**17 МАЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РИА НОВОСТИ; МАРГАРИТА КИСЛОВА; НАДИМ ЗУАУИ; 2017.05.16; УСИЛЕНИЕ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ В ЕГИПЕТСКИХ АЭРОПОРТАХ ОБОШЛОСЬ В $45 МИЛЛИОНОВ

Египетские власти потратили на усиление мер безопасности в международных аэропортах страны более 45 миллионов долларов, сообщил РИА Новости бывший глава Союза туристических палат Египта и член совета директоров Египетской холдинговой компании по управлению аэропортами Ильхами аз-Заят.

«Мы реализовали много мер в сфере безопасности аэропортов, стоимость этих мер составила более 45 миллионов долларов», – сказал он.

По словам аз-Заята, в вопросе обеспечения безопасности аэропортов Египта есть очевидный прогресс. «Есть очевидный прогресс в мерах безопасности в аэропортах после завершения монтажа нового оборудования. При этом продолжатся подбор и обучение специалистов, работающих на этом оборудовании. Мы нуждаемся, примерно, в 7 тысячах гражданских сотрудников в настоящее время», – пояснил он.

Аз-Заят добавил, что египетские аэропорты «готовы принять туристов». При этом он признал, что одна из крупнейших в мире туристических компаний – британская Thomas Cook до сих пор не возобновила полеты в Шарм-эш-Шейх, сохраняя определенные претензии к обеспечению мер безопасности в аэропорту этого курорта. «Но в то же время она увеличила число рейсов в Хургаду и Марса-Алям», – сказал он.

При этом член совета директоров Египетской холдинговой компании по управлению аэропортами выразил сомнение в том, что в ближайшее время может состояться очередной инспекционный визит российской делегации. «Сложно представить, что последует приглашение российских инспектирующих комиссий, особенно в свете того, что говорится о приостановке консультаций по соглашению о безопасности авиасообщения», – отметил аз-Заят.

В ноябре 2015 года авиасообщение между Россией и Египтом было прервано. Такое решение приняла РФ после крушения над Синаем самолета российской авиакомпании «Когалымавиа», летевшего из Шарм-эш-Шейха в Санкт-Петербург. На его борту находились 217 российских туристов и семь членов экипажа, все они погибли. ФСБ впоследствии квалифицировало случившееся как теракт. Работа по определению причин крушения продолжается до сих пор.

Российская сторона предложила Египту повысить меры безопасности в аэропортах страны, а также подписать совместный протокол по авиабезопасности, который предусматривает постоянное присутствие российских специалистов по безопасности в тех аэропортах, в которые осуществляются рейсы из России. Источник в министерстве гражданской авиации Египта в минувшую субботу сообщил РИА Новости, что Каир не считает возможным постоянное присутствие российских специалистов в египетских аэропортах, поэтому возможен поиск другого совместного решения для обеспечения безопасности авиасообщения. Кроме того, источник в министерстве сообщил, что египетская сторона завершает выполнение последних российских требований по повышению мер безопасности в аэропортах, дата приглашения экспертов из РФ для очередной проверки будет обсуждаться.

Как сообщают египетские СМИ, все контакты между российской и египетской сторонами по возобновлению авиасообщения и подписанию протокола по авиабезопасности приостановлены с минувшего февраля.

Глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** в воскресенье сообщил, что официальной информации от властей Египта о возражениях против постоянного присутствия специалистов из РФ в аэропортах не поступало. Также он подтвердил, что власти Египта не приглашали российских специалистов для проведения проверок безопасности аэропортов в мае.

### VD-TV.RU; 2017.05.16; ВОЛГОГРАДЦЫ ПИШУТ ПУТИНУ ОБ «АВАНТЮРАХ» МЕСТНЫХ ВЛАСТЕЙ

На популярном сайте change.org появилась очередная петиция жителей Волгограда, адресованная президенту Владимиру Путина, премьер-министру Дмитрию Медведеву и министру транспорта РФ Максиму **Соколов**у.

Как сообщает ВДТВ, волгоградец Александр Дмитриевский просит выше упомянутых отменить транспортную реформу в Волгограде.

Как и во всех прочих аналогичных петициях, опубликованных на сайте жителями города-героя, основной упор автор делает на то, что в Волгограде в Год экологии в России отменяется, по сути, самый экологичный вид транспорта – троллейбусы.

Говорит Дмитриевский и о том, что местные власти абсолютно глухи к требованиям горожан. Оставить подписи под петицией автор призывает земляков, которые не желают платить за «авантюры областной администрации».

Отметим, что в комментариях под петицией жители Волгограда четко обосновывают причины своего недовольства.

Так, волгоградка Светлана Бороздина пишет: «Из -за «реформы» в городе наступил коллапс: на дорогу уходит в два раза больше времени и в 4 раза больше денег. Кому это выгодно? Тому, кто эту «оптимизацию» внедрил».

Михаил Шаталов констатирует: «Таких неудобств город не видел с 90-х годов».

Александр Касаев и вовсе советует местным властям соблюдать правила рыночной конкуренции: «На протяжении многих лет мы имеем закрытие производственных предприятий, рост тарифов, лоббирование в создании монополий на транспорте, бюджетные и многие другие проблемы. Самые последние результаты их управления закрытие Троллейбусного депо №6 Кировского района, Троллейбуса 18, запущенного в 1999 году, закрытие троллейбуса в Красноармейском районе (в то время как строится целый жилой комплекс Адмиралтейский и люди будут без транспорта) и закрытие огромного количества маршрутных такси в городе, благодаря чему одна автобусная компания практически становится монополистом в гор транспорте г. Волгограда с одной стороны и с другой стороны очередное пополнение армии безработных в регионе. Быть может чиновникам, отвечающим за транспорт в регионе необходимо пройти стажировку у таких, как Профессор Кузнецов Н.Г? И начать наверное работать рыночными методами, соблюдая законы конкуренции? Раньше с Лавровой в Кировском я ждал маршрутку 80 например до Строителя в Красноармейском районе максимум 10 мин, а вчера я прождал на Лавровой автобус 55 около 30 мин. Это рыночная транспортная реформа?В этом она заключается?»

### ИЗВЕСТИЯ МОРДОВИИ; ВЛАДИМИР КИРИЛЛОВ; 2017.05.16; ПОД НОВЫЙ ГОД АЭРОПОРТ САРАНСКА ДОЛЖЕН ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЕТЫ

Вопросы строительства аэропортового комплекса столицы Мордовии к Чемпионату мира по футболу 2018 года сегодня были рассмотрены на совещании в Саранске. Перед обсуждением первоочередных задач руководитель **Федерального агентства воздушного транспорта** Александр **Нерадько**, Председатель Правительства Мордовии Владимир Сушков и другие участники совещания побывали на месте строительства постоянного пассажирского терминала, на летном поле, осмотрели здание аэровокзала.

Не секрет, что в самом начале реконструкции аэропортового комплекса в Саранске по ряду причин возникали серьезные проблемы. «Изменилась ли ситуация сегодня? Какие есть замечания?» – эти вопросы журналисты республиканских СМИ адресовали Александру **Нерадько**.

– У нас имеется несколько задач по аэропорту Саранска – это реконструкция аэродромной части, (первая и вторая очереди), строительство основного и временного терминалов и операционная готовность аэропорта к обслуживанию участников и гостей Чемпионата мира в 2018 году, – подчеркнул Александр **Нерадько**. – Сегодня мы посмотрели аэродром, летное поле, радиотехническое и сигнальное оборудование… Могу сказать, что темпы работ сейчас сложились неплохие, но это не повод для успокоения. Необходимо сделать все, чтобы аэропорт Саранска возобновил свои полеты к 31 декабря 2017 года.

Кстати, постоянный пассажирский терминал планируется сдать к 1 октября 2017 года. Об этом несколькими днями ранее заявил Глава Мордовии Владимир Волков.

«Строительство пассажирского терминала аэропортового комплекса – одна из важнейших задач, поставленных руководством страны перед республикой при подготовке к Чемпионату мира, – сказал он. – Сдать объект в срок и даже раньше – к 1 октября 2017 года – принципиальное дело для всех причастных, от рядового строителя до руководителя. Персональная ответственность лежит на каждом!»

 «Генеральный подрядчик скорректировал график работ по терминальному комплексу со сроком сдачи объекта в обозначенный Главой Мордовии, **Росавиаци**ей и **Минтрансом** срок, – подтвердил Председатель Правительства РМ Владимир Сушков. – Втрое увеличено число рабочих, их численность сейчас достигает до 200 человек, много техники. В настоящее время каркас терминала собран, работы продолжаются».

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.05.16; СЛОМАЛИ ЛЕД

**Минтранс** уточнил Правила плавания в акватории Северного морского пути.

Изменения касаются регулирования вопросов ледокольной проводки в части заключения договоров на оказание этих услуг. Сейчас ледокольной проводкой на этом суровом маршруте занимаются шесть организаций, в том числе **Росморпорт**. И спрос на данные услуги довольно высок. Только новый ледокол «Новороссийск» менее чем за месяц работы в Белом море провел более полусотни судов, отметили в **Росморпорт**е.

В настоящее время в акватории Севморпути работают несколько организаций. Администрация Севморпути выдает разрешения на проход, **Росморпорт** и Атомфлот оказывают услуги по ледокольной проводке судов. Для лучшей координации работы планируется расширить функции администрации Севморпути, в том числе по оказанию услуг судовладельцам. Как ранее говорил зам**министра транспорта** Виктор **Олерский**, после реорганизации администрация могла бы выполнять проводку, а также логистические и брокерские услуги. И уже с учетом этого в **минтрансе** корректируется плавание в акватории Севморпути.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ БАБКИН; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2017.05.16; МОНО НЕ НУЖНО

На месте монорельса появится трамвайная линия

Власти приняли решение отдать приоритет трамваю, поскольку этот вид транспорта надежнее и быстрее монорельса. К тому же в последний год пассажиров в вагонах монорельса стало меньше: параллельно открылся новый участок Люблинско-Дмитровской линии и забрал большую часть монорельсовой аудитории. Поэтому дорогу перевели в туристический режим: составы стали ходить по расписанию раз в полчаса. Но остались примерно 4,3 тыс. человек, которым монорельс все равно удобнее метро. Именно для них систему реконструируют. По словам Бочкарева, линию частично разберут: оставят участки, которые идут над оживленными дорогами, а на остальной части пути опустят на землю. Начать проектирование участка планируется в 2018 году.

А еще в городе скоро подведут итоги конкурса на проектирование новой трамвайной линии, которая свяжет шоссе Энтузиастов и Южное Измайлово. Сейчас у местных жителей здесь одна дорога – по перегруженному шоссе Энтузиастов.

Возрождение трамвая, который долгое время в столице планомерно уничтожали, сняв с 1985 года более 60 км рельсов, в последнее время весьма символично. С 2010 года уже отремонтировано более 200 км путей, и на трех участках трамвайное движение восстановлено: около метро «Сокол», на улицах Лесной и Палихе, а также около м. «Авиамоторная». Осенью трамвай вернется и на площадь Тверской заставы, к Белорусскому вокзалу, а значит, вполне возможно в перспективе и восстановление связи: площадь трех вокзалов – Белорусский и Рижский вокзалы. Обсуждается также возвращение трамвая на улицу Гиляровского, Трифоновскую, от госпиталя Бурденко до станции метро «Бауманская».

«Трамвай в Москве – транспорт номер два по провозной способности после метрополитена», – объясняет тенденцию заммэра по транспорту Максим Ликсутов. – И поэтому наше внимание будет и дальше направлено на обновление для него инфраструктуры. Проектируют в городе и принципиально новые линии. Как рассказали «РГ» в пресс-службе Мосгортранса, существующие пути вдоль шоссе Энтузиастов продлят от 3-й Владимирской улицы до Ивановского более чем на 3 км. Благодаря этой ветке проще станет добираться до метро жителям Ивановского и Южного Измайлова, где метро нет и не предвидится. Новая линия может вдвое сократить дорогу до подземки 80 тысячам местных жителей. До метро они будут добираться за 13-15 минут. На трехкилометровой ветке появятся четыре остановки.

Как сообщает пресс-служба стройкомплекса Москвы, трамвайный коридор планируется спроектировать с возможностью продления до Балашихи. Еще две линии прорабатывают из «транспортных капканов» Бирюлева Западного и Бирюлева Восточного, откуда самый верный путь – только на электричке, туда метро тоже никто пускать пока не собираются. Новая шестикилометровая ветка свяжет улицы Элеваторную, Харьковскую и Подольских Курсантов, станцию метро «Пражская» и Чертановскую улицу, где сохранилось оживленное движение трамваев. Трамваи идут отсюда до самого центра столицы – Чистых прудов.

Кроме того, как уже сообщал Владимир Жидкин, глава департамента развития новых территорий Москвы, трамвай должен стать основным транспортом на присоединенных территориях – к 2025 году там должны построить 48 км путей, в к 2035-му – 175.

По оценкам Александра Морозова, сопредседателя общественной организации «Город и транспорт», строительство трамвайной сети в 5-10 раз дешевле метрополитена.

Раньше в столице тормозило развитие трамвая отсутствие нового подвижного состава. В этом году Москва наконец-то начала закупать современные отечественные низкопольные вагоны «Витязь» – ими уже наполовину укомплектован самый загруженный столичный маршрут – N 17, а в ближайшие три года их придет в Москву еще 300. По словам Максима Ликсутова, ведутся переговоры и о дальнейшем обновлении парка трамваев.

### ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2017.05.17; АВТОПЕРЕВОЗЧИКИ УХОДЯТ В ТЕНЬ

Сборы «Платона» выросли пропорционально увеличению тарифа, хотя в системе зарегистрировалось на 16% больше машин

Тариф за проезд тяжелых грузовиков по федеральным трассам был повышен с 15 апреля на 25% с 1,53 до 1,91 руб. за 1 км (первоначально планировалось двукратное повышение). Сборы в федеральный дорожный фонд с 15 апреля до 15 мая к тому же периоду 2016 г. увеличились на 25,1% до 1,76 млрд руб., говорит представитель оператора «Платона» «РТ-инвест транспортные системы». Первоначально сообщалось, что сборы чуть ниже (получался рост на 21%), но затем оператор скорректировал сумму в сообщении. Если сравнивать с предыдущим периодом 2017 г., то рост окажется лишь 16%: с 15 марта до 15 апреля 2017 г. сборы составили 1,52 млрд руб.

В отсутствие концессионера развивать систему весового контроля будет государство

Это меньше, чем можно было ожидать, с учетом ажиотажной регистрации в «Платоне» в последний месяц: как сообщал **Росавтодор**, ежесуточно в систему добавлялось 300–500 большегрузов. Всплеск регистрации **Росавтодор** объяснил ростом рынка автомобильных грузоперевозок (в начале года рост составил более 11%), а также выходом из серого сегмента недобросовестных грузоперевозчиков в связи с увеличением количества контрольных рамок «Платона». К 15 мая в системе зарегистрировано 833 000 грузовиков, что на 16% больше, чем на 15 мая 2016 г.

Сбор в «Платон» не оплачивают примерно за 60% грузоперевозок, заявлял президент «Опоры России» Александр Калинин в феврале. Он объяснял это плохо работающей системой наказаний: штрафные квитанции доходят только до 3–5% нарушителей. Повышение тарифа могло спровоцировать уход в тень дополнительного количества перевозчиков, полагает Александра Суслина из Экономической экспертной группы.

Тариф «Платона» в среднем составляет 2–4% от стоимости 1 км перевозок, говорит директор ЗАО «Рустранс-спедишн» Кондратий Гайкевич. Желающие оставаться в тени перевозчики утверждают, что оплата сборов в системе делает их неконкурентоспособными. Однако это либо попытка оправдать собственную непорядочность, либо просто нежелание смириться с очередным напоминанием о том, что теневая бизнес-модель устарела и скоро отомрет совсем, уступив место современным эффективным способам ведения бизнеса, уверен Гайкевич. «Мы, международные перевозчики, десятилетиями платим за дороги более чем в 15 странах, в которых осуществляем перевозки, – эти расходы учитываются в калькуляции ставки за перевозку для клиента», – говорит Гайкевич.

Междугородные грузоперевозки выполняются в основном автопоездами, поэтому смотреть нужно не на все зарегистрированные в системе грузовики, а в первую очередь на количество полуприцепов, замечает гендиректор «Нева-трейлера» Тарас Коваль. Отдельной такой статистики на сайте оператора нет, но, по данным ГИБДД, всего в России зарегистрировано 675 000 полуприцепов. Из них активно задействовано порядка 350 000 автопоездов, что косвенно подтверждается данными по расходу дизельного топлива, говорит Коваль. Именно они должны создавать базу для сборов в дорожный фонд, но и из них платят не все, полагает Коваль.

Немного уменьшить эффект от повышения тарифа могла идущая с 27 марта всероссийская бессрочная стачка дальнобойщиков против системы «Платон», считает председатель координирующего стачку Объединения перевозчиков России (ОПР) Андрей Бажутин. Члены ОПР не платили и не собираются платить сборы в «Платон», говорит Бажутин, но те, кто платил, могли перестать это делать, глядя на участников стачки.

По мнению директора Института экономики транспорта Высшей школы экономики Михаила Блинкина, пока рано делать выводы: один месяц не показатель, нужно подождать хотя бы квартал и тогда станет понятно, стали меньше ездить или меньше платить.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.05.16; КУДА ЕДУТ? САМИ НЕ ЗНАЮТ!

**Минтранс** обяжет перевозчиков открывать данные

**Минтранс** предлагает создать в России федеральную информационно-аналитическую систему регулирования на транспорте. И даже разработал проект закона по этому поводу.

По мнению разработчиков документа, который должен вступить в силу уже в 2018 году, система повысит качество анализа эффективности развития транспортной инфраструктуры. Кроме того, она обеспечит контроль за развитием рынка транспортных услуг, их качеством, за развитием экспорта транспортных услуг и реализацией транзитного потенциала. Что же стоит за этими словами?

Сами не знают, куда едут! Госорганы не обладают оперативной отраслевой информацией. Только Росстату дают информацию по ряду транспортных направлений. И **минтранс** запрашивает там данные. У самих перевозчиков ведомство ничего получить не может, отметил в беседе с «РГ» директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики» Михаил Блинкин. И получается, что сапожник без сапог.

Еще проблема в том, что сейчас собирается информация только у крупных и средних предприятий. Хотя в городах большую часть перевозок выполняется «маршрутчиками» (мелким бизнесом) и они не подпадают ни под одну из категорий перевозок, по которым собирается статистика. Получается, что картина по отрасли не полная.

Можно сказать, что государственная отраслевая статистика как таковая пока не ведется. Так, например, нет точных цифр по одному из основных показателей – суммарному пробегу автомобилей. Сейчас для того, чтобы вывести расчетную величину пробега всех автомобилей, берется число автомобилей и величина пробега одного автомобиля, ориентируясь на пробег машин автопарка «Почты России», так как предприятие представляет свою отчетность. А ведь это один из показателей, которые упомянуты в Транспортной стратегии, добавил эксперт.

Какая подвижность в пассажиро-километрах граждан России, тоже точно сказать пока не можем. Как мы ее считаем, берем пассажирооборот больших транспортных компаний и суммируем, а ведь есть еще 40 миллионов автомобилей, принадлежащих домохозяйствам, которые кого-то тоже возят. И здесь идет очень приблизительный расчет. Берутся в ГИБДД данные по автомобилям и умножаются на десять тысяч километров. А ведь подвижность населения важный вопрос с точки зрения рынка труда, городской среды, транспортной связанности страны, сказал Блинкин.

И сейчас даже нельзя ответить на вопрос, на сколько влияет на совокупную подвижность в России субсидирование авиаперевозок, обнуление НДС на пригородные железнодорожные перевозки. Как это сказывается на мобильности населения. Или вот после создания выделенных полос для общественного транспорта в крупных городах, как изменился совокупный пробег автомобилей, каковы успехи развития общественного транспорта, сократился ли пробег частных автомобилей?

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2017.05.17; ИНВЕСТОРЫ НАШЛИ МЕСТО НА ПАРКОВКЕ

Подмосковные власти, в отличие от столичных, продолжают делать ставку на бесплатную парковку, отодвигая введение платного паркинга. В 2017 году в Балашихе, Люберцах, Реутове, Красногорске, Химках, Одинцово и других городах появится более 1,8 тыс. новых парковочных зон. Часть из них, возможно, построят на деньги инвесторов, которые будут зарабатывать на магазинах и мойках. Впрочем, следует из данных областного **минтранса**, полностью удовлетворить интересы автовладельцев не получится: нескольких десятков тысяч мест все равно будет не хватать.

Ситуация с парковочным пространством обсуждалась вчера на заседании подмосковного правительства. В 2017 году региональный **минтранс** обустроит более 1,8 тыс. новых парковок емкостью более 72,5 тыс. машино-мест: 60,5 тыс. будет создано во дворах, 12 тыс.– на улицах. Новые зоны стоянки появятся к осени – прежде всего в крупных городах, испытывающих сильный дефицит парковок: в Балашихе (обустроят более 4 тыс. мест), Люберцах (5,4 тыс.), Красногорске (2,6 тыс.), Химках (6,4 тыс.), Одинцово (3,5 тыс.), Долгопрудном (2,1 тыс.), Королеве (1,3 тыс.).

Реализация программы потребует около 2,4 млрд руб. Часть мест, возможно, будет организована на внебюджетные деньги, пояснил «Ъ» зампред правительства Мособласти Денис Буцаев. «На данный момент два инвестора заинтересовались проектом,– рассказал он.– Окупаемость будет обеспечиваться за счет возможности выделения части участка для строительства мойки, магазина автозапчастей или небольшого кафе. Хранение машин будет при этом бесплатным».

В последние годы подмосковные власти активно борются с дефицитом парковочных мест на фоне роста автопарка (по итогам 2016 года он увеличился до 3,17 млн автомобилей). На данный момент, по данным областного **минтранса**, региону не хватает 280 тыс. машино-мест, год назад дефицит оценивался в 440 тыс. мест. В ближайшие два-три года будут созданы в общей сложности 300 тыс. новых парковочных мест, заявил вчера губернатор Мособласти Андрей Воробьев.

Новые машино-места будут бесплатными, заверяют в **минтрансе** области. При этом вопрос взимания платы за стоянку машин вдоль дорог в Подмосковье несколько раз уже поднимался. Андрей Воробьев в конце 2016 года заявлял, что эту меру поддерживают жители. В мае 2017 года глава Люберец Владимир Ружицкий отмечал, что платные парковки могут появиться около ТЦ и рынков, но не раньше 2018 года.

Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов говорит, что реальная потребность, например, Химок – 50 тыс. машино-мест. «При этом по всей области продолжают строить огромные многоэтажки, провоцируя прирост автопарка,– замечает он.– Нужно наложить мораторий на строительство домов без подземных парковок».

«Закрыть весь спрос на парковочные места не получится,– пояснил «Ъ» заместитель главы общественного совета при **минтрансе** Московской области Андрей Мухортиков.– Кое-где мест под парковку нет просто физически». Из материалов **минтранса** также следует, что в девяти наиболее проблемных городах дефицит машино-мест будет удовлетворен менее чем на треть: потребность оценивается в 84,7 тыс. мест, в 2017 году появится 26,4 тыс. мест.

При этом господин Мухортиков пояснил, почему до сих пор не введена платная парковка: нужно разработать финансовую модель и решить, возьмет ли на себя организацию паркингов бюджет или это будет государственно-частное партнерство. «Такого понимания пока нет, а значит, и платных парковок в ближайшее время ждать не стоит»,– говорит он.

Тем временем вчера Андрей Воробьев заявил о необходимости создать «систему администрирования», которая не позволит оставлять машины на газонах. Сейчас, согласно КоАП Московской области, штраф за стоянку на газоне составляет 1 тыс. руб., нарушения фиксирует государственный административно-технический надзор. Ведомство планирует разработать мобильное приложение «Народный инспектор», которое позволить вовлекать в сферу контроля «широкие слои населения», заявила «Ъ» глава областного государственного административно-технического надзора Татьяна Семенова: автовладельцам надо будет снять 30-секундный видеоролик нарушения и переслать его в инспекцию.

Напомним, год назад в российском законодательстве обнаружилась юридическая коллизия: в ряде регионов РФ местные законы, устанавливающие штрафы за стоянку на газоне, были отменены после обращений граждан в суде. Подобное нарушение является неисполнением федеральных законов и норм Госстроя России, а, значит, штрафы за их несоблюдение могут быть записаны только в КоАП РФ, где подобного состава до сих пор нет. Это же объяснял в своих определениях и Верховный суд. Тем не менее в Москве и Московской области штрафы за стоянку на газоне продолжают действовать. «Мы знаем об этих судебных разбирательствах, но точка в вопросе еще не поставлена»,– заявила «Ъ» Татьяна Семенова. Для решения проблемы в феврале 2017 года в Госдуму были внесены поправки к КоАП о штрафе за парковку на газоне в размере 5 тыс. руб., его поддержали в комитете по госстроительству, но документ так и не был принят.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2017.05.16; ОБЪЕЗД ПО РАСПИСАНИЮ

До конца года в столице начнут строить южный дублер Кутузовского проспекта

Одну из крупнейших трасс Москвы – южный дублер Кутузовского проспекта – начнут строить во второй половине этого года. Как сообщил глава департамента строительства Андрей Бочкарев, магистраль будет состоять из 8 путепроводов и 4 мостов через реку Сетунь.

Трассу проектировали так, чтобы не затронуть зеленые зоны Матвеевского леса и природный заказник в долине Сетуни. Было решено, что автострада, которая примет основной поток машин на западе, пройдет через промзоны районов Очаково-Матвеевское, Фили-Давыдково, Дорогомилово и Раменки. Она обеспечит быстрый переезд от МКАД к Третьему транспортному кольцу. В состав дороги-дублера помимо мостов через Сетунь и эстакад войдут два тоннеля, один из которых пройдет под железной дорогой. Для пешеходов построят четыре подземных перехода. Более 14 км новых дорог в ближайшие годы построят в Мневниковской пойме. Уже этой осенью должно начаться возведение автомобильного моста через шлюзы канала имени Москвы. Он позволит быстро проехать к центру с Рублевского шоссе и других трасс запада. Пока эти территории соединяют только Живописный мост и давно устаревший Карамышевский. Но до первого не всем удобно ехать, а при въезде на второй в часы пик постоянные пробки. Это будет вантовый мост в форме перевернутой буквы V, потом переезд через реку войдет в состав южного сегмента Северо-Западной хорды. Строительство этой бессветофорной трассы, как и Северо-Восточной хорды и Южной рокады, должно завершиться до 2020 года.

Не изменились и планы по строительству метро. По оценкам Бочкарева, первый участок Второго кольца от «Делового центра» до «Петровского парка» будет готов к июлю-августу, завершить работы раньше мешают сложные грунты. Остаются в планах сдачи этого года северный сегмент «салатовой» ветки от «Петровско-Разумовской» до «Селигерской» и продолжение Калининско-Солнцевской линии от «Раменок» до «Рассказовки». Ожидается и завершение работ на станции «Ховрино» – это будет новая конечная Замоскворецкой линии. А что касается следующего этапа строительства Второго кольца метро, то он стартует во второй половине года.

### ТАСС; АНДРЕЙ МЕДИНСКИЙ; 2017.05.16; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА СОГЛАСОВАЛА ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОДОРОГИ К КРЫМСКОМУ МОСТУ

Эксперты Главгосэкспертизы России согласовали проект строительства автодороги, которая соединит федеральную трассу «Таврида» с транспортным переходом через Керченский пролив. Об этом сообщила пресс-служба ФАУ «Главгосэкспертиза России».

«Главгосэкспертиза России закончила рассмотрение проекта строительства автомобильной дороги, которая соединит федеральную трассу «Таврида» с транспортным переходом через Керченский пролив, также проведена проверка достоверности определения сметной стоимости строительства. По итогам рассмотрения выданы положительные заключения», – говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, эксперты пришли к выводу, что результаты инженерных изысканий и проектная документация соответствуют требованиям технических регламентов и другим требованиям, а проектная документация – результатам инженерных изысканий, выполненных для ее подготовки.

Протяженность новой дороги составит 8,6 км, ширина каждой из четырех полос – 3,75 м, расчетная скорость движения, принятая в соответствии со стандартными требованиями, – 120 км/ч. В ходе работ на участке строительства обустроят водопропускные трубы, путепроводы, локальные очистные сооружения, трансформаторные подстанции, акустические экраны.

Также будет проведена реконструкция воздушных линий электропередачи и переустройство пересекаемых распределительных газопроводов и магистральной тепловой сети. Проект предусматривает его подключение к улично-дорожной сети Керчи, что позволит сформировать перспективный транспортный узел в городе и его окрестностях. Завершение строительства автомобильного подхода будет синхронизировано с окончанием возведения Крымского моста и запуском движения по федеральной трассе «Таврида».

Трасса «Таврида»

На прошлой неделе в Белогорском районе Республики Крым торжественно был заложен памятный камень, символизирующий начало строительства федеральной трассы «Таврида». Автодорога протяженностью почти в 280 км свяжет города Керчь, Симферополь и Севастополь со строящимся мостом через Керченский пролив и материковой частью России.

Трасса будет скоростной: машины смогут ездить по ней со скоростью до 120 км в час. Заказчиком проекта выступает служба автодорог республики, подрядчиком – АО «ВАД». Согласно проекту, который будет реализован в рамках ФЦП социально-экономического развития Крыма и Севастополя, трасса будет полностью построена к концу 2020 года, но четыре из шести ее участков уже к концу 2018 года будут готовы принять транспортный поток с возведенного Керченского моста. На трассе будет построено 90 мостов и путепроводов, создано 17 транспортных развязок, 30 пешеходных переходов.

### RNS; 2017.05.16; ФАС НЕ ПОДДЕРЖАЛА СХЕМУ ПЕРЕДАЧИ РОСАВТОДОРУ УПРАВЛЕНИЯ РЕКЛАМОЙ ВДОЛЬ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС

Федеральная антимонопольная служба (ФАС России) назвала необоснованным предложение передать **Росавтодор**у статус оператора рекламных конструкций вдоль федеральных трасс, следует из ответа ФАС на запрос RNS. Соответствующую позицию ФАС направила в правительство, пояснили в ведомстве.

Ранее два источника в отрасли и источник на рынке наружной рекламы сообщали RNS, что **Росавтодор** претендует на функции по установке, управлению и демонтажу наружной рекламы вдоль федеральных трасс, а также получению средств от размещения рекламы, которые в настоящее время находятся в ведении муниципалитетов. Для этого готовятся поправки в закон «О рекламе».

«Правовая конструкция, предлагаемая законопроектом, предусматривающая разработку и утверждение двух отдельных схем размещения рекламных конструкций на территории одного муниципального образования – со стороны органа местного самоуправления и со стороны владельца автомобильной дороги (**Росавтодор**. – RNS), представляется необоснованной», – передала RNS заместитель начальника управления контроля рекламы и недобросовестной конкуренции ФАС России Татьяна Никитина через пресс-службу ведомства.

В то же время ФАС не отрицает возможности передачи **Росавтодор**у права утверждать расположение щитов вдоль дорог.

«Могут быть поддержаны изменения в законодательство, направленные на включение органами местного самоуправления в схему размещения рекламных конструкций мест установки рекламных конструкций в полосе отвода (придорожная зона, на которой устанавливаются рекламные конструкции. – RNS) соответствующей федеральной дороги при поступлении предложений владельца соответствующей автомобильной дороги (**Росавтодор**а. – RNS), – сказала Никитина. Это может быть сделано для того, чтобы действующее законодательство позволяло **Росавтодор**у, как владельцу федеральных трасс, «в полной мере реализовать предоставленные полномочия», отметила она.

Позиция **Росавтодор**а заключалась в том, что, с точки зрения безопасности использования трасс и защиты инфраструктуры автодорог, агентство должно принимать конечное решение об установке или неустановке рекламных конструкций. А с точки зрения того, что **Росавтодор** является собственником прилегающей к трассам земли, агентство должно и получать деньги от реализации рекламных возможностей, говорили RNS источники и подтверждали в **Росавтодор**е.

Аналогичная схема сейчас действует у РЖД: земля у железнодорожных путей принадлежит оператору, как в случае с **Росавтодор**ом, но рекламные щиты устанавливаются только на основе эксклюзивного контракта РЖД с рекламным оператором «Лайса», и местные власти не получают денег от реализации этого контракта, утверждает источник RNS, близкий к **Росавтодор**у. Представитель «Лайсы» это подтверждает: «Рекламные конструкции «Лайсы» вдоль железной дороги установлены исключительно на инфраструктуре РЖД, плата осуществляется непосредственно собственнику инфраструктуры, а не местным властям, так как обязательства по договору у нас, как и у других операторов, только перед собственником земли, где расположена конструкция», – сообщил RNS представитель «Лайсы».

В **Росавтодор**е отметили, что продолжают совместную работу с ФАС по подготовке изменений в закон о рекламе. В ведомстве подчеркнули, что за последние два года дорожники были вынуждены самостоятельно ликвидировать 5 тыс. нелегальных рекламных щитов и указателей, незаконно установленных вдоль федеральных трасс. В отдельных случаях проверки зафиксировали факты злоупотребления муниципалитетами своими полномочиями по согласованию установки таких объектов в границах полос отвода федеральных дорог.

«Будущие поправки в закон позволят навести порядок при размещении рекламных конструкций вдоль федеральных трасс, создав комфортные условия для работы государства и бизнеса», – сказал представитель **Росавтодор**а.

В **Минтрансе** RNS сказали, что направляли в ФАС свои предложения, в которых поддерживают позицию **Росавтодор**а о наделении его функциями по установке, управлению и демонтажу рекламных конструкций в полосах отвода федеральных трасс, что положительным образом скажется на безопасности участников дорожного движения.

### ТАСС; 2017.05.16; ВЛАСТИ МОСКВЫ ПОТРАТЯТ НА ДОРОЖНО-МОСТОВОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО 409 МЛРД РУБЛЕЙ

Власти Москвы в рамках адресной инвестиционной программы потратят на дорожно-мостовое строительство в районах столицы в период с 2017 по 2019 год около 409 млрд рублей. Об этом журналистам сообщил руководитель департамента строительства Москвы Андрей Бочкарев.

«За следующие три года мы планируем построить 276 крупных дорог и 46 крупных пешеходных переходов. Всего на дорожно-мостовое строительство будет потрачено 409 млрд рублей», – сказал он.

По его словам, из наиболее масштабных проектов планируется завершить в 2018 году строительство Северо– Восточной хорды от Измайловского до Щелковского шоссе, завершающие работы ведутся в южной части Северо-Западной хорды на Вяземской улице. Кроме того, на завершающей стадии находятся строительные работы от Мичуринского проспекта до Можайского шоссе, фактически это будет дублер участка МКАД.

«По Северо-Западной хорде завершены работы от Алабяно– Балтийского тоннеля до Дмитровки. Также выполнена реконструкция до улицы Народного ополчения. Еще остается ряд завершающих строительных работ с улицами Крылатская и Ярцевская», – подчеркнул Бочкарев.

Адресная инвестиционная программа представляет собой документ, устанавливающий распределение, предусмотренных в госпрограммах Москвы и непрограммных расходах бюджета столицы на очередной финансовый год и плановый период, средств городского бюджета, бюджетных ассигнований на реализацию инвестиционных проектов.

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИЯ МИХАЙЛОВСКАЯ; 2017.05.16; ДЕТСКОМУ ТУРИЗМУ ОТМЕНЯТ «ВОЗРАСТНОЙ ЦЕНЗ» ДЛЯ АВТОБУСОВ

**Минтранс** исключит запрет на перевозку детей в транспортных средствах старше 10 лет

В России не менее 70 процентов автобусов, занятых в сфере туризма, были выпущены больше десяти лет назад. Запрет на их эксплуатацию, который должен вступить в силу с 1 июля этого года, фактически поставит крест на детском туризме. Как рассказал в пресс-центре «Парламентской газеты» член Комитета Совета Федерации по социальной политике Игорь Фомин, сейчас **Минтранс** готовит поправки, которые исключат вето. Безопасность зависит не от возраста машины, а от качества её обслуживания, считает сенатор.

Нелепые требования вредят отдыху

Дополнительные запреты, по мнению Игоря Фомина, только усугубят ситуацию с детским туризмом – перевозчикам будет проще вовсе отказаться от организации такого отдыха, чем соблюсти все требования законодательства. «На данный момент у нас достаточно механизмов контроля в сфере детских перевозок. Нужно добросовестно осуществлять техобслуживание автобусов, а не вводить новые ограничения», – считает сенатор. Тем более что статистики, подтверждающей, что со „старыми“ машинами случается больше аварий, нет. Как нет и исследований, указывающих на опасность детских перевозок автобусами старше десяти лет. «По факту японские машины могут хорошо служить и 15 лет, а американские – все 30, – поясняет руководитель Комиссии детско-юношеского и молодёжного туризма Общественного совета при Ростуризме Сергей Минделевич. – Получается, что срок эксплуатации машин зачастую зависит от места их изготовления. Мы уже трижды добивались того, чтобы требование о запрете на перевозку детей автобусами старше 10 лет было отложено».

**Минтранс** услышал доводы экспертов и готов отменить запрет, заверил Игорь Фомин. Эта тема находится на контроле Совета Федерации – сенаторы ждут, что изменения будут готовы в течение ближайших недель.

Впрочем, аналитики полагают, что отменять стоит и некоторые другие требования к организации детских перевозок, которые не влияют на безопасность ребят, но превращают процесс в бюрократическую волокиту. К примеру, если в поезде, который везёт группу детей до места отдыха, не окажется вагона-ресторана, представители Роспотребнадзора смогут оштрафовать организаторов тура из-за непредоставления детям горячего питания. Железнодорожники, кстати, в этом случае наказания избегут. «Турфирмам в этих условиях проще не работать с детскими группами, – говорит Сергей Минделевич. – Есть и много других нелепых требований: например, водитель автобуса должен иметь с собой документ, прописывающий правила посадки в транспортное средство, хотя даже не все эксперты понимают, что это такое», – отмечает он.

Кроме того, тот же водитель автобуса, который перевозит несовершеннолетних к месту отдыха, должен иметь детское меню – правило, может быть, и необременительное, но чем больше таких несущественных требований, тем сложнее организаторам соблюсти все предписания и не быть оштрафованными, указал председатель Общества защиты прав пассажиров Кирилл Янков.

Проблемы отрасли обсудят в Общественной палате

Зарегулированность не идёт на пользу детскому туризму, соглашается заместитель председателя Комитета Госдумы по культуре Ольга Казакова, да и прописать в законах все нюансы организации отдыха невозможно. «Всё зависит от того, насколько люди, занятые в этом процессе, соблюдают нормативы и ответственно относятся к своей работе», – полагает депутат. Она отметила, что исключение несущественных требований пойдёт на пользу детскому туризму, тем более что в этом году сферу ждёт активное развитие. „Единая Россия“ вместе с Министерством культуры запускают проект «Моя Россия», в рамках которого школьники будут посещать российские города на каникулах. «В 2013 году в Минкульте уже была такая программа, тогда были организованы туры для 18 тысяч детей. Во второй половине 2017 года мы рассчитываем, что проект охватит уже 26 тысяч ребят», – рассказала Казакова.

То, чего именно не хватает субъектам для обеспечения детских перевозок, обсудят эксперты из регионов на площадке Общественной палаты РФ – в начале июня общественники проведут совещание на эту тему, рассказала председатель Комиссии ОП РФ по развитию общественной дипломатии и поддержке соотечественников за рубежом Елена Сутормина. Речь, в частности, пойдёт о необходимости проведения инструктажей перед поездками на случай экстренных ситуаций и других предложений.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.17; РЖД В 2017Г ОЖИДАЕТ РОСТА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК С СЕТИ ЖЕЛДОРОГ РФ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК НА 10,5%

Дальневосточная железная дорога (ДВЖД, филиал ОАО «РЖД») в 2017 году прогнозирует увеличение объема перевозок грузов со всей сети железных дорог России на Дальний Восток на 10,5% по сравнению с 2016 годом – до 155,8 млн тонн.

Как сообщает служба корпоративных коммуникаций ДВЖД, рост объемов перевозок планируется в первую очередь за счет экспорта каменного угля.

В сообщении отмечается, что в 2010-2016 годы объем перевозок грузов со всей сети российских железных дорог на Дальний Восток вырос со 120 млн до 141 млн тонн, главным образом за счет экспорта угля. Переориентации грузопотока способствовало увеличение перерабатывающих мощностей портов и погранпереходов, а также активное развитие железнодорожной инфраструктуры Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей.

«К 2020 году, при условии соответствующего развития железнодорожной инфраструктуры, потенциальный объем перевозок (на Дальний Восток РФ – ИФ) может составить 320 млн тонн, в том числе в направлении портов и пограничных переходов – 260 млн тонн», – сказал начальник ДВЖД Николай Маклыгин, слова которого приведены в сообщении.

По его мнению, такой грузопоток неизбежно вызовет дополнительную нагрузку на железную дорогу, в связи с чем необходимо дальнейшее синхронное развитие провозных способностей инфраструктуры, железнодорожных узлов и портовых мощностей.

Ранее сообщалось, что ДВЖД в январе-апреле 2017 года увеличила погрузку угля по сравнению с аналогичным периодом 2016 года на 16,4%, до 6,2 млн тонн.

Дальневосточная железная дорога проходит по территории шести субъектов РФ: Приморскому и Хабаровскому краям, Амурской и Сахалинской областям, Еврейской автономной области, Якутии.

### ТАСС; 2017.05.16; ПЕРВЫЙ РЕГУЛЯРНЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПОЕЗД FESCO ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА ПРИБЫЛ ВО ВЛАДИВОСТОК

Транспортная группа Fesco запустила новый регулярный контейнерный поезд Fesco Ural Shuttle East (FUSe), который будет доставлять грузы из Екатеринбурга во Владивосток, сообщила пресс-служба компании.

FUSe будет отправляться со станции Кольцово один раз в неделю. Время в пути – восемь суток.

«Сервис ориентирован на экспортные и внутрироссийские грузы, доставляемые в Приморский край, а также следующие из регионов Урала в другие регионы Дальнего Востока в рамках интермодальной перевозки, в частности морскими сервисами Fesco в Чукотский автономный округ, Магаданскую и Сахалинскую области, Камчатский край», – говорится в сообщении.

FUSe дополняет уже действующий регулярный сервис Fesco Ural Shuttle из Владивостока в Екатеринбург.

Транспортная группа Fesco – одна из крупнейших частных транспортно-логистических компаний России. В ее состав входят 20 судов, Владивостокский морской торговый порт (ВМТП), железнодорожные операторы «Трансгарант» и «Русская тройка», также в управлении группы находятся около 36 тыс. контейнеров. Головной компанией группы является ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (ДВМП).

### RG.RU; КИРА ЛАТУХИНА; 2017.05.16; НА ЧЕРНОМ МОРЕ ЗАПУСТЯТ СКОРОСТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ

В Крыму могут появиться снова суда на подводных крыльях: президент РФ Владимир Путин поручил **Минтрансу**, Минпромторгу и краснодарским, крымским и севастопольским властям рассмотреть вопрос организации скоростных морских пассажирских перевозок в Азово-Черноморском бассейне. Предстоит определить наиболее перспективные маршруты и эффективные суда.

Напомним, что об этом главу государства просили в Рыбинске ярославские бизнесмены. «Само по себе предложение мне очень нравится», – сказал тогда Владимир Путин про скоростные суда. «На Кавказском побережье, в самом Крыму, конечно, можно и нужно развивать этот вид транспорта, я уверен, что это будет востребовано», – заметил он.

«Мне кажется, что это будет вполне востребовано и будет окупаться. Это дополнительная такая серьезная будет транспортная услуга для наших граждан, которые отдыхают на нашем Черноморском побережье», – уверен президент.

Также Путин поручил правительству к середине июня внести в Госдуму законопроект о производстве и обороте органической продукции и к августу рассмотреть вопрос об ограничении допуска ряда генераторных установок с двигателями внутреннего сгорания мощностью до 315 кВт, происходящих из иностранных государств, для госзакупок.

В моногороде Тутаеве президент поручил сделать ТОР – территорию опережающего социально-экономического развития.

Еще глава государства распорядился рассмотреть вопрос о предоставлении российским предприятиям автомобилестроения субсидий в форме авансовых платежей на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в целях обеспечения доступа на иностранные рынки.

К июлю Минпромторгу и Минэкономразвития предстоит представить предложения по расширению присутствия продукции российских высокотехнологичных предприятий (в том числе производителей красок) на внутреннем рынке.

### РИА НОВОСТИ; 2017.05.17; ПЕРВЫЙ РЕЙС ТЕПЛОХОДА ИЗ СЕВЕРНОЙ КОРЕИ ВО ВЛАДИВОСТОК ОТПРАВЯТ В СРЕДУ

Первый рейс грузопассажирского теплохода по новому регулярному маршруту между северокорейским Раджином и Владивостоком выходит из КНДР в среду, сообщил РИА Новости представитель компании-перевозчика «ИнвестСтройТрест».

Ранее между КНДР и РФ пассажирские суда не ходили. Северокорейский город Насон и его район Раджин с незамерзающим портом получил статус особой экономической зоны и «особого города», что подразумевает возможности свободного ведения бизнеса. Как сообщалось ранее, на линии будет ходить грузопассажирское судно Man Gyong Bong.

По данным гендиректора «ИнвестСтройТрест» Владимира Баранова, в первое время планируется перевозить в Россию китайских туристов из Хуньчуня (КНР), российских туристов в Раджин и северокорейских рабочих в Россию и обратно на родину. Судно имеет три сухих трюма общей грузовместительностью 1000 тонн генерального груза.

«Первый рейс, как и запланировано, выходит сегодня вечером из Раджина. Прибудет во Владивосток, ориентировочно, в 07.00-07.30 местного времени (00.00 – 00.30 мск) в четверг», – сказал собеседник.

Ночной переход до Владивостока займет около 9 часов, после чего пассажиры пройдут таможенные процедуры, и примерно в 10.00 местного времени (03.00 мск) уже смогут выйти в город. Туристы пробудут во Владивостоке два дня и одну ночь, 19 мая вечером судно отходит в Раджин, куда прибудет на следующий день рано утром.

Согласно данным на сайте перевозчика, стоимость пассажирского места в зависимости от вида каюты составляет от 600 до 750 юаней (около 5000-6000 рублей). При хорошей погоде перевозчик обещает сбавлять скорость теплохода, чтобы пассажиры смогли наслаждаться видами.

Компания «ИнвестСтройТрест» зарегистрирована в январе 2013 году для работы с портом Раджин в рамках перевалки грузов и придания порту инвестиционной привлекательности.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.05.17; NORDWIND ЗАЙМЕТ ВЫСШИЙ ЭШЕЛОН

Nordwind к концу 2018 г. планирует увеличить флот в 5 раз до 50 самолетов и первой из чартерных авиакомпаний серьезно заняться регулярными перевозками

 Авиакомпания «Северный ветер» (работает под брендом Nordwind) законтрактовала у нескольких иностранных лизинговых компаний 15 самолетов (по пять узкофюзеляжных Airbus 321 и Boeing 737 и пять широкофюзеляжных – три Boeing 777 и два Airbus 330), рассказал заместитель гендиректора Nordwind, вице-президент Pegas Touristik Имран Назаров. Два уже поступили, остальные ожидаются до апреля 2018 г. В кризис 2015-2016 гг. Nordwind сократила парк с 16 до 10 самолетов (средний возраст – 8-9 лет). Возраст заказанных судов – 4,5 года, а несколько будут новыми, говорит топ-менеджер.

К концу 2018 г. Nordwind планирует увеличить парк до 50-55 судов за счет Boeing и Airbus – переговоры уже идут, но решение будет зависеть от рынка, говорит Назаров. Он оптимистичен: перевозки поддержит развитие внутреннего туризма, стыковки регулярных рейсов с зарубежными чартерами из Москвы, чемпионат мира по футболу в 2018 г. В 2015 г. перевозки стагнировали, в 2016 г. сократились на 3,8%, но в январе – апреле этого года выросли на 20,6% до 27,09 млн пассажиров, по данным **Росавиаци**и.

Nordwind в январе – апреле перевезла 681 127 человек (рост в 2,8 раза).

Выполнять регулярные рейсы Nordwind начала летом 2015 г. – в Сочи и Симферополь, развитие подстегнул запрет полетов в Турцию и Eгипет.

 Nordwind с 50 самолетами могла бы стать четвертой в России, больше судов только у группы «Аэрофлот» (291), S7 Group (65) и «Ютэйр» (63).

«Инвестиции в программу развития незначительны, связаны в первую очередь с формированием новых подразделений, необходимых для регулярных перевозок, и обеспечением лизинговых контрактов», – говорит Назаров.

 Российский рынок сейчас растет даже быстрее азиатского, говорит гендиректор Infomost Борис Рыбак. Но стремительное развитие может грозить избытком провозных емкостей, что два года назад вкупе с девальвацией (лизинговые платежи рассчитываются в валюте) привело к банкротству «Трансаэро».

«В 2016 г. Nordwind перевезла 450 000 человек регулярными рейсами (25% пассажиров), в этом году их будет около 1 млн при планируемом пассажиропотоке в 4,5-5 млн человек, в течение нескольких лет регулярный сегмент (в зависимости от наличия международных назначений) должен занимать до 50% трафика», – рассказывает Назаров. В России 5% туристов самостоятельно формируют туры, в США – 70%, в Великобритании – 40%. В России эта доля через пять лет вырастет до 25-30%, чтобы поймать спрос, нужно присутствовать в системах бронирования и на сайтах агентств, поэтому нужны регулярные рейсы, объясняет Назаров.

 Регулярные рейсы позволяют продавать места, если их не реализовал туроператор, но при масштабном росте обоих сегментов может возникнуть конфликт интересов, особенно летом, говорит менеджер чартерного перевозчика. Другие чартерные компании пока не спешат пробовать силы в регулярном сегменте. I Fly в этом году не планирует открывать регулярные рейсы, сказал заместитель гендиректора Георгий Баутин. Не планирует расширять регулярный сегмент Azur Air, говорит представитель. «Роял флайт» собирается открыть несколько регулярных рейсов, сказал представитель.

\*\*\* «Северный ветер» Авиакомпания Владелец – Pegas Touristik (100%).

Финансовые показатели (РСБУ, 2015 г., данные «СПАРК-Интерфакса»): Выручка – 26,8 млрд руб., Чистый убыток – 271 млн руб.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2017.05.17; КЕРОСИН ВЗЛЕТАЕТ

Восстановление пассажиропотока российских авиакомпаний приводит к постепенному росту потребления авиакеросина. По данным «Газпромнефть-Аэро», в первом квартале спрос вырос на 4%, достигнув уровня начала 2015 года. При этом, по мнению компании, на рынке существует «небольшой профицит» керосина, сбалансировать который получается за счет поставок за рубеж.

Объем розничного потребления авиационного керосина в РФ в первом квартале 2017 года вырос на 4% по сравнению с началом 2016 года, сообщил гендиректор «Газпромнефть-Аэро» Владимир Егоров в рамках топливного форума IATA в Петербурге. Таким образом, показатели рынка вернулись к уровню начала 2015 года. Объемы розничной реализации топлива самой «Газпромнефть-Аэро» в первом квартале выросли на 3% до 464 тыс. тонн, но пока так и не достигли уровня начала 2015 года (563 тыс. тонн). Господин Егоров также отметил, что внутрироссийская цена на топливо по-прежнему ниже, чем в европейских аэропортах, несмотря на «налоговый маневр», снизивший размер экспортных пошлин на нефтепродукты.

По словам топ-менеджера, тенденция роста спроса объясняется тем, что на российском рынке уже полгода наблюдается рост перевозок. В пресс-службе группы S7 подтвердили «Ъ», что потребление топлива растет пропорционально объемам перевозок, которые с начала года увеличились на 16%. Господин Егоров отметил, что на росте перевозок положительно сказалась госпрограмма субсидирования полетов, в том числе на Дальнем Востоке. На спрос также «влияет развитие турпотока, как внутреннего, так из сопредельных государств», в частности, из Китая. В других компаниях – крупнейших игроках рынка авиатоплива, «Роснефти» и ЛУКОЙЛе, не дали комментариев.

По данным **Росавиаци**и, за январь–апрель российские авиакомпании нарастили перевозки на 20,6%, до 27,09 млн пассажиров. По данным отчета группы «Аэрофлот», в первом квартале 2017 года расходы на топливо составили 21,05% от общих затрат, что на 3,5 процентного пункта выше, чем за аналогичный период 2016 года. При этом за первый квартал цена на авиатопливо выросла на 22,75%.

Впрочем, рост цен на авиакеросин зимой – характерная особенность этого рынка в России, так как керосин используется для выпуска зимнего дизтоплива. В целом этой зимой керосин на бирже СПбМТСБ стоил примерно так же, как и в предыдущем году, оставаясь в пределах 32-34 тыс. руб. за тонну, если исключить декабрьские пики, вызванные аномально холодной погодой. Во внебиржевом сегменте, где продаются основные объемы авиакеросина по прямым контрактам поставщиков с авиакомпаниями, цены были на 2-3 тыс. руб. на тонну ниже и сейчас находятся на уровне 30 тыс. руб. за тонну (в прошлом году на ту же дату – 26 тыс. руб. за тонну).

По мнению Владимира Егорова, на внутреннем рынке наблюдается «небольшой профицит» топлива. Но структура бизнеса компании – 75% топлива поставляются в рамках формульных контрактов – позволяет сбалансировать бизнес и поставлять значительную часть объема топлива на экспорт. В первом квартале 2017 года объем заправок за рубежом увеличился в три раза по сравнению с началом 2016 года и составил 52,1 тыс. тонн. К 2025 году «Газпромнефть-Аэро» рассчитывает поставлять в год на экспорт не менее 1 млн тонн. К этому же сроку доля компании на розничном рынке может достигнуть 31%, общий объем продаж керосина – 5,5 млн тонн, а число собственных ТЗК достигнет 60 (из них девять за рубежом).

По мнению Михаила Турукалова из «Аналитики товарных рынков», спрос на перевозки пока мало влияет на стоимость керосина, которая остается стабильной и в большей степени зависит от структурных факторов, таких как динамика цен на нефть, модернизация НПЗ и влияние «налогового маневра». Господин Турукалов отмечает, что сейчас, несмотря на ремонты на НПЗ, авиакеросина на рынке достаточно.

### IRKUTSKMEDIA; 2017.05.16; АЭРОПОРТ ИРКУТСКА РИСКУЕТ «УЛЕТЕТЬ» НАЗАД В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ

Это связано со срывом этапов выполнения условий соглашения между **Минтрансом** и правительством

Контрольно-счетная палата Иркутской области провела проверку соблюдения порядка управления и распоряжения государственной собственностью (акциями) АО «Международный аэропорт Иркутск». Как отметил аудитор Константин Янцер, кроме незначительных процедурных нарушений, имеет место нарушение сроков проведения этапов реконструкции воздушной гавани, которое было подписано правительством Приангарья при передаче аэропорта в собственность региона. На момент проведения проверки выполнялся четвертый пункт прогнозного плана, тогда как должен был осуществляться седьмой. Есть вероятность того, что аэропорт может вернуться назад в федеральную собственность в условиях серьезного отставания от сроков соглашения. Об этом сообщает ИА IrkutskMedia.

Так, согласно одному из условий соглашения, заключенного **министерством транспорта** РФ, Федеральный агентством воздушного транспорта и правительством Иркутской области при передачи акций АО «Международный аэропорт Иркутск» из федеральной собственности в региональную, кабмин взял на себя обязательство по обеспечению, внедрению и привлечению инвестиций на условиях ГЧП по мероприятиям при строительстве нового аэропортового комплекса.

«В прогнозном плане существуют порядок поэтапного выполнения условий соглашения (всего девять этапов – прим. ред.). На момент проверки должен осуществляться седьмой этап прогнозного плана мероприятий, тогда как правительство Иркутской области, согласно данным открытых источников информации, приступает к реализации только четвертого этапа, что свидетельствует о значительном отставании от сроков определенных в соглашении. Можно предположить, что при расторжении соглашения по инициативе одной из сторон потребуется обратная передача 100% акций общества из областной собственности в федеральную», – заметил Константин Янцер.

Депутат Заксобрания Александр Балабанов подтвердил возможность такого сценария в условиях сопротивления областного парламента.

«Есть запасная схема – вернуть в федеральную собственность, там договориться с **Росавиаци**ей и **Минтрансом**, выключить региональный парламент из этой схемы», – сказал народный избранник.

Председатель комиссии по контрольной деятельности ЗС Приангарья Геннадий Нестерович отметил, что на данный момент управление акциями аэропорта идет не важно, поскольку процесс реализации соглашения застрял на четвертом этапе.

«Когда аэропорт был в федеральной собственности, ту прибыль, которую мы получаем сейчас – это более 300 млн рублей, мы не имели. На мой взгляд, аэропорт ни в коем случае нельзя отдавать», – отметил Геннадий Нестерович.

Ответ на вопрос депутата, почему реализация соглашения остановилась, не смогли дать ни Виктор Кондрашов, ни депутат регионального парламента Ольга Носенко, ни председатель бюджетного комитета ЗС Наталья Дикусарова. Вопрос было решено принять к сведению и взять на контроль. Такие обстоятельство только добавляют неясность в будущее аэропорта.

Напомним, в мае состоялась рабочая встреча губернатора Иркутской области Сергея Левченко с генеральным директором аэропорта Мюнхена Михаэлем Керкло в Москве. В ходе встречи Керкло выступил с инициативой разработки проекта развития аэропорта Иркутска в качестве одного из узловых трансферных центров на азиатском направлении.

Ранее глава Приангарья предложил инвесторам создать консорциум, который должен будет реконструировать старый аэропорт, так и построить новый за пределами города. Отмечается, что интерес к развитию объекта проявил Виктор Вексельберг из «Аэропортов регионов», а также участие в нем предлагалось владельцу «Базэла» Олегу Дерипаске.

Председатель правительства Иркутской области Александр Битаров опроверг слухи о том, что Иркутский аэропорт планируется продать за 1,5 млрд рублей. Он напомнил, что губернатор неоднократно высказывался на тему продажи аэропорта и категорически отказывался это делать. По словам Александра Битарова, на строительство нового аэровокзала и модернизацию аэропорта планируется потратить 20 млрд рублей. По мнению председателя правительства, этот проект не обойдется одним инвестором.

Аэропорт Иркутска является привлекательным активом, к которому в будущем проявят интерес все крупные аэропортовые группы России, заявил глава аналитической службы агенства «АвиаПорт» Олег Пантелеев. По его словам, шансы на участие в реализации данного проекта есть у каждого авиагиганта, пока не определены условия сотрудничества области и инвестора и не проведены конкурсные процедуры. Два основных конкурента в аэропортовом бизнесе – «Новапорт» и «БазЭл» – готовы соперничать за воздушную гавань столицы Приангарья, которая указом президента России передана в собственность области. Сейчас фаворитом в этой битве является «Новапорт» Романа Троценко, с которым у правительства региона есть предварительные договоренности.

Ранее ИА IrkutskMedia сообщало, что компания «Аэропорт Девелопмент», входящая в структуру холдинга «Базовый элемент» Олега Дерипаски, не потеряла интерес к развитию аэропорта Иркутска. Несмотря на имеющуюся формальную договоренность, без проведения конкурса между региональным правительством и компанией «Новапорт», входящей в группу AEON Романа Троценко, интересы крупного аэропортного бизнеса все же столкнутся за авиаузел столицы Приангарья.

### ВОСТОК ТЕЛЕИНФОРМ; 2017.05.16; «АНГАРА» УВЕЛИЧИЛА ЧАСТОТУ ПОЛЕТОВ НА СЕВЕР БУРЯТИИ И СНИЗИЛА СТОИМОСТЬ БИЛЕТОВ

Авиакомпания «Ангара» с 17 мая начнет выполнять авиарейсы в северные районы Бурятии чаще. Частота полетов увеличится до трех рейсов в неделю в п. Нижнеангарск и до двух – в п. Таксимо, сообщает **Минтранс** региона.

Кроме этого на 30% снижена стоимость билетов по маршрутам Улан-Удэ – Нижнеангарск – Улан-Удэ, Улан-Удэ – Таксимо – Улан-Удэ. Теперь до Нижнеангарска можно улететь за 6 тысяч рублей, до Таксимо – за 7 тысяч рублей.

Отметим, на субсидирование билетов в 2017 году предусмотрено 43,4 миллиона рублей, в 2018 году – 64,5 миллиона.

«Снижение стоимости авиабилетов на социально значимых региональных маршрутах будет способствовать развитию авиамаршрутной сети и повысит доступность услуг в сфере внутреннего туризма», – отметил ранее врио главы республики Алексей Цыденов.

При покупке авиабилетов на сайте авиакомпании дополнительные сборы не предусмотрены. При приобретении авиабилетов в других агентствах могут взиматься дополнительные сервисные сборы, величина которых устанавливается агентствами. Штрафы при обмене ранее оформленных билетов не предусмотрены.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.16; СУД ПОДТВЕРДИЛ ВЕРДИКТ РОСПОТРЕБНАДЗОРА О НАРУШЕНИИ АК «ПОБЕДА» ПРАВИЛ ПЕРЕВОЗКИ БАГАЖА

Девятый арбитражный апелляционный суд во вторник подтвердил законность постановления Управления Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека по Москве на транспорте (Роспотребнадзор) во Внуково от 19 октября 2016 года о нарушении авиакомпанией «Победа» правил перевозки багажа пассажиров.

Как отмечается в информации на сайте суда, суд, таким образом, отклонил жалобу авиакомпании и оставил в силе решение Арбитражного суда Москвы от 20 февраля 2017 года.

Из материалов дела следует, что в ведомство поступили обращения граждан по вопросу провоза незарегистрированной ручной клади, находящейся при пассажирах.

Как указывает ООО «Авиакомпания «Победа», за пассажиром, согласно правилам перевозки компании, сохранено право бесплатного провоза в салоне дамской сумочки или портфеля, папки для бумаг, зонтика и т.д. Перевозка в салоне воздушного судна других предметов является дополнительной услугой, за оказание которой с пассажира взимается соответствующий сбор. При этом пассажир не лишен права перевозить такие предметы в багажном отсеке.

При прохождении регистрации на рейсы заявителями жалоб был предъявлен багаж, провоз которого не был оплачен (сумка, параметры которой не позволяли отнести ее ни к дамской сумке, ни к портфелю, а также портфель, габариты которого превышали 75см).

Представители авиакомпании предложили пассажирам оплатить провоз багажа в соответствии с тарифами авиакомпании.

Ранее сообщалось, что авиакомпания «Победа» оспаривает в суде несколько предписаний **Ространснадзор**а. Так, в производстве суда находятся иски «Победы», касающиеся предписаний ведомства о предоставлении пассажирам горячего питания, о сверхнормативном багаже и о совместном с родителями размещении детей.

Арбитражный суд Москвы в конце июля 2016 года признал законным предписание **Ространснадзор**а от 29 февраля 2016 года, касающееся провоза багажа на рейсах ООО «Авиакомпания «Победа». Суд тогда пришел к выводу, что нормы бесплатного провоза багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажире, не могут быть менее 10 кг на одного пассажира. В тех же правилах указано, что багаж, перевозимый в пассажирском салоне, должен весить не более 10 кг.

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

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

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

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

### ИНТЕРФАКС-КАЗАХСТАН; 2017.05.16; ОТКРЫТИЕ РЕЙСОВ ИЗ АСТАНЫ В «ЖУКОВСКИЙ» ОТКЛАДЫВАЕТСЯ ПО ТЕХНИЧЕСКИМ ПРИЧИНАМ

Открытие рейсов казахстанской авиакомпании SCAT из Астаны в подмосковный аэропорт «Жуковский» откладывается на месяц по техническим причинам, сообщили агентству «Интерфакс-Казахстан» в пресс-службе министерства по инвестициям и развитию Казахстана.

«Казахстанский перевозчик-авиакомпания SCAT имеет намерение выполнять полеты по направлению из Астаны в Жуковский с летнего периода. По информации авиакомпании, начало полетов переносится с июня на начало июля по техническим причинам (поздний возврат воздушных средств с технического обслуживания)», – говорится в ответе ведомства на запрос агентства «Интерфакс-Казахстан».

Как уточнили в пресс-службе министерства, 6 марта 2017 года авиационные власти Казахстана и РФ предоставили право назначенным перевозчикам выполнять до 7 рейсов в неделю по маршрутам «Жуковский»-Астана и «Жуковский» – Алма-Ата. С казахстанской стороны назначена авиакомпания SCAT, с российской стороны – «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL). «Установленные договоренности закреплены путем обмена письмами и не имеют срока действия», – сказали в пресс-службе министерства.

Ранее «Жуковский» анонсировал, что полеты SCAT начнутся 6 июня, но согласно информации, опубликованной 11 мая, первый рейс будет выполнен 2 июля. С чем связан перенос сроков, на сайте аэропорта не уточнялояь.

В марте газета «Коммерсантъ» сообщала, что авиавласти Казахстана признали «Жуковский» региональным аэропортом, что дает право не ограничивать количество перевозчиков и рейсов, выполняемых из него (такое правило действует в аэропортах Москвы). Но это стало возможным в обмен на предоставление авиакомпаниям Казахстана права летать в Монголию по транссибирским трассам над территорией РФ без роялти, которые обычно платят иностранные перевозчики, уточняла газета.

Ранее статус регионального аэропорта «Жуковского» спровоцировал несколько международных скандалов. Так, авиавласти Таджикистана и Израиля, относя «Жуковский» к аэропортам Московского авиаузла, долгое время отказывались согласовывать рейсы вторых назначенных перевозчиков от РФ.

### ТАСС; 2017.05.16; ГЕНДИРЕКТОР UTAIR: УКРАИНСКИЕ САНКЦИИ НЕ ПОВЛИЯЮТ НА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АВИАКОМПАНИИ

Санкции, которые Украина ввела в отношении российской авиакомпании UTair, не повлияют на деятельность авиаперевозчика. Об этом журналистам сообщил генеральный директор UTair Андрей Мартиросов.

«Введенные Украиной санкции никак не повлияют на деятельность UTair. Мы уже продолжительное время не выполняем полеты ни в аэропорты Украины, ни над ее территорией», – сказал Мартиросов.

По его словам, UTair, как и многие другие российские авиакомпании, эксплуатирует самолеты и авиационные двигатели украинского производства.

Украинские санкции против UTair введены сроком на год (до мая 2018 года). В отношении авиаперевозчика действуют ограничения, включающие частичное или полное прекращение транзита ресурсов, полетов и перевозок по территории Украины.

Подобный запрет действует и в отношении других российских авиакомпаний – «Аэрофлота», «Когалымавиа», Red Wings, «Сибири» (S7), «Уральских авиалиний» и «России».

Кроме того, Украина расширила санкции против России. В расширенный санкционный список вошли 1228 физлиц и 468 юрлиц, в том числе ряд депутатов Госдумы, судьи Конституционного суда, российские журналисты, телеканалы, социальные сети «ВRонтакте» и «Одноклассники», а также компании Mail.ru и Яндекс.

### RNS; 2017.05.16; В ДОМОДЕДОВО К КУБКУ КОНФЕДЕРАЦИЙ ЗАПУСТЯТ КОНТРОЛЬ ПАССАЖИРОВ ПО ШТРИХ-КОДУ НА СМАРТФОНЕ

Московский аэропорт Домодедово начал тестирование системы, которая автоматически определяет сектор вылета пассажира и проверяет статус рейса при помощи штрих-кода на посадочном талоне, сообщает Домодедово.

Система позволит не использовать бумажные посадочные талоны: все считывающие устройства в Домодедово распознают штрих-код, в частности с мобильных устройств.

Система будет фиксировать время входа пассажиров в зоны предполетного и паспортного контроля, с ее помощью можно будет определить нахождение пассажира в терминале и не допустить пассажиров, рейс которых уже отправился.

Сначала в Домодедово установят 16 турникетов в секторах А и В. Всего установлена 41 рабочая станция со сканерами для сотрудников, работающих в аэропорте. В промышленную эксплуатацию система будет запущена в период проведения Кубка конфедераций по футболу, который пройдет с 17 июня по 2 июля 2017 года.

Ранее RNS в аэропортах рассказали, что Шереметьево, Домодедово и Внуково готовы внедрить оборудование, позволяющее пассажирам проходить предполетный досмотр по электронному билету с помощью смартфона. Соответствующие поправки в приказ **Минтранса**, упрощающие авиапассажирам процесс прохода в самолет и разрешающие использовать электронный посадочный талон без обязательной распечатки бумажной копии, должны вступить в силу в августе этого года.