромной автотехники) – порядка 8 млрд руб., на спецтехнику – порядка 9 млрд руб. Для научно-технического обеспечения и реализации программы потребуется 1 млрд руб. По итогам программы в РФ должна на 30% снизиться доля выбросов вредных веществ на транспортное средство, а потребление газа в секторе – вырасти в 3,9 раза (по сравнению с 2015 годом), до 2,17 млрд кубометров (1,5 млрд кубометров придется на компримированный газ – КПГ, а 670 млн кубометров – на СПГ). Затраты на топливо на одно ТС снизятся на 12%, а к 2030 году планируется заместить 25-30% дизтоплива газом.

В автотранспорте из мер госрегулирования предлагают снизить транспортный налог для машин на газе, выпадающие доходы могут составить 53,6 млн руб. в 2018 году, 183,1 млн руб. – в 2019-м, и 236,2 млн руб.– в 2020-м (аналогичная льгота предложена и для спецтехники). Также для владельцев газомоторов предлагается снижать плату за проезд по платным дорогам, сокращать сбор с грузовиков массой более 12 тонн и даже льготная парковка, продолжится субсидирование покупки газомоторной техники. В Минпромторге рассказали, что в 2016 году в рамках действующей программы поддержки использования природного газа производителям такой техники (КамАЗу, группе ГАЗ и «Волгабасу») были предоставлены субсидии на 3 млрд руб. Всего было поставлено 2075 единиц техники. В 2017 году на субсидии планируется направить 3 млрд руб.

Сейчас доля газа как моторного топлива в РФ – лишь 0,5% (бензин – 60,3%, дизтопливо – 37,1%, сжиженный углеводородный газ – 2,1%), в 2015 году его потребление составило 495,6 млн кубометров, продано 3,2 тыс. газомоторных автомобилей, еще 5 тыс. переоборудовано под газ. К началу 2016 года в РФ работало 366 газовых заправок (АГНКС). Как пишет **Минтранс**, в 2016 году розничная цена кубометра метана (по энергетическим свойствам равен одному литру бензина) составила 14 руб.– вдвое-втрое дешевле бензина или дизеля. По прогнозу, численность автотранспорта на газе к 2022 году вырастет в 3,2 раза, до 456 тыс. машин.

Для субсидий на покупку газомоторного автотранспорта, локомотивов и судов на СПГ бюджетные средства планируется направить, в частности, на докапитализацию Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК), на субсидии для спецтехники – в «Росагролизинг». В ГТЛК рассказали, что входили в рабочую группу по разработке программы, и отметили, что инвестировали более 8 млрд руб. в льготную поставку газомоторной техники.

В прочих отраслях объем потребления газа незначителен – отсутствует серийное производство, не развита инфраструктура, говорится в материалах госпрограммы. Для развития планируется с учетом инвестпланов «Газпрома» увеличить количество АГНКС с 400 штук в 2015 году до 1,05 тыс. штук в 2022 году. В число мер госрегулирования вошло стимулирование производства газотурбинного двигателя для локомотивов: к 2020 году число газотепловозов и газотурбовозов составит 12 штук, потребление газа на железной дороге возрастет до 136,6 тыс. тонн в год.

Субсидировать предлагается и покупку морских и речных судов: в 2022 году число морских судов на СПГ составит 14 штук, речных – шесть, будет создано по три бункеровочных базы СПГ в морских и речных портах. Количество аэродромной техники на газе в 2022 году составит 80 штук (потребление ими газа составит лишь 0,4 млн кубометров). Объем спецтехники к 2022 году составит 7,5 тыс. штук, под нее будет сформирована сеть из 75 заправок, потребление в 2022 году составит 254,9 млн кубометров.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО; 2017.04.19; ЗА ПЕРВЫЙ КВАРТАЛ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ МОСКВЫ ПЕРЕВЕЗ 1,2 МЛРД ЧЕЛОВЕК

Все больше москвичей предпочитают личному транспорту общественный – это комфортный, а зачастую, и самый быстрый способ передвижения по городу. В подтверждение этому мэр Москвы Сергей Собянин привел на заседании президиума правительства Москвы цифры: только в первом квартале он перевез 1 млрд 246 млн человек, что на 7 процентов больше, чем за такой же период 2016-года.

Заммэра по вопросам транспорта Максим Ликсутов добавил еще одно очень важное уточнение: 83 процента из этих 7 процентов прироста пассажиропотока составляют экономически активные москвичи, то есть те, кто сам платит за свой проезд. Это свидетельствует о том, что еще вчера эти люди, скорее всего, передвигались по городу на личных авто. Пересели же они на общественный транспорт в первую очередь потому, что он с каждым днем в городе становится все лучше и удобнее.

В этом же первом квартале в городе появилось несколько новинок, которым может позавидовать любой мегаполис мира. Взять хотя бы инновационный поезд «Москва», запущенный недавно по Таганско-Краснопресненской линии. Он соответствует самым лучшим мировым стандартам. Как убедились первые 500 тысяч пассажиров, которых он уже перевез, он не просто комфортный и современный. В нем работает уникальная система обеззараживания воздуха, какой нет больше нигде в мире – ультрафиолетовые лампы установлены по всему потолку. Уровень шума в этом поезде на 30 процентов ниже, чем в прежних поездах. У машиниста своя система климат-контроля, а кабина на 20 процентов просторнее прежней. До конца года такие поезда заменят весь старый подвижной состав сиреневой ветки. Затем они придут и на Сокольническую линию и другие линии столичной подземки.

Многими новинками порадовал жителей столицы и трамвай «Витязь», вышедший на московские улицы. У него 6 дверей, что на 35 процентов увеличивает его вместимость и скорость посадки-высадки. Работает «Витязь без турникетов.

– А зайцев стало больше?– поинтересовался мэр.

– На 5 процентов больше, – признался Максим Ликсутов. И заверил:

– Но мы добьемся снижения их числа, увеличив количество контролеров.

Свои рекорды бьет и запущенная полгода назад МЦК – она перевезла уже 55 млн человек. Сейчас ею ежедневно пользуются 350 тысяч пассажиров.

Для их удобства с 1 мая решено уменьшить интервалы в движении между поездами с 6 минут до 5 в час пик и в непиковое время с 12 до 10 минут. Это позволит увеличить пассажироток на Московском центральном кольце еще на 20 процентов.

### МЕДВЕСТНИК; 2017.04.19; ВЕРХОВНЫЙ СУД СНЯЛ ЗАПРЕТ НА ПРОФЕССИЮ ДЛЯ АВИАПЕРСОНАЛА С ВИЧ

Верховный суд РФ признал недействующим пункт 42.1 приложения №3 к Федеральным авиационным правилам «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации» в части признания бортпроводников негодными к работе при установлении у них СПИДа и вирусоносительства. Документ был утвержден приказом **Министерства транспорта** еще в 2002 году. С административным исковым заявлением о признании не действующим пункта, касающегося ВИЧ-инфицированных, обратился Романовский Э.А.

В решении Верховного суда по этому делу указано, в частности, что согласно правовой позиции Конституционного суда РФ, наличие ВИЧ-инфекции у лица не должно рассматриваться как условие, создающее угрозу для здоровья населения, поскольку вирус иммунодефицита человека, хотя и является инфекционным, передается только через конкретные контакты, которые почти всегда являются частными. На этом основании Верховный суд отклонил ссылку **Минтранса** РФ на положения Федерального закона от 2 января 2000 г. №29-ФЗ «О качестве и безопасности пищевых продуктов», согласно которому больные инфекционными заболеваниями или даже с подозрением на них не допускаются к работам с пищевыми продуктами, признав ее основанной на ошибочном толковании норм права.

Судом отмечено, что доводы об участии бортпроводников в раздаче бортового питания не указывают на то, что такие работники осуществляют приведенную в названном Федеральном законе деятельность, связанную с особенностями изготовления и оборота пищевых продуктов, материалов и изделий, которая может представлять опасность распространения заболевания.

По приведенным мотивам суд счел лишенными правовых оснований и утверждения, что ограничения прав ВИЧ-инфицированных бортпроводников на допуск к работе необходимы в связи с их повышенным риском заражения инфекционными заболеваниями от больных пассажиров, а также ввиду их контактов с пассажирами при обслуживании, аварийно-спасательных работах, оказании первой помощи при заболеваниях, травмах.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЯ ПЕРЦЕВА; 2017.04.20; МИНПРОМТОРГ ОТКАЗАЛСЯ ОТ ИДЕИ ДЕНАТУРИРОВАТЬ МЕТИЛОВЫЙ СПИРТ

Минпромторг счел нецелесообразным добавлять денатурат в метиловый спирт. В конце 2016 года Росалкогольрегулирование предложило использовать при производстве метанола добавку, вызывающую рвотный рефлекс у человека. В Минпромторге решили, что это приведет к потере товарных свойств метанола и сделает невозможным его использование в химической промышленности.

В конце 2016 года Росалкогольрегулирование (РАР) предложило Минфину и Минпромторгу обязать производителей добавлять в метиловый спирт денатурат – добавку, которая будет вызывать рвотный рефлекс у человека. Подразумевалось, что это может обезопасить людей от отравлений и смерти при неумышленном употреблении метанола. Согласно закону «О госрегулировании производства и оборота этилового спирта...» (171-ФЗ) у правительства есть право на денатурацию спиртов, но оно еще никогда не реализовывало его на практике.

– В соответствии с коллективным письмом крупнейших производителей метанола в России использование денатурации метанола представляется нецелесообразным, – сказали «Известиям» в Минпромторге.

В ведомстве пояснили, что «добавление в метанол посторонних добавок приведет к полной потере товарных свойств и невозможности использовать при дальнейших производствах различной химической продукции». Метанол выпускается по ГОСТу «Метанол технический. Технические условия» и «с точки зрения химических показателей является очень чистым продуктом, не допускающим наличия каких-либо посторонних примесей», подчеркнули в ведомстве.

В Минпромторге также сказали, что в организациях, участвующих в цепи создания пищевой продукции, осуществляется контроль за содержанием метанола при поступлении сырья на производство, аналогичная проверка есть и на этапе выпуска готовой продукции.

– Таким образом, контроль содержания метанола осуществляется на всех этапах производства спиртосодержащей продукции, – подчеркнули в министерстве.

В Минфине уточнили, что разработка мер по совершенствованию производства и оборота метанола относится к компетенции Минпромторга. В РАР сказали, что принятие решения по этому вопросу находится вне компетенции службы.

Россия занимает четвертое место в мире по производству метанола, по данным Минпромторга. По информации Российского союза химиков, в 2015 году производство метилового спирта в стране составило 3,64 млн т. В Минпромторге уточнили, что метанол используют в газодобывающей отрасли, а также в химической промышленности. В России метанол производят только четыре компании – «Метафракс», «Щекиноазот», «Сибметахим» и «Томет». Они не ответили на запрос «Известий».

18 февраля вице-премьер Александр Хлопонин по итогам совещания дал поручение Минпромторгу проработать ряд предложений об ужесточении оборота метанола, чтобы исключить возможность использования спирта не по назначению. Речь шла в том числе о присвоении уникального номера таре с метанолом, что позволит отслеживать ее перемещение. Также в законодательство должны быть внесены изменения, обязывающие использовать яркую маркировку, которая предупреждает о ядовитых свойствах продукции, содержащей метанол. Плюс к этому производителей пищевой и непищевой спиртосодержащей продукции предлагается обязать осуществлять входной производственный контроль сырья на предмет содержания метанола в каждой партии.

В Минпромторге сказали, что по поручению правительства разработали проект о регулировании оборота метилового спирта. В нем «предлагается предусмотреть требования, которые устанавливают порядок осуществления безопасного производства, перевозки, применения и хранения метанола». Более детальных комментариев по содержанию документа ведомство не предоставило. Вопросы оборота метанола находятся также в сфере ведения МВД, **Минтранса**, Минфина, Минздрава, Минтруда, Росалкогольрегулирования и Роспотребнадзора, и документ должен быть с ними согласован. В Минфине, **Минтрансе** и Минтруде сказали, что не получали проект. Остальные ведомства на момент публикации материала не смогли дать пояснений по законопроекту.

Вице-президент Российского союза химиков Василий Семенов отметил, что в России запрещено использовать метанол при производстве потребительских товаров, в том числе стеклоомывающих жидкостей – метиловый спирт является ядом, от которого может наступить смерть.

– Но основная сложность в том, что метанол неотличим по органолептическим свойствам от этилового спирта, пахнут они одинаково, – пояснил он.

Свободная реализация метанола в России запрещена согласно указу президента «О видах продукции и отходов производства, свободная реализация которых запрещена». Купить его могут исключительно компании, получившие на это разрешение Минздрава, следует из постановления правительства «О поставках продукции и отходов производства, свободная реализация которых запрещена». Транспортировка метанола осуществляется преимущественно железнодорожным транспортом под охраной на протяжении всего маршрута следования, отметили в Российском союзе химиков. Нарушения правил производства и оборота, согласно ст. 234 Уголовного кодекса, может повлечь за собой ряд наказаний от штрафа в 200 тыс. рублей до лишения на срок до двух лет права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

В правительстве озабочены вопросом ужесточения оборота метилового спирта с конца прошлого года, когда произошла массовая трагедия в Иркутске – более 70 человек отравились жидкостью с содержанием метанола.

### ТАСС; 2017.04.19; МЕДВЕДЕВ ПРИЗНАЛ СПРАВЕДЛИВОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ ВОПРОСОВ ДАЛЬНОБОЙЩИКОВ ПО «ПЛАТОНУ»

Отдельные вопросы по функционированию системы взимания платы за проезд большегрузов по федеральным трассам «Платон» со стороны перевозчиков справедливы, по ним даны соответствующие поручения. Об заявил премьер-министр РФ Дмитрий Медведев, выступая в Госдуме с отчетом об итогах работы правительства в 2016 году.

«Я встречался лично с лидерами дальнобойщиков, они поставили массу разных вопросов, многие вопросы абсолютно справедливы – которые касаются целого ряда технических проблем, например, максимальная нагрузка на ось, качество трасс, вопросы, связанные с ответственностью за нарушение правил дорожного движения и, конечно, вопросы платы в системе «Платон». По всем этим вопросам даны поручения», – сказал премьер-министр.

Медведев подчеркнул, что правительство находится в постоянном диалоге относительно системы «Платон» с участниками рынка. «Если говорить о тех, кто сейчас находится в состоянии так называемой забастовки, то это приблизительно 480 человек. Обращаю внимание, что в системе «Платон» зарегистрировано 800 тыс. автомобилей, то есть, иными словами, это довольно небольшое число людей», – сказал премьер-министр. При этом именно незарегистрированные в «Платоне» перевозчики выступают с определенными требованиями, так как зарегистрированные перевозчики хотят работать в «белой», а не «серой» зоне, подчеркнул он.

Глава правительства также напомнил, что по итогам его встречи с двльнобойщиками было принято решение о продлении льготного периода в системе «Платон»: тариф с 15 апреля составил 1,9 руб./км вместо ранее запланированных 3,06 руб./ км.

Поручения Медведева

Глава правительства РФ поручил **Минтрансу**, Минэкономразвития и Минфину проработать вопрос о введении скидок в «Платоне» в зависимости от пробега.

Кроме того, **Минтранс** и Минюст должны подготовить предложения об увеличении штрафа за проезд большегрузов по федеральным трассам без регистрации в системе «Платон». По словам первого зам**министра транспорта** РФ Евгения **Дитрих**а, штраф может составить от 10 тыс. до 50 тыс. рублей вместо нынешних 5 тыс. рублей. В свою очередь вице– премьер Аркадий **Дворкович** не исключил, что штрафы могут быть повышены уже во второй половине текущего года.

По итогам встречи с грузоперевозчиками Медведев также дал поручения, которые касаются вопросов о проработке совместно с представителями автоперевозчиков вопроса внедрения системы саморегулирования отрасли, о введении электронной накладной при осуществлении коммерческих грузовых перевозок, о совершенствовании системы весогабаритного контроля и об автоматическом расчете вычетов из транспортного налога и исключения необходимости подачи документов самими перевозчиками в налоговую службу.

Кроме того, премьер поручил провести мониторинг параметров автомобильных дорог на всем их протяжении и представить предложения по мерам, направленным на обеспечение равномерности распределения категорий по основным маршрутам автомобильных перевозок.

Сокращение перегруженности дорог

Как сообщил премьер, доля перегруженных трасс в РФ в минувшем году сократилась, в том числе благодаря запуску системы «Платон», сборы которой составляют 20 млрд рублей.

По словам главы кабмина, в прошлом году было построено и реконструировано свыше 3 тыс. км дорог, отремонтировано – 22 тыс. км; построено семь мостов, отремонтировано еще 30.

«Количество перегруженных трасс снизилась на четверть. И это результат различных мер, в том числе – запуска известной системы «Платон», которая собирает сейчас 20 млрд рублей», – сказал премьер. «И мы, учитывая различные позиции и мнения самих перевозчиков, его (тариф «Платона») не стали повышать существенно, а старались все делать достаточно аккуратно», – заключил Медведев.

«Платон» (от «плата» и «тонна») – российская система взимания платы с грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой свыше 12 т. Она призвана компенсировать вред, причиняемый большегрузами дорогам федерального значения. Собранные средства поступают в федеральный бюджет, откуда направляются на ремонт, содержание дорожного полотна и развитие транспортной инфраструктуры.

Авиация и ж/д транспорт

Медведев остановился также на показателях других видов транспорта. Так, он отметил, что продолжается развитие внутренних авиаперевозок за счет специальных программ субсидирования. В результате, в прошлом году было перевезено 56,5 млн пассажиров – на 7% больше, чем в 2015 г. Ведется работа по реконструкции аэропортовой инфраструктуры.

Что касается железной дороги, то в прошлом году по ней было перевезено более 1 млрд человек и 1,2 млрд тонн грузов, отметил Медведев. Кроме того, продолжил он, по решению правительства РФ в 2016 году 50% скидка на железнодорожные билеты для школьников действовала круглый год и всего по таким льготным билетам было перевезено 2,3 млн человек.

### ИЗВЕСТИЯ; 2017.04.20; ПРОТЕСТ 05

Мнение

Политолог Глеб Кузнецов – о протесте дальнобойщиков в Дагестане как попытке навязать свою модель жизненного уклада

Многие уравнивают «протест 05» с выступлениями городского населения российских мегаполисов. Сегодня дагестанская стачка стала отличной иллюстрацией протеста, который стараются любыми силами превратить в политический. Мы попадаем в классическую ловушку интерпретации, когда из понятного и многократно описанного возмущения традиционных сообществ приходу на их землю закона, фискального чиновника, нормы и документа пытаются сделать политически осмысленную акцию против системы.

Протест дагестанских дальнобойщиков – это не политический протест в общепринятом смысле. Это бунт общества консервативных отношений против общества модернизации. Сегодня модернизацию олицетворяет система «Платон», завтра – запрет на ношение хиджабов в школах, послезавтра – еще что-нибудь. Суть не в этом, суть в том, что модернизация – это всегда вмешательство государства в жизнь общества, и чем более эта общественная повседневность удалена от «формально-юридической», законной стороны жизни государства, тем агрессивнее общество реагирует на такое вмешательство.

Дагестанские дальнобойщики – это вовсе не передовой политический класс. И даже не политический класс вообще. Их лидеры не говорят про создание новых институтов, про прозрачность экономики и политики, про демократические процедуры – они просто хотят, чтобы их оставили в покое. «Протест 05» – это попытки зацепиться за традиционный жизненный и предпринимательский уклад, прочно сформировавшийся в этом регионе. И тут уже проблема не в дальнобойщиках, «Платоне» или методах борьбы с протестом, а в том, что такой специфический уклад действительно сложился на Северном Кавказе.

Северокавказский рынок автоперевозок – бизнес, покрытый мраком. По данным за 2015 год, когда о протестах дальнобойщиков и вовсе еще не было слышно, общий объем рынка по России составлял более полутриллиона рублей. Что удивительно, Северо-Кавказский федеральный округ на диаграмме долей рынка и найти-то сложно – он скромно держится в сторонке с 30 млн рублей. Это меньше 1%.

Автоперевозки – это нелицензируемая деятельность, сложно контролируемая и плохо поддающаяся строгому учету. Взятки, фальсификация отчетности, десятки посредников и нигде не зарегистрированных фирм-однодневок сделали бизнес абсолютно непрозрачным. И речь здесь идет не только о сборе налогов или контроле за нагрузкой на наши изношенные автодороги. Речь идет и о безопасности – в кузове фуры с равным успехом могут оказаться как хурма, так и нелегальные мигранты или бородатые мужчины со строгими лицами и автоматами в руках.

И это и есть та «традиция» и тот «уклад», который сегодня защищают дагестанские дальнобойщики, –право работать в системе, полностью неподконтрольной для государства и непрозрачной для любых государственных органов.

Те, кто готов работать, легально ведут споры вокруг размера выплат в системе «Платон», снижения штрафов за превышение допустимых осевых нагрузок, использования весов и инструментов контроля. Инициативные группы предпринимателей в нескольких регионах выходят с критикой и предложениями обсудить сложившуюся ситуацию к региональным властям и находят понимание. Такие примеры есть в Омской области, на Урале, в Поволжье.

Этот диалог за лучшие условия в рамках принятого законодательного поля ведется в том числе и в форме протеста – пикеты, забастовки, автопробеги, но этот протест по сути, форме и содержанию вполне европейский. Группа, объединенная общими экономическими интересами, защищает свои права и доходы. Демонстрирует проблему, выдвигает инициативных лидеров, ведет переговоры с властью – предлагает, дискутирует, приходит в итоге к компромиссу. Единственное, пожалуй, что разительно отличает протест отечественных дальнобойщиков от европейских образцов, – это реальная низкая вовлеченность. Во «всероссийской стачке» участвует подавляющее меньшинство занятых в этом бизнесе. По числу участников вся страна от Владивостока до Калининграда протестует значительно меньше, чем каста «дальнобойщики Дагестана».

Если в Дагестане в стачке участвует около 1500 машин, то в других регионах эти цифры скромнее: по последним данным самих забастовщиков, в Екатеринбурге – 20 машин, в Воронеже – 15, в Волгограде – 35, в Иркутске – 200. Даже если включать тех, кто протестует дома на диване, общее число участников протеста едва ли дотянет и до 10%.

Почему так? Потому что протест дагестанских дальнобойщиков – это протест не за норму прибыли, а против законов как таковых. Это понимают, кстати, дагестанские власти, всеми силами пытающиеся показать свою лояльность законам страны и не привлекать внимания общественности к специфике их соблюдения и интерпретации в отдельно взятой республике. Именно с этим, как представляется, связана сравнительная жесткость реакции властей Дагестана на протесты по сравнению с другими субъектами.

Нам же важно понимать, что выступления дагестанских дальнобойщиков – это не политический протест, это протест северокавказского жизненного уклада против уклада не северокавказского. И здесь нужно определиться – либо один закон на всех и в его рамках ищется и находится компромисс по конкретным вопросам, либо кого-то – во имя вящей стабильности – можно вовсе «оставить в покое». Но будет ли последнее справедливо к тем, кто соблюдает законы?

### RNS; 2017.04.20; ПРЕЗИДЕНТСКИЙ СОВЕТ ПО ПРАВАМ ЧЕЛОВЕКА РАССМОТРИТ ОБОСНОВАННОСТЬ ВВЕДЕНИЯ СИСТЕМЫ «ПЛАТОН»

Рабочая группа по защите прав автомобилистов и других участников дорожного движения намерена инициировать заседание Совета при президенте России по правам человека из-за протестов дальнобойщиков, сообщается в совместном пресс-релизе Всероссийского союза страховщиков (ВСС), Российского союза автостраховщиков (РСА) и Национального союза страховщиков ответственности (НССО).

Члены рабочей группы заявляют, что введение платы с большегрузов в рамках системы «Платон» и ее повышение является необоснованным обременением малого и среднего бизнеса.

«Массовые коллективные действия владельцев большегрузных автомобилей, охватившие десятки регионов России, общее ухудшение состояния отрасли грузоперевозок являются результатом недостаточно продуманных мер, осуществляемых правительством и отраслевыми ведомствами. Представляется, что в условиях текущей экономической ситуации введение, а затем и повышение покилометровой платы за передвижение грузовых автомобилей массой свыше 12 тонн по федеральным трассам (в рамках системы «Платон») является необоснованным обременением малого и среднего бизнеса в сфере грузоперевозок», – говорится в пресс-релизе.

Рабочая группа выступает за проведение специального заседания Совета по проблемам разрешения конфликта в сфере грузоперевозок.

### КОММЕРСАНТ КРАСНОДАР; НАТАЛЬЯ КАЖАН; 2017.04.20; МИЛЛИАРДЫ СЭКОНОМЯТ КИЛОМЕТРЫ

Строительство объездной автомобильной дороги вокруг станицы Ленинградской может начаться в 2018 году. На реализацию проекта администрация региона готова выделить порядка 5 млрд руб. В краевом **минтрансе** отмечают, что по завершении строительства обход станет частью наиболее краткого пути к Таманскому полуострову. Эксперты подчеркивают пользу проекта для Ленинградской, местные дороги которой могут быть избавлены от проезда большегрузного транспорта.

Строительство обхода станицы Ленинградской начнется в 2018 году. Об этом „Ъ-Кубань“ сообщил вице-губернатор региона Андрей Алексеенко. По словам заместителя главы края, проект имеет общефедеральное значение. Его реализация позволит направить транспортный поток, следующий в сторону Тамани и Крыма из европейской части России мимо станицы Ленинградской. Как сообщили в отделе планирования дорожных работ **министерства транспорта** и дорожного хозяйства Краснодарского края, после завершения строительства участок обходной дороги вокруг станицы Ленинградской войдет в состав одного из кратчайших маршрутов к транспортному переходу через Керченский пролив. Проезд по нему будет короче существующего маршрута по автомобильным дорогам федерального значения на 60 км. В 2035 году планируемая интенсивность движения на объездной составит до 7,5 тыс. транспортных единиц в сутки.

По данным пресс-службы администрации региона, на строительство участка общей протяженностью 19 км из краевого бюджета планируется выделить около 5 млрд руб. При этом окончательная стоимость работ будет известна после выбора подрядчика. Источник в **министерстве транспорта** и дорожного хозяйства Краснодарского края не исключает, что часть денежных средств поступит из федерального дорожного фонда, который формируется в том числе и за счет системы «Платон». По информации ведомства, сдача проектной документации намечена на конец 2017 года. Проектирование объездной дороги ведется с 2016 года. Согласно документам, строительство обхода станицы Ленинградской будет произведено в один этап в течение трех лет, начиная с 2018-го.

По словам начальника отдела капитального строительства управления архитектуры и градостроительства Ленинградского района Владимира Некипелова, стоимость разработки проекта составляет порядка 200 млн руб. Четырехполосная объездная дорога будет иметь четыре многоуровневых развязки. Как отметил собеседник „Ъ-Кубань“, новый участок трассы позволит сократить время в пути на 20–30 минут. В настоящее время длительность проезда транзитного транспорта по дорогам станицы составляет 30–40 минут. «Или через станицу ехать – у нас светофоров много, перекрестков, или по объездной. Сейчас улица постоянно перегружена. В результате – жалобы жителей и дорога разрушается. Для района строительство обхода будет большой пользой. Большегрузный транспорт через станицу уже не пойдет. Для транзитного общественного транспорта тоже сократится время в пути»,– сказал господин Некипелов.

### КОММЕРСАНТ.RU САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; 2017.04.19; ВОЛОГОДСКИЙ УЧАСТОК АВТОДОРОГИ «САНКТ-ПЕТЕРБУРГ–АРХАНГЕЛЬСК» СТАНЕТ ФЕДЕРАЛЬНЫМ С 2018 ГОДА

Вологодский участок автомобильной дороги «Санкт-Петербург-Вытегра-Архангельск» будет передан в федеральную собственность 1 января 2018 года. Об этом сегодня журналистам сообщил заместитель главы региона Виталий Тушинов.

«Несколько дней назад комиссия **Росавтодор**а приняла решение о передаче с 1 января 2018 года в федеральную собственность дороги, которую называют «Звездный маршрут». Это дорога «Новая Ладога – Вытегра – Плесецк – Архангельск». Соответственно, та дорога, которая идет с Вытегры на Санкт-Петербург через Новую Ладогу, и дорога, которая пойдет с Вытегры на Архангельск, тоже передается в федеральную собственность»,– цитирует господина Тушинова «Интерфакс».

Сейчас эта дорога – «Новая Ладога – Вытегра – Плесецк – Архангельск» – строится, она должна связать три региона: Вологодскую область. Архангельскую область и Ленинградскую область. Региональное правительство этих регионов проект поддержало, также его одобрил президент России. Автомобильный путь от Архангельска до Петербурга сократиться на 300 км.

### ИЗВЕСТИЯ; КСЕНИЯ АСКЕРОВА; 2017.04.20; РОСАВТОДОР ОТРЕМОНТИРУЕТ УЧАСТОК ДОРОГИ НА ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЕ М10

Ремонтные работы проведут на 13 км автодороги в Валдайском районе

**Росавтодор** отремонтирует в Валдайском районе Новгородской области 13 км федеральной трассы М10 «Россия». Ремонтные работы намерены произвести на участке от поворота на деревню Короцко до деревни Ижицы.

Как отмечает «Новгород.Ру», масштабные ремонтные работы с расширением проезжей части автодороги будут вестись до ноября 2017 года. К концу ноября шестикилометровый участок под Валдаем будет расширен до четырех полос.

К декабрю текущего года подрядчик рассчитывает привести в должный вид свыше 8,5 тыс. км дорог. На ремонт федеральных дорог направят 248 млрд рублей. Десятую часть средств из этой суммы намерены получить благодаря системе «Платон».

«Платон» – это система взимания платы с большегрузов. С конца 2015 года она начала действовать на всех федеральных трассах. За их использование перевозчики платят тариф за каждый километр. На сегодняшний день он составляет 1 рубль 53 копейки за 1 км. Этот тариф будет проиндексирован на 25% и составит 1 рубль 91 копейку. Первоначально планировалось брать 3 рубля 73 копейки за 1 км.

С начала действия «Платона» в дорожный фонд поступило свыше 22 млрд рублей.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ – УРАЛ; СВЕТЛАНА ДОБРЫНИНА; 2017.04.19; ВЫХОД ИЗ КОЛЕИ

На Урале создадут базу данных плохих дорог

Впервые официальный перечень плохих дорог и мостов региона с подробным описанием их состояния появится на Среднем Урале. На днях заявку на создание базы данных объектов разместило на сайте госзакупок управление автодорог Свердловской области. Цена контракта – более 35 миллионов рублей. Победитель определится к 10 мая.

По условиям договора компания, взявшаяся за глобальную ревизию уральских дорог, должна до 30 ноября этого года провести диагностику и оценить состояние покрытия на 1586 километрах региональных трасс, а также 118 дорожных сооружений (мостов и путепроводов). Всю информацию зафиксируют на видео с указанием местонахождения ям и неровностей. Техническое задание подразумевает также видеосъемку всех дорожных объектов: знаков, светофоров, остановок общественного транспорта, придорожных кафе. Эту информацию занесут в создаваемую единую автоматизированную систему.

Как считают специалисты, работа предстоит нелегкая. Поэтому желающих взяться за нее, несмотря на солидную сумму контракта, немного. Это уже вторая попытка **минтранса** найти дорожных ревизоров: в декабре прошлого года не нашлось желающих принять участие в точно таком же конкурсе.

Между тем в обществе идея сбора информации о плохих дорогах и постоянного контроля за состоянием трасс живет и развивается не первый год. Вот уже три года общественники аккумулируют сведения о ямах на дорогах Екатеринбурга и передают их в ГИБДД. Автоинспекция приглашает активистов на совместные рейды, чтобы принять в эксплуатацию отремонтированные трассы. Снимки уличных ям выкладывают в Интернете. На весь мир прогремел уральский проект, когда выбоины разукрасили изображениями губернатора и главы администрации Екатеринбурга. За сутки по распоряжению властей портреты смыли, а ямы закатали в асфальт.

Тем временем Общероссийский народный фронт объявил о запуске проекта «Карта убитых дорог»: все желающие могут выложить на сайте фото разбитого участка и описать проблему. По мнению «фронтовиков», активная позиция граждан поможет сформировать правильную дорожную политику в регионах. В Свердловской области общественники начали с Екатеринбурга и тракта, ведущего на Серов.

Мнение

Андрей Толмачев, общественник, занимавшийся ревизией состояния дорог:

– Разработка официальной базы дорог – очень востребованный проект. Он стоит тех денег, которые в него готовы вложить власти, но при условии, что это не программа-однодневка. Работу необходимо вести из года в год: анализировать качество ремонта, проводимого подрядными организациями, изучать новые методы укладки покрытия. Тогда это принесет реальный экономический эффект. Такая база должна быть доступна всем автомобилистам.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.19; АКЦИОНЕР ОПЕРАТОРА «ПЛАТОНА» ЗАЛОЖИЛ В ГПБ ВЕКСЕЛЯ РТИТС ПО КРЕДИТУ БАНКА НА СОЗДАНИЕ СИСТЕМЫ

ООО «Царицын Капитал» заложило в Газпромбанке (MOEX: GZPR) векселя ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы» (оператор системы взимания платы с грузовиков «Платон») шести серий общим номиналом более 50 млн руб., соответствующее уведомление размещено на портале Федресурс.

Согласно данным базы «СПАРК-Интерфакс», единственным акционером ООО «Царицын Капитал» является Андрей Шипелов. «Царицын Капитал» владеет 74,99% в ООО «РТ-Инвест», остальные 25,01% – у ГК «Ростех». «РТ-Инвест», в свою очередь, на паритетной основе с Игорем Ротенбергом владеет непосредственно оператором «Платона».

Проценты начисляются с 18 февраля 2017 г. из расчета 15%, срок платежа – по предъявлении, но не ранее 30 августа 2027 г.

Представитель «РТ-Инвеста» пояснил «Интерфаксу», что векселя РТИТС заложены в ГПБ по кредиту банка на строительство системы взимания платы с грузовиков «Платон».

Газпромбанк финансирует капитальные и операционные затраты концессионера системы взимания платы «Платон» на этапах создания и модернизации. В отношении ставки предусмотрен механизм ее изменения в зависимости от рыночных условий и с учетом существующих программ поддержки от государства. Конечным заемщиком выступает РТИТС. Полная стоимость проекта, согласно материалам, оценивается в 19,636 млрд руб. Предельная сумма кредита составит до 15,7 млрд руб. до 14 августа 2027 г. В его рамках предусмотрена государственная гарантия в сумме до 3,925 млрд руб. При этом ЦБ рефинансирует кредит ГПБ. Банки в рамках программы проектного финансирования, которая регламентируется постановлением правительства N1044, могут рефинансировать в ЦБ кредиты, выданные на инвестпроекты, под 9% годовых. Ставка для заемщиков может превышать этот показатель максимум на 2,5 п.п.

### RNS; 2017.04.19; ЧИПИРОВАНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ НОМЕРОВ МОЖЕТ СТАТЬ ОБЯЗАТЕЛЬНЫМ

Власти вернулись к вопросу обязательного оснащения автомобильных номеров RFID-метками, сообщил на заседании научно-технического совета Торгово-промышленной палаты (ТПП) директор ФКУ «Росдормониторинг» Константин Угаров.

«Прорабатываем сейчас вопрос с МВД о все-таки введении законодательно обязательности монтирования в государственный регистрационный номер RFID-меток», – сказал он.

Это необходимо из-за ухода грузоперевозчиков от ответственности с помощью сокрытия номеров при прохождении автоматической системы весогабаритного контроля.

«Тряпочкой замазывают (номера. – RNS), снежки бросают», – отметил Угаров.

«Мы работаем с представителями ГАИ как раз в рамках того, что у нас есть статистика, уже точная доказательная база попыток массового ухода от контроля с помощью сокрытия государственных регистрационных номеров. Это у нас сейчас служит обоснованием для обязательного ввода в этом плане. Причем **Минтранс**, как я понимаю, и Минпромторг были инициатором в том числе, и мы согласовывали это, но сейчас с помощью введения этой системы автоматической (весогабаритного контроля. – RNS) мы очень наглядно видим необходимость этого», – сообщил он RNS.

Вопрос об использовании RFID-меток в автомобильных номерах обсуждается с 2013 года. Тогда премьер-министр Дмитрий Медведев поручил подготовить соответствующие предложения МВД, Минкомсвязи и Минпромторгу, но стандартов выработано не было.

Штрафы за перевес груза в автоматической системе весогабаритного контроля составляет от 1 тыс. до 500 тыс. руб.

### РБК; 2017.04.19; ВЛАСТИ МОСКВЫ ОТКАЗАЛИСЬ ПУСКАТЬ МОТОЦИКЛИСТОВ НА ВЫДЕЛЕННЫЕ ПОЛОСЫ

Мотоциклистам не разрешат выезжать на полосы, выделенные для городского наземного общественного транспорта. Об этом заявил заммэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов в интервью телеканалу «Москва 24».

Он рассказал, что идею предложили «мотоциклетные сообщества». В эксперименте участвовали профессиональные спортсмены, а проводился он не на уличной дорожной сети, а на «тестовом участке», рассказал Ликсутов. Этот эксперимент показал, что «допуск мотоциклистов на выделенную полосу для городского транспорта нецелесообразен».

По словам Ликсутова, это связано с тем, что автобусы и такси, когда перестраиваются, выезжают из карманов на остановке, и это «очень небезопасно для мотоциклистов».

Идея разрешить мотоциклистам ездить на выделенных полосах была озвучена в начале апреля. Это произошло во время круглого стола на заседании комиссии Мосгордумы по физкультуре, спорту и молодежной политике, заявлял агентству «Москва» глава комиссии Кирилл Щитов.

В понедельник, 17 апреля, стало известно, что первый вице-премьер Игорь Шувалов поручил МВД, **Минтрансу** и правительству Москвы проработать введение для мотоциклистов двойной стоп-линии на перекрестках. Также он предложил разрешить ездить им между рядами машин. Власти Москвы позже заявили, что проведут соответствующий эксперимент.

### ВЕРСИЯ САРАТОВ; 2017.04.19; В МИНТРАНСЕ РАССКАЗАЛИ, КТО ДОЛЖЕН ПЛАТИТЬ ЗА РАЗБИТЫЕ ДОРОГИ

Износ дорог в регионе на сегодняшний день составляет 90 процентов. На большинстве трасс ремонт не проводился около 30 – 40 лет. Об этом сообщает пресс-служба **министерства транспорта** и дорожного хозяйства Саратовской области.

За последний год участились протестные акции объединения перевозчиков страны. Они проводят митинги против системы «Платон». «Решение данного вопроса находится не в нашей компетенции, а в ведении федерального законодательства», – отметили в министерстве.

Для приведения дорог в нормативное состояние необходимо проводить капитальный ремонт на большинстве дорог города и области. «И это логично, что владельцы большегрузов, которые разрушают наши дороги, должны за это платить», – отметили в ведомстве.

По данным **минтранса**, на собранных средств по системе «Платон» в 2016 году отремонтировали 156 километров проблемных участков дорог в регионе. В мае 2016 года Саратов получил 650 миллионов рублей из федерального бюджета, собранного за счет системы «Платон». На эти деньги выполнили неотложный ремонт.

«В итоге в 16 городах области мы привели в порядок более 500 улиц», – добавили в **министерстве транспорта**.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; АНДРЕЙ РАЙСКИЙ; 2017.04.20; В КАРЕЛЬСКОМ ЩЕБНЕ НЕ НАШЛИ КОНКУРЕНЦИИ

Федеральная грузовая компания (ФГК) ОАО РЖД предприняла встречный ход после претензий властей Карелии. Регион жаловался в ФАС на дефицит вагонов для вывоза щебня. ФГК в свою очередь попросила ФАС возбудить антимонопольное дело против «Промнерудтранса» – местного посредника, привлекающего вагоны для перевозок щебня. Компания считает, что «Промнерудтранс» занимался «координацией экономической деятельности», ограничивающей конкуренцию, а власти региона лоббировали его интересы. Юристы не исключают обоснованность этих претензий.

Как стало известно «Ъ», гендиректор ФГК Алексей Тайчер 18 апреля попросил главу ФАС Игоря Артемьева возбудить антимонопольное дело против «Промнерудтранса» (копия есть у «Ъ»).

«Промнерудтранс» – посредник, организующий вывоз щебня из Карелии. При создании в 2011 году 90% компании принадлежало гендиректору Андрею Громовому, еще 10% – ОАО «Корпорация развития Республики Карелия». Сейчас, по СПАРК, владельцем последних 10% является Марина Громовая.

В ноябре 2015 года глава региона Александр Худилайнен писал ОАО РЖД о необходимости работы с «Промнерудтрансом» и предоставлении ему вагонов. А в 2017 году врио губернатора республики Артур Парфенчиков просил ФАС обратить внимание на проблемы с вывозом щебня (см. «Онлайн» от 23 марта). Тогда источники «Ъ» не исключали, что именно это обращение могло стать поводом для проверок ФАС в отрасли (затронули ФГК). Господин Парфенчиков отмечал, что из-за дефицита полувагонов и высоких цен щебеночники Карелии потеряли конкурентоспособность.

Алексей Тайчер в письме указывает, что «Промнерудтранс» не имеет вагонов и использует для перевозки парк других операторов, «вводя в заблуждение клиентов». По данным ФГК, «Промнерудтранс» определяет операторов, у которых берет вагоны, и согласовывает вид и объемы грузов, график отгрузок и направления поставок. Это в ФГК считают «координацией экономической деятельности», нарушающей закон о конкуренции, который запрещает ограничивающие конкуренцию соглашения между органами власти и хозяйствующими субъектами. ФГК сочла обращение региона в ОАО РЖД «лоббированием интересов» «Промнерудтранса».

Как говорит источник «Ъ» на рынке, Андрей Громовой руководит комиссией по железнодорожному транспорту в «Опоре России» и через эту организацию жаловался в ОАО РЖД на то, что ФГК не хочет работать с «Промнерудтрансом» и создает искусственный дефицит вагонов. Вчера в правительстве Карелии не смогли предоставить «Ъ» оперативный комментарий, господин Громовой не был доступен для звонка. В ФАС подтвердили «Ъ», что получили письмо ФГК и изучают его.

Ранее среди причин проблем с вывозом щебня называлось снижение парка полувагонов ФГК. В письме Артура Парфенчикова говорилось, что в 2016 году в Карелии обеспечение полувагонами ФГК «уменьшилось в 1,5 раза, с 53,4 тыс. до 35,8 тыс. вагонов», а в конкурентных регионах, наоборот, выросло. Как сообщили «Ъ» в ФГК, в первом квартале погрузка компании по Октябрьской железной дороге увеличилась почти вдвое, до 4,9 тыс. вагоноотправок, в Карелии – с 1,6 тыс. до 3,7 тыс. вагоноотправок. Источник «Ъ», знакомый с ситуацией, говорит, что щебень из Карелии везут в Москву окольными путями, а более года назад были введены тарифы, которые делают транспортировку дороже. Конкуренцию карельскому составляет украинский щебень, который, несмотря на запрет, везут через Белоруссию. Плюс к тому, говорит собеседник «Ъ», для щебня из Карелии ранее использовали порожние вагоны на обратном пути после перевозки угля в порты. Сейчас туда в основном уголь везет СУЭК в инновационных вагонах, на которые есть скидка на порожний пробег, брать щебень менее выгодно.

Гендиректор юркомпании «НП-Эдвайс» Наталья Пантюхина назвала претензии ФГК по недобросовестной конкуренции «вполне обоснованными». Сайт компании и ее типовой договор могут создать впечатление, что услуги предлагает оператор подвижного состава, отмечает эксперт.

По ее оценкам, может быть обоснована и претензия по координации деятельности, «это важно подтвердить обращениями к карельским предприятиям, что лучше работать с «Промнерудтрансом»«. «Письма губернаторов свидетельствуют о попытке предоставить преимущество компании и изменить в ее пользу условия перевозок»,– подчеркивает госпожа Пантюхина. По ее оценкам, последствия могут быть различны: «100-500 тыс. руб. за недобросовестную конкуренцию, 1-5 млн руб. за координацию, оборотный штраф 1-15% с оборота за антиконкурентное соглашение».

### КОММЕРСАНТ; НИКОЛАЙ СЕРГЕЕВ; 2017.04.20; ДОРОГА ИЗ ОША ПРИВЕЛА В НОВУЮ МОСКВУ

Вчера в деле о теракте в санкт-петербургском метро появился десятый подозреваемый. Им оказался старший брат арестованного накануне уроженца Киргизии Аброра Азимова – Акрам. У молодого человека, подозреваемого в финансировании преступления, при задержании в Новой Москве нашли боевую гранату. Отметим, что накануне родственники Акрама Азимова сообщали о его задержании в больнице киргизского города Ош и депортации в Россию. Еще двух предполагаемых участников террористического подполья спецназ ФСБ уничтожил при задержании во Владимирской области.

По данным СКР и ФСБ, спецназовцы задержали Акрама Азимова на автобусной остановке в поселке Московский в Новой Москве. При личном досмотре в его поясной сумке нашлась граната РГД-5. Задержанного тут же отправили в главное следственное управление СКР, где следователь после допроса вынес постановление о привлечении Акрама Азимова в качестве подозреваемого в совершении преступлений, предусмотренных ст. 205 и ст. 222 УК (теракт и незаконный оборот оружия). По данным источников «Ъ», он уже признал свою причастность к взрыву, совершенному 3 апреля его земляком и товарищем Акбаржоном Джалиловым в вагоне поезда на перегоне между станциями «Технологический институт» и «Сенная площадь» в Санкт-Петербурге. Жертвами теракта стали 14 пассажиров, более 50 пострадали.

В ФСБ сообщили, что Акрам Азимов «оказывал пособническую помощь по переправке денежных средств, использованных при подготовке террористического акта». Кроме того, по версии спецслужбы, именно через него участники группировки связывались с «эмиссарами международных террористических организаций». При этом официальный представитель СКР Светлана Петренко подчеркнула, что роль, которую сыграл в преступлении Азимов-старший, еще устанавливается следствием. Тем не менее сегодня СКР будет ходатайствовать в Басманном райсуде об аресте подозреваемого.

В свою очередь, родственники Акрама Азимова ищут ему адвокатов и собираются обратиться к правозащитникам по поводу его задержания. Дело в том, что, по их версии, Азимов-старший был задержан не вчера, а накануне. И произошло это не в Москве, а в киргизском городе Ош. В свой родной город Акрам Азимов вернулся из России в конце марта, чтобы сделать операцию по удалению кисты, появившейся на его голове. Накануне операции, утверждают близкие подозреваемого, его прямо из больничной палаты забрали сотрудники госкомитета национальной безопасности Киргизии. Родственникам они потом якобы сообщили, что задержанный после допроса был отпущен, но домой он так и не вернулся. А через несколько часов, утверждают представители семьи Азимовых, им стало известно, что власти Киргизии решили депортировать его в Россию. Якобы связано это было с тем, что Акрам Азимов, получивший в 2013 году гражданство РФ, незаконно находился в Оше. Официальных комментариев по этому поводу от властей Киргизии не последовало, поэтому не исключено, что родственники подозреваемого специально запустили версию об исчезновении Акрама Азимова, чтобы дать ему возможность скрыться от следствия.

При этом следует отметить, что ровно десять лет назад при столь же загадочных обстоятельствах в России оказался отправившийся на переговоры из Женевы в Бишкек экс-сенатор от Башкирии Игорь Изместьев. Как потом утверждали его адвокаты, прилетевшего в столицу Киргизии господина Изместьева задержали сотрудники местных спецслужб, которые потом посадили его в первый же самолет, направлявшийся в РФ. В результате, по версии защиты, задержание господина Изместьева было оформлено уже в Новосибирске, где приземлился самолет, на борту которого он находился. По приговору суда, который признал законность проведенной спецоперации, Игорь Изместьев за убийства и терроризм получил пожизненный срок.

Как бы там ни было, Акрам Азимов стал уже десятым подозреваемым в деле о теракте в метро Санкт-Петербурга. Восемь его предполагаемых подельников задержали, а потом и арестовали 7 апреля. Среди них оказались повар Содик Ортиков и зеленщица Шохиста Каримова, проживавшие в поселке Лесной Городок в Одинцовском районе Подмосковья. Впоследствии выяснилось, что их соседями по поселку были братья Азимовы, с которыми перед самоподрывом по телефону связывался Акбаржон Джалилов. По версии следствия, все четверо входили в одну террористическую ячейку и оказывали содействие подрывнику. Более того, по некоторым данным, братья Азимовы вместе с Джалиловым недавно ездили в Турцию, где могли встречаться с представителями ИГ или других запрещенных террористических групп.

По версии ФСБ, террористическое подполье из выходцев из Средней Азии в России было весьма разветвленным. Так, например, отрабатывая контакты Аброра Азимова, официально зарегистрированного во Владимирской области, сотрудники спецслужбы вышли еще на двух его земляков, проживавших в городе Струнино той же области.

Там в недостроенном доме была обнаружена еще одна база террористической группы. Молодые люди приобретали на окрестных рынках удобрение на основе аммиачной селитры, сахар и другие компоненты, из которых рассчитывали изготовить бомбы. Подозреваемые, несмотря на то что спецназ ФСБ застал их врасплох, пытались дать бой чекистам, используя пистолет Макарова и автомат Калашникова. В результате оба были застрелены. Среди участников операции обошлось без потерь.

Были ли связаны владимирские злоумышленники с подмосковными и питерскими, Следственный комитет и ФСБ установят в рамках отдельного расследования, которое ведется по ст. 30 и ст. 205 (подготовка к теракту), а также ст. 317 (посягательство на сотрудников правоохранительных органов и военнослужащих) УК РФ.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.19; РЖД В 2017 Г. МОГУТ ЗАПУСТИТЬ ОПОВЕЩЕНИЯ ОБ ОСВОБОДИВШЕМСЯ МЕСТЕ В ПОЕЗДАХ

«Российские железные дороги» в 2017 году могут запустить сервис по оповещению пассажиров об освободившемся месте в поездах дальнего следования.

«Мы сейчас прорабатываем вопрос запроса на «освобождающийся период», то есть, если билетов на поезд нет, но вы хотите уехать», – сказал замглавы департамента информатизации РЖД Владислав Кустарев на одной из сессий «Пассажирского форума» в среду. Возможно, такая опция будет реализована в 2017 г., добавил он.

Кроме того, он сообщил, что в 2017 г. группа планирует реализовать «функцию продажи билетов на мультимодальные перевозки с помощью пригородных поездов». «В этом году это будут не все компании, но мы заложим фундамент для дальнейшего развития», – сказал В.Кустарев.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.19; БИЛЕТЫ НА ПОЕЗД ТЕПЕРЬ МОЖНО ПОКУПАТЬ БЕЗ КОМИССИИ С ПОМОЩЬЮ IPHONE – РЖД

ОАО «Российские железные дороги» запускает приложение по покупке билетов с помощью iPhone и мобильных устройств на операционной системе Windows.

«Мы сегодня запустили в магазине AppStore и Windows Store наше приложение. Оно в ближайшее время будет доступно всем желающим», – заявил замглавы департамента информатизации РЖД Владислав Кустарев в среду на одной из сессий «Пассажирского форума».

По его словам, приложение будет доступно «после индексации» (официального включения приложений в онлайн-магазины провайдеров операционных платформ). Покупка билетов будет совершаться без комиссии. Ранее РЖД запустили приложение «Билеты на поезд» для платформы Android.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.19; СЛЕДОВАТЕЛИ ПРЕДВАРИТЕЛЬНО ОЦЕНИВАЮТ В 15 МЛН РУБЛЕЙ УЩЕРБ ОТ АПРЕЛЬСКОГО СТОЛКНОВЕНИИ ПОЕЗДОВ В МОСКВЕ

Предварительный ущерб от столкновения поезда дальнего следования и электрички, которое случилось в начале апреля в Москве, составил более 15 млн рублей, сообщили в пресс-службе столичного межрегионального следственного управления на транспорте.

«Предварительный размер причиненного происшествием ущерба оценивается в более чем 15 миллионов рублей. Следствием анализируется техническое заключение по случаю крушения, проведенное комиссией ОАО «РЖД»«,– говорится в сообщении.

В следственном управлении отметили, что были проведены дополнительные осмотры вагона электропоезда и электровоза пассажирского поезда, в ходе которых выявлены ранее необнаруженные повреждения, способные повлиять на размер ущерба.

В ведомстве отметили, что с участием машиниста и его помощника, а также представителей различных структур ОАО «РЖД» был проведен следственный эксперимент, «которой позволил наглядно зафиксировать все действия локомотивной бригады, предшествовавшие столкновению поездов, а также проверена исправность тормозной системы и систем безопасности электропоезда». «Детализированы и проверены с выходом на место показания машиниста пассажирского поезда и его помощника»,– говорится в сообщении.

Также были проведены осмотры изъятой документации по техобслуживанию и осмотру подвижного состава, документов по обучению и допуску к рейсам локомотивных бригад обоих составов, иной технической документация, а также магнитных носителей, содержащих переговоры диспетчеров и машинистов.

«Ведется работа по установлению всех лиц, которые обратились за медпомощью в связи с крушением поездов, пока данных, свидетельствующих о причинении кому-либо из них тяжкого вреда здоровью, не имеется»,– сообщили в СК.

8 апреля на перегоне Фили-Кунцево-1 Белорусского направления Московской железной дороги пригородный поезд N6919 Москва-Усово столкнулся со стоящим на перегоне пассажирским поездом N3 сообщением Москва-Брест. В результате с рельсов сошли два вагона электрички и секция локомотива пассажирского поезда. В поезде Москва-Минск на момент столкновения находились 450 пассажиров.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮРИЙ ГЕНЬ; 2017.04.19; РАСКОЛОЛСЯ ПОПОЛАМ

В акватории Черного моря из-за сильного шторма затонул сухогруз с командой из 12 человек

Сухогруз «Герои Арсенала», находившийся близ Керченского пролива, подал сигнал бедствия около трех часов ночи 19 апреля. Когда к месту крушения прибыли спасатели, судно водоизмещением 3,5 тысячи тонн уже полностью ушло под воду. В районе ЧП обнаружили только перевернутую спасательную лодку, на которой эвакуировались члены экипажа. Всего на корабле было двенадцать моряков.

Немного позже в море спасатели заметили нескольких пострадавших с затонувшего корабля. Они были в спасательных жилетах, однако поднять их на борт из-за сильного шторма получилось далеко не сразу.

– К сожалению, их не могли поднять на борт шлюпки, – рассказал начальник пресс-службы крымского управления МЧС России Владимир **Иванов**. – Пострадавших сильной волной относило от корабля.

Позже стало известно, что на борт проходившего мимо танкера «Адмирал Навигатор» (его тоже привлекли к спасательной операции) подняли живым только одного из членов экипажа сухогруза. Затем на спасательные суда доставили тела еще трех других моряков. Судьба остальных восьми человек на момент подписания номера остается неизвестной. Поиски других членов экипажа, в том числе его капитана, продолжаются.

Выжившему моряку медики поставили диагноз «сильное переохлаждение организма». Корреспонденту «РГ» удалось узнать имя моряка – это 35-летний гражданин Украины Константин Черненко, работавший на судне мотористом. Он рассказал, что по сигналу SOS все члены экипажа собрались на мостике корабля, на всех были одеты гидрокостюмы. После крушения судна спасались на шлюпках и плотах.

Как выяснилось, потерпевший крушение сухогруз «Герои Арсенала» был построен в 1980 году, имел порт приписки в украинском Херсоне, а принадлежал турецкой компании Gunes shipping. Судовладельцы заявили, что выясняют обстоятельства крушения, но от дальнейших комментариев отказались.

Сухогруз водоизмещением 3,5 тысячи тонн шел из города Азов (Ростовская область) в Турцию с грузом зерна. Катастрофа произошла примерно в 14 милях от крымского села Яковенково. На борту в числе членов экипажа находились девять украинцев, двое русских и один грузин.

Специалисты **Росморречфлот**а уже предварительно назвали одну из возможных причин катастрофы – из-за сильного шторма корабль раскололся надвое и именно поэтому затонул практически мгновенно.

– Корабль мог потерпеть крушение из-за нарушений капитаном правил судоходства, – прокомментировал ситуацию эксперт аварийно-спасательной службы **Росморречфлот**а, пожелавший остаться неизвестным. – Сухогруз класса «река – море», каким являлся «Герои Арсенала», должен был переждать шторм в безопасной бухте. Выйдя в открытое море с сильным течением, он мог наскочить на большую волну и расколоться надвое.

По другой информации – источника в правоохранительных органах, преодолев Керченский пролив, судно решило здесь переждать шторм и бросило якорь. Сняться с якорной стоянки сухогруз не сумел из-за большой волны, натянувшей якорную цепь и расколовшей корабль. Однако правоохранители пока не называют причины катастрофы.

По факту происшествия Южным следственном управлением на транспорте СК РФ возбуждено уголовное дело.

### ТАСС; 2017.04.19; «МОРСКИЕ ВОРОТА САХАЛИНА» К 2019 ГОДУ ПОСТРОЯТ ПАССАЖИРСКИЙ ТЕРМИНАЛ В ПОРТУ КОРСАКОВ

Компания «Морские ворота Сахалина» построит в порту Корсаков Сахалинской области морской пассажирский терминал с пирсом для круизных судов, сообщает пресс-служба Минвостокразвития.

«Морской пассажирский терминал с пирсом для круизных судов в порту Корсаков Сахалинской области построит новый резидент свободного порта Владивосток. Соответствующее соглашение компания «Морские ворота Сахалина» подписала с Корпорацией развития Дальнего Востока, получив статус резидента СПВ на территории Корсаковского городского округа», – говорится в сообщении.

Инвестор планирует вложит в проект 2,992 млрд рублей и создать 27 рабочих мест. Ввод в эксплуатацию комплекса запланирован на 2019 год.

В рамках проекта в акватории порта будет возведен пирс длинной 300 метров и шириной 30 метров для обработки круизных и пассажирских судов. Новое сооружение будет являться естественным продолжением уже существующего Южного пирса порта Корсаков. Его конструкция позволит защитить порт от приливной волны, а также штормов в осенне-зимний период, создав тем самым первый на Сахалине порт-убежище.

Проектная мощность терминала – до 130 тысяч человек в год. Он будет располагаться непосредственно на вновь создаваемом пирсе, что позволит качественно улучшить логистику пассажиропотока во время прохождения досмотровых и регистрационных процедур. Внутри терминала расположатся контрольно-пропускные пункты через государственную границу РФ, зал ожидания, зоны отдыха пассажиров, зоны специальных контролирующих служб, место для стоянки автобусов и другую необходимую инфраструктуру.

«Реализация инвестиционного проекта имеет высокую социальную значимость для Дальнего Востока в целом. В том числе, проект позволит создать безопасный транспортный коридор для круглогодичного паромного сообщения острова Сахалин с материком, Курильскими островами, странами Азиатского-Тихоокеанского региона, тем самым повысив туристи

### ТАСС; 2017.04.19; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ПРЕДЛАГАЮТ ЗАКРЫВАТЬ АКВАТОРИЮ НЕВЫ ЛИШЬ В ДНИ МАТЧЕЙ КУБКА КОНФЕДЕРАЦИЙ

Закрытие части акватории Невы для стоянки и движения маломерных и парусных судов на период проведения Кубка конфедераций может затронуть только дни матчей. Об этом сообщил в среду в интервью ТАСС председатель комитета по развитию туризма города Андрей Мушкарев.

«Есть соображения безопасности, они важны, но нужно подойти аккуратно, закрывать акваторию только в дни матчей, – сказал Мушкарев. – Мы начали взаимодействие с **Минтрансом** РФ по этому вопросу и будем стремиться к тому, чтобы минимизировать проблемы для туристической отрасли в разгар сезона».

Мушкарев отметил, что при подготовке этого решения предстоит оценить его последствия для экономики Санкт-Петербурга. «Влияние может сказаться не только на тот месяц, на который предлагают ввести ограничения, – пояснил глава комитета. – Это малый и средний бизнес, который работает четыре месяца в году, и выпадение одного месяца работы может привести к тому, что до половины компаний могут закрыться, это может иметь осложнения для экономики города».

Проект **Минтранса**

Накануне **Минтранс** РФ опубликовал на официальном сайте проектов нормативных правовых актов regulation.gov.ru текст проекта «Об установлении запретных для плавания районов в акватории, в пределах которой вводятся усиленные меры безопасности, правил для таких районов, а также случаев, при которых вводимые ограничения не применяются». Речь идет об ограничении движения маломерных судов, то есть водных транспортных средств длиной не более 20 метров, на борту которых одновременно могут находиться не более 12-18 человек, а также спортивных парусных судов.

Проект **Минтранса** предполагает закрытие части акватории Невы в районе Большого и Пассажирского порта Санкт-Петербурга для стоянки и движения таких судов с 1 июня до 4 июля 2017 года. В администрации петербургского порта ТАСС пояснили, что под акваторией морских портов Большой порт Санкт-Петербурга и Пассажирский порт понимается территория в месте впадения Невы в Финский залив, ограниченная нижней кромкой Благовещенского моста и нижней кромкой Тучкова моста.

Петербургский комитет по транспорту сообщил сегодня, что его специалисты изучат проект и подготовят предложения к нему, в том числе в части уменьшения сроков, на которые вводятся ограничения, и более точного определения конкретных запретных зон. Комитет планирует также проработать с судоходными компаниями варианты изменения маршрутов водного транспорта, чтобы минимизировать неудобства для петербуржцев и гостей города.

Малые реки для туристов

В Ассоциации владельцев маломерных судов Санкт-Петербурга рассказали, что в случае закрытия части акватории у туристов сохранится возможность увидеть город с воды в период «белых ночей», пик петербургского туристического сезона, на который выпадает предусмотренный проектом период ограничений. В частности, это экскурсии по малым рекам и каналам Северной столицы без выхода в Большую Неву.

По данным комитета по развитию туризма Санкт-Петербурга, ежегодно по рекам и каналам Петербурга в летний сезон курсируют около 280 судов 66 компаний, с мая по октябрь их услугами пользуются около 1,5 млн туристов официально, и, как предполагают городские власти, еще около полумиллиона человек пользуются этими услугами неофициально.

Игры на Кубок Конфедераций 2017 года пройдут в России с 17 июня по 2 июля, матчи состоятся в Москве, Санкт-Петербурге, Сочи и Казани.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.04.20; РФПИ КУПИТ ДОЛЮ В «ПУЛКОВО» БЕЗ РОМАНА ТРОЦЕНКО

Консорциум Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) и партнеров подал ходатайство в Федеральную антимонопольную службу (ФАС) о покупке пакета в аэропорте «Пулково», рассказал федеральный чиновник и подтвердил человек, близкий к одной из сторон сделки. Консорциум покупает 25% в кипрской компании Thalita Trading, которой принадлежит 100% ООО «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС, концессионер «Пулково»). Пакет продает «ВТБ капитал», у которого в результате останется 25,01%, другие совладельцы Thalita – немецкая Fraport (25%) и катарский суверенный фонд QIA (24,99%).

В консорциуме РФПИ участвуют его партнеры из числа ближневосточных и азиатских фондов, а также фонд Baring Vostok, но не участвует совладелец российского аэропортового холдинга «Новапорт» Роман Троценко, рассказал человек, близкий к одной из сторон сделки. Это подтвердили представитель ВТБ и человек, близкий к «Новапорту».

О намерении РФПИ с партнерами купить пакет в Thalita стало известно прошлой осенью. В этом консорциуме будет участвовать Троценко, рассказывали менеджер «Новапорта», знакомый Троценко и человек, близкий к РФПИ. Топ-менеджеры «Новапорта» участвовали в переговорах, с участием Троценко был подписан протокол о намерении совершить сделку, добавляют два собеседника. Сам Троценко в феврале говорил Forbes, что ведет переговоры с ВТБ совместно с РФПИ.

Желающих участвовать в консорциуме было много, но в итоге решили, что в его составе будут только финансовые инвесторы, без стратегов, объясняет человек, близкий к одной из сторон сделки.

Консорциум РФПИ покупает пакет примерно за 250 млн евро, говорят два человека, близких к разным сторонам сделки. Представители ВТБ и РФПИ сумму не называют. QIA свой пакет купил за 239 млн евро, рассказывал руководитель ФАС Игорь Артемьев.

Еще без одного

В прошлом году владельцем 1,01% Thalita стал бывший гендиректор ВВСС Сергей Эмдин. «Коммерсантъ» сообщал, что этот пакет куплен в интересах Троценко и перейдет к нему. Пакет вернется «ВТБ капиталу», говорит человек, близкий к стороне сделки. «ВТБ капитал» уже выкупил этот пакет», – подтвердил представитель ВТБ.

«Пулково» в 2016 г. обслужило 13,27 млн пассажиров. Это четвертый показатель в России. При этом в Петербурге стабильно растет туристический поток и сохраняется высокая деловая активность, отмечает представитель РФПИ. ВВСС – привлекательный актив, имеющий потенциал роста пассажиропотока и акционерной стоимости, добавляет он.

Правда, Троценко ведет собственные переговоры с ВТБ, не исключено, что он купит какой-то пакет самостоятельно, говорят человек, близкий к «Новапорту», и человек, близкий к одной из сторон этой сделки. «Роман Троценко не участвует в этой транзакции, однако мы не исключаем возможность сделки с его участием по оставшемуся пакету «ВТБ капитала», – сказал представитель ВТБ. «Пулково» для группы ВТБ – инвестиционный проект, и наша долгосрочная стратегия как финансового инвестора подразумевает выход из этого актива через определенный промежуток времени», – добавляет собеседник.

«Новапорт» (у Троценко 50% через Aeon Corporation, 50% у казахстанского фонда Meridian) владеет крупнейшей в России по количеству объектов (13) и трафику (15,9 млн человек в 2016 г.) сетью региональных аэропортов. Во всех у «Новапорта» контроль. «Роман давно нацелен на крупный пакет в «Пулково», – знает его знакомый. Троценко получил вопросы «Ведомостей», но в среду не предоставил комментарии.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.04.20; «ГЛАВНАЯ ЦЕЛЬ – ВЫВЕСТИ «ЖУКОВСКИЙ» НА БИРЖУ»

Гедиминас Жемялис рассказывает, когда Avia Solutions Group окупит инвестиции в «Жуковский» и почему не интересуется региональными аэропортами, и объясняет, как компания пострадала от банкротства «Трансаэро» Родился в 1977 г. в Литве. Окончил Вильнюсский технический университет им. Гедиминаса. Магистр права

Литовская Avia Solutions Group (ASG), которая вместе с «Ростехом» построила аэропорт «Жуковский», мало известна на российском авиатранспортном рынке. Как компания сдвинула с места давний проект четвертого московского аэропорта? Как получила в партнеры могущественную госкорпорацию? Последняя загадка: почему «Жуковский» получил статус регионального аэропорта, который дает ему большое преимущество над «Внуково», «Домодедово» и «Шереметьево» в сегменте международных перевозок. На эти вопросы в интервью «Ведомостям» ответил крупнейший бенефициар (около 40%) и председатель совета директоров ASG Гедиминас Жемялис. Он планирует расширять «Жуковский», но инвестиции в авиатранспортный комплекс России за пределами Московского авиаузла считает бесперспективными.

Россия для ASG – один из крупнейших регионов по техническому обслуживанию самолетов, и компания в 2015 г. даже стала убыточной из-за банкротства «Трансаэро». У Жемялиса свое мнение о том, кто в этом виноват и почему это так тяжело пережили российские лизинговые компании.

Аэропорт «Жуковский» не существует в российских актах

Четвертый аэропорт Москвы еще официально не сменил название

– Каким в этом году будет пассажиропоток «Жуковского»?

– Мы планируем около 1,7 млн пассажиров.

– Вы вложили в терминал около 2 млрд руб., или $27 млн, – когда планируете окупить инвестиции?

– 1,3–1,5 млн пассажиров в год – при таком трафике аэропорт выходит на самоокупаемость. Он не берет кредитов, существует на средства акционеров. Планируем, что в этом году он начнет приносить прибыль.

У нас нет цели окупить за какой-то определенный срок, есть задача получать постоянный доход от актива. И чтобы актив постоянно рос в цене. А главная цель – вывести компанию («Жуковским» владеет АО «Рампорт аэро». – «Ведомости») на биржу – возможно, московскую.

– Сколько минимум должен стоить аэропорт для выхода на биржу?

– Приведу вам пример. Аэропорт «Лондон-сити» с трафиком 4,5 млн пассажиров в начале 2016 г. продали за 2,6 млрд евро. А в 1996 г. его один бизнесмен купил за $29 млн.

– Почему такая цена? Может, у них много коммерческой недвижимости?

– Посмотрите в интернете – увидите, что это только полоса с ограничениями недалеко от центра города. Другой пример – аэропорт «Любляны» в Словении: маленький, 1,3 млн пассажиров, активы не в собственности, а в концессии на 49 лет – был продан за 240 млн евро. Транспортная инфраструктура оценивается дорого. Чтобы выводить на биржу наш актив, он должен стоить $400–500 млн.

– Сколько стоит «Жуковский» сейчас?

– Пока ноль. Шучу, сейчас не знаю. Минимум то, что мы вложили.

– Размещение когда планируете?

– Сроков пока нет. Все акционеры заинтересованы в том, чтобы благодаря удачному размещению аэропорт вырос в цене.

– В отчетности ASG говорится, что она еще в 2015 г. продала контроль в «Рампорт аэро» связанной стороне и осталась миноритарным бенефициаром «Жуковского» (см. врез). Кто новый контролирующий акционер?

– Это структуры, аффилированные с акционерами ASG.

Уроки географии

– Самая обсуждаемая тема относительно «Жуковского» – это его географический статус. Он задумывался и строился как четвертый московский аэропорт, но весной 2016 г. правительство по представлению **Минтранса** внесло его в реестр аэропортов как относящийся к городу Раменское. И это позволяет авиакомпаниям получать международные назначения из «Жуковского», на которые московских квот уже нет. Кто придумал региональный статус?

– Мы думали быть московским аэропортом. Региональный статус не планировался ни в каких документах, ни в каких бизнес-планах. Никаких спланированных действий, шагов или маневров не было.

– Но когда и как решилось, что «Жуковский» будет региональным аэропортом? Московские аэропорты считают, что это дает несправедливое конкурентное преимущество. «Домодедово» даже жаловалось в Федеральную антимонопольную службу. Ведь они и «Шереметьево» тоже расположены в Московской области.

– Это шаг за шагом шло – и так получилось. Просто так звезды сошлись. Как не сошлись, например, что к нам «Победа» не пришла и осталась во «Внуково». Хотя были планы, что от нас станет летать.

У «Жуковского» сменился хозяин

Аэропорт «Жуковский» построила компания «Рампорт аэро», блокирующий пакет в ней принадлежит структуре «Ростеха», 75% минус 1 акция – у ООО «Авиа солюшенс груп – Аэропорт менеджмент». Еще в сентябре 2015 г. ASG (данные ее отчетности) продала эту российскую компанию связанной стороне – голландской Avia Solutions Group B.V. – за 1 млн руб. В голландской компании у литовского холдинга только 30% (эффективная доля в «Рампорт аэро», таким образом, – 22,5%), владелец 70% (эффективная доля в «Рампорт аэро» – 52,5%) не называется. Жемялис говорит только, что новый контролирующий бенефициар «Жуковского» аффилирован с акционерами ASG. Человек, близкий к «Рампорт аэро», говорит, что продажа контроля в компании позволит ASG не консолидировать ее убытки и долг. Сама «Рампорт аэро» строила «Жуковский» без банковских займов на средства акционера, но у проданной ООО «Авиа солюшенс груп» был долг в 25 млн евро. Это средства на строительство аэропорта, их как раз предоставили новые контролирующие бенефициары «Жуковского», поясняет собеседник «Ведомостей». За прошедшие с продажи полтора года состав топ-менеджмента и совета директоров «Рампорт аэро» не изменился.

Среди существующих московских аэропортов проводился опрос о включении «Жуковского» в Московский авиационный узел (МАУ). «Внуково» и «Шереметьево» согласились, что да, это московский аэропорт, а «Домодедово» было против включения его в МАУ. Не знаю, правда, имел ли юридическую силу такой опрос, но он был.

Пассажиры не жалуются, российские авиакомпании не жалуются. Значит, с этим все в порядке. Мы находимся не в Москве, платим налоги не Москве, принимаем на работу не москвичей, и, самое главное, «Жуковский» является аэропортом совместного базирования с экспериментальной и специальной авиацией, этот режим накладывает многие ограничения. Опять же с Москвой нас не связывает прямая железная дорога. А конкуренция, которая создается за частные деньги, думаю, служит только пассажиру.

– Сейчас из «Жуковского» выполняются только международные рейсы по направлениям, на которые из Москвы нет квот. Согласны, что региональный статус повысил интерес авиакомпаний к аэропорту и без него дела бы шли хуже?

– Мы открылись за рекордные сроки уже в летнем сезоне 2016 г., начинать новые рейсы перед зимним сезоном, когда авиакомпании сужают свою полетную сетку, нецелесообразно. Это надо делать в летний сезон. Вскоре у нас будут и рейсы внутри России.

– Некоторые иностранные государства – известны Израиль, Казахстан, Таджикистан – неохотно и даже со скандалами признают «Жуковский» региональным аэропортом, считая, что полеты из него увеличат провозные емкости на линиях в Москву. Насколько сильно это нежелание иностранных авиавластей может замедлить развитие «Жуковского»?

– Это вопрос не мнения, а международного права. В первую очередь недовольство новыми маршрутами из «Жуковского», которые полностью правомерны по существующим межправительственным соглашениям, выражают авиационные власти Таджикистана. Они защищают своего перевозчика Tajik Air, и право для них на втором месте. Они понимают риск, что всех дополнительных пассажиров заберут российские перевозчики, ведь сама Tajik Air неплатежеспособна и не может ставить рейсы еще и в «Жуковский». К примеру, нашей лизинговой компании Tajik Air уже более двух лет должна свыше $7 млн за лизинг самолетов Boeing 737-500. Они понимают, что билеты подешевеют, пассажирам будет хорошо, поэтому это недовольство имеет неприятный привкус. По сути, вопросы возникают только там, где дорогие билеты. Ни один европейский перевозчик и авиационные власти похожих вопросов не поднимали.

– Вот казахстанские авиационные власти, защищая национального перевозчика Air Astana, на многие месяцы затянули начало полетов «Уральских авиалиний» и даже казахской авиакомпании SCAT.

– Но ведь Air Astana спокойно может поставить дополнительные рейсы в «Жуковский» (сейчас летает в «Домодедово». – «Ведомости») с более дешевыми билетами. Это будет на руку и им (увеличат налет на свой парк), и пассажирам (которые смогут выбирать).

– Может, им выгодно летать меньше и дороже.

– Но есть ли такая цель у государства – заставлять пассажиров платить дороже? На Ближнем Востоке или в Китае стремятся выстроить такую политику, чтобы вся инфраструктура и индустрия работали на пассажира. Посмотрите, власти Китая создали конкурентов Air China, она больше не единственный национальный перевозчик. Это помогает развиваться более чем 3000 китайских аэропортов и выгодно населению. Каждая страна старается увеличивать подвижность граждан, потому что это создает экономический эффект, в том числе для бюджета. И с Казахстаном это все временно. Смотрите, куда Казахстан идет: он создает международный финансовый центр, они обдумывают частичное открытие своего воздушного пространства по режиму «открытое небо». Никуда Казахстан от этого не уйдет: пассажиры требуют дешевый билет, и для этого надо либерализовывать воздушный рынок и давать авиакомпаниям возможность конкурировать.

Например, «Белавиа» (первый перевозчик «Жуковского», летает в Минск) превышает первоначальный бизнес-план, у них загрузка свыше 90%, стоимость на билеты в среднем ниже на 25–30% (чем в «Домодедово», куда она выполняет большую часть рейсов. – «Ведомости»). Это же хорошо для пассажиров. Мы о ком должны волноваться? О пассажирах или об Air Astana?

Как заманить авиакомпании?

– Согласно информации на сайте «Белавиа», аэропортовые тарифы «Жуковского» почти в 4 раза ниже, чем «Домодедово».

– Разве это плохо?

– Хорошо. Но для вас это временные промотарифы или постоянные, позволяющие работать рентабельно?

– Про конкретные цифры не хочу говорить. Цены у нас прозрачные для всех. Наша аэропортовая инфраструктура построена очень эффективно, и наша стратегия строится на неавиационных доходах, поэтому «Жуковский» будет недорогим для авиакомпаний.

– То есть по авиационным доходам планируете работать в ноль?

– Так я не говорил. Но мы будем очень конкурентоспособны по тарифам. В нашем аэропорту есть уникальная возможность расти второстепенным авиакомпаниям. Этого нет в других аэропортах – либо дорого, либо занято. Думаю, по доле неавиационных доходов мы будем уникальным аэропортом.

– Какова будет их доля?

– Свыше 70% доходов неавиационные. И на такой показатель мы можем выйти уже в этом зимнем сезоне (начинается в конце октября).

– В чем заключается особенная эффективность терминала «Жуковского»?

– К примеру, высота потолка в первом терминале – 6 м, и это соответствует и российским, и международным нормам. Во всех других аэропортах эта цифра в 3–4 раза больше. Отопление, кондиционирование и остальные коммунальные затраты, соответственно, другие. У нас соотношение коммерческих площадей с общими около 30% процентов. Доход с неавиационных услуг на 1 кв. м больше в разы по сравненную с другими. Меньше сотрудников на обслуживание площадей. Терминал и перрон рядом друг с другом – это экономия на надземном обслуживании. Все аэропортовые службы тоже близко друг к другу. И много других деталей.

– Когда «Жуковский» выйдет на трафик в 4–4,5 млн человек, максимальный для первой очереди?

– В ближайшем будущем. Я верю, что экономика начнет восстанавливаться, несмотря на цены на нефть.

– Что дает такую веру?

– Бюджет перестраивается, бизнес перестраивается. Я вообще придерживаюсь мнения, что бизнес – это не когда денег много, а когда их нет и приходится думать. Перевозки начали восстанавливаться после банкротства «Трансаэро».

– Европейские перевозчики планируют летать в «Жуковский»?

– Есть ряд зарубежных авиакомпаний, которые оценивают возможность открыть низкобюджетные перевозки в России. Во всем мире лидерство у традиционных перевозчиков забирают лоукостеры. Россия в этом плане очень привлекательна: приняты все нужные законы для низкобюджетных перевозчиков (о невозвратных билетах. – «Ведомости»), обанкротилась авиакомпания, которая демпинговала, чтобы получать хоть какой-то денежный поток и избежать остановки. При хорошем контроле расходов можно хорошо зарабатывать – «Победа» с 12 самолетами получила больше 3 млрд руб. чистой прибыли в 2016 г. Ну и, наконец, есть аэропорт, который на все 100% подходит лоукостерам, – «Жуковский».

Как можно повысить пассажиропоток МАУ с 80 млн до 130 млн? Только за счет низких цен. По низким ценам люди будут летать чаще. Но насколько эластичен этот спрос, т. е. насколько при снижении цены повышается количество пассажиров, – это непредсказуемо. Это покажет только рынок. Еще более 20 авиакомпаний сейчас рассматривают «Жуковский». Мы можем разворачивать самолет за 30 минут, что включено в бизнес-план некоторых лоукостеров. Иногда в других аэропортах это в принципе невозможно.

– «Победу» во «Внуково» тоже разворачивают за 30 минут.

– Молодцы. Но тут другой вопрос: у «Аэрофлота» две авиакомпании летают в один аэропорт («Победа» и АК «Россия») и конкурируют между собой. Это прямая каннибализация. Кому отдавать предпочтение в развитии?

– Ну, это простой вопрос. «Победа» – явно любимая «дочка» «Аэрофлота», «Россия» – нелюбимая, да еще отравленная самолетами «Трансаэро».

– Но при этом у «России» есть план выйти на безубыточность, на прибыльность. А как? Когда она со своим лоукостером конкурирует. Традиционные перевозчики во всем мире создают лоукостеры, чтобы конкурировать с другими лоукостерами, а не с самими собой. Их используют как оружие. Lufthansa создала Eurowings, чтобы та конкурировала с Ryanair, но не с самой Lufthansa.

– Вы уже приняли решение строить вторую очередь терминала, которая увеличит пропускную способность до 10 млн человек?

– Начинать строить надо в кризис, а завершать, когда в экономике начинается подъем. И он, я думаю, не за горами. Планируем в этом году начать строительство второй очереди и грузового терминала.

– Во сколько обойдется вторая очередь?

– Я называю это продолжением развития. Проект готов. Затраты будут небольшими, так как инженерные решения, багажный отсек спланированы на вдвое больший пассажиропоток – на 7–8 млн человек. То есть самое дорогое уже построено в первой части. Мы можем и в правую, и в левую сторону очень эффективно развивать терминал. Там по бокам даже стен нет, только сэндвич-панели стоят. Мы строим не дворец, а терминал.

«Жуковскому» помог SSJ100

– Другие аэропортовые активы в России вас могут заинтересовать?

– Нет. Я не верю в аэропорты без базовых перевозчиков. В Москве существует пассажиропоток 80 млн человек, и он будет расти. А в регионах около 500 аэропортов. Как в некоторых аэропортах пишут планы нарастить трафик до 8–10 млн человек? Хотя не имеют базового перевозчика или у базового перевозчика нет планов увеличивать флот.

У России же достаточно маленькое население для такой большой территории. Государством должна ставиться задача развивать подвижность населения из регионов. России нужны второй и третий сильный перевозчики.

– А S7? Эффективная, достаточно крупная авиакомпания.

– С ними все хорошо, но они конкурируют в том же самом МАУ. Нужно, чтобы такая крупная авиакомпания развивала маршрутную сеть из регионов.

– Но S7 развивает сеть из Новосибирска.

– Нет, какой-то разлет из Новосибирска у них есть, но главный их хаб – «Домодедово». Единственный базовый перевозчик, развивающийся не в Москве, – это «Уральские авиалинии» в Екатеринбурге.

Нужна серьезная авиакомпания в середине России, которая снимала бы пассажиров с других видов транспорта, увеличивала бы подвижность населения. Но авиакомпании в России на сегодняшний день – это в основном не бизнес, а инфраструктура. Которая помогает развиваться экономике региона. И такому перевозчику надо было бы доплачивать из бюджета.

– В России субсидируются региональные перевозки, но скорее точечно. О планах массированно финансировать хабы не слышно.

– Когда-нибудь придут к этому. Авиация уникальна тем, что планы можно быстро поменять, если что-то поменялось в экономике. Проложить дорогу занимает годы. Воздушную трассу – три дня.

– Идея создать гражданский аэропорт на базе аэродрома «ЛИИ имени Громова» (принадлежит Объединенной авиастроительной корпорации, ОАК) существовала давно. Как она в новейшее время дошла до реализации с участием Avia Solutions Group (ASG)?

– ASG в 2009–2011 гг. изучала возможные точки для создания в России предприятия по техническому обслуживанию судов. Точно не помню, по-моему, в 2010 г. нам пришло предложение приобрести техническую базу у аэропорта «Домодедово». Мы долго оценивали проект, составили план, как будем его развивать, но в последний момент собственник принял решение, что продаст ее «С7 инжинирингу».

Изучая этот проект, мы близко познакомились с работой аэропортов в России, с инфраструктурой, регулированием. Как это работает в Европе, мы хорошо знали.

«Жуковский» начал принимать внутренние рейсы

Осуществлять ежедневные рейсы между Москвой и Казанью будет «ЮВТ аэро»

Также мы участвовали в каждом авиасалоне МАКС, на одном из них пришла идея: почему аэродром ЛИИ используется только под выставку и 200 испытательных полетов в год? И эта информация осталась в голове.

Позже ASG была приглашена стать одним из провайдеров по техническому обслуживанию самолета SSJ100 (его производит входящая в ОАК компания ГСС. – «Ведомости»). И вот параллельно с дискуссией по техобослуживанию SSJ100 – а «дочка» ASG FL Technics стала вторым провайдером этой услуги в Европе после самого производителя самолета – начали обсуждать возможность коммерциализации качественной инфраструктуры ЛИИ. Еще в 1999 г. было распоряжение, что надо начать коммерческую деятельность на аэродроме ЛИИ, были предложения по снятию режима. Но за 10 лет не было инициативы, которая толкнула бы этот проект на рельсы.

И сейчас мы имеем пассажирский терминал со всеми лицензиями, с таможней, границей, сертификатом авиационной безопасности и снятым режимом для территории терминала.

– Кому вы предлагали идею?

– В первую очередь обсуждали идею с ОАК. В Жуковском ведь расположена главная техническая база SSJ100. Борис Сергеевич Алешин является председателем совета директоров ГСС и стал председателем совета директоров «Рампорт аэро». Обсуждали с «Ростехом», чья «дочка» владеет блокпакетом в «Рампорт аэро». Но как именно идея дошла до правительства, мне не известно.

– Какие у вас помимо «Жуковского» планы развития в России, которая лидирует по доле в структуре выручке ASG – 16%? Следом идут Венгрия, Литва.

– Если добавить другие страны, а Евросоюз – это единый рынок, то у него доля больше. С одной стороны, рынок России кажется большим, с другой – он маленький. В России на крыле около 650–700 самолетов. В ОАЭ, где население 10 млн человек, из которых 8 млн не граждане, – свыше 600 самолетов. Во Вьетнаме четыре авиакомпании, у которых уже 200 судов, в течение пяти лет придут еще 200. Маленькие территории, плотные рынки.

Это продажи не на территории России, а российским клиентам. ASG – международная компания, работающая на глобальном рынке. У нас в портфеле около 2% мирового рынка обучения авиационного персонала (без учета США). Это не связано с территорией, на наших базах в Вильнюсе и Амстердаме мы принимаем летный персонал из 60 стран, еще есть классы в Бразилии, Индонезии, на Филиппинах.

Самолет также может обслуживаться во всем мире, он полетит туда, где лучше, быстрее и дешевле. В России у нас ангаров для технического обслуживания нет. Строить новые бессмысленно, пока туда не прилетят самолеты. А существующая конкуренция уже велика – около 10 компаний предлагают техническое обслуживание. И этот бизнес низкомаржинальный, без сопровождающего бизнеса по продаже запчастей он вообще не сможет выжить.

Мы двигаемся туда, где капитал, – в Азию. Китай, Индонезия, Вьетнам – это ключевые рынки, где мы хотим развиваться. Большие заказы, недостаточная конкуренция, нехватка инфраструктуры – работы на 10 лет вперед. В России, наоборот, на 10 лет вперед достаточно мощностей по техобслуживанию.

– Но ваша компания FL Technics все же открыла базу техобслуживания в «Жуковском».

– Это только линейная станция для легких форм технического обслуживания, чтобы поддержать те авиакомпании, которые уже летают. В этом плане FL Technics помогает аэропорту, у компании по всему миру более 40 линейных станций. В 2018–2019 гг. планируем открыть полноценный технический центр, в котором можно будет проводить структурные работы, в том числе тяжелые формы обслуживания. Каждое место в ангаре должно обслуживать не менее 50 судов в год, тогда оно работает прибыльно.

И «Жуковский» открыт для всех, у нас нет цели забрать под себя все сервисы, в аэропорт могут прийти и другие провайдеры.

– Ну а зарабатывать на обслуживании SSJ100 в Европе получается?

– Пока FL Technics только ведет сертификаты, не обслуживая SSJ100, это инвестиции в будущее. Это фактически социальный проект для нас. Объясню с высоты птичьего полета. Пока самолетов определенного типа немного на крыле, производителю надо уговаривать технические компании, чтобы они взялись его обслуживать, вели у себя сертификаты. Ведь поддержание сертификатов для полноценного обслуживания стоит 3–4 млн евро в год. А производитель показывает провайдеров авиакомпаниям как точку на мировой карте, где можно обслуживаться. До нас компания Superjet International (входит в ОАК) была единственной такой точкой, где можно получить послепродажное обслуживание за пределами России. Повторю, одно место в ангаре должно принимать не менее 50 судов, а SSJ100 на крыле сейчас всего меньше 90.

Embraer, когда выходил на рынок, сразу добился открытия в мире пяти точек, где можно было обслуживаться. Сейчас у него свыше 1000 самолетов и свыше 10 точек. В этом случае провайдеры конкурируют между собой уровнем сервиса и ценами. Но у ОАК была другая стратегия, они открыли одну точку. Я лично думаю, если смотреть на пример других производителей, что этого недостаточно. Но пока самолетов на крыле мало, операторы сами точки открывать не будут.

– В 2014 г. после обострения отношений с ЕС и США не было сомнений в целесообразности работы в России, в партнерстве с госкомпаниями? Вот Air Baltic даже отказалась покупать российские SSJ100.

– Несмотря на все происходящее, на очень большую разницу в публичном освещении событий, я сторонник того, что надо уважать законы страны, в которой находишься. Я себя считаю человеком мира. Конечно, у меня есть родина, но у меня также много очень близких людей в России. Руководители должны быть в первую очередь аполитичными, не реагировать ни на что.

– Но может же быть своя позиция, например, у литовских властей.

– Даже если такое желание [у властей продиктовать позицию] возникало в Литве, России, Китае, надо на это никак не реагировать – соблюдать законы и продолжать работать.

– Согласны, что в России большое значение для бизнеса имеет сильный госпартнер?

– Реальная экономика отличается от того, чему учат в университетах. Без связей и отношений бизнесом заниматься в принципе невозможно. Другое дело, как связи возникают и используются. Да, наш партнер – «Ростех». Но если бы мы не понимали в том, чем занимаемся, то были бы ему не нужны. У нас государственный партнер в Китае, он не менее сильный, чем «Ростех» здесь.

– Считается, что в России значимость связей сильнее.

– Суть везде одна, просто выглядит на первый взгляд, по-разному. Не было бы связей с госнефтяными компаниями в Польше – возможно, бизнесом не занимались бы заправочным. Не было бы связей с Finmeccanica, Airbus – какие-то проекты шли бы сложнее. На каком-то среднем, низовом уровне в этом вопросе есть разница, но если мы говорим о больших, существенных проектах – нет. Ryanair нанял на работу бывшего комиссара Еврокомиссии по конкуренции. Их не пускали в какие-то аэропорты, и они его наняли. Он у них сидит и формальные запросы пишет или звонит своим бывшим подчиненным? А Goldman Sachs нанял бывшего председателя ЕК Жозе Баррозу.

– Других проектов в партнерстве с «Ростехом» и ОАК не планируете?

– Пока нет. Неужели вам все рассказывают, когда вы такие вопросы задаете?

След «Трансаэро»

– В отчетности ASG за 2015 г. говорится, что она получила 7,5 млн евро убытка из-за банкротства крупной российской авиакомпании. С вами тоже не расплатилась «Трансаэро»?

– «Трансаэро» была нашим первым клиентом в ангарах. Мы поддерживали компанию, не прекращали ее обслуживание, в том числе двигателей ее узкофюзеляжных самолетов, хотя последние два года она плохо себя чувствовала. Около половины своего узкофюзеляжного флота (50 судов) они обслуживали у нас. Когда «Трансаэро» получила зимой 2014 г. госгарантии на 9 млрд руб., я лично думал, что она избежит банкротства. Но она обанкротились и осталась нам должна около 7 млн евро. И плюс это был плохой финансовый год, мы консервативно обесценили на 5–6 млн евро наш склад запчастей.

– Есть много мнений, почему разорилась «Трансаэро». Кто-то объясняет это ошибками владельцев, кто-то «идеальным штормом» в гражданской авиации. Что думаете вы?

– Руководители должны быть простыми, а когда сотрудники боятся рассказать о реальной ситуации, то что с такой компанией может произойти? Когда понтов больше, чем дела, и руководители не знают реальную ситуацию, зато, там, дверь ногой открывают, там, по автомобилю Rolls Royce на члена семьи на балансе компании. И надеются, что государство за них все решит. Все равно бизнес должен строиться прежде всего на эффективности и цифрах.

– А у «Трансаэро» был на чем построен?

– Это вы у них спросите.

– Связь с владельцами – супругами Плешаковыми, к сожалению, утрачена. Получается, гендиректора Ольгу Плешакову и ее мужа вводили в заблуждение подчиненные? И они ни в чем не виноваты?

– Я думаю, что ответственны все-таки два руководителя, муж и жена. Руководитель должен держать тесную связь с сотрудниками, с окружением внутренним и внешним. Когда ты держишь большую дистанцию и тебе боятся сказать правду, значит, будут говорить то, что тебе приятно. И как вовремя принять правильное решение? Может, я не прав, но у меня такое сложилось впечатление.

Можно посмотреть шире: мы за каждым клиентом бегаем и будем бегать, за каждой авиакомпанией, которая может в аэропорт полететь или обслуживаться у нас. «Трансаэро» была крупной чартерной компанией и с половиной рынка поссорилась, так что все крупные туроператоры создали свои авиакомпании. Сколько появилось новых чартерных авиакомпаний с 2006 г.? I Fly, Metrojet, Nordwind и т. д. Потому что им было сложно работать с «Трансаэро». И когда рынок в 2015 г. стал падать, то загружать кресла за счет дешевых билетов можно было лишь какое-то время.

– «Библио глобус» с «Трансаэро» вроде хорошо работал.

– Он же вроде даже был акционером «Трансаэро». А им надо было всех собрать у себя туроператоров, со всеми поддерживать связи.

– Остановка «Трансаэро» вызвала столь серьезные проблемы у государственных лизинговых компаний, что «дочке» «Аэрофлота» «России» пришлось брать ее старые суда по очень завышенным для их состояния ценам. Наши лизинговые компании настолько не умеют работать?

– Почему лизинг самолетов привлекателен для финансовых институтов? Потому что самолет приравнивается к объекту недвижимости, но при этом он не связан с территорией. Если на одной территории кризис, то на другой – рост. И ты спокойно забираешь недвижимость, которая является стабильной инвестицией, и переносишь на другой рынок. Проблема всех национальных российских лизинговых компаний в том, что у них нет клиентов в других странах. Кризис плюс «Трансаэро» – и «ВЭБ лизинга» практически не стало. Если бы у них были клиенты в Китае, Латинской Америке, Индонезии, они бы просто перенесли самолеты туда. Ни одна американская или китайская лизинговая компания не работает только на своих рынках.

– «ВЭБ лизинг» и «ВТБ-лизинг» к тому же не имели служб, которые бы следили за техническим состоянием их самолетов. История «Трансаэро» их научила чему-то?

– Насколько я знаю, ГТЛК и «Сбербанк лизинг» пытаются работать с иностранными клиентами. За других не могу сказать. Управление портфелем самолетов – это уникальная и прибыльная индустрия, если только ты: 1) работаешь с разными рынками, 2) правильно управляешь техническими рисками. Под управление этих рисков надо нанимать профессионалов, таких как мы.

Для автомобиля сделал технический талон – и ездишь год, а самолет каждый день под надзором авиационных властей, технических служб, производителя. И необходимо отслеживать, выполняется ли вовремя работа, какие компоненты ставятся, насколько грамотны технические службы самой авиакомпании – этот постоянный надзор и аудит должны делать не финансисты, а технические компании. У тех организаций, которые у нас или других провайдеров покупали этот сервис, риски на порядок меньше. Мы участвовали в ремаркетинге почти 30% самолетов «Трансаэро», практически от всех лизинговых компаний, работавших с ней, и у всех были проблемы начиная с документации. А самолет без документации – это жуткая головная боль.

А1 по-литовски

– На сайте ASG говорится, что вы работали в департаменте проблемных активов Сведбанка, до того как занялись бизнесом.

– Сведбанк – это бывший Сбербанк в Литве. Это была последняя моя работа по найму, первую компанию создал в 21 год, после чего занимался многими бизнесами.

– Что за компания? Много в нее вложили?

– 3000 евро. Мы попали в тот момент, когда не было информации о бизнесе, не было единого регистра, не было скоринговой системы. Я узнал про эту проблему, работая в банке. Компания просто собирала кредитную информацию, делала отчеты, соединяла госреестры – она могла оценить партнера до начала бизнеса с ним. Ее клиентами были все крупные банки, мы видели, что происходит на рынке. Через пять лет компанию продали за 2 млн евро исландскому фонду.

Мы также начали привлекать инвестиции под – как это по-русски? – distressed assets, проблемные активы. Искали инвесторов, инвестировали вместе с ними – прозрачный бизнес. Владея информацией, видели, где есть проблемы, где дешевая земля и недвижимость.

В Литве как раз длился экономический кризис, начавшийся в 1998 г. в России, экономики еще были сильно связаны. И когда экономика начала восстанавливаться, активы просто выросли вместе с рынком – в 10 раз, в 15.

– Звучит похоже на бизнес инвесткомпании А1.

– Нет, мы работали только с информацией. И А1 даже ее использовала. Наша стратегия была в покупке, быстром органическом росте, раннем выходе на биржу. Я провел первое в Литве публичное размещение, в 2006 г. вывели на биржу компанию Agrowill Group, которая с 30 000 га стала крупнейшим землевладельцем в Литве. ASG вывели на биржу в 2011 г., в 2013 г. – лизинговую компанию AviaAM Leasing. Она работала и на российском рынке, но я в ней больше не акционер, там другой мой партнер по холдингу, который называется ZIA Valda.

– «Жуковский» же получил международный код ZIA.

– Моя первая компания тоже называлась ZIA – такое приятное совпадение. ZIA – это аббревиатура фразы zvilgsnis is arciau, на литовском – «взгляд вблизи». Есть и другие инвестиции – недвижимость, фармацевтика, duty free. Еще были медиабизнес, производство предметов для инвалидов, был кейтеринг, поставки продуктов в школы и больницы. Случались и провалы. Но занимаюсь я развитием ASG.

– Почему именно авиация?

– Выделю несколько пунктов, почему она интересна. Первое – это высокие технологии. Во-вторых, этот бизнес не связан с одной территорией, у отрасли единый английский язык, похожее регулирование, качественная бизнес-среда общения. И сравнительно большие масштабы: если генератор авто стоит $60, то для самолета – $600, можно органически быстро расти, быстрее чем в других отраслях, – и без серьезной долговой нагрузки.

– Какая у вас доля в ASG?

– Примерно 40%. Я крупнейший бенефициар холдинга.

– В России много времени проводите?

– Теперь нет, больше всего в Китае и Азии. В 2015 г. мы открыли представительство в Бангкоке, открыли филиал FL Technics в Индонезии, прошлым летом они сделали первый чек. Наш ангар площадью 10 000 кв. м на пять мест, мы стали вторым провайдером техобслуживания в стране с населением 260 млн, где 1200 самолетов. Индонезия состоит из 18 000 островов, сам бог велел авиацию развивать, там крупнейшие разовые заказы самолетов в мире. Во Вьетнаме будет центр обучения, в Камбодже – мокрый лизинг, в Китае – ремонтная база и лизинг.

Я в ASG отвечаю за развитие, ранее «Жуковский» был стратегическим проектом, но он запустился, есть менеджмент, которым я очень доволен, – и мои земляки и хорошие местные ребята. Почти в любой стране есть перспективные люди, просто их надо найти.

### КОММЕРСАНТ ПЕРМЬ; ДМИТРИЙ КАМАЕВ; 2017.04.20; КРЫМ НЕ ДАШЬ

Краевое правительство решило не субсидировать вылеты в Симферополь, который по результатам опроса регионального **минтранса** получил наивысшую оценку среди пермяков. Дотации получат аутсайдеры народного мнения – направления до Минеральных Вод и Краснодара. По мнению чиновников, направление в Крым – коммерческое, рейсы туда имеют 100%-ную загрузку. Они считают, что поддерживать необходимо новые направления. В турфирмах признают, что небольшая часть пермяков не бронировала Крым, ожидая, что билеты на этом направлении подешевеют. Туроператоры считают, что такие пассажиры тратят время зря.

Сегодня на заседании правительства края и. о. **министра транспорта** Пермского края Николай Уханов рассказал, что в правительстве было принято решение открыть субсидии по двум авианаправлениям на летний период. Дотации из бюджета получат компании, которые будут осуществлять рейсы в Краснодар и Минеральные Воды. Рейсы в Симферополь, получившие в прошлом году федеральные дотации, спонсироваться не будут. «Что касается популярных направлений – Симферополя, Сочи, Анапы, по ним у нас уже открыты авиаперелеты. Они осуществляются на коммерческой основе. Они востребованы. Загрузка этих авиаперелетов практически 100%-ная, и в летний период мы прорабатываем вопрос о включении дополнительных рейсов по этим направлениям. Таким образом, мы предлагаем дополнить наши маршруты рейсами Пермь – Краснодар и Пермь – Минеральные Воды, открыв по ним субсидии, чтобы наработать по ним пассажиропоток», – пояснил господин Уханов. Эти рейсы предлагается открыть с июня и до конца текущего года с частотой два раза в неделю.

Отметим, что с 28 марта до 7 апреля был проведен онлайн-опрос, в котором у жителей края интересовались, по какому направлению они хотели бы видеть субсидированные билеты. Лидером опроса стал Симферополь, за него проголосовали 39% опрошенных. За Сочи проголосовали 18%, 16% отдали предпочтение международным направлениям, за Анапу проголосовали 9% опрошенных, за Минеральные Воды – 6%, Краснодар – 4%. Всего в опросе приняли участие 2465 человек.

Ранее источник в **минтрансе** сообщал „Ъ-Прикамье“, что субсидированный рейс до Краснодара может быть заменен поддержкой Минеральных Вод, однако теперь субсидироваться будут оба направления. Тогда специалисты скептически отнеслись к идее рейса до Минвод – там, отмечали они, нет возможности для развития бизнеса. Тем не менее на сегодняшнем заседании господин Уханов рассказал, что с промышленными предприятиями был проработан вопрос о потребностях в перелетах. Три предприятия – «СИБУР-Химпром», «Уралкалий», «ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез» – также поддержали перелеты в Минеральные Воды и Краснодар.

В ноябре 2016 года авиакомпания «ЮВТ Аэро» вместе с пермским аэропортом предлагали варианты субсидированных рейсов в Минеральные Воды и Калининград, в правительство было отправлено письмо-предложение.

Напомним, в 2017 году федеральное финансирование получили следующие направления из Перми: Нарьян-Мар, Нижневартовск, Салехард, Сургут, Сыктывкар и Ханты-Мансийск. Пять из них осуществляет «ЮВТ Аэро». Из краевого бюджета в этом году субсидируются направления в Самару, Казань, Нижний Новгород и Новосибирск. Всего в 2017 году на авиаперевозки из бюджета выделено 61 млн руб. В 2014–2016 годах эта сумма составляла 33,6 млн руб. в год.

В пермских туристических агентствах отмечают, что в этом году в Перми есть часть туристов, которые до сих пор ждут недорогих дотируемых авиабилетов в Крым. Федеральные субсидированные билеты предоставлялись в 2015 и 2016 годах. Опрос по поводу направлений, говорят в компаниях, «подстегнул» ожидание, в то время как шансы на федеральные субсидии невысоки.

Директор турфирмы «Планета» Виктор Тюлин уверен, что эти люди сделали себе же хуже: «Они вообще могут потерять шансы на отдых в Крыму. Потому что, судя по опыту прошлых лет, туры туда выкупаются очень быстро и приемлемые варианты к этому времени могут приобрести другие люди».

Директор туроператора «Интерспутник» (формирует туры в Крым из Перми) Юлия Анохина напомнила, что в прошлом году субсидированные билеты были введены поздно (в начале мая), когда большинство билетов на самолеты было раскуплено. Недорогие билеты получили единицы. «Кроме того, в 2016 году были введены ограничения на получение дотируемого билета: покупатель должен быть либо младше 23 лет, либо быть пенсионером, либо иметь инвалидность, – рассказывает она. – Люди ждут и голосуют от непонимания, какие правила предоставления субсидий могут быть, однако окончательного решения от федерального правительства по билетам из Перми еще действительно не принято».

Госпожа Анохина отметила, что продажи туров в Крым уже идут активно и на уровне прошлого года, их «кресла» в самолетах заполнены на 40–45%. Однако она негативно отнеслась к идее вводить дополнительные рейсы на других южных направлениях: «Сейчас по Черноморскому побережью высокая конкуренция, рейсов достаточно, а спрос значительно ниже прошлого года. Показательный случай – отмена рейса в Анапу компании „ЮТэйр“. Туристы планируют отдых именно в апреле-мае, сейчас как раз можно говорить об основных прогнозах на сезон».

### ИЗВЕСТИЯ; 2017.04.19; ТЕЙМУР АБДУЛЛАЕВ РОССИЙСКИЕ АВИАПАССАЖИРЫ ПРЕДПОЧИТАЮТ ПОДТЯНУТЫХ БОРТПРОВОДНИКОВ

Эксперты солидарны: сотрудники авиакомпаний должны быть в хорошей физической форме, чтобы адекватно реагировать в экстренных ситуациях

В эпоху жесткой конкуренции на глобальном рынке авиаперевозок мировые авиакомпании, в надежде привлечь больше клиентов, стали как никогда заботиться не только о безопасности и комфорте пассажиров, но и о своем корпоративном имидже. И одна из этих составляющих – внешний вид и профессиональная компетентность бортпроводников. Российские авиаперевозчики не стали исключением и также избирают схожую стратегию. И на то есть веские причины.

Так, недавний опрос российских авиапассажиров показал, что большинство из них предъявляют высокие требования к внешнему виду и физической форме членов экипажа воздушных судов, предпочитая видеть среди них людей с привлекательными внешними данными и в хорошей физической форме. Об этом сообщает пресс-служба исследовательского холдинга «Ромир».

Большинство (92%) участников опроса согласно (в том числе 47% полностью согласны) с тем, что у авиакомпании с высокими стандартами качества сервиса бортпроводники должны иметь привлекательную внешность. Не согласны с этим утверждением только 7% участников опроса.

Также 94% опрошенных согласились с тем, что у авиакомпании с высокими стандартами качества сервиса бортпроводники должны иметь хорошую физическую подготовку. Не согласились с подобным утверждением лишь 4% опрошенных.

Как отмечают представители российских авиаперевозчиков, «сверхнормативный» вес бортпроводников и слабая физическая подготовка создает неудобства для пассажиров, а в экстренной ситуации может оказаться и угрозой для их жизни.

– Превышение бортпроводниками установленных требований к их «габаритам» делает затруднительным быстрое передвижение бортпроводников по салону воздушного судна, затрудняет проход по салону между пассажирскими креслами, причиняет неудобства пассажирам в случае столкновения с бортпроводником, затрудняет вход/выход из воздушного судна. Бортпроводник любого пола должен иметь возможность двигаться в проходе между креслами, не задевая сидящих пассажиров, и разминуться с пассажиром в проходе даже в случае отсутствия рядом свободных мест, – отмечают специалисты крупнейшего российского авиаперевозчика «Аэрофлот».

При этом новые требования российских перевозчиков к кабинному экипажу не носят дискриминационного характера и объективно обоснованы спецификой работы, уверены специалисты. Это мировая практика, которая сегодня вводится всеми крупными международными авиакомпаниями. Так, недавно стало известно, что в Индии начался новый раунд борьбы за стройную фигуру бортпроводников. По сообщениям СМИ, государственная авиакомпания Air India отстранила от полетов 34 своих сотрудников из-за лишнего веса. Примерно такие же требования выдвигает китайская авикомпания Qingdao Airlines, тоже ссылаясь на требования к безопасности полетов.

«Мы считаем, что если бортпроводница страдает от избыточного веса, ее способность реагировать на чрезвычайные ситуации не будет адекватной, а потому надеемся, что наши бортпроводницы будут следить за фигурой», – говорится в сообщении компании.

Пассажиры солидарны: большинство респондентов соцопроса (82%) также считает, что излишняя полнота бортпроводника может повлиять на выполнение его профессиональных обязанностей в экстренной ситуации. В том числе 30% опрошенных однозначно придерживаются такого мнения. Не согласны с предложенным утверждением лишь 15% участников опроса.

Мировая практика показывает, что бортпроводники должны быть готовы к любым внештатным ситуациям, в том числе способны организовать оперативную эвакуацию пассажиров. Иными словами, мгновенно оказаться у аварийных выходов – причем на некоторых самолетах выходы находятся в середине салона, а места бортпроводников расположены в хвосте и носовой части самолета. Необходимо не мешкая оказать помощь пассажирам и самому эвакуироваться по надувному трапу, взобраться на плот в случае посадки на воду и помочь другим. Нерасторопность при выполнении данных процедур влечет за собой угрозу жизни людей, находящихся в самолете.

Как отмечают эксперты, профнавыки регулярно отрабатываются на практических занятиях по аварийно-спасательной подготовке в специальном тренажерном комплексе «Вода-Суша». Причем видно, что сотрудникам с излишним весом подобные упражнения даются с трудом. Так, испытания показали, что оптимальный интервал времени для проведения полной эвакуации людей из самолета составляет 90 секунд. Если лишний вес бортпроводника не позволяет ему уложиться в жесткие нормативы и оперативно произвести эвакуацию и помочь пассажирам, значит, он сам становится угрозой для безопасности полетов.

Исследование на тему отношения пассажиров к внешнему виду бортпроводников проводилось компанией Ромир в марте текущего года. В опросе приняли участие 1 тыс. респондентов в возрасте от 18 до 60 лет, проживающих в городах с населением более 100 тыс. человек. Все респонденты совершали полеты в течение последнего года, самостоятельно выбирая авиакомпанию.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2017.04.20; ОПЕРЯТСЯ ЛИ «ПТЕНЦЫ»

Парк малых самолетов Якутии в четыре тысячи раз меньше, чем в северных регионах других стран

В программу развития транспортного комплекса Республики Саха (Якутия) будет внесена новая задача – развитие малой (коммерческой) авиации. Проект соответствующего указа предполагается подготовить и представить на рассмотрение главы региона до 1 октября нынешнего года. В нем будет оговорено дополнительное финансирование авиационного блока программы. Такое решение принял Совет Госсобрания РС(Я).

Закоперщиком выступил председатель парламентского комитета по экономической, инвестиционной и промышленной политике Виктор Федоров. Его инициативу можно назвать революционной. До сих пор о необходимости что-то делать с малой авиацией в Якутии говорили очень много, но никто не упоминал о том, что одним из сдерживающих факторов является… региональная подпрограмма развития авиации, рассчитанная на 2012-2019 годы. Если в этот документ внесут новый пункт, из него придется удалить целый раздел, авторы которого доказывают, что в нынешних условиях покупать малые воздушные суда – затея бессмысленная и заведомо убыточная.

Они пишут: «Высокая капиталоемкость приобретения самолетов малых типоразмеров и «дорогие» кредитные предложения являются основным сдерживающим фактором по их массовому внедрению в транспортный комплекс республики путем осуществления прямой закупки. Более того, отличительные условия эксплуатации самолетов малых типоразмеров не позволяют в полной мере обеспечить необходимый производительный годовой налет для ежемесячных лизинговых платежей, в связи с чем к данным типам воздушных судов не подходит стандартная схема финансового лизинга».

То есть покупать невыгодно. Да и не у кого: «Отечественная авиационная промышленность не выпускает современные типы воздушных судов для обеспечения полетов с подготовленных посадочных площадок и грунтовых аэродромов в экст­ремальных условиях Севера и Арктики. А ближайшие зарубежные аналоги уступают по летно-техническим параметрам, не сертифицированы к полетам на Крайнем Севере, требуют ангарного хранения, наличия искусственных взлетно-посадочных полос».

Планируя закупки воздушных судов на ближайшие годы, власти региона исходили именно из этого. За семь лет при наличии денег предполагается приобрести 43 машины, в том числе лишь три – малых. План по ним уже выполнен. Республика в порядке эксперимента закупила две четырехместных австрийских «Тундры-Даймонд» и один шестиместный «Пилатус» швейцарского производства.

Три самолета погоды сделать не могут. Так ведь еще вопрос, как они летают.

– На Аляске средний налет малой авиации летом доходит до 400 часов в месяц, а зимой – до ста. Для сравнения: наши «Пилатус» и «Тундры-Даймонд» летают по 200 часов… в год, – отметил Виктор Федоров.

Он объяснил, почему в схожих климатических условиях самолеты эксплуатируются с такой разной интенсивностью. На Аляске не экспериментируют, а используют испытанные временем «зарубежные аналоги». Они прекрасно чувствуют себя в высоких широтах, сертифицированы, способны садиться на поляны. На них уже много лет летает весь канадский и американский север, где тоже бывают 50-градусные морозы, а бетонированные ВПП построены далеко не у каждой деревушки.

– Парк малой авиации на Аляске составляют 12 тысяч самолетов! – подчеркнул депутат.

Аналогичный парк в Якутии – всего три воздушных судна, закупленных по госпрограмме, и около 30 – принадлежащих частным лицам.

Конечно, даже не на развитие, а на становление малой авиации в нашей стране серьезно давит забюрократизированность. К частнику, владеющему одним самолетиком «Птенец», предъявляются едва ли не такие же требования, как к крупной авиакомпании. Однако работа по либерализации законодательства идет, в том числе благодаря парламенту Якутии, предлагающему разрешить в этой сфере «все, что не запрещено».

– Буквально несколько дней назад получили письмо за подписью зам**министра транспорта** РФ о том, что изменения в федеральные авиационные правила, инициированные нами, находятся на стадии утверждения, – сообщил Виктор Федоров.

Эту хорошую новость дополняет еще одна: по словам заместителя главы минвостокразвития Артура Ниязметова, выпуск воздушных судов для местных перевозок планируют наладить на Дальнем Востоке.

– Сегодня здесь есть площадки и компетенции для размещения производства новых моделей самолетов. Например, в ТОР «Комсомольск», – рассказал он.

Разрабатываются и подходящие модели. Под контролем минпромторга ведется проектирование малых самолетов вместимо¬стью до девяти человек. Презентация первой машины пройдет на авиасалоне МАКС-2017, а ее сертификацию предполагается завершить через полтора года. Возможно, в скором времени уже не придется искать нужные модели за рубежом.

Между тем в сравнении с 1989 годом мобильность населения Якутии на местных авиалиниях сократилась в пять раз, а на внутриулусных – в 25! Внутриулусные перевозки – это как раз тот сектор, который призвана обслуживать малая авиация. Сейчас во многих селах люди ждут рейс по месяцу и более, как праздник.

Авиаторы пытаются найти достойную замену Ан-2, но выбирать особо не из чего. Однако в случае с самолетами малых типоразмеров речь идет не только о замене, но и об ином принципе организации авиасообщения. Как считает Виктор Федоров, при более современном законодательстве (а дело идет к этому) подобную технику можно будет использовать даже в качестве воздушного такси. И вновь он приводит в пример Аляску:

– Там действует 271 авиакомпания, из них только пять крупных, остальные являются частными.

Понятно, что там другая культура, другие деньги и несравнимо более богатый опыт применения легких самолетов. Но хорошо уже то, что на этот опыт наконец-то обратили внимание. В регионе при поддержке **минтранса** России разработано технико-экономическое обоснование полетов на самолетах Сеssna 206HD – тех самых, которые массово эксплуатируются по другую сторону Берингова пролива. Вдруг выяснилось, что использование этих аппаратов позволит вдвое (!) снизить стоимость авиабилетов на внутриулусных перевозках.

Малая авиация принесла бы большую пользу всем не обремененным обилием дорог регионам Дальнего Востока. А Якутии с ее разбросанными на трех миллионах квадратных километров селами – тем более.

Все это только проект. Под него потребуются новые правила, деньги, энтузиасты, летчики и многое другое, чего сейчас нет. А пока действующая региональная подпрограмма развития авиации констатирует: если ничего не менять, летать будет не на чем и не на что. В 2011 году, когда был составлен этот документ, количество авиапассажиров в регионе превышало полтора миллиона человек. Согласно базовому варианту подпрограммы к 2019 году их число «достигнет»… 1,3 миллиона.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.19; АЭРОПОРТ «ПУЛКОВО» В I КВАРТАЛЕ УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА ЧЕТВЕРТЬ

Пассажиропоток аэропорта «Пулково» в январе-марте 2017 года вырос на 25,3% по сравнению с показателем аналогичного периода 2016 года, до 2,899 млн человек, сообщает пресс-служба ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС, управляет аэропортом).

Пассажиропоток на внутренних воздушных линиях увеличился на 22,6%, до 2,054 млн человек, на международных – на 32,2%, до 845 тыс. человек.

Пассажиропоток «Пулково» в марте 2017 года составил 1,019 млн человек, что на 23,1% больше показателя аналогичного месяца 2016 года.

Наиболее популярными внутренними направлениями для полетов из «Пулково» в марте текущего года стали Москва, Сочи, Екатеринбург, Калининград и Архангельск, международными – Минск, Амстердам, Париж, Франкфурт-на-Майне и Дубай.

При этом в марте аэропорт перешел на летнее расписание полетов. Среди запланированных к открытию новых рейсов в летнем сезоне – Катания (Италия), Кавала (Греция), Таллин, Паланга, Берген (Норвегия) и другие.

Ранее коммерческий директор ВВСС Евгений Ильин сообщал, что пассажиропоток «Пулково» по итогам 2017 года может вырасти на 10% по сравнению с 2016 годом и превысить 14,2 млн пассажиров.

Аэропорт «Пулково» в конце апреля 2010 года передан в управление ВВСС, которое выступает концессионером его реконструкции. Стоимость реализации первой очереди проекта – 1,2 млрд евро.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.19; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА «ВНУКОВО» В МАРТЕ ВЫРОС НА 38%

Пассажиропоток московского аэропорта «Внуково» в марте 2017 г. составил 1,136 млн человек, что на 38,3% превышает результат аналогичного периода прошлого года, сообщил оператор аэропорта.

На внутренних воздушных линиях «Внуково» обслужило 844 тыс. пассажиров, что на 28,9% больше чем в прошлом году. Международные перевозки за отчетный период выросли на 75,6%, до 292 тыс. пассажиров.

 «Рост числа рейсов в сообщении с дальним зарубежьем обеспечила авиакомпания «Россия», возобновившая в марте полеты в Париж и Ниццу, со странами СНГ – «ЮТэйр» (MOEX: UTAR), увеличившая частоту полетов в Ереван, и азербайджанский перевозчик AZAL, расширивший маршрутную сеть новыми направлениями Гянджа и Габала. На внутренних авиалиниях стартовали рейсы авиакомпании «Победа» в Новосибирск и Красноярск и авиакомпании «Россия» в Калининград и Казань», – отмечается в сообщении аэропорта.

Другие аэропорты Московского авиаузла – «Шереметьево» и «Домодедово» – пока не отчитывались о пассажиропотоке за прошлый месяц.

### RNS; 2017.04.19; ПАССАЖИРОПОТОК ШЕРЕМЕТЬЕВО В МАРТЕ ВЫРОС НА 15,9% – ДО 2,9 МЛН ЧЕЛОВЕК

Пассажиропоток аэропорта Шереметьево в марте 2017 года вырос на 15,9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – до 2,88 млн человек, говорится в сообщении аэропорта.

При этом количество пассажиров, обслуженных на международных воздушных линиях, выросло на 16,7% – до 1,56 млн человек, на внутренних воздушных линиях – на 15%, до 1,32 млн человек.

Пассажиропоток аэропорта в I квартале 2017 года вырос на 16,8% по сравнению с аналогичным периодом 2016 года – до 8,13 млн человек. На международных воздушных линиях пассажиропоток вырос на 17,9% – до 4,47 млн человек, на внутренних воздушных линиях – на 15,4%, до 3,67 млн человек.

Основной прирост пассажиропотока в I квартале обеспечили авиакомпании «Аэрофлот», Nordwind, Pegas Fly, Royal Flight, China Southern, Smart Wings и Air Baltic.

В первом квартале наибольший абсолютный рост пассажиропотока был зафиксирован на рейсах в Санкт-Петербург, Екатеринбург, Сочи, Тель-Авив, Ростов-на-Дону, Шанхай и Лондон. Среди наиболее быстрорастущих направлений выделяются Пунта-Кана (+164%), Анталья (+136%), Гуанчжоу (+120%), Акаба (+111%), Нячанг (+78%), Дели (+77%).

Шереметьево отмечает стабильный рост трансфера из Азии и Ближнего Востока в Европу. Общее количество трансферных пассажиров в I квартале выросло на 5% – до 1,5 млн человек, а наиболее популярными маршрутами для пересадки в Шереметьево стали Бангкок – Тель-Авив, Ханой – Прага, Ханой – Берлин, Тель-Авив – Нью-Йорк и Волгоград – Санкт-Петербург.