**25 АПРЕЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### БАЙКАЛ DAILY; 2017.04.25; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИИ О «ВЗЛЁТКЕ» В УЛАН-УДЭНСКОМ АЭРОПОРТУ: ЕСТЬ ОПРЕДЕЛЁННЫЕ ВОПРОСЫ

Обнадёживает то, что «критические точки ещё не пройдены», отметил он

Как сообщал «Байкал-Daily», сегодня в Бурятии работает **министр транспорта** России Максим **Соколов**. Он прилетел утром, и почти сразу министра повезли на показ взлётно-посадочной полосы, которая строится в аэропорту «Байкал».

Сейчас на месте строительства – горы земли, большие разровненные площадки, скопление грузовиков. Известно, что длина новой полосы составит 3,4 км.

Также проект реконструкции предусматривает строительство рулежных дорожек, водосточно-дренажной сети с очистными сооружениями, здания вспомогательного стартового диспетчерского пункта, аварийно-спасательной станции, патрульной дороги и других объектов. В этом году предусмотрено финансирование в объёме 2,7 миллиардов рублей.

После объезда в президентском зале аэропорта «Байкал» началось совещание о ходе реконструкции аэродоромного комплекса. Его **министр транспорта** начал с того, что поблагодарил и.о.главы Бурятии Алексея Цыденова (который, напомним, прежде трудился заместителем **Соколов**а на посту зам**министра транспорта**) за приглашение в Улан-Удэ.

Само же строительство, по его словам, вызывает некоторые вопросы.

– То, что мы увидели на объекте сегодня, вызывает определённые вопросы, но критические точки ещё не пройдены. Поэтому необходимо сконцентрироваться на решении тех вопросов, которые мы обсудили во время объезда. Сейчас мы по ним пройдёмся, – отметил Максим **Соколов**.

Сам же проект даст новый виток развитию улан-удэнского аэропорта, заявил министр. Объекты, построить которые должны быть построены к следующему туристическому сезону, позволят принимать абсолютно все типы воздушных судов.

– Это создаст необходимый базис для кратного увеличения туристического потока и возможности совершенно по-другому, на новый уровень, вывести возможности аэропорта Улан-Удэ, – подчеркнул глава **минтранса** России.

Алексей Цыденов, в свою очередь, подчеркнул, что строительство полосы – это «задел для того, чтобы начать возводить терминал», в том числе для принятия рейсов лоукостера «Победа». Как сообщал «Байкал-Daily», бюджетная авиакомпания должна начать выполнять авиарейсы из Улан-Удэ в Москву этой осенью, стоимость билетов будет начинаться от 5 тысяч рублей.

В целом же приезд министра даст «дополнительную динамику» в решении транспортных вопросов, отметил и.о.главы Бурятии.

Отмечен во вступительной речи был и проект «Безопасные и качественные дороги», благодаря которому будут отремонтированы и построены дороги улан-удэнской агломерации.

– Проект по развитию автомобильных дорог охватывает очень широкий круг населения, вызвал положительную реакцию, никогда в Улан-Удэ не было таких объёмов дорожного строительства, – подчеркнул Алексей Цыденов.

Сегодня в графике рабочего дня **Соколов**а – ещё одно совещание по развитию транспортной инфраструктуры, посещение МУП «Управление трамвая» и «Ниссан-центра» и поездка в Максимиху для осмотра трассы на Байкал.

### ТАСС; 2017.04.25; ПАТРУШЕВ НА ЗАСЕДАНИИ ГОСКОМИССИИ ПО КАРЕЛИИ ОБСУДИТ РАЗВИТИЕ МЕДИЦИНЫ В РЕГИОНЕ

Секретарь Совета безопасности РФ, глава Госкомиссии по подготовке к празднованию 100-летия Карелии Николай Патрушев проведет заседание комиссии, где обсудят развитие здравоохранения в регионе. «Планируется обсудить вопросы социально-экономического развития Карелии, развития комплексной системы здравоохранения региона и перспективы межрегионального сотрудничества республики с провинцией Фуцзянь (КНР)», – сообщили в пресс-службе Совбеза.

В заседании примут участие полномочный представитель президента РФ в Северо-Западном федеральном округе Николай Цуканов, врио главы Республики Карелия Артур Парфенчиков, представители федеральных ведомств, региональных и муниципальных органов власти Карелии.

Дороги лучше, чем в Финляндии

Патрушев внимательно следит за состоянием дел в Карелии, в том числе во время своих поездок в этот регион. Развитие республики подробно обсуждается на заседания Госкомиссии, которые проходят как в Москве, так и в Петрозаводске. Подводя итоги 2016 года, Николай Патрушев на заседании комиссии 29 ноября прошлого года заявил, что результаты развития региона могли бы быть лучше, если бы в регионе соблюдались графики строительства и лучше контролировались подрядчики. «Результатов могло быть значительно больше, если бы правительство республики своевременно и качественно решало поставленные перед ним задачи», – заявил он тогда.

По словам секретаря Совбеза, его особенно тревожит срыв сроков строительства перинатального центра в Петрозаводске, фельдшерско-акушерских пунктов в ряде районов. Патрушев потребовал от регионального правительства эффективнее выстраивать работу с заказчиками и застройщиками, а также ориентироваться на запросы населения.

Среди положительных трендов прошлых лет глава Госкомиссии отмечал состояние дорог в регионе. Он привел оценки **Минтранса** РФ, который считает состояние федеральных дорог в Карелии лучшим в России. «(**Министр транспорта РФ**) **Соколов** Максим Юрьевич сказал, что самые хорошие федеральные дороги, если брать все регионы, – в Республике Карелия, – отметил Патрушев. – Они лучше, чем в Финляндии».

Задачи Госкомиссии

Государственная комиссия по подготовке к празднованию 100-летия образования Республики Карелия создана указом президента РФ в мае 2013 года. Работа Госкомиссии нацелена на формирование условий для опережающего социально– экономического развития Карелии, повышение уровня и качества жизни населения, в том числе путем создания благоприятного инвестиционного климата, развития государственно-частного партнерства.

Кроме того, приоритетом деятельности Госкомиссии является координация федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти Карелии в проведении на территории региона эффективной социально-экономической, промышленной, научно-технологической и инновационной политики.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.04.25; МИНТРАНС РОССИИ ЗАКРОЕТ НЕБО НАД КУБКОМ КОНФЕДЕРАЦИЙ

В городах проведения соревнований планируется введение ограничений на полеты

На время проведения Кубка Конфедераций FIFA **Минтранс** РФ планирует ввести зоны, закрытые для полетов самолетов и вертолетов малой авиации, а также беспилотников массой до 30 кг. Ограничения вокруг Москвы, Санкт-Петербурга, Сочи и Казани планируется установить на период с 1 июня по 4 июля, пиковый месяц работы для малой авиации. Суммарный оборот, которого могут лишиться авиаторы, оценивается примерно в 2 млрд рублей. В следующем году малую авиацию ждут гораздо более масштабные ограничения, связанные с проведением чемпионата мира по футболу.

В связи с проведением в России в этом году Кубка Конфедераций FIFA 2017 **Министерство транспорта** РФ подготовило проект приказа (есть в распоряжении «Известий») об изменении запретных зон и зон ограничения полетов вокруг Москвы, Санкт-Петербурга, Казани и Сочи на период с 1 июня по 4 июля 2017 года.

По предложению транспортного ведомства радиус действия ограничений вокруг Москвы и Санкт-Петербурга составит 110 км. В московской зоне под ограничения не будут попадать полеты на высоте от 1500 м, в Санкт-Петербурге – от 4550 м, в Казани – от 2150 м. В Сочи планируют ввести самые масштабные ограничения – несогласованные полеты будут запрещены от земли и до эшелона 6400 м.

Ограничения не будут распространяться на литерные рейсы, на полеты в случаях перехвата воздушных судов-нарушителей, а также выполняемые в целях проведения поисково-спасательных работ и работ по оказанию помощи при чрезвычайных ситуациях или для обеспечения деятельности силовых структур. Кроме того, к исключениям также предлагается отнести выполнение международных и внутренних воздушных перевозок из основных аэропортов, а также полеты государственной и экспериментальной авиации.

Таким образом, фактически в документе речь идет об ограничениях лишь для воздушных судов малой авиации, что может создать значительные трудности для выполнения связанной с полетами предпринимательской деятельности. Все полеты в указанных зонах, не подпадающие под исключения, будут выполняться только с разрешения регионального межведомственного оперативного штаба по обеспечению безопасности в период проведения в РФ чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года и Кубка Конфедераций FIFA 2017 года.

В **Минтрансе** от комментариев воздержались.

Председатель правления общественной организации пилотов и владельцев воздушных судов «АОПА-Россия» Владимир Тюрин направил письма председателю правительства РФ Дмитрию Медведеву и помощнику президента РФ **Игорю Левитину** с предложением выработать иные пути решения задачи обеспечения безопасности, нежели введение ограничений на полеты.

– Мы понимаем, что ограничения при проведении подобных массовых мероприятий необходимы, но считаем предложенные меры избыточными. Подобные тотальные ограничения нанесут серьезный удар по авиации общего назначения и приведут к серьезным убыткам всех, кто прямо или косвенно связан с этой отраслью. Кроме того, мы опасаемся, что в следующем году малую авиацию могут ждать еще более масштабные и серьезные ограничения, связанные с проведением чемпионата мира по футболу, – заявил «Известиям» Владимир Тюрин.

По его словам, в России около 4 тыс. частных вертолетов и самолетов, из которых примерно половина выполняет полеты в московской зоне. Две трети от общего количества воздушных судов рискуют простоять месяц на земле в случае, если будут введены в действие планируемые ограничения. Оборот деятельности малой авиации, которого она недосчитается за период ограничений, может составить около 2 млрд рублей, подсчитал Владимир Тюрин.

По данным руководителя ленинградского отделения «АОПА-Россия» Олега Стрюковатого, в Ленинградской области под запрет в 110 км попадает порядка 40 площадок авиации общего назначения.

– У нас здесь очень короткое полетное лето. Этот месяц запрета означает, что мы вообще летать здесь не будем практически. Потери ждут все авиационные площадки, которые попадут в радиус запрета. Я вообще не понимаю, зачем это нужно, ведь это никак не отразится на безопасности, – заявил «Известиям» Олег Стрюковатый.

Ограничения на полеты устанавливаются более чем на месяц, хотя Кубок Конфедераций будет проходить только с 17 июня по 2 июля. Чемпионат мира по футболу пройдет в 11 городах России с 14 июня по 15 июля 2018 года.

### РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДР РЕТЮНИН; 2017.04.24; ОТ ГЛОБАЛЬНЫХ РЕФОРМ – К ТОЧЕЧНЫМ ИЗМЕНЕНИЯМ

На посту **министра транспорта** **Игорь Левитин** стоял у истоков железнодорожной реформы, а сегодня продолжает взаимодействовать с отраслью, будучи помощником президента России. Мы попросили его оценить путь, который проделала железная дорога на современном этапе развития, подвести итоги прошедших преобразований и поделиться своим мнением о том, куда стоит двигаться дальше.

– Игорь Евгеньевич, какие события в истории российских железных дорог Вы считаете наиболее значимыми?

– Таких событий за многолетнюю историю отрасли, безусловно, очень много. Но важно отметить, что железные дороги стали первой транспортной инфра­структурой в России, которая была построена с привлечением частного капитала. Для строительства первой линии, связавшей Санкт-Петербург с Царским Селом, было создано акционерное общество, выпущены акции, которые были быстро раскуплены. При этом доход от перевозок потом даже превысил первоначальные прогнозы. Но затем железные дороги перешли в государственную собственность. А может, если бы железнодорожный транспорт и дальше развивался как частная структура, то и сегодня по своей конфигурации он был бы более инвестиционно привлекательным. Хотя, конечно, трудно сказать, как эта модель работала бы в годы Великой Отечественной войны. Тем не менее надо признать, что это первый и довольно успешный опыт развития транспортной инфраструктуры за счет частных инвестиций в России.

Для современного состояния отрасли самое важное и знаковое решение, которое было принято правительством на заре реформы, – это, конечно, акционирование железных дорог и объединение всех видов транспорта в одном министерстве. Правильное было решение или нет, рассудит история, но я считаю его верным. Первые годы было очень трудно сохранить устойчивость функционирования железных дорог. Но мне кажется очень важным, что между людьми, которые тогда работали в ОАО «РЖД» и в **Министерстве транспорта**, не было конфликта. И здесь я хотел бы высказать огромную благодарность первому президенту ОАО «РЖД» Геннадию Матвеевичу Фадееву, который проявил себя человеком огромного государственного интеллекта и решительности. Мы занимались решением одной задачи – не потерять управление такой мощной отраслью. И считаю, что нам это удалось.

– Если оценивать ход структурной реформы в целом, то что, по Вашему мнению, не сумели или не успели сделать

– В 2004–2005 гг. основная дискуссия разворачивалась вокруг количества и принадлежности грузовых компаний. То, что до настоящего времени Федеральная грузовая компания остается дочерним общест­вом ОАО «РЖД», оказывает заметное влияние на участие бизнеса в перевозочном процессе. Понятно, что ФГК поддерживается материнской компанией и у бизнеса есть на этот счет недопонимание, потому что она уже должна была быть частной.

Не удалось, на мой взгляд, сохранить лицо железной дороги – путь. Около 25 тыс. км дорог находятся в просрочке по ремонтам и приведению в нормативное состояние. А ведь это напрямую влияет на безопасность движения и скорость доставки грузов. Поэтому автомобиль более предпочтителен для рынка. Считаю исправление этой ситуации одной из главных задач на ближайшие годы для новой команды ОАО «РЖД».

– Железнодорожники полагают, что ФГК выполняет некую стабилизирующую роль на рынке, чтобы не допустить хаоса.

– На первом этапе так и было, но с тех пор прошло уже 10 лет. Считаю, что на рынке вагонов никакого хаоса не случится, если ФГК продать или разделить на несколько компаний, оставив РЖД только парк, необходимый для специальных перевозок.

Важно отметить, что железные дороги стали первой транспортной инфраструктурой в России, которая была построена с привлечением частного капитала. Для строительства первой линии, связавшей Санкт-Петербург с Царским Селом, было создано акционерное общество, выпущены акции, которые были быстро раскуплены.

– Когда принималась первая целевая модель рынка, была острая дискуссия о возможности образования крупных, не зависимых от РЖД перевозчиков, которые владели бы тягой. Вы считаете эту идею по-прежнему актуальной?

– Я считаю, что необходимо смелее выходить на рынок частной тяги. Может быть, на первое время под управлением РЖД, но привлекать частные инвестиции в локомотивы надо. Дело в том, что у нас есть полигоны, где частный локомотив не будет привлекательным, и тут надо найти компромисс. Но если частник не станет вкладывать деньги в локомотивы, то РЖД не хватит собственных средств, потому что локомотивный парк сегодня изношен и его надо обновлять. Поэтому, на мой взгляд, необходимо найти конструкцию, при которой частные локомотивы передаются в управление РЖД на первом этапе. Нужно свести к минимуму покупку локомотивов компанией и больше средств вкладывать в путевое хозяйство.

– Железнодорожники опасаются радикальных реформ, боятся потерять доходы, думают, что частник соберет все сливки...

– Пусть РЖД управляют частными локомотивами и обеспечивают их доходность для собственников. Если РЖД будут более эффективно взаимодействовать с частным бизнесом, это только привлечет дополнительные грузы на железную дорогу. Выгода будет взаимной.

– Насколько эффективна деятельность ОАО «РЖД» в текущих экономических условиях?

– Я считаю, что в целом ОАО «РЖД» сегодня эффективно с точки зрения бизнеса, но проигрывает конкуренцию автомобильному транспорту. И при той ситуации, которая сейчас сложилась, этот тренд будет только усиливаться.

– То есть для повышения конкурентоспособности железных дорог требуются изменения?

– Если ОАО «РЖД» останется в нынешнем виде, оно может работать эффективно. Но нельзя рассмат­ривать железную дорогу вне конкуренции с другими видами транспорта. Здесь надо просто понимать, на каком этапе реально необходима конкуренция. Пока железнодорожный транспорт проигрывает автомобильному. Притом что автотранспорт имеет свои проблемы в отношении прозрачности перево­зок. И **Минтрансу** в этом вопросе надо держать руку на пульсе.

– Вы полагаете, что сегодня подходящий момент для движения вперед?

– Да, конечно. Устоявшаяся финансовая структура РЖД, высокий кредитный рейтинг, грузовая база – все это есть. Просто нужна коррекция тарифной политики, прежде всего с точки зрения перевозок угля, других сырьевых видов продукции, – тогда можно реально выходить на конкуренцию с автомобильным транспортом. Важно сделать правильные шаги, чтобы не проигрывать. А это опять же привлечение частных инвестиций, в том числе в локомотивы, изменение грузопотоков, предложение нового подвижного состава. Сегодня на расстоянии до 2 тыс. км и более шоссе уже выгоднее железной дороги. И при этом автоперевозчики не просят субсидий у правительства.

Уверен, что новой команде руководства ОАО «РЖД» все это по плечу. У Олега Валентиновича Белозёрова большой опыт работы в транспортной отрасли на различных постах, и он видит путь развития в ситуации жесткой конкуренции.

– Вы затронули тему тарификации низкодоходных грузов. Какое решение Вам видится самым подходящим в свете обсуждения нового прейскуранта?

– Тарифы, на мой взгляд, должны быть плавающими и зависеть от текущей стоимости груза. Если цена на товар падает, то и тариф должен снижаться. И наоборот. Однако на деле получается, что при низких ценах на продукцию поставщики говорят, что тариф высокий. Но когда цены на товар растут, они молчат. Я имею в виду прежде всего экспорт. Может быть, договориться о доле транспортной составляющей в цене товара и регулярно мониторить рынок. Это справедливо для целого ряда экспортных товаров.

– Какую роль играет государство в координации развития разных видов транспорта для поддержания их конкуренто­способности?

– На мой взгляд, основными игроками должны выступать **Министерство транспорта** и Минэкономразвития, потому что именно они готовят отраслевую нормативно-правовую базу и отвечают за общее экономическое состояние в стране. Они должны определять направление экспорта, развитие инфраструктуры и конкуренции.

– Что Вы думаете по поводу конфликтной ситуации с речным транспортом, когда ОАО «РЖД» дало существенные скидки на период навигации?

– Это, конечно, неправильно. Ведь какой может быть итог? ОАО «РЖД» пойдет за субсидиями, чтобы покрыть убытки от чрезмерных скидок, или увеличит тариф на других направлениях. Напомню, есть поручение президента РФ, по которому тарифы в летний период должны быть приоритетнее для внут­реннего водного транспорта. То есть к скидкам на железно­дорожный тариф надо быть очень внимательными. А ведь проще в навигацию перевозить грузы по реке и заниматься ремонтом пути, а зимой взять груз на железную дорогу.

Устоявшаяся финансовая структура РЖД, высокий кредитный рейтинг, грузовая база – все это есть. Просто нужна коррекция тарифной политики, прежде всего с точки зрения перевозок угля, других сырьевых видов продукции, – тогда можно реально выходить на конкуренцию с автомобильным транспортом.

– Сейчас ведутся дискуссии вокруг новой целевой модели. В каком направлении, как Вы считаете, стоит двигаться?

– Все изначально было расписано, но разногласия возникли насчет локомотивов – надо с них начинать или нет. Вот здесь просто необходимо определиться. Если есть опасения, что, скажем, в Сибири и на Дальнем Востоке частным локомотивам работать невыгодно (хотя это еще тоже надо посчитать), а в европейской части они, как Вы говорите, будут собирать сливки, значит, надо передавать их в управление РЖД. Но вот увидите, бизнес пойдет в тягу. Пошли же в свое время лизинговые компании в сегмент вагонов. Только тот, кто инвестирует, должен получить приемлемую доходность.

Следующая проблема, которая, на мой взгляд, должна решаться, это взаимодействие с другими видами транспорта. Если организовывать только железнодорожную перевозку, автомобильная всегда будет лучше, потому что она от двери до двери. Что делать? Надо иметь контракты с крупными автомобильными компаниями, чтобы обеспечивать доставку до двери. Сегодня этого нет. Более того, звучат предложения, чтобы РЖД покупали автомобили и сами возили, – это вообще абсурд. Так можно купить и суда, и самолеты... Но, конечно, этого делать не надо. ОАО «РЖД» за время своего существования создало много дочерних компаний – пусть они этим и занимаются во взаимо­действии с частными фирмами на разных видах транспорта. Для клиента нет разницы, как и на чем везут его груз, он ему просто нужен у порога. Это и надо сделать.

– Если продолжить тему грузовых вагонов, то, как Вы считаете, институт операторов на сегодняшний момент сформировался? Или надо все-таки, чтобы было четыре-пять крупных сетевых операторов и какой-то пул более мелких?

– В начале реформы решалось, сколько надо создавать грузовых компаний – одну или несколько. Получилось две. Но теперь понятно, что можно было создавать региональных перевозчиков: Запад – Центр, Центральный регион, Центр – Урал, Урал – Сибирь и Сибирь – Дальний Восток. Но сначала создали одну (Первую грузовую компанию). Потом побоялись, что кто-то один ее купит и будет всем диктовать условия, поэтому сделали еще одну. А, наверное, надо было сделать компании с региональной направленностью и несколько общесетевых. И там, где тарифная составляющая не настолько привлекательна, можно было субсидировать. Но не всех, а только те компании, которые занимаются перевозками, к примеру, из Кузбасса на Дальний Восток, где тариф невыгодный для железнодорожников.

– Грузовые железнодорожные перевозки по некоторым параметрам уступают автомобильным. Дальние пассажирские перевозки, за исключением, пожалуй, одного направления, тоже. Как перестать проигрывать?

– Прежде всего нужно повысить прозрачность работы авто­мобильного транспорта. Тогда мы увидим, кто и по каким тарифам возит, сколько платит налогов и т. д. Трудно конкурировать, когда ты не понимаешь экономику конкурента. Нужна ли такая централизация работы автотранспорта, как железно­дорожного? Нет. Но должны быть грузовые автомобильные компании, которые смогут работать, как железнодорожные операторы. Сегодня крупные торговые сети пошли по этому пути.

Пассажирский сегмент тоже надо делать более прозрачным. В свое время совершили ошибку с заказными перевозками. Необходимо поддержать автотранспортные компании, предложить им более современные автобусы.

Решение о создании Федеральной пассажирской компании на железнодорожном транспорте было правильным, но все-таки субсидировать перевозки надо только там, где это действительно необходимо. Допустим, конкурировать до Ростова или Краснодара с автомобильным транспортом очень тяжело, а до Сибири и Дальнего Востока можно. Но сначала надо посчитать, сколько человек едет в поезде из Москвы до Владивостока, сколько выходит в Нижнем Новгороде и т. д. Если вникнуть в эту кухню, то видно, что тарифы считаются по всей сети одинаково. А реальные затраты и себестоимость везде разные. К примеру, южное направление может быть прибыльным, а мы его тоже субсидируем. Авиация ведь субсидируется только на тех направлениях, которые государство считает социально ориентированными. Получается, что субсидируется не какая-то авиакомпания, а направление.

Как именно выстроить тарифную систему, надо обсуждать. Причем тарифы рассматривать не только по одному виду транспорта. Особенно это перспективно для пригородных перевозок, которые субъекты РФ брать на себя не хотят.

– Железнодорожники тоже, честно говоря, не сильно хотели.

– Да, это так. Дело в том, что структура тарифа на пригородные пассажирские перевозки не очень прозрачна. И субъекты РФ не понимают, сколько реально стоит один километр проезда электрички, ведь по тем же самым путям идет и дальний пассажирский поезд, и грузовой состав. Но пошли на создание совместных дочерних компаний – и на этом все остановилось. Или тогда надо было целиком все сохранить за РЖД, но с субсидиями из федерального бюджета.

– В целевой модели образца 2009 года говорилось о социальном контракте, о том, что государство должно заказывать перевозки. Согласны ли Вы, что прежде чем принимать новую целевую модель, стоит сначала посмотреть на исполнение предыдущей?

– Да, она не выполнена в полном объеме. На мой взгляд, сегодня нам не надо выдумывать ничего нового, достаточно вернуться к тому, что планировали. Я лично ничего зазорного не вижу в том, что могли быть ошибки. Реформа железнодорожного транспорта была построена так, что, в отличие от других отраслей (например, энергетики), ее можно было корректировать. В случае с железнодорожным транспортом все изначально понимали, насколько он важен для страны, ее целостности, и цена ошибки здесь очень велика. В любом случае нужна дискуссия и подведение итогов прошедших 15 лет.

В этом смысле большая роль отводится ОАО «РЖД». Компания должна сказать, как она видит дальнейшее развитие. Основной риск лежит в плос­кости конкурентоспособности. Кроме того, железнодорожники в основном привыкли делать все сами. Создали множество дочерних компаний, часть из них продали, но надо разобраться с оставшимся имуществом, нужно ли тащить за собой все это хозяйство, особенно в тех сегментах, где частник может предложить рынку сделать то же самое по более привлекательной цене. Иными словами, от глобальных реформ пора переходить к решению более точечных вопросов исходя из современного состояния рынка и развития информационных технологий.

Дело в том, что структура тарифа на пригородные пассажирские перевозки не очень прозрачна. И субъекты РФ не понимают, сколько реально стоит один километр проезда электрички, ведь по тем же самым путям идет и дальний пассажирский поезд, и грузовой состав.

– Мы начали наш разговор с темы привлечения частных инвес­тиций в инфраструктуру. На протяжении 2000-х гг. особых результатов в этой сфере не было, но сейчас государственно-частному партнерству уделяется все больше внимания. Требуется ли совершенствовать существующее законодательство, насколько оно позволяет вкладывать частные деньги и что препятствует инвестиционной активности в сфере железно­дорожного транспорта?

– Для РЖД может быть выгодно привлекать инвестиции в инфраструктуру, но как их окупать, пока не будет участков частных железных дорог, не совсем понятно. Вот, например, компании в наследство достались сотни километров подъездных путей. В начале реформы предложили передать их субъектам РФ или продать промышленным предприятиям.

Но решили оставить себе, а их содержание требует дополнительных денег. Насколько это нужно и эффективно, требует отдельного рассмотрения.

Думаю, что инвестиции в инфраструктуру могли бы принести пользу, но в законе о концессии необходимо определить порядок их возврата. Предположим, на тех направлениях, где частник вложил деньги, тариф временно может быть выше общесетевого. Но это должны быть востребованные направления. Например, на подходах к Москве, Санкт-Петербургу и другим крупным транспортным узлам. Посмотрите на припортовые станции, где скапливаются вагоны. Эта тема требует отдельного разговора, и нужно развивать только современные технологии, чтобы не быть здесь вечно догоняющим.

– 2016 год был богат на новости о высоких технологиях. Гиперлуп, скайвэй, магнитолевитационный транспорт... Все это реально?

– Лет десять тому назад на транспортную неделю в Моск­ву приехал один американец, который показывал нам бес­пилотный автомобиль. Мы на него смотрели, как на человека с Луны. И спросили, верит ли он в то, что показывает. А он ответил, что не просто верит, а убежден, что эта технология очень скоро станет массовой. Прошло всего 10 лет, а сегодня уже на КамАЗе тестируют беспилотники. Так что развитие идет стремительно. Сложно предсказать, что будет через несколько лет. Я, например, верю в перспективность трубы для доставки грузов и сомневаюсь в перевозке таким способом пассажиров. Или в России уже строится первый частный порт в Тамани, где нет волнозащитных сооружений. Я сом­невался, что это возможно в данном регионе. При этом не надо ежегодно тратить средства на дноуглубительные работы. А что мы, к примеру, знали лет двадцать назад о беспилотных системах в авиации?

– Насколько мы сегодня готовы к тому, чтобы снова не отстать?

– Мы, к сожалению, отстаем. Дело в том, что у нас мало сильных НИИ в области транспорта, которые бы занимались технологиями завтрашнего дня. Я знаю, что в Санкт-Петербурге серьезно занимаются магнитной левитацией, а это очень перспективное дело, нужно оказывать поддержку таким ученым.

– Игорь Евгеньевич, в этом году российским железным дорогам исполняется 180 лет. Что Вы можете пожелать в честь юбилея?

– Хочу поздравить коллег с ответственной датой и сказать всем, кто пошел в эту профессию, что они сделали правильный выбор. Железнодорожники всегда были сплоченным коллективом. Хочу поблагодарить ветеранов за их работу, любовь и верность. Железную дорогу называют полувоенной организацией – и не зря, потому что даже в самые трудные для России времена она всегда в строю. Великая Отечественная война – тому пример. Железная дорога – это мощь государства и его стержень.

Также поздравляю журнал «РЖД-Партнер», потому что мы работаем вместе с вами почти 20 лет. На площадке издания всегда можно говорить то, что думаешь, поддерживать актуальную дискуссию, что очень важно для средства массовой информации.

– Спасибо за добрые слова и интересный разговор.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.04.24; ПРИЕХАЛИ

Детей предлагают возить на старых автобусах

**Минтранс** пошел навстречу перевозчикам и предложил отменить одно из требований по перевозке детей, которое должно начать действовать летом этого года. В проекте поправок к постановлению правительства речь идет о возрасте автобусов не старше десяти лет. Еще одним послаблением для транспортников должен стать перенос сроков по обязательной организации на автовокзалах медпунктов, но лишь на время – с лета этого года на лето 2018 года.

Решение по автобусам на первый взгляд спорное. Однако, по словам члена общественного совета **минтранса** Сергея Храпача, увязывать безопасность перевозок с возрастом автопарка не совсем правильно.

Здесь больше имеет значение соблюдение всех требований по техническому обслуживанию автобусов, считает он. И потом не всем регионам по карману держать парк новых автобусов. Только в Подмосковье возраст автопарка 3-8 лет. В целом по России ситуация не такая оптимистичная, отметил эксперт. И если не отменить норму для детских автобусов по возрасту, то либо ребят не на чем будет возить, либо все перевозки перейдут в «серую» плоскость, прогнозируют эксперты министерства.

Логика в этих рассуждениях есть. Но на автобусе-развалюхе поездка может оказаться не менее рискованной, чем на «сером» транспорте. И про деньги вроде все правильно. Нет их у регионов. Но если снять ограничения по возрасту автобусов раз и навсегда, их никогда и не найдется. Какой выход? Например, еще раз продлить переходный период, советуют опрошенные «РГ» эксперты и родители, которые против послабления. А производителям автобусов оказать господдержку, чтобы их машины стали подешевле для «детских» закупок. Возможно, следовало бы разрешить самим регионам определять допустимый возраст для парка «детских» автобусов, но установив предельные нормы федеральным законом. Но, напомним, это лишь проект документа, и он открыт для обсуждения.

А вот обязательность профессиональной подготовки водителей, их медосмотр, прохождение техосмотра раз в полгода, страхование ответственности перед пассажирами никто отменять не собирается, добавил Храпач. Но, как отмечают другие эксперты, именно на содержание в нормальном состоянии автобусов, прохождения техосмотра два раза в год, зарплату профессиональным водителям, часто у образовательных заведений не хватает денег.

Кроме того, страховые компании в ряде случаев относятся очень формально к наличию отметки о техосмотре при оформлении страховки. А вот это как раз и должен проверять **Ространснадзор**, отметил Храпач.

Что касается переноса сроков требований по обязательной организации медпунктов на автовокзалах, то, как оказалось, помещения, которые были отведены под них в советское время, уже заняты под другое. И вернуть все обратно так быстро очень сложно, тем более что нормы по площадям и оборудованию медпунктов довольно строгие. Ведь там должна быть возможность для проведения предрейсового и послерейсового медосмотра водителей и оказания первой помощи пассажирам.

Особенно это важно для крупных автовокзалов, где большой пассажиропоток и сюда прибывают как междугородние, так и международные маршруты.

Речь идет об установлении требований по оснащению пунктов медицинской помощи на автовокзалах, если расчетное среднесуточное количество отправляемых пассажиров превышает 501 человека. И полномочия по выработке этих требований **минтранс** намерен делегировать минздраву. Наделить Минздрав России полномочиями по установлению порядка организации деятельности и требования к оснащению пунктов медицинской помощи на автовокзалах и автостанциях. В них должно быть прописано не только наличие медицинских препаратов, но и нормативы по их хранению.

Сейчас, по данным Росздравнадзора, большая часть нарушений в медпунктах аэропортов и железнодорожных вокзалов касается как раз хранения медпрепаратов. На автовокзалах таких нарушений нет, так как сами пункты отсутствуют.

Но их обязательное наличие является одним из важных требований для включения в реестр вокзалов. И если автовокзала нет в реестре, то перевозчик не может заявить маршрут следования от этого вокзала, отмечает Храпач.

В противном случае для транспортной компании, которая рискнет осуществлять перевозки от вокзала или остановочного пункта, которого нет в реестре, это чревато штрафом в 300 тысяч рублей.

Сейчас в России не менее четырех тысяч автовокзалов, которые принимают междугородние и международные рейсы. И все они должны открыть у себя медицинские пункты. Деньги для этого найдутся, отмечают эксперты. Ведь перевозчик должен отчислять автовокзалу 30 процентов от своей общей выручки. А это немалые средства, считают эксперты.

И требования **минтранса** по оборудованию медпунктов не должны привести к удорожанию перевозки.

Даже пяти процентов от общей суммы выручки было бы достаточно для поддержания в хорошем состоянии автовокзалов, считают эксперты.

На данный момент складывается ситуация, при которой перевозчики не хотят терять выручку и пассажиров берут на нелегальных остановках, то есть занимаются «серыми» перевозками под видом заказных.

### ГАЗЕТА.RU; АЛИНА РАСПОПОВА; 2017.04.24; ЯМУ В КРЫМУ ЗАДЕЛАЮТ СНАЧАЛА БЫСТРО, А ПОТОМ ХОРОШО

Провал на трассе Севастополь – Симферополь будут ремонтировать в два этапа

Чиновники приняли окончательное решение о ремонте серьезного провала трассы на 54–55-м километре автодороги Симферополь – Бахчисарай – Севастополь. Трасса проходит по югу Крыма и является одной из важнейших для сообщения внутри полуострова. По ней проходит путь для 80% легковых и 100% грузовых автомобилей, которые следуют в Севастополь.

Проезд на этом отрезке с 9 марта закрыт из-за оползня. Сначала местные власти надеялись экстренно отремонтировать дорогу до 29 апреля, пока не настал курортный сезон. Однако оказалось, что такое решение могло только усугубить положение. В итоге, как сообщили «Газете.Ru» местные активисты, а после подтвердили и в управлении дорожного хозяйства **Минтранса** Севастополя, с провалом будут бороться в два этапа. Сначала дорожники проведут временный ремонт, чтобы избавить автомобилистов от пробок в курортный сезон, а после, на основе уже проделанных работ, полностью отремонтируют трассу.

«Научный совет при **Росавтодор**е по проблеме на этом участке трассы должен был состояться в прошлую пятницу, 21 апреля, – рассказал «Газете.Ru» руководитель регионального общественного движения «За Севастополь» Александр Талипов. – Однако местные чиновники и дорожники не смогли предоставить на нем необходимую документацию. В итоге в **Росавтодор**е приняли решение – открыть дорогу к высокому курортному сезону. А этого можно достичь, только проведя промежуточные ремонтные работы.

То есть сначала дорогу приведут в порядок, так, чтобы по ней можно было безопасно проехать летом, а уже после летнего сезона капитальный ремонт трассы завершат окончательно».

Теперь уже окончательно понятно, что к 29 апреля, как планировалось ранее, дорогу открыть не успеют.

«Изначально чиновники надеялись просто засыпать и заасфальтировать эту дорогу, но из-за спешки дорожники перестарались, – утверждает Талипов. – По моим данным, они сняли слишком много грунта, что впоследствии могло привести к образованию нового оползня. А ведь сверху этого отрезка дороги проходит железная дорога. Эти работы велись без проекта, грунт сняли до глубины около трех метров. Но теперь, когда поднялся общественный резонанс и ситуацию взял на контроль **Росавтодор**, ремонт придется провести по всем правилам.

Сейчас ремонтники забьют сваи, усилят опору, положат асфальт. Все это можно будет сделать довольно быстро в условиях объявленной ЧС. По лучшим оценкам, откроют ее к началу июня».

Первоначально в условиях чрезвычайной ситуации на ремонт трассы правительство Севастополя выделило 70 млн руб. По информации Талипова, из них 12 млн ушло на асфальтирование объездной дороги через село Поворотное, а около 18 млн руб. – на текущие ремонтные работы:

«Если прямо сейчас начать работы, которые рекомендовал **Росавтодор**, то на это всего потребуется около 70 млн руб. – в бюджет работы уже не вписываются, и откуда возьмутся еще дополнительные 30 млн руб., пока непонятно».

Объездная дорога для легковых автомобилей через село Поворотное, по словам местных водителей, это обычная деревенская дорога шириной в две полосы, которую теперь заасфальтировали. Теперь периодически там образуются пробки, да и найти объезд без указательных знаков для некоторых довольно проблематично, поскольку не все навигаторы его указывают.

Тем не менее жители села рады и такому событию – того, что у них появится хорошая дорога, никто не ждал.

Как подтвердили «Газете.Ru» в управлении дорожного хозяйства **минтранса** Севастополя спустя три недели после нескольких отправленных запросов, в ведомстве ждут отчета по инженерным изысканиям. После получения этих результатов начнется первая стадия ремонта.

«Подготовительный этап уже проведен, – рассказали «Газете.Ru» в ведомстве. – Чтобы остановить оползень, был убран грунт. Как только мы получим результаты изысканий, которые будут готовы на этой неделе, пройдет научно-технический совет при **Росавтодор**е, где и будет составлен план работ. Станет понятно, какие именно работы надо провести, их минимальный объем.

До этого планировалось успеть ремонт до конца месяца, можно было провести засыпку, но никто не смог дать гарантии, что будет дальше».

В ведомстве не смогли уточнить примерный размер финансирования и сроки предстоящего ремонта. В свою очередь, в **Росавтодор**е после нескольких запросов «Газеты.Ru» заявили, что автомобильные дороги в Республике Крым и Севастополе не находятся в их ведении, и порекомендовали обратиться в правительство Севастополя.

Примерно через две недели региональный Следственный комитет должен дать ответ на запрос Александра Талипова, в котором тот пожаловался на халатность при выполнении ремонта этого отрезка трассы. Активист уверен, что ремонт последствий оползней выполнялся с нарушением правил. Он утверждает, что ямы просто закатывали в асфальт, в итоге после очередной «закатки» покрытие не выдержало. «Участок трассы Симферополь – Севастополь всегда был проблемным, а ремонт последствий оползней выполнялся с нарушением правил, – считает Талипов. – Проблемы с дорогой были и при Украине, и при России. За последние три года нахождения Севастополя в составе России проблеме оползней в этом районе особого внимания никто не уделял. Поэтому пришлось обращаться в СК».

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО; 2017.04.24; МКАД ПОШЛА

Стартовал сезон ремонта дорог

В Москве начался сезон ремонта дорог. Как сообщил «РГ» первый замруководителя ГБУ «Автомобильные дороги» Раис Чигликов, прежде всего он коснется магистралей, где истек гарантийный срок асфальтового покрытия.

Работы будут идти примерно в течение шести месяцев, до середины октября, – рассказал он. – В центре Москвы они должны завершиться до 1 сентября. Если в прошлом году мы заменили около 15 млн кв. м, то в этом планируем привести в порядок порядка 19 млн кв. м».

Местом старта дорожники избрали 54-й км МКАД. Вышли ночью, специально для того, чтобы не мешать движению транспорта. Всего на Кольцевой магистрали подлежит ремонту 46 участков, включая развязки и участки прямого хода. В их числе пересечение МКАД с шоссе Энтузиастов, Рязанским проспектом, на внешней стороне 4-6-го км, 74-76-го км, 104-106-го км и другие. В общей сложности на Кольцевой будет отремонтировано 1,3 млн кв. м. В целом по городу за весенне-летний период ГБУ «Автомобильные дороги» планирует заменить собственными силами 10 млн кв. м дорожного полотна. Примерно 1,6 млн кв. м будет капитально отремонтировано по программе «Моя улица».

Всего же в Москве в 2017 году планируется заменить свыше 18 млн кв. м дорожного полотна. Всюду будет выполнен полный цикл инженерных работ, включая замену бордюрного камня, ремонт объектов люкового хозяйства, замену разрушенного дорожного полотна на новое асфальтобетонное покрытие и нанесение разметки. Полностью перекрывать дороги нигде не планируется, заверили в пресс-службе «Автомобильных дорог», части трасс будут приводить в порядок по очереди.

### РИА НОВОСТИ; 2017.04.25; В ПРИМОРЬЕ ДОСТАВИЛИ ОКОЛО 1,5 ТЫСЯЧИ УСТРОЙСТВ «ЭРА-ГЛОНАСС»

Около 1,5 тысячи устройств «ЭРА-ГЛОНАСС» для оборудования подержанных иномарок привезли в Приморье, чтобы освободить склады временного хранения в портах, где находятся автомобили, сообщила во вторник пресс-служба администрации Приморья.

«Накануне во Владивосток прибыла вторая партия систем вызова экстренных оперативных служб для оборудования подержанных иномарок. Это почти 1,5 тысячи устройств «ЭРА-ГЛОНАСС». До конца апреля в Приморье прибудет еще 600 комплектов оборудования, сообщили в пресс-службе АО «ГЛОНАСС». Как отметили представители компании-оператора, накануне во Владивосток прибыла вторая партия систем вызова экстренных служб, ее размер превысил планируемый и составил 1486 экземпляров», – говорится в сообщении.

Как отметил временный генеральный директор АО «ГЛОНАСС» Андрей Жерегеля, сейчас необходимо разгрузить склады временного хранения в портах, ведь на подходе новые пароходы из Японии.

«Двадцать шестого апреля во Владивосток отправится партия в количестве 400 устройств, 28 апреля – еще 200 экземпляров. Срок доставки составляет два-три дня», – подчеркнули представители компании-оператора.

Первая тысяча устройств прибыла во Владивосток 5 апреля. Более 500 иномарок с пробегом уже получили паспорта технических средств с отметкой о наличии УВОЭС – устройства вызова экстренных оперативных служб. АО «ГЛОНАСС» аккредитовал уже 15 приморских компаний на право устанавливать аппаратуру вызова экстренных оперативных служб на автомобили и осуществлять идентификацию устройств с функцией вызова экстренных оперативных служб в ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС».

### ДОРИНФО; 2017.04.24; ПРОЕКТ ПЛАТНОЙ ТРАССЫ С МОСТОМ ЧЕРЕЗ КАМУ В ТАТАРСТАНЕ ПРЕЗЕНТОВАЛИ ИТАЛЬЯНСКИМ ИНВЕСТОРАМ

В **Министерстве транспорта** и дорожного хозяйства республики Татарстан состоялась рабочая встреча с потенциальными инвесторами из Италии по проекту строительства обходов Нижнекамска и Набережных Челнов с мостом через реку Кама.

Как сообщает в понедельник, 24 апреля, пресс-служба регионального **Минтранса**, встречу с гендиректором ООО «Пиццаротти И.Е.» Ферруччио Бразили провел **министр транспорта** Татарстана Ленар Сафин. Стороны обсудили вопросы сотрудничества по проекту «Строительство трассы М-7 «Волга» в районе города Мамадыш», а также варианты участия итальянской компании.

По данным **Минтранса** Татарстана, проект строительства участка трассы в районе Мамадыша включает в себя возведение обходов Нижнекамска и Набережных Челнов, а также мостового перехода через реку Кама. Проект планируется реализовать на условиях государственно-частного партнерства. Сейчас выполнены работы по финансово-экономическому обоснованию строительства трассы с целью оценки целесообразности реализации такого проекта на территории Татарстана и определению возможной платной эксплуатации дороги.

Реализация проекта поделена на две очереди с тремя пусковыми комплексами. Такое деление позволит ускорить ввод в эксплуатацию наиболее востребованного участка трассы и начать сбор платы за проезд по мере сооружения участков объекта. Стоимость первого этапа строительства протяженностью 14 км составит 21,4 млрд рублей. В настоящее время **Минтранс** Татарстана проводит презентации проекта потенциальным инвесторам.

Ранее сообщалось, что **Росавтодор** готов принять заявку от Татарстана на софинансирование данного проекта из федерального бюджета при структурировании финансовой модели таким образом, что 15% от общей стоимости строительства составят частные инвестиции. В этом случае источником финансирования также станут федеральный и региональный бюджеты.

### KP.RU; ПОЛИНА ОЗЕРОВА; 2017.04.25; НА АМУРСКИЕ ДОРОГИ ДОБАВИЛИ 210 МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА

В этом году в области реконструируют участок автодороги Введеновка – Февральск – Экимчан

В 2017 году Приамурье должно получить межбюджетные трансферы из федерального бюджета. Соглашение об этом подписал областной **минтранс** с Федеральным дорожным агентством **Росавтодор**.

– В результате этой работы за счет федеральных средств региональный дорожный фонд увеличится на 210 миллионов рублей, которые начнут поступать в область с третьего квартала, – рассказал **министр транспорта** и строительства Амурской области Андрей Тягло. – Эти средства будут направлены на мероприятия по реализации федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России 2010 – 2020 годы».

Полученные деньги в Приамурье распределят на дороги, которые соединяют труднодоступные районы. Как уточняет пресс-служба областного правительства, в этом году запланирована реконструкция участка автодороги регионального значения Введеновка – Февральск – Экимчан.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.04.25; СПОР УРАЛА С АЛТАЕМ

Уралвагонзавод против преференций для «Алтайвагона»

ФАС впервые за три года может дать новую тарифную скидку для вагоностроителей – для инновационных вагонов «Алтайвагона». Но у идеи уже появились противники. Так, уже имеющий такую скидку Уралвагонзавод (УВЗ) считает, что продукция «Алтайвагона» не прошла испытания. Минпромторг и **Минтранс** также считают выдачу преференций преждевременной, но ФАС считает, что все правильно и новые испытания не нужны. По мнению аналитиков, если возобладает позиция ФАС, то скидку, сильно влияющую на цену вагона, получат и другие заводы.

УВЗ просит **Минтранс** не вводить скидки на порожний пробег для инновационных вагонов «Алтайвагона», следует из письма гендиректора завода Александра Потапова заместителю **министра транспорта** Алану **Лушников**у от 21 апреля (есть у “Ъ”). В апреле ФАС опубликовала проект приказа о введении скидки для двух моделей полувагонов «Алтайвагона». С 2013 года скидки до 28% есть для инновационных полувагонов ТВСЗ (входит в ОВК Александра Несиса), с 2014 года – для УВЗ, до 15%. ФАС предлагает дать скидки «Алтайвагону» по уровню УВЗ. При этом ФАС с 2015 года говорит о «дискриминационном характере» скидок. В августе 2016 года она предлагала заменить их другими – до 80% от совокупного экономического эффекта для ОАО РЖД, если его наличие подтвердится по стандарту ОАО РЖД и методике, которую разрабатывает **Минтранс** (еще не утверждена). Но предложения отправили на доработку, писал “Ъ” 12 сентября.

В письме Александр Потапов сообщает, что по стандарту ОАО РЖД положены испытания новых и изношенных вагонов (на пробеге от 250 тыс. км). Из моделей «Алтайвагона» к испытаниям был представлен один новый состав одной модели, пишет он, требуя дополнительных испытаний. Утверждение проекта приказа ФАС, полагает он, «не имеет правовых оснований и является дискриминационным в отношении УВЗ, понесшего масштабные финансовые и временные затраты» на подконтрольную эксплуатацию и испытания.

Ведомства разделяют эту позицию. Согласно письму в ФАС заместителя главы Минпромторга Александра Морозова (есть у “Ъ”), на совещании 13 апреля Минэкономики, **Минтранс** и Минпромторг согласились, что для скидок «Алтайвагону» необходимо полностью завершить испытания. Минпромторг полагает, что их объем не соответствует требованиям ОАО РЖД, сообщается в письме. В Минэкономики “Ъ” сообщили, что нужно утвердить методику оценки эффективности эксплуатации инновагонов на сети ОАО РЖД для недискриминационых скидок. В **Минтрансе**, УВЗ и ОВК от комментариев отказались. Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, говорит, что и в **Минтрансе** считают преждевременным выравнивать тарифы для «Алтайвагона» и УВЗ. По его словам, в материалах ФАС, представленных **Минтрансу**, не было информации об испытаниях.

В «Алтайвагоне» говорят, что выступают за равные условия. В январе гендиректор компании Дмитрий Медведев писал помощнику президента Андрею Белоусову (копия есть у “Ъ”), что вагоны получили положительное заключение ВНИИЖТ, прошли испытания в 2016 году по стандартам ОАО РЖД. В письме говорится, что без скидок завод может выиграть тендеры, только предложив инновагоны на 7–12% дешевле парка других производителей. По логике, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, скидки у «Алтайвагона» должны быть, так как инновационные характеристики обеспечивает тележка, а завод использует тележку УВЗ. С другой стороны, напоминает эксперт, испытания для получения скидки в полном объеме прошел только УВЗ, потратив три года, затем новые модели скидку не получали. Сейчас, говорит господин Бурмистров, либо сохранят строгий регламент, по которому почти никто не может получить скидки, либо произойдет либерализация, и тогда скидку получат и хопперы Завода металлоконструкций (на тележках УВЗ) и модели ТВСЗ.

В ФАС “Ъ” сообщили, что скидка для «Алтайвагона» позволит ликвидировать имеющуюся дискриминацию производителя. «Все необходимые испытания проведены,– говорят в службе,– о чем есть официальное подтверждение от лица главы ОАО РЖД Олега Белозерова». Дополнительные испытания, на которые потребуется два-три года, избыточны, считают в службе, поскольку вагоны «Алтайвагона» построены на тележке УВЗ, которая их уже прошла. «УВЗ и ТВСЗ в свое время получили скидки на основе математических расчетов, дополнительные испытания они провели уже после,– говорят в ФАС.– Если оставить все как есть, то скидка будет давать им необоснованное конкурентное преимущество перед “Алтайвагоном”«. Заседание правления ФАС назначено на четверг.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.24; РЖД С КОЛЛЕГАМИ ИЗ 6 СТРАН БУДУТ РАЗВИВАТЬ ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ МЕЖДУ КНР И ЕС

Железные дороги России, Китая, Белоруссии, Германии, Казахстана, Польши и Монголии договорились разрабатывать новые транспортно-логистические продукты в сообщении между КНР и Европой.

ОАО «РЖД» подписало семистороннее соглашение об углублении сотрудничества в организации контейнерных поездов на этом маршруте, сообщила компания. Подписи под документом также поставили руководители групп China Railways, «Беларуская чыгунка», Deutsche Bahn, АО «Национальная компания «Казакстан темiр жолы», АО «Улан-Баторская железная дорога» (совместное предприятие «Российских железных дорог» и Монголии), Polskie Koleje Panstwowe.

Стороны планируют совместно наращивать объемы перевозок, активизировать создание логистической инфраструктуры, совершенствовать организацию перевозок, внедрять новейшие технологии для сокращения времени в пути следования. В частности, компании намерены «поддерживать разработку конкурентоспособных сквозных ставок на перевозки в контейнерных поездах в сообщении Китай-Европа в рамках законодательства своих государств» и «прилагать усилия к созданию единых стандартов обслуживания».

Разрабатывая новые транспортно-логистические продукты, стороны планируют содействовать организации перевозок грузов трансграничной электронной торговли, почтовых отправлений, а также грузов с температурным режимом (в рефрижераторных контейнерах). Также участники соглашения отметили необходимость информационного взаимодействия, в том числе – электронного обмена данными и предварительного информирования о грузах, перемещаемых через границы, – чтобы упростить контрольные процедуры в пунктах пропуска и сократить время таможенного оформления.

«По мнению сторон, сотрудничество по организации контейнерных поездов в евроазиатском сообщении будет способствовать дальнейшему увеличению доли железнодорожного транспорта на рынке грузовых перевозок, содействовать укреплению торговых связей, а также сопряжению планов по развитию инфраструктуры», – говорится в сообщении. Для реализации соглашения будет создана совместная рабочая группа по перевозкам контейнерными поездами в сообщении Китай-Европа.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.24; РЖД НА ЛЕТНИЙ ПЕРИОД 2017 ГОДА НАЗНАЧИЛО ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СОСТАВЫ В АБХАЗИЮ

«Российские железные дороги» на летний период 2017 года назначило дополнительные составы в сообщении с Абхазией.

«С 26 мая по 4 сентября будет курсировать поезд N547/548 Москва-Сухум с отправлением по четным числам. В составе – плацкартные вагоны, вагоны «купе» и «СВ». Поезд N579/580 Белгород-Сухум, назначаемый на летний период, начнет перевозку пассажиров 12 июня и будет курсировать до 6 сентября включительно раз в четыре дня. В составе – плацкартные и купейные вагоны», – говорится в сообщении РЖД.

«Также в летнем графике впервые появится поезд N487/488 Самара-Пенза-Сухум. Он совершит первый рейс 31 мая, затем будет курсировать через день с 7 июня по 29 сентября.

В составе – плацкартные и купейные вагоны. Также продолжат курсировать круглогодичные поезда N306/305 Москва-Сухум и N479/480 Санкт-Петербург – Сухум», – добавляет компания. Дополнительные поезда назначены для удовлетворения «повышенного спроса на перевозки пассажиров между Россией и Абхазией».

РЖД отмечают также, что с апреля проездные документы на поезда в сообщении с Абхазией можно оформить за 60 суток до даты их отправления вместо 45-ти ранее. В 2016 г. перевозки пассажиров между РФ и республикой выросли на 8,9%.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.24; РЖД РАССМАТРИВАЮТ ИДЕЮ ЗАПУСКА «БОЛЕЕ ПОЗДНИХ» И «БОЛЕЕ РАННИХ» «САПСАНОВ»

ОАО «Российские железные дороги» рассматривает идею запуска на петербургском направлении высокоскоростных поездов «Сапсан», которые отправлялись бы поздним вечером или ранним утром.

«Мы обсуждаем возможность более позднего и более раннего отправления «Сапсанов». Мы не исключаем, что поезда начнут прибывать за «нулями», и ожидаем, что это будет востребовано у пассажиров не менее, чем востребовано прибытие самолетов в аэропорты (назначения – ИФ) после «нулей», – заявил «Интерфаксу» глава департамента по управлению бизнес-блоком «Пассажирские перевозки» РЖД Максим Шнейдер.

«Если пассажир нам говорит, что готов заплатить – почему не дать ему эту возможность? Пусть работает, сколько хочет: может, ему надо поужинать, провести встречу? В районе девяти-десяти часов вечера он сможет сесть в «Сапсан», чтобы у нас отдохнуть и потом добраться домой на такси», – добавил менеджер.

«Поезд в 5:40 МСК заполняется более чем на 70-80%. Хотя многие скептики говорили, что никто не подъедет к такому «Сапсану»: в (это время – ИФ) никакой общественный транспорт еще не работает. Более того, с 1 июня именно этот «Сапсан» пойдет 3 часа 35 минут в безостановочном режиме», – отметил он.

При этом М.Шнейдер сообщил, что сейчас РЖД прорабатывают с производителем поездов – немецким концерном Siemens – «вопрос кардинального изменения системы освещения «Сапсанов», чтобы в утренние и поздние вечерние часы «дать иной свет, который позволит пассажиру отдыхать». «Яркий свет сегодня стандартный во всех поездах в мире. Мы же говорим, что хотим давать именно в те часы, когда человек хочет поспать, тот свет, который будет востребован», – сказал менеджер.

Минувшей зимой он заявлял, что монополия планирует купить дополнительные «Сапсаны». Сейчас у РЖД 16 таких составов. При этом в 2016 г. перевозки в них выросли на 37,4%, до 4,8 млн человек – это более половины пассажиропотока на линии Москва – Санкт-Петербург. Занятость мест в высокоскоростных поездах приближается к 100%, заявляла компания.

«Наращивать объем перевозок возможно только увеличением количества составов, работающих на этом направлении. Сегодня мы вывели на линию все (поезда – ИФ), и теперь наша задача – удержать этот поток, создать привлекательное предложение, чтобы клиенты повторяли поездки в наших поездах», – говорил в этой связи глава дирекции скоростного сообщения РЖД Антон Петров. Расписание позволяет монополии добавить сдвоенные поезда, а с учетом развития инфраструктуры на линии рассматривается и возможность добавления «ниток» графика, добавлял М.Шнейдер.

Минимальный объем закупок, говорил он, «будет зависеть от экономической ситуации, от роста пассажиропотока», не уточняя, о каком количестве составов идет речь. Источник «Интерфакса», знакомый с ходом переговоров, отмечал, что ОАО «Российские железные дороги» обсуждают с Siemens закупку партии как минимум из восьми новых поездов для возможности вывода в ремонт сдвоенных поездов и увеличения их составности. М.Шнейдер заявил «Интерфаксу», что сейчас «обсуждается разное количество» «Сапсанов», которое может быть приобретено, и восемь составов – «это один из вариантов». «Возможно (будет закуплено – ИФ) больше. Это зависит от того, будет ли обеспечена пропускная и провозная способность такого количества поездов», – сказал он.

«Стоит вопрос – как в течение дня запустить одинарные и сдвоенные поезда, чтобы это было удобно пассажиру и было гармонично увязано с другим движением. Если сегодня, например, у нас будет возможность запустить подряд пять сдвоенных «Сапсанов», я уверяю, ни вокзал Москвы, ни вокзал Санкт-Петербурга одновременно в течение часа их не примет – у нас просто не хватит таких длинных платформ», – уточнил менеджер. В этой связи, по его словам, компания рассматривает разные схемы организации движения, в том числе – разное время отправления и прибытия.

«Одновременно мы рассматриваем возможность увеличения пропускной способности, прежде всего, санкт-петербургского транспортного узла, чтобы гармонично совместить две задачи – перевозки пассажиров в дальнем следовании и обеспечения качественного уровня перевозок в пригородном сообщении, в первую очередь, в агломерации Санкт-Петербурга и Москвы», – также отметил М.Шнейдер.

Кроме того, он напомнил, что сейчас с Siemens обсуждается и вопрос «покупать ли «Сапсаны» в той комплектации и на тех заводах, которые были, или обсудить с производителем возможные варианты локализации производства в РФ». Ранее об этом говорил Валентин Гапанович, до недавнего времени занимавший пост старшего вице-президента монополии. «Для дополнительной закупки две вещи главные, в том числе – цена. Если (поставлять будет – ИФ) Siemens – это одна история, если (поезда будут производиться – ИФ) в России – другая», – отмечал он, добавляя, что соответствующий вопрос поручал проработать президент РЖД Олег Белозеров.

Топ-менеджер тогда согласился с замечанием, что выпуска в России в объеме восьми составов мало, однако обратил внимание на возможности локализации производства за счет унификации с «Ласточкой». «(«Сапсан» – ИФ) может комплектоваться здесь уже, процентов на 20. За счет «Уральских локомотивов» (совместное предприятие немецкого концерна Siemens и группы «Синара» Дмитрия Пумпянского – ИФ) – и материал весь для интерьера, и стекла, и колесные пары», – заявлял он.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.24; «ПРОМНЕРУДТРАНС» ИЗ-ЗА РАЗНОГЛАСИЙ ПЛАНИРУЕТ ПРЕКРАТИТЬ СОТРУДНИЧЕСТВО С ФГК

ООО «Промнерудтранс» (ПНТ) планирует расторгнуть сотрудничество с ОАО «Федеральная грузовая компания» (ФГК, дочерняя компания ОАО «Российские железные дороги»), сообщил гендиректор ПНТ Андрей Громовой на пресс-конференции в понедельник.

«ФГК хочет (. . .) поднять рынок на максимальные параметры и с рынка больше получить прибыли. Все наши инициативы за последние полтора года не нашли никакого понимания и поддержки со стороны ФГК. В 2017 году вагонов ФГК нам не дает, при этом мы погрузили за три месяца 737 вагонов других операторских компаний. Мы рассматриваем эти действия как направленные против Карелии и против нашего бизнеса», – сказал А.Громовой.

По его словам компания приняла решение не работать с ФГК.

Как сообщалось, в ноябре 2015 года Александр Худилайнен, занимавший тогда пост главы Карелии, писал РЖД о необходимости работы с «Промнерудтрансом» и предоставлении ему вагонов. А в 2017 году врио губернатора республики Артур Парфенчиков просил антимонопольное ведомство обратить внимание на проблемы с вывозом щебня.

Источники «Коммерсанта» не исключали, что именно это обращение могло стать поводом для проверок ФАС в отрасли (затронули ФГК). А.Парфенчиков отмечал, что из-за дефицита полувагонов и высоких цен щебеночники Карелии потеряли конкурентоспособность.

В свою очередь генеральный директор ФГК Алексей Тайчер 18 апреля попросил главу ФАС Игоря Артемьева возбудить антимонопольное дело против ПНТ, сообщала газета со ссылкой на копию документа, уточняя, что ПНТ является посредником, организующим вывоз щебня из Карелии. При создании в 2011 году 90% компании принадлежало ее главе Андрею Громовому, еще 10% – ОАО «Корпорация развития республики Карелия». В настоящее время, по данным базы «СПАРК-Интерфакс», владельцем 10% является Марина Громовая.

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

Как сказал источник газеты на транспортном рынке, А.Громовой руководит комиссией по железнодорожному транспорту в «Опоре России» и через эту организацию жаловался в «Российские железные дороги» на то, что ФГК не хочет работать с «Промнерудтрансом» и создает искусственный дефицит вагонов. В правительстве Карелии тогда не смогли предоставить «Коммерсанту» оперативный комментарий, А.Громовой не был доступен для звонка. В ФАС подтверждали, что получили письмо «Федеральной грузовой компании» и изучают его.

В письме А.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 сообщали «Коммерсанту» в ФГК, в I 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 газеты, знакомый с ситуацией, сообщал, 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, сказал собеседник издания, 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.

### VEDOMOSTI.RU; 2017.04.24; РЖД ТЕСТИРУЕТ ОТСЛЕЖИВАНИЕ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ TELEGRAM

РЖД запустила в тестовом режиме сервис, который позволяет физическим лицам и индивидуальным предпринимателям отслеживать в режиме онлайн местонахождение груза. Для этого в Telegram необходимо добавить контакт rzdcargobot и ввести номер квитанции о приеме груза. Telegram-бот покажет информацию о дате приема груза, наименование станции отправления и назначения, а также о дате, времени последней операции и станции ее совершения, уточнили в РЖД.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.25; РЖД ДАЮТ СКИДКИ НА ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ НА ПОГРАНСТАНЦИИ, ОНИ ДОСТУПНЫ ММК И EVRAZ

ОАО «Российские железные дороги» вводит 10,5%-ную объемную скидку на перевозки черных металлов со станции Магнитогорск-Грузовой (Челябинская обл.) в направлении сухопутных пограничных переходов и припортовых станций РФ, имеющих экспортный код.

Соответствующее решение приняло правление РЖД (протокол заседания, датированный 20 апреля, во вторник опубликовало официальное издание монополии). Понижающий коэффициент будет действовать при условии перевозок в 2017 г. не менее 10,98 млн тонн черных металлов со станции Магнитогорск-Грузовой во всех видах сообщения и не менее 2,4 млн тонн лома черных металлов – на эту станцию.

На том же заседании правление компании приняло еще одно аналогичное решение. 6,6%-ная скидка дана на перевозки черных металлов по этим же направлениям со станций Новокузнецк-Северный, Новокузнецк-Сортировочный (Кемеровская обл.) и Смычка (Нижний Тагил, Свердловская обл.). Понижающий коэффициент будет действовать при условии перевозок грузов в 2017 г. в общем объеме не менее 49,49 млн тонн.

Речь идет о транспортировке черных металлов с указанных станций, каменного угля со станций Междуреченск, Ерунаково, Обнорская, Новокузнецк-Северный, Малиновка, Осинники внутри РФ и на экспорт, известняка для флюсования со станции Гурьевск на станцию Новокузнецк-Северный, руды и концентраты железные (позиция ЕТСНГ 141) со станций Каз, Таштагол, Шерегеш, Новокузнецк-Восточный по России, а также руды и железных концентратов со станции Качканар на станции Западно-Сибирской и Свердловской железных дорог и в экспортном сообщении.

Вблизи станции Магнитогорск-Грузовой расположено ПАО «Магнитогорский металлургический комбинат» (MOEX: MAGN), вблизи станций Новокузнецк-Северный, Новокузнецк-Сортировочный – «Западно-Сибирский металлургический комбинат» (Запсиб, ЗСМК) группы Evraz, вблизи станции Смычка – «Нижнетагильский металлургический комбинат» того же холдинга.

Кроме того, 11,9%-ная скидка дана на транспортировку черных металлов внутри РФ со станций Белорецк, Ижевск, Металлургическая, Чебаркуль, Гурьевск, Нытва, Вяртсиля. Она будет предоставляться при условии суммарного объема перевозок в размере не менее 3,57 млн тонн. При этом дополнительно к объемам внутригосударственной транспортировки будет учитываться объем продукции, поставляемой РЖД.

Все решение вступят в силу «в установленном порядке» (спустя 10 дней после публикации), но не ранее 1 мая, и будут действовать по 31 декабря 2017 г. включительно. «Выполнение гарантированного объема перевозок должно быть закреплено договорными обязательствами с РЖД», – отмечает при этом монополия.

Право варьировать грузовые тарифы в рамках «ценового коридора» «Российские железные дороги» получили в 2013 г. Изначально верхняя граница была установлена на уровне «+13,4%» к действующим ставкам, но в конце 2016 г. ее было решено снизить до «+10%». Нижняя же граница была снижена с «минус 25%» до «минус 50%» для грузов II (базового) и III (высокодоходного) тарифного классов без ограничения по дальности транспортировки и до «минус 14%» для грузов I (низкодоходного) тарифного класса в пределах 3 тыс. км.

### БОЛЬШОЕ РАДИО; 2017.04.24; ЛЕДОКОЛ «НОВОРОССИЙСК» ВЫХОДИТ НА ФИНАЛЬНЫЕ ИСПЫТАНИЯ

Дизель-электрический ледокол «Новороссийск» проекта 21900М, спущенный на воду в 2015 году, на котором недавно побывал Дмитрий Медведев, в ближайшее время выдвинется в район ледовых испытаний в Карском море. Как сообщили в **Минтрансе** РФ, испытания планируется завершить до конца апреля. «Для успешного завершения испытаний ледокол «Новороссийск» должен подтвердить свои спецификационные требования – преодолеть сплошное ледяное поле толщиной 1 метр непрерывным ходом со скоростью 2 узла, а также выполнить ледокольные операции при толщине льда до 1,5 метра», – пояснил капитан ледокола Ярослав Вержбицкий.

### ТАСС; 2017.04.24; НА ВЕРХНЕЙ ВОЛГЕ ОТКРЫВАЕТСЯ НАВИГАЦИЯ ВОЛЖСКОГО ПАРОХОДСТВА

Грузовая навигация Волжского пароходства открывается на Верхней Волге 25 апреля, сообщает пресс-служба судоходной компании Волжского пароходства.

«25 апреля на шлюзе № 13 в Городце торжественно откроется грузовая навигация Волжского пароходства на Верхней Волге», – говорится в сообщении.

Во время летней навигации на Волге работают более 200 грузовых судов самоходного, несамоходного и технического флота Волжского пароходства, которые перевозят за время навигационного периода около 7,5 млн тонн грузов. Волжское пароходство использует 74 теплохода типа «Волго-Дон» грузоподъемностью 5 тысяч тонн, 50 буксиров-толкачей мощностью от 800 до 2400 л. с. с составами грузоподъемностью 4,5 – 18 тысяч тонн, 78 несамоходных барж, уточнили в пресс-службе компании. Волжское пароходство перевозит грузы таких компаний, как ПАО «Северсталь», ОАО «Магнитогорский металлургический комбинат», ПАО «Газпром», «Уралкалий», ОАО «Фосагро», «Азот» (г. Березники) и многих других.

В торжественном открытии навигации примут участие представители правительства Нижегородской области, руководители Волжского пароходства, ФБУ «Администрация Волжского бассейна». В 2016 году грузовая навигация на Волге была открыта так же 25 апреля, уточнили в компании.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.04.25; ВТОРЫЕ СТАНУТ БЛИЖЕ К ПЕРВЫМ

Авиакомпании второго эшелона подбираются к лидерам рынка

В первом квартале этого года российские авиакомпании продемонстрировали взрывной рост пассажиропотока – на 19,4%, почти до 20 млн человек. Впервые за долгое время резко возрос спрос на прибыльные международные рейсы, и в отрасли считают, что авиакомпании приспособились к новым реалиям – сдержанной тарифной политике и отсутствию крупных рынков Египта и Украины. При этом наибольшие темпы роста сейчас показывают уже не лидеры: экспансию на рынке начал второй эшелон – авиакомпании, перевозящие в год до 3 млн пассажиров.

За январь–март 35 крупнейших авиакомпаний РФ увеличили перевозки на 19,4%, до 19,7 млн человек, а за март – на 19,5%, почти до 7 млн пассажиров. Пассажирооборот за квартал вырос на 23,9%, за март – на 25%, занятость кресел в январе–марте выросла на 2,7 процентного пункта (п. п.), до 78,6%, в марте – на 1,9 п. п., до 79,8%.

Впервые загрузка на рейсах в дальнее зарубежье оказалась рекордно высокой – 83,5% (рост на 5,4%), выше показателей внутренних линий – 73,6% (снижение на 0,3%). Международные перевозки и росли быстрее: за три месяца на 30,1%, до 7,5 млн человек, а в марте – на 31%, до 2,6 млн человек. Пассажиропоток по РФ в первом квартале увеличился только на 13,6%, до 12,2 млн человек, а в марте – на 13,4%, до 4,3 млн пассажиров. «Несмотря на закрытие полетов в Египет и на Украину, перевозчики нашли новые ниши и привлекли в них пассажиров»,– говорит президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Владимир Тасун. Взрывной рост, по его словам, «связан и со стабилизацией курса рубля на приемлемом для потребителя уровне, позволяющем планировать поездки за рубеж».

Глава АЭВТ заявил “Ъ”, что результаты вызывают в отрасли «определенный оптимизм», несмотря на «сдерживание тарифной политики». После двухлетнего периода снижения пассажиропотока на международных линиях «возврат к росту свидетельствует об адаптации авиакомпаний к новым рыночным условиям». Президент АЭВТ отметил, что на рынке усилилась концентрация. 35 перевозчиков обслуживают уже 99,5% перевозок (в 2016 году – 95%). Позиции усилили компании, перевозящие в год до 3 млн человек,– их доля рынка выросла на 4 п. п., до 13%.

Пять лидеров рынка в январе–марте перевезли 70% пассажиров, «Аэрофлот» – 7 млн человек. «Россия» (в группе «Аэрофлот») за счет включения в 2016 году «Оренбургских авиалиний» и «Донавиа» нарастила перевозки в 2,5 раза, до 1,9 млн человек, а S7 с тем же пассажиропотоком увеличила его на 0,2%. «ЮТэйр» и «Уральские авиалинии» перевезли 1,4 млн и 1,3 млн человек соответственно (рост на 21% и 28%).

Резкий рост отмечен у чартерных перевозчиков. Azur Air за три месяца увеличила перевозки на 77%, до 742 тыс. человек, «Северный ветер» – более чем вдвое, до 373 тыс. человек, «Икар» – на 92%, до 270 тыс. человек, «Роял Флайт» – в 2,5 раза, до 244 тыс. человек, «Ямал» – до 258 тыс. человек. Перевозки выросли у «Глобуса» на 75% (в группе S7), у «ВИМ-Авиа» – на 11%, у «Нордавиа» – на 63,3%.

В Azur Air рассказали, что нарастили флот до 17 самолетов, дальнемагистральный парк вырос на 60%. Компания расширила географию полетов, в том числе на Кубу, Хайнань, Шри-Ланку, в Гоа, при этом Azur Air летает из 39 городов РФ. В Azur Air отметили, что Египет заменили курорты Туниса, Болгарии и Греции, компания запланировала программу полетов в Турцию. О расширении флота говорят и в группе S7. В 2016 году в парк «Глобуса» пришло шесть Boeing 737–800, парк S7 почти не менялся. Международные перевозки выросли в 2016 году на 14%, с начала 2017 года – на 17%. S7 продолжит открывать новые рейсы в Италию, на Кос, в Вену, с мая начнет полеты из Петербурга в Берлин, из Владивостока в Осаку, из Новосибирска в Тбилиси. Глава совета директоров «Нордавиа» Евгений Ключарев говорит, что компания подняла интенсивность полетов зимой, перераспределила полеты в рамках сети, ищет новые ниши на рынке (в летнем расписании открывает полеты из Петербурга в Грузию и Азербайджан).

По прогнозам Владимира Тасуна, при благоприятной конъюнктуре по итогам года пассажиропоток российских авиакомпаний может превысить 100 млн человек.

### КОММЕРСАНТ.RU; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.04.25; АВИАКОМПАНИИ НЕ ХОТЯТ КОНЦА НАЛОГОВЫХ ЛЬГОТ

В 2018 году положительный тренд роста авиаперевозок, фиксируемый с начала этого года, «уже может не сохраниться», опасается президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Владимир Тасун, поскольку истечет срок действия льготного НДС (10%) на внутренних авиалиниях. Отказ от льготы, по его мнению, окажется «сдерживающим фактором роста авиакомпаний».

По данным “Ъ”, пока Минфин поддерживает дифференциацию НДС на внутренних авиалиниях так, чтобы налог при полетах за пределами Москвы был ниже, чем на рейсах через столичные аэропорты. Предлагается установить 10-процентный НДС на внутренних рейсах, минующих Москву, а в Московском авиаузле сохранится 18-процентный налог. При этом **Минтранс**, по данным “Ъ”, хотел бы сохранить льготные условия для отрасли в виде нулевого НДС на региональных линиях и 10-процентного налога на рейсах через Москву.

В пресс-службе Минфина “Ъ” сообщили, что «не поддерживают обнуление НДС на внутренних авиалиниях, минуя Москву». В **Минтрансе** “Ъ” сообщили, что «министерство последовательно выступает за обнуление НДС в целом по всем видам региональных перевозок». Поэтому, поддерживая снижение НДС на внутренних авиалиниях, **Минтранс** выступает и за обнуление НДС для региональных авиаперевозок, минующих Московский авиаузел. По оценкам **Минтранса**, снижение НДС на внутренних авиалиниях с 18% до 10% произвело «положительный эффект, позволив российской авиации преодолеть период турбулентности».

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.24; ПРЕДСТАВИТЕЛИ МИНТРАНСА ТАДЖИКИСТАНА ВНОВЬ ОТПРАВЛЯЮТСЯ В МОСКВУ НА ПЕРЕГОВОРЫ ПО АВИАСООБЩЕНИЮ

Делегация авиационных властей Таджикистана примет участие в переговорах по урегулированию ряда нерешенных вопросов со своими российскими коллегами в Москве, сообщает **Министерство транспорта** республики.

Как говорится в сообщении на сайте ведомства, переговоры делегаций Таджикистана и России продолжатся в Москве 25 апреля.

Отмечается, что делегация Таджикистана, возглавляемая заместителем **министра транспорта** Шерали Ганджалзода, отбудет в российскую столицу в понедельник.

Предыдущие переговоры в Москве завершились без принятия каких-либо решений.

Заместитель **министра транспорта** РФ Валерий **Окулов** сообщил 13 апреля журналистам, что делегация авиавластей Таджикистана взяла 10-дневную паузу в переговорах с российскими авиавластями по авиасообщению между странами.

«Паузу они взяли. Уже полагал, что все решили – и вдруг они уходят на паузу. То, о чем они меня проинформировали – на 10 дней», – сказал он.

Ранее сообщалось, что стороны намеревались продолжить переговоры по авиасообщению 10 апреля.

Ранее авиационные власти Таджикистана сообщили об ограничении полетов в страну российских авиакомпаний «ЮТэйр» и «Уральские авиалинии» с 6 апреля. «В ответ на ограничение полетов, введенное российской стороной в отношении «Сомон Эйр», таджикские авиавласти начиная с 6 апреля 10:30 местного времени (8:30 мск) приостановили полеты российской авиакомпании «ЮТэйр» по маршруту Москва-Душанбе-Москва (аэропорт «Внуково») по пятому, шестому и седьмому дням недели», – говорил «Интерфаксу» источник в таджикском **Минтрансе**. Кроме того, по его словам, «будут приостановлены два рейса авиакомпании «Уральские авиалинии» из аэропорта «Жуковский» в Душанбе и два рейса в Худжанд».

Конфликт между авиавластями РФ и Таджикистана из-за рейсов из «Жуковского» возникает не первый раз. В конце прошлого года Таджикистан также не допустил авиакомпанию «Ямал» к регулярным полетам в республику из подмосковного аэропорта.

В Душанбе заявляли, что «Жуковский» относится к аэропортам Москвы, международные полеты которых ограничены межправительственными соглашениями, устанавливающими паритет на количество перевозчиков от каждого государства.

Ранее к рейсам из «Жуковского» в Душанбе и Худжанд были допущены «Уральские авиалинии». Наличие на маршрутах двух российских авиакомпаний нарушает паритет, указывали авиавласти Таджикистана.

**Минтранс** РФ в ответ на это приостанавливал рейсы таджикской «Сомон Эйр» в регионы страны, кроме Москвы и Санкт-Петербурга. Но позднее конфликт был разрешен: Таджикистан по итогам переговоров с российской стороной подтвердил рейсы «Ямала» с летнего сезона IATA 2017, то есть с конца марта.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.24; В ЕГИПТЕ НЕ РАССЧИТЫВАЮТ НА ВОЗВРАЩЕНИЕ РОССИЯН РАНЬШЕ СЕРЕДИНЫ 2018 ГОДА

Российские туристы вряд ли вернутся в Египет раньше 2018 года, заявил в интервью газете Daily News Egypt глава Ассоциации туристических инвесторов Южного Синая Хишам Али.

«Египетское правительство прилагает большие усилия для пересмотра мер безопасности в аэропортах страны для того, чтобы возобновить полеты россиян в Египет, но российские власти до сих пор выдвигают им все новые и новые требования. Я не ожидаю возвращения россиян в Египет раньше середины 2018 года», – сказал Х.Али

Он добавил, что, по его мнению, решению об открытии рейсов мешают политические причины. «Туризм теперь очень политизирован, и это стало ясно в последнее время. Многие российские чиновники, которые посетили Каир за последние месяцы, говорили о возобновлении рейсов в ближайшее время. Тем не менее, ситуация и сейчас выглядит далекой от разрешения», – сказал Х.Али, добавив, что до запрета авиасообщения между РФ и Египтом в 2015 году доля россиян в общем въездном турпотоке в арабскую республику превышала треть.

Х.Али также сообщил, что в последнее время на курорт Шарм-эль-Шейх приезжает все больше туристов из Восточной Европы, Германии и Украины. Средняя загрузка отелей Шарма-аль-Шейха достигает 50-60%, но после окончания праздников, когда уедут египетские семьи, эта цифра снизится примерно вдвое. Последние шесть лет, после «арабской весны» 2011 года, местная туриндустрия сдавала позиции, и только в 2016 году наметилась тенденция к росту.

Эксперт подчеркнул, что в регионе сейчас безопасно, а недавние теракты в Александрии и Танте не привели к снижению количества гостей на курортах Южного Синая. «Я уверен, что Египет сейчас – безопасная страна, и уж тем более не единственная, страдающая от терроризма. Теракты происходят везде», – сказал Х.Али.

По его словам, недавнее решение правительства о девальвации египетского фунта выгодно для иностранных туристов, которым стало дешевле отдыхать в стране. «Средняя стоимость номера в пятизвездочном отеле Шарм-аль-Шейха составляет $50-60, что доступно для туристов с любым уровнем дохода», – добавил эксперт.

Авиасообщение между Россией и Египтом было прекращено после крушения в небе над Синайским полуостровом самолета А321 авиакомпании «Когалымавиа», который 31 октября 2015 года выполнял рейс из Шарм-эль-Шейха в Санкт-Петербург. На борту находились 217 пассажиров и семь членов экипажа, все они погибли. ФСБ впоследствии признала случившееся терактом.

В начале марта 2017 года спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко во время визита в Египет заявила, что план по обеспечению безопасности аэропортов выполнен более чем на 90%, однако остались четыре позиции. Она подчеркнула, что после произошедшей авиакатастрофы над Синаем Россия не может даже в мелочах не учитывать необходимость самой строгой безопасности полетов пассажиров.

11 марта стало известно, что Россия и Египет согласовали проект протокола по авиабезопасности. Согласно документу, контролировать авиабезопасность в международных аэропортах Египта, из которых выполняются рейсы в/из РФ, будут «специалисты российского юридического лица», уполномоченные **Росавиаци**ей. Для этого ведомство объявило отбор среди сотрудников профильных организаций. При этом авиакомпании – как российские, так и египетские – смогут выполнять полеты между странами только при наличии соглашений с упомянутым юрлицом об оказании услуг по контролю авиабезопасности, следует из протокола.

9 апреля в египетских городах Танта и Александрия произошла серия терактов в христианских храмах. После терактов Каир ввел в стране чрезвычайное положение на три месяца. По мнению исполнительного директора Ассоциации туроператоров России (АТОР) Майи Ломидзе, эти теракты не повлияют на сроки возобновления авиасообщения с Россией.

Ранее глава **Минтранса** заявлял, что возобновление авиасообщения с Египтом начнется с открытия регулярных рейсов между Москвой и Каиром, лишь после этого для россиян откроются курорты Красного моря.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.24; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ЗАПРОСИЛИ ДОПУСКИ НА РЕЙСЫ ИЗ «ЖУКОВСКОГО» В ЕЩЕ 2 ГОРОДА ТАДЖИКИСТАНА

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) запросила у **Росавиаци**и допуски на рейсы из аэропорта «Жуковский» в таджикские города Куляб и Курган-Тюбе, следует из материалов ведомства.

Компания просит по 7 частот на каждое направление. В материалах указано, что выдача допуска возможна, но решение будет принято позднее.

Коммерческий директор «Уральских авиалиний» Кирилл Скуратов сообщил «Интерфаксу», что авиакомпания намерена расширить географию полетов из Жуковского в Таджикистан, не собирается отказываться от существующих рейсов в Душанбе и Худжанд. «Это расширение, а не замена (одних направлений на другие – ИФ)», – сказал К.Скуратов.

По его словам, если «Уральские авиалинии» получат разрешение на полеты в Куляб и Курган-Тюбе, то их выполнение может начаться с 1 июня. «Думаю, с 1 июня начнем летать. Процедура по получению разрешения небыстрая», – отметил коммерческий директор авиакомпании.

Он добавил, что авиакомпанию не смущают сложности в переговорах по рейсам между Россией и Таджикистаном.

Сейчас «Уральские авиалинии» выполняют полеты из «Жуковского» в два таджикских города: Душанбе и Худжанд. На эти же направления ранее претендовала российская авиакомпания «Ямал», которая планировала начать полеты с 27 марта по четыре раза в неделю. Однако авиавласти Таджикистана подтвердили «Ямалу» лишь две частоты в каждый из городов, сославшись на ранее достигнутые с РФ договоренности. Позднее таджикский **Минтранс** предложил «Ямалу» перенести маршрут полетов из Душанбе в Куляб, но инициатива ни к чему не привела.

Конфликт между авиавластями РФ и Таджикистана продолжается с конца прошлого года, его причина – спорный статус подмосковного аэропорта «Жуковский». РФ относит «Жуковский», несмотря на его близкое расположение к Москве, к региональным аэропортам, что дает право не ограничивать количество перевозчиков на международных рейсах (такое ограничение действует в «Шереметьево», «Домодедово» и «Внуково»). Но в Душанбе с этим не согласны и настаивают на паритетных условиях выполнения рейсов через «Жуковский». Как сообщалось, переговоры по этому вопросу между делегациями двух стран продолжатся в Москве во вторник.

### ТАСС; 2017.04.24; ШАНЦЕВ: АЭРОПОРТ СТРИГИНО СТАНЕТ КРУПНЫМ УЗЛОВЫМ ТРАНСПОРТНЫМ ЦЕНТРОМ ПФО

Нижегородский аэропорт Стригино после ввода в эксплуатацию участка высокоскоростной магистрали от Москвы до Нижнего Новгорода станет крупным узловым центром и к 2019 году увеличит пассажиропоток до 1,5 млн человек в год. Об этом заявил в понедельник губернатор Нижегородской области Валерий Шанцев, комментируя перевод международных рейсов в новый терминал аэропорта.

«По завершению строительства участка высокоскоростной магистрали от Москвы до Нижнего Новгорода аэропорт Стригино станет крупным транспортно-пересадочным узлом для соседних регионов, у которых нет своих международных аэропортов, и кому ближе доехать до нас, чем добираться до Москвы. Инфраструктура полностью готова для того, чтобы качественно обслуживать даже повышенный туристический поток», – отметил Шанцев, слова которого приводит пресс-служба.

Как сообщает пресс-служба аэропорта, старый терминал закрыт сейчас на реконструкцию к чемпионату мира по футболу 2018. Все международные рейсы будут выполняться из нового терминала.

«На сегодняшний день у нас есть регулярные направления в Стамбул, Минск, чартерные направления – в Испанию, Грецию, Турцию, Тунис. Рост пассажиропотока оценивается в 8% в год на сегодняшний момент, а к 2019 году этот показатель превысит цифру в 1,5 млн пассажиров в год», – отметил генеральный директор Международного аэропорта Стригино Денис Букин.

И. о. **министра транспорта** Нижегородской области Николай Мамонов считает, что увеличить пассажиропоток в Стригино в ближайшие пять лет вдвое вполне реально при условии, что аэропорт будет полностью обслуживать рейсы во время чемпионата мира по футболу в 2018 году, а его пропускная способность увеличится до 1000 пассажиров в час за счет того, что будут открыты все кабины пропускного пункта терминала одновременно.

Ранее сообщалось, что терминал аэропорта стал первым завершенным объектом инженерной инфраструктуры, которые будут сданы в регионе в рамках подготовки к ЧМ-2018.

Уже до конца 2018 года регион завершит формирование транспортной инфраструктуры вокруг Международного аэропорта Стригино: 14 сентября 2016 года была введена в эксплуатацию третья очередь Южного обхода, позволяющая вывести за пределы Нижнего Новгорода около 30 тысяч автомобилей. До 2018 года в регионе будет построен ряд крупных инфраструктурных проектов, таких как 15-я станция Нижегородского метро и второй Борский мост, кроме того ведется реконструкция магистрали Аэропорт Стригино – проспект Молодежный.

Новый терминал

Международный сектор аэропорта Стригино в Нижнем Новгороде начал работать в новом терминале 22 апреля 2017 года. Первыми пассажирами стали 230 туристов, вернувшихся из Турции. 24 апреля аэропорт принял и отправил еще один регулярный рейс в Анталью, рассказала ТАСС директор по стратегическим коммуникациям аэропорта Катерина Молева.

В новом терминале установлено 37 кабин паспортного контроля, пропускная способность таможенного паспортного поста составляет 740 пассажиров в час в двух направлениях, что в два раза превышает возможности старого аэровокзального комплекса, уточнила Молева.

Кроме того, в новом терминале открыт и консульский пункт. Как сообщил представитель МИД России в Нижнем Новгороде Сергей Малов, это позволит оперативно оформлять или продлевать визу при пересечении границы.

Международный аэропорт Нижнего Новгорода обслуживает международные и внутренние авиарейсы и является основным запасным аэродромом московского авиаузла. В 2016 году был введен в эксплуатацию новый аэровокзальный комплекс Стригино. Площадь нового терминала – 27,8 тыс. кв м, пропускная способность – более 1,5 млн человек в год. Объем инвестиций в сооружение терминала составил более 4 млрд руб.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.25; АВИАКОМПАНИЯ «ИКАР» В I КВАРТАЛЕ УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ПОЧТИ ВДВОЕ, NORDSTAR – НА 7,4%

Авиакомпания «Икар» (Красноярск, торговая марка Pegas Fly) в январе-марте 2017 года увеличила перевозки пассажиров в 1,9 раза по сравнению с показателем аналогичного периода 2016 года – до 270,8 тыс. человек, сообщается на сайте **Федерального агентства воздушного транспорта** (**Росавиаци**я).

Процент занятости кресел в авиалайнерах составил 89,9% – на 11 п.п. больше, чем в первом квартале 2016 года.

Между тем, «Икар» в отчетном периоде существенно сократил объем грузоперевозок – почти на 41%, до 403,8 тонны. При этом доля коммерческой загрузки самолетов авиакомпании выросла на 8 п.п. – до 91,5%.

По данным **Росавиаци**и, другая крупная красноярская авиакомпания NordStar (находится под контролем ГМК «Норникель» (MOEX: GMKN)) за январь-март этого года перевезла 238,9 тыс. пассажиров, что на 7,4% больше, чем за аналогичный период 2016 года. Процент занятости кресел в авиалайнерах компании достиг 73,3% (рост почти на 10 п.п.).

При этом объем перевозок грузов NordStar сократила на 6,5% – до 1,12 тыс. тонн. Процент коммерческой загрузки самолетов вырос на 9,5 п.п. – до 71,4%.

Ранее сообщалось, что авиакомпания «Икар» в 2017 году получил право на полеты в Стамбул, Тель-Авив, Баку, а также в китайские аэропорты Тайюань, Ханчжоу и Тяньзинь.

Сообщалось также, что в начале марта **Росавиаци**я отозвала у NordStar допуски на восемь международных авиарейсов. Авиакомпания прекратила перевозки пассажиров и грузов по маршрутам: Нижний Новгород – Бургас (Болгария), Сочи – Урумчи (Китай), Сочи – Ереван, Ростов – Ереван, Москва – Гюмри (все – Армения), Иркутск – Баку, Казань – Баку и Москва – Ленкорань (все – Азербайджан). Как сказано в соответствующем приказе ведомства, причина принятого решения – «самостоятельный отзыв допуска авиакомпанией».

АО «Авиакомпания NordStar» создано в марте 2002 года на базе признанного банкротом ГУП «Норильское авиапредприятие». Единственный акционер – ОАО «Норильский ГМК». Компания имеет филиалы в Норильске и Москве, а также представительства в Китае, ОАЭ, Армении, Азербайджане и Таджикистане. Базовые аэропорты – «Емельяново» (Красноярск) и «Алыкель» (Норильск). Парк воздушных судов NordStar состоит из девяти Boeing-737-800, одного Boeing-737-300 и пяти ATR-42-500.

ООО «Авиакомпания «Икар» создано в июле 1997 года. По данным базы «СПАРК-Интерфакс», предприятие находится в 100%-ной собственности российского предпринимателя Ванды Букрей.

Pegas Fly – вторая базовая авиакомпания аэропорта «Емельяново», специализируется на чартерных и регулярных пассажирских авиаперевозках из регионов России на отечественные и зарубежные курорты. «Икар» имеет два филиала – в Хабаровске и г.Химки Московской области. Парк воздушных судов авиапредприятия состоит из семи воздушных судов Boeing-767-300 и одного Boeing-737-800.