**19 МАЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.05.19; «АЭРОФЛОТ» ОСТАВЯТ ГОСУДАРСТВУ

Белый дом может отказаться от приватизации перевозчика

Правительство готово отказаться от приватизации «Аэрофлота», которую в Белом доме обсуждают с 2013 года. Ранее предлагалось сократить госдолю в крупнейшей авиакомпании страны до блокпакета, но эту идею традиционно не поддерживает руководство «Аэрофлота», ссылающееся то на недооценку перевозчика рынком, то на необходимость поддерживать российский авиапром, то на «социальные функции», например, обеспечение транспортной доступности удаленных регионов. Аналитики при этом считают авиакомпанию «качественным эмитентом», привлекательным для инвесторов.

Правительство обсуждает возможность не приватизировать «Аэрофлот», сообщил вчера ТАСС со ссылкой на замглавы Минфина Алексея Моисеева. По его словам, рассматривается вариант «исключения его из списка приватизации». В Минэкономики сообщили «Ъ», что в плане приватизации «Аэрофлота» нет, а продажа акций крупнейших компаний осуществляется по отдельным решениям правительства.

Росимуществу принадлежит 51,17% акций «Аэрофлота», 4,5% у дочерней компании перевозчика «Аэрофлот-Финанс», 3,3% – у «Ростеха», остальные доли у мелких инвесторов. В 2013 году правительство включило «Аэрофлот» в план приватизации на 2014-2016 годы, доля государства должна была упасть до 25% плюс одной акции. В 2014 году планировалось провести SPO 8-9% акций на бирже на $200-300 млн, снизив госдолю до 50% плюс одной акции, но это не состоялось. Второй этап – сокращение госдоли до 25% плюс одной акции хотели провести в 2016-2020 годах. Затем «Аэрофлот» планировали приватизировать в 2016 году, Financial Times со ссылкой на источники писала, что 25% может купить Аркадий Ротенберг (представитель бизнесмена говорил, что это не рассматривается).

Глава «Аэрофлота» Виталий Савельев скорее не поддерживал продажу. В середине 2016 года он говорил той же Financial Times, что приватизация невыгодна компании и правительству, поскольку России нужен флагманский перевозчик, принадлежащий государству. Он подчеркивал вклад «Аэрофлота» в российский авиапром (компания – базовый эксплуатант SSJ 100), «а это также большие расходы», которые больше «никто не понесет». Господин Савельев отмечал, что если бы государство продало 10% в «Аэрофлоте» в 2014 году, то могло бы заработать $300 млн, а теперь, «чтобы получить $300 млн, пришлось бы продать 25%». Но сейчас «Аэрофлот» резко подорожал: в конце 2015 года он на Московской бирже стоил $850 млн, а в конце 2016 года – $2,77 млрд. С начала года его капитализация выросла на 32%, до $3,6 млрд. В феврале Виталий Савельев выступил в интервью ТАСС за приватизацию, но после внедрения российской авиатехники: если в совете директоров число представителей государства снизится, он может не поддержать покупку отечественных самолетов. Вчера в «Аэрофлоте» отказались от комментариев. Источник «Ъ», близкий к совету директоров, отметил, что приватизация «была бы бессмысленной» с учетом того, что государство «решает за счет авиакомпании социальные вопросы»: повышает транспортную доступность регионов с помощью убыточных «плоских» тарифов, закупает российские самолеты. «Частный инвестор не станет вкладываться в авиакомпанию с таким обременением»,– подчеркнул он. В феврале глава **Минтранса** Максим **Соколов** говорил, что нецелесообразно приватизировать «Аэрофлот» в ближайшее время: «Дальнейшее снижение госдоли приведет к утере контроля в стратегических решениях развития национального перевозчика».

Константин Юминов из Raiffeisenbank отмечает, что сделка была бы интересна инвесторам: «Аэрофлот» – качественный эмитент с высоким уровнем раскрытия и корпоративного управления. По его мнению, оптимальным вариантом с учетом системообразующей роли «Аэрофлота» в отрасли было бы снижение госдоли с сохранением контроля над перевозчиком.

### РИА НОВОСТИ; 2017.05.18; РОССИЯ И ЕГИПЕТ ВЕДУТ ДИАЛОГ ПО ВОПРОСУ АВИАСООБЩЕНИЯ, СООБЩИЛИ В МИНТРАНСЕ

Москва и Каир находятся в открытом диалоге по вопросу возобновления авиасообщения между двумя странами, заявил журналистам **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

Египетская газета «Аль-Ватан» в середине мая сообщала, что переговоры России и Египта по возобновлению прерванного полтора года назад авиасообщения приостановлены с февраля этого года, никаких контактов по этому вопросу в настоящее время между сторонами нет.

«Мы все время находимся в открытом диалоге», – сказал **Соколов**, отвечая на соответствующий вопрос.

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 ранее 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.

### ВОЛЖСКАЯ КОММУНА; СЕРГЕЙ АЛЕШИН; 2017.05.18; БЕСПРЕЦЕДЕНТНЫЕ МАСШТАБЫ

В последние пять лет дорожно-транспортная инфраструктура губернии обновляется невиданными прежде темпами и масштабами. Объем средств, выделяемых на эти работы в Самарской области, сравним с бюджетами целых регионов. В 2017 году на строительство, реконструкцию и ремонт автодорог в регионе направлено 27 млрд рублей, что в 2,7 раза больше, чем в 2011-м. А всего за пять лет из бюджетов всех уровней на дороги губернии выделено 100 млрд рублей. За это время отремонтировали, реконструировали и построили 1,7 тыс. км федеральных, областных и муниципальных трасс.

Служить самарцам

Сейчас основная задача – качественно подготовить дорожную сеть Самары к ЧМ-2018. Среди главных проектов – комплексный ремонт ул. Ново-Садовой, глубокая реконструкция Московского шоссе и ул. Ташкентской, а также Красноглинского и Заводского шоссе, строительство новых автодорог к стадиону «Самара Арена» – улиц Арена-2018 и Дальней, реконструкция трассы Волжский – аэропорт «Курумоч».

Затраты на дорожную сеть на период 2015-2018 годов, в рамках подготовки к ЧМ в Самаре, составляют 24 млрд рублей. Об этом сообщил вице-губернатор Самарской области А.Б. Фетисов. «Речь идет о дорогах, которые ремонтируются непосредственно к ЧМ-2018, хотя необходимо понимать, что все дорожные ремонты решают вопросы, связанные с благоустройством города, – подчеркнул он. – Самара должна выглядеть достойно не только во время проведения чемпионата, но и после него. Наследие ЧМ, включая улично-дорожную сеть, должно служить самарцам».

Крупнейший объект – Московское шоссе – центральная гостевая трасса, по которой уже в следующем году жители и гости областной столицы будут добираться к стадиону «Самара Арена». Протяженность объекта реконструкции – 9,1 км. Общая стоимость работ – 9,3 млрд рублей. Город получит 10-полосную магистраль с двумя развязками тоннельного типа – на пересечении с пр. Кирова и Ракитовским шоссе. Выделенные полосы для общественного транспорта, велодорожки, лоты для парковки – вот что увидят самарцы после завершения комплексной реконструкции уже к концу этого года. В рамках проекта обустроен сквер «Мир» между Московским шоссе и ул. Маломосковской – заброшенная ранее территория приобрела по-настоящему европейский вид и стала украшением города.

В этом году завершается капремонт еще одной транспортной артерии Самары – улицы Ново-Садовой на участке от ул. Полевой до пр. Кирова. Общая стоимость работ – 1,9 млрд рублей, протяженность участка – 9,1 км. Подход тот же – комплексное благоустройство всей прилегающей территории: ремонт дорог-дублеров, обустройство 2-километровой парковой зоны, строительство велодорожек.

Полным ходом идет реконструкция автомобильной дороги по ул. Ташкентской. Дорога соединит Московское шоссе и ул. Демократическую, а путепровод разведет транспортные потоки на разные уровни, что послужит лучшим лекарством от дорожных заторов. На месте тупика появится новая дорога в районе ул. Солнечной, что значительно улучшит транспортную доступность интенсивно растущей жилой застройки.

В порядок приводят и большие, и малые самарские дороги. Только за прошлый год в городе отремонтировали 92 автотрассы и 72 внутриквартальные территории. В 2017 году масштабы не снизились: на финансирование дорожных работ в Самаре направлено 14 млрд рублей. Напомним, в 2012 году сумма составляла всего 0,45 млрд рублей. В этом году 60% дорог Самары будут соответствовать нормативному состоянию, а пять лет назад этот показатель составлял чуть более 10%.

Безопасность и качество

Помимо реализации масштабных проектов к ЧМ в Самаре идет и ремонт дорог и мостов по всей губернии. Пять лет подряд Тольятти ежегодно получает из облбюджета по миллиарду рублей на ремонт внутригородских магистралей. За это время более 35% городской дорожной сети приведено в нормативное состояние – это свыше 200 дорожных объектов. Впервые за 20 лет в городе построили новую дорогу – это современная 6-полосная автомагистраль с разделительной полосой на ул. 40 лет Победы. В городе идет строительство трехуровневой транспортной развязки на 974-м километре трассы М-5 «Урал», в этом году из федерального бюджета на нее выделят 2 млрд рублей.

Участие региона в федеральной программе «Безопасные и качественные дороги» также даст стимул к дополнительному развитию транспортной инфраструктуры всей Самарско-Тольяттинской агломерации. В этом году **Росавтодор** выделил губернии максимальную субсидию среди всех субъектов – 1,8 млрд рублей, еще 2,95 млрд рублей направит областной бюджет. В 2018 году финансирование программы составит 5,87 млрд рублей.

Ресурс развития

Активно в Самарской области «наводят» мосты: например, мостовой переход «Кировский» в Самаре многие годы считался долгостроем. Строительство началось в 2007 году, а к 2012 году финансирование объекта было заморожено. С приходом в Самарскую область Н.И. Меркушкина было принято решение ускорить сдачу моста. Это стало возможно только благодаря поддержке Президента России В.В. Путина, который по просьбе главы региона поручил оперативно выделить на завершение работ субсидию на сумму более 3 млрд рублей, еще 700 млн выделила область. В октябре 2014 года **министр транспорта РФ** М.Ю. **Соколов** и губернатор Н.И. Меркушкин открыли движение по Кировскому мосту.

О строительстве мостового перехода «Фрунзенский» через р. Самару говорили еще 10 лет назад. В 2012 году в своем первом Послании Н.И. Меркушкин обозначил реальные перспективы строительства Фрунзенского моста как одного из приоритетных проектов развития транспортной инфраструктуры региона. Ведь этот мост снизит транспортную напряженность в Самаре, новое развитие получит Куйбышевский район, а также Новокуйбышевск и Чапаевск.

Работы стартовали в ноябре 2015-го, стоимость строительства – 12,3 млрд рублей. Сооружение включает в себя железобетонный мост через р. Самару, мост через озеро Банное, транспортные развязки на улицах Шоссейной и Фрунзе. Общая протяженность 6-полосной трассы составит 2,67 км. Работы завершат к концу 2018 года, что является рекордным сроком для возведения подобных сооружений.

В этом году, впервые за четыре десятка лет, комплексно отремонтируют Южный мост в Самаре. С момента строительства в 1974 году он ни разу не видел столь масштабного обновления. Еще один мост через реку Самару был отремонтирован в 2012 году – это старый мост по ул. Главной. Объект был построен в 1954 году и, по оценкам экспертов, требовал срочного ремонта. Работы провели в течение полугода без перекрытия движения. Из областного бюджета на ремонт было выделено 100 млн рублей.

Мосты ремонтируют и строят по всей области: только в прошлом году на ремонт 38 инженерно-мостовых сооружений в регионе выделили свыше 500 млн рублей из областного бюджета. В Сызрани построены два моста – через реки Крымзу и Кубру, путепровод через железнодорожную ветку на обводной дороге вокруг города. В Богатовском районе до конца этого года отремонтируют мост через р. Самару на трассе Богатое – Самара – Бугуруслан. Осенью завершится ремонт дороги на плотине Жигулевской ГЭС.

Знаковым для региона объектом в ближайшие годы станет строительство моста через Волгу в районе с. Климовка. Он разгрузит дорожную сеть Тольятти и даст новый импульс развитию предприятий города. Строительство будет вестись на условиях государственно-частного партнерства. Уже завершены изыскательные работы, началась разработка проектно-технической документации.

Н.И. Меркушкин,губернатор Самарской области:

– Огромные деньги, выделяемые на дороги, должны работать не только на чемпионат, но и на долгое время вперед. Нужно использовать эту возможность, чтобы существенно продвинуться по качеству дорог в Самарской области. Этому вопросу уделяется наибольшее внимание. Мы собирали дорожных строителей, и с ними был очень обстоятельный разговор. Я им сказал, что спрос будет очень серьезный. Те, кто не будет соблюдать предъявляемые нами требования, уйдет с самарского рынка. И таких случаев, когда весной вместе со снегом уходит дорога, больше быть не должно.

### КОММЕРСАНТ.RU; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.05.18; ФАС ВЫШЛА ТОЛЬКО В МОРЕ

Служба согласилась не регулировать доступ к речным портам

Правила недискриминационного доступа для портов будут регулировать только доступ к услугам стивидоров и не распространятся на инфраструктуру. Кроме того, из-под действия правил будут выведены речные порты, такого консенсуса достигли ФАС и **Минтранс**. При этом ведомства пока не могут прийти к согласию по определению понятия «свободные мощности» – ключевого для определения механизма доступа грузовладельцев к портам. Кроме того, документ должен быть одобрен всеми участниками ЕАЭС, в частности, его необходимо утвердить с Казахстаном, ранее жаловавшимся на сложности с доступом к портовой инфраструктуре в РФ.

Правила недискриминационного доступа (ПНД) будут распространяться только на морские порты и не регулировать доступ к их инфраструктуре, сообщил зам**министра транспорта**, глава **Росморречфлот**а Виктор **Олерский**. В среду в рамках заседания подкомиссии по морскому и речному транспорту и портовой инфраструктуре РСПП он заявил, что ФАС и **Минтрансу** удалось достичь ряда договоренностей по этому документу. В частности, было решено исключить из документа речные порты, так как «услуга избыточна» и «не надо регулировать там, где нет проблем», подчеркнул господин **Олерский**.

В августе 2016 года ФАС опубликовала на regulation.ru проект постановления правительства по утверждению ПНД к услугам в портах и транспортных терминалах (см. “Ъ” от 4 августа). Документ вызвал резкую критику стивидоров, так как его отдельные пункты фактически отменяли либерализацию цен в секторе. В частности, предлагалось ввести перевалку грузов в портах и терминалах, погрузку и выгрузку в терминалах в перечень услуг субъектов естественных монополий, цены на которые регулируются государством. В октябре служба опубликовала новую версию документа (см. “Ъ” от 24 октября 2016 года), которая также не удовлетворила стивидоров и **Минтранс**. В отрасли неоднократно высказывали недоумение, зачем ФАС дорабатывает документ, который в 2015 году был завизирован всеми органами власти и направлен в правительство.

Кроме того, предыдущий документ в своем названии и самом подходе предлагал установить отдельные ПНД к инфраструктуре портов, в таком виде это была бы «революция», заявил замминистра. «Это значит, построил для себя причал, а он вам не принадлежит, и вы к нему имеете такой же равный доступ, как и все те, кто имеет тысячу или три тонны грузов»,– пояснил Виктор **Олерский**. Также из документа были убраны услуги, которые определяются портовыми сборами, в частности, канальный сбор. Но **Минтрансу** и ФАС так и не удалось договориться по определению «свободных мощностей», хотя предложения **Минтранса** были согласованы с бизнес-сообществом. По словам господина **Олерск**ого, ФАС согласилась при определении этого понятия вычитать из общей проектной мощности объем, который резервирует для себя кэптивный грузовладелец (собственник терминала). Но служба категорически отказалась учитывать при этом «мощность, к которой должен иметь доступ добросовестный клиент», добавил чиновник. По его словам, если у компании действовал трехлетний контракт на перевалку с ежегодной перевалкой 5 млн тонн, по его окончании ее могут отправить «в общую очередь». Такая ситуация не вполне правильная, по мнению господина **Олерск**ого, и позиция министерства была доложена руководству ФАС. В ФАС в среду не ответили на запрос “Ъ”.

Также замминистра сообщил, что для принятия ПНД необходимо одобрение Казахстана в рамках ЕАЭС. Когда именно будут достигнуты договоренности с Астаной, Виктор **Олерский** затруднился ответить.

Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, называет последнюю версию ПНД «достаточно взвешенной». Документ находится на рассмотрении правительства с февраля, он согласован несколькими вице-премьерами, добавляет он. При этом, по словам собеседника “Ъ”, у Казахстана не возникало особых проблем с доступом к услугам портов РФ, но по этому вопросу от Астаны неоднократно поступали жалобы. Объемы перевалки растут, спрос на портовые мощности высокий, говорит собеседник “Ъ”. Мощности по перевалке, по его словам, также растут рекордными темпами, и важно поддерживать предсказуемость инвестклимата.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.18; САМАРСКИЙ «ТЕХТРАНССТРОЙ» СПРОЕКТИРУЕТ НИЗКОНАПОРНУЮ ПЛОТИНУ НА ВОЛГЕ ПОД ГОРОДЦОМ

ФБУ «Администрация Волжского бассейна» на конкурсной основе выбрало ООО «Техтрансстрой» генеральным проектировщиком строительства Нижегородской низконапорной плотины на Волге для решения проблемы судоходства в районе Городецкого гидроузла, говорится в документации на сайте госзакупок РФ.

«Техтрансстрой» предложил цену контракта в размере 962,5 млн рублей при начальной цене 1,25 млрд рублей, говорится в документации.

Заявки на участие в конкурсе, кроме победителя, подавали еще пять компаний, две из которых были допущены – ООО «СК «Управление строительства-620», АО «Акватик» (обе – Москва).

Как сообщалось, победитель конкурса по заказу **Росморречфлот**а в 2017-2018 годах должен разработать проектную документацию (включая сметную документацию), а также представить результаты дополнительных инженерных изысканий. В частности, должны быть выполнены проектирование низконапорного гидроузла, объектов инженерной защиты территорий от подтопления вновь создаваемым водохранилищем, а также разработка других мероприятий по подготовке ложа и обустройству зоны создаваемого водохранилища. Кроме того, в работы по контракту включены проектирование высоковольтной линии электропередачи и подъездной автодороги для обеспечения строительства и последующей эксплуатации гидроузла и других объектов подготовки территории строительства.

Все работы по госконтракту должны быть завершены до 25 декабря 2018 года.

Целью строительства Нижегородского низконапорного гидроузла является сохранение сквозного судоходства на Волге, создание современной и эффективной транспортной инфраструктуры и снижение транспортных издержек. «Плотина позволит создать и поддерживать нормальные судоходные условия с гарантированными глубинами 4 м на проблемном участке р. Волги, а также на порогах камер шлюза N15-16 Городецкого гидроузла в течение всего навигационного периода с обеспечением судоходства в период прохождения паводка», – отмечается в документации.

Строительство Горьковского гидроузла и наполнение Чебоксарского водохранилища до отметки 63 м вместо проектной отметки 68 м, привело к необратимой деформации русла Волги в нижнем бьефе Городецкого гидроузла и уменьшению судоходных глубин. В результате крупнотоннажные суда, в том числе смешанного плавания (класса «река-море») проходят гидроузел с недогрузом, ограничено движение судов пассажирского флота. Кроме того, затрудняется оперативная переброска по кратчайшему маршруту средств технической поддержки Минобороны РФ.

Вновь создаваемое водохранилище будет занимать часть территории Балахнинского и Городецкого районов Нижегородской области, а также, в незначительной степени, затрагивать Сормовский район Нижнего Новгорода. Протяженность водохранилища по основному руслу реки составит около 41 км, протяженность реконструируемого участка реки по оси судового хода от шлюза N15-16 Городецкого гидроузла до створа проектируемого гидроузла – 38 км.

Ранее «Интерфаксу» в **Росморречфлот**е сообщали, что строительство низконапорной плотины в Нижегородской области запланировано на 2018-2020 годы. Первый этап проектных работ (инженерные изыскания) уже завершен, получено положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России».

Зам**министра транспорта** – руководитель **Росморречфлот**а Виктор **Олерский** в прошлом году сообщал, что затраты на строительство Нижегородской низконапорной плотины оцениваются в 42-45 млрд рублей.

Сообщалось также, что предлагаемый Нижегородской областью проект строительства низконапорной плотины ниже проблемного Городецкого гидроузла является альтернативой подъему Чебоксарского водохранилища до отметки 68 метров. Правительство РФ сочло нецелесообразным подъем уровня Чебоксарского водохранилища.

### REGNUM; 2017.05.19; ПРОБЛЕМУ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ КУРИЛ РЕШАЮТ И С МОРЯ, И С ВОЗДУХА

Две новые взлетно-посадочные полосы для пассажирских самолетов построят на островах Курильской гряды – Парамушире и Шикотане. Сахалинская область намерена также приобрести два новых самолета вместимостью до 20 пассажиров каждый, передает корреспондент ИА REGNUM.

Представители регионального **Минтранса** и «Сахалинлизингфлота» рассказали областным депутатам о планах по обеспечению бесперебойным авиасообщением жителей Курильских островов – Парамушира и Шикотана.

На строительство двух небольших аэродромов область планирует потратить 350 млн рублей. Самолеты малой авиации планируется приобрести, скорее всего, DHC-6 – они хорошо знакомы пилотам и техникам региональной авиакомпании «Аврора». Сейчас специалисты **Минтранса** обсуждают вопросы оборудования воздушных судов – лыжи на шасси для мягкой посадки в суровых условиях Курил, дополнительные топливные баки и прочее.

Проектирование новых аэропортов планируется завершить уже в 2017 года, а в 2018, по замыслу региональных властей, они будут полностью построены.

В настоящее время на Парамушире и Шикотане реконструированы вертолетные площадки, вертолеты летают. Однако самолеты имеют более широкий допуск по погодным условиям.

Как сообщало ИА REGNUM ¸ проблема транспортной доступности является ключевой для всей Сахалинской области, а в особенности для Курильских островов. Пассажирские перевозки между Сахалином и Курилами осуществляет единственное пассажирское судно – «Игорь Фархутдинов». Еще один теплоход, «Поларис», приобретенный правительством экс-губернатора Сахалина Александра Хорошавина, при одобрении большинства областных депутатов за огромную сумму в 140 млн рублей, ржавеет в доке южно-корейского Пусана: судно очень старое, аварийное.

За короткий срок эксплуатации – его приобрели в 2013 году – «Поларис» «проел» в иностранных ремонтах едва ли не три собственных цены и продолжает требовать новых бюджетных денег в ожидании решения своей судьбы. Специалисты считают, что ржавый «гроб» годится только на металлолом.

Для обеспечения транспортной доступности островного региона на Хабаровском судостроительном заводе будут построены два грузопассажирских судна, на Амурском судостроительном летом состоится закладка новых паромов.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2017.05.18; МОСКВА ПОЛУЧИЛА ПРЕСТИЖНУЮ МЕЖДУНАРОДНУЮ ПРЕМИЮ ЗА РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Сегодня ночью в Монреале в рамках 62-го Всемирного саммита общественного транспорта прошло вручение транспортной премии Global Public Transport Awards. Москва получила награду в престижной номинации «Особое признание» за результаты в развитии городского транспорта и транспортной инфраструктуры. Премии столицу России удостоил Международный союз общественного транспорта.

Как сообщили «РГ» в пресс-службе городского департамента транспорта, премию столице вручили сразу за несколько проектов. Члены жюри отметили Московское центральное кольцо, которым уже воспользовались 62 млн человек. Беспрецедентное обновление общественного транспорта – за пять лет на 75 % обновили парк Мосгортранса, на 1600 вагонов – парк Московского метрополитена, введено новое тарифное меню и электронный кошелек «Тройка», развивается московское парковочное пространство – система оплаты, по признанию жюри, самая современная в мире.

Как отмечается в официальном пресс-релизе Международный союз общественного транспорта, в Москве также развивается велосипедная инфраструктура, появились пешеходные зоны.

«В Монреале мы продемонстрировали наш комплексный подход и результаты работы общественного транспорта, МЦК и IT технологий, – заявил заммэра по транспорту Максим Ликсутов. Эти проекты впервые отмечены столь высоко именно Международным союзом общественного транспорта.

По словам генерального секретаря МСОТ Алана Флауша, в этом году награда «Особое признание» в отличие от остальных номинаций вручается не проекту, а городу за комплекс транспортных проектов. Им впервые стала Москва, которая доказала, что в последние годы полностью изменила подход к развитию городского транспорта.

### КОММЕРСАНТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ЛИДИЯ ГОРБОРУКОВА; 2017.05.19; LUX EXPRESS НАЦЕЛИЛСЯ НА ПСКОВ

Эстонский перевозчик начал развивать внутрироссийские междугородние автобусные маршруты

Эстонский автобусный перевозчик Lux Express Group (в Петербурге представлен дочерним ЗАО «Евролайнс») в 2017 году инвестирует более 100 млн рублей в развитие новых автобусных направлений из Петербурга. С июля компания запустит рейсы по маршруту Петербург – Нарва – Силламяэ – Йыхви, а также начнет развивать пассажироперевозки на внутренних российских направлениях. В качестве теста с июня компания запустит рейсы по маршруту Петербург – Псков.

Группа компаний Lux Express Group планирует инвестировать более 100 млн рублей в развитие сети новых международных и внутренних маршрутов из Петербурга. Генеральный директор ЗАО «Евролайнс» Райт Реммель сообщил, что эти средства пойдут на закупку новых автобусов, а также на развитие системы продаж билетов.

По его словам, с июля компания запустит новый маршрут Петербург – Нарва – Силламяэ – Йыхви. Перевозки на этой линии будут осуществляться на миниавтобусах.

Как заявил основатель Lux Express Group Хуго Осула, компании интересно развивать перевозки и по внутренним российским маршрутам. Так, с июня перевозчик запустит четыре рейса в день между Петербургом и Псковом. Это будет пилотный проект, по итогам которого компания будет принимать решение об открытии других внутренних направлений по России, добавил господин Осула. Стоит сказать, что еще весной текущего года компания заявляла, что помимо псковского направления планирует развивать автобусные перевозки из Петербурга в Москву.

Lux Express Group является оператором международных автобусных экспресс-линий. Компания работает в семи странах Европы. Из Петербурга осуществляет рейсы в Таллинн и Хельсинки. В 2016 году услугами перевозчика во всех странах присутствия компании воспользовались 2,18 млн человек. На петербургские рейсы приходится 18% всех объемов группы Lux Express Group. Пассажиропоток компании на петербургском направлении в прошлом году вырос на 9% по сравнению с 2015 годом, услугами компании воспользовалось 428 тыс. человек. По итогам 2017 года перевозчик прогнозирует рост пассажиропотока на уровне 2016 года.

Эксперт МОО «Город и транспорт» Владимир Валдин считает, что шаги, которые предпринимает эстонский перевозчик по расширению сети маршрутов из Петербурга, вполне правильные. По его словам, псковское направление, которое перевозчик выбрал в качестве старта на внутренних российских перевозках, востребованное и «имеет хорошую емкость пассажиров». «Единственное, что оно оккупировано нелицензированными перевозчиками, которые вешают на лобовое стекло табличку «Заказной» и ездят по маршруту без каких-либо на то законных прав. Они как раз и будут основными конкурентами Lux Express. И как бы **Минтранс** РФ ни говорил, что вскоре «прижмет» нелегалов, по факту ничего с ними не происходит, потому что как раз своим гиперрегулированием (вспомним 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом...») государство способствовало их появлению на рынке», – прокомментировал Владимир Валдин.

Отметим, что по направлению «Петербург – Псков», согласно сервису «Яндекс. Расписание», перевозки осуществляют компании «Автофаворит», ГППО «Псковпассажиравтотранс», филиал ГП «А/П N 2», ООО «Амрон», ООО «Экспресс N 9», ООО «СКСавто».

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2017.05.18; И «ШАШЕЧКИ», И ЕХАТЬ

Новый закон о такси узаконит деятельность сервисов по заказу автомобилей и отсечет от них нелегальных перевозчиков

Окончательно убрать с рынка нелегальных таксистов должен новый закон о государственном регулировании деятельности по перевозке пассажиров такси и службы заказов.

Как рассказал «Российской газете» первый заместитель председателя Комитета Госдумы по государственному строительству и законодательству Вячеслав Лысаков, проект уже прошел первое чтение и сейчас проходит согласование в правительстве. «Второе чтение будет скорее всего в осеннюю сессию», – пояснил Лысаков. Главная задача нового закона – ввести в правовое поле многочисленные диспетчерские службы и интернет-сервисы по заказу такси, которые по сути лишь принимают заказы, но не обеспечивают ни качество обслуживания, ни безопасность пассажиров. И благодаря которым по-прежнему процветает рынок нелегальных пассажирских перевозок.

По мнению главы Московского транспортного союза Юрия Свешникова, сегодня сложилась ситуация, когда на рынке параллельно работают таксомоторные компании и службы заказов такси. И бал правят последние. Службы заказов в погоне за пассажирами демпингуют и снижают цены на поездки до минимума. Одни предлагают поездки за 49 рублей, другие – за 199 рублей. И сервису в принципе все равно кому передать заказ – официально существующей таксомоторной фирме или нелегальному извозчику. Свой процент от заказа он все равно получает, а что за машина приедет за пассажиром и довезут ли его до места, диспетчерам мало интересно. Почему в регионы приходят сетевые службы заказа такси? Потому что там проще передавать заказы нелегалам. По словам Свешникова, когда же начинаешь разбираться в деятельности агрегаторов заказов, то выясняется, что предъявить им счет за испорченную поездку крайне сложно. В юридических документах значится, что все эти сервисы лишь оказывают информационные услуги населению. А Uber и Gett – вообще иностранные фирмы.

«В обсуждаемом сегодня законопроекте впервые будет четко прописано, что из себя должны представлять службы заказов такси, – поясняет Свешников. – Прежде всего это должно быть российское юридическое лицо, имеющее интернет-ресурс в доменных зонах .ru или .рф. За передачу заказов нелегальным извозчикам устанавливаются серьезные штрафы – 300-400 тыс. руб. Все службы должны б вноситься в специализированный реестр». Ну а за демпингом цен обязана, как считает Свешников, следить ФАС. «В стоимость поездки входит бензин, страхование машины и пассажиров, техобслуживание автомобиля, зарплата водителя, – добавляет эксперт. – На все это тратят деньги перевозчики, а не службы заказов. И то, что таксопарки не могут устанавливать цены на поездки – это нонсенс. Соглашаясь на невыгодные условия, они сейчас по сути экономят на безопасности клиентов».

Из бомбил в таксисты

Во многих городах для машин такси введена обязательная цветовая гамма, таксисты должны получать лицензии на работу. Сетевые компании тоже раскрашивают свои автомобили в желтые либо белые цвета, наносят фирменные знаки. Таким образом пассажирам пытаются внушить доверие к этому виду транспорта.

Однако, как показывает практика, качество обслуживания от цвета и лицензии не повышается. Работают в такси очень разные люди, многие из которых по своим повадкам сильно напоминают бомбил из лихих 90-х. Так, например, весной в Нижнем Новгороде был случай, когда в черте города водитель такси, предварительно взяв деньги за поездку, высадил пассажиров и им пришлось идти пешком три километра вечером в лесной полосе. Водитель не захотел ехать, так как дорога впереди была очень разбита.

Скандалы с сервисом случаются и в Красноярске. В основном по причине текучки кадров в таксомоторных компаниях, и, как следствие, слабой психологической подготовки водителя. Например, в феврале этого года водитель одной из фирм поругался с известным красноярским блогером и пообещал «разбить ему лицо». Блогер вынес скандал в соцсети, фирма принесла извинения и обещала наказать своего сотрудника. В Екатеринбурге лишь несколько компаний могут позволить себе такую роскошь, как постоянный штат водителей. В большинстве случаев таксисты вместе с авто «кочуют» из одной компании в другую – туда, где выгоднее. Схожая ситуация и в Самаре, где собственный автопарк имеют единицы компаний. Рынок наводнили диспетчерские службы, которые привлекают частных автолюбителей. По данным «Самарского клуба такси», 50% таксистов в городе работают нелегально. Далек от совершенства и рынок такси Санкт-Петербурга. По словам Александра Холодова, «бомбилы» никуда не исчезли, просто перешли в «серые» диспетчерские службы. И из-за этого масса неприятных историй.

Так, к уже прогремевшей на всю страну истории о таксисте, который завез пенсионера не по тому адресу, после чего тот замерз, прибавилась еще одна – петербургский таксист потребовал с иностранного туриста 16 тысяч рублей за 20-минутную поездку. Не удалось навести порядок на рынке перевозок и в Омске. В местном департаменте транспорта говорят, что ежедневно в городе «таксует» около 5 тысяч автовладельцев. Но, по оценке самих участников рынка, частным извозом только в областном центре занимается порядка 10 тысяч «нелегалов». Власти Татарстана не один год пытаются легализовать рынок таксомоторных перевозок. В 2013 году был принят закон, обязывающий получать разрешение на каждую машину, занимающуюся извозом, а также окрасить кузов такси в белый или желтый цвет. Сейчас в Госсовете Татарстана готовится законопроект, ужесточающий требования к таксистам. Если его одобрят, то службы заказа такси должны будут также лицензироваться. По отзывам пассажиров, в Казани довольно вежливые и культурные таксисты. Среди них много людей с высшим образованием, есть бизнесмены, которые из-за кризиса вынуждены подрабатывать. В Краснодарском крае службам такси запретили передавать заказы нелегалам. Такие поправки приняты региональным парламентом к краевому закону об организации обслуживания населения легковыми такси. «Бомбил», по информации депутатов, в крае более 33 тысяч, казна в результате их деятельности недополучает свыше 500 миллионов рублей налогов в год. Теперь, по закону, заказ должен быть передан юрлицу, индивидуальному предпринимателю, имеющему разрешение на осуществление пассажирских перевозок в легковом такси, либо физлицу, заключившему договор с таким предприятием или ИП.

Через подворотни быстрее

Вызывая такси, люди, естественно, рассчитывают на то, что машина доставит их в нужное место в нужное время с ветерком. Однако на практике получается все не так быстро и комфортно. Томительные пробки существуют не только в Москве. Но если в столице заторы собираются в основном из-за слишком большого количества личного автотранспорта, то в провинциальных городах главная причина пробок – узкие улицы, давно не видевшие ремонта. В Красноярске у водителей такси нет преимуществ в движении, поэтому такси двигаются в общем потоке. Единственный шанс объехать пробки – проехать через дворы.

Впрочем, в центре этот финт уже давно не возможен – дворы повсеместно перекрыты шлагбаумами, чтобы не парковались чужие. Стоят в пробках наравне с остальными участниками движения в часы максимальных нагрузок и машина с шашечками в Волгограде. Поэтому на трамвае или городской электричке удается доехать даже быстрее.

В Костроме из преимуществ у таксистов есть специализированные стоянки. А вот в Пензе у таксистов и стоянок нет. Ждут вызова у магазина и учреждений, мешая остальным припарковаться. Движутся все в общем потоке. Пробки могут объезжать по грунтовым дорогам в частном секторе и по подворотням.

По-настоящему удобными и быстрыми поездки на такси бывают в Казани. В столице Татарстана пробки случаются не так часто. К тому же этот город в числе немногих городов России создал у себя выделенные линии для автобусов, по которым имеют право передвигаться и такси. В Краснодаре тоже есть «выделенки» и такси там разрешили ездить в 2013 году.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН КАРАСЕВ; 2017.05.18; ЛОВИТЕ ТАКСИ!

Из-за плохих дорог перестали ходить троллейбусы, приспособленные для инвалидов

Низкопольные троллейбусы перестали ходить сразу по трем популярным маршрутам на одной из магистральных улиц Краснодара.

Как пояснили в Краснодарском трамвайно-троллейбусном управлении (КТТУ), мера эта временная и связана с крайне низким качеством дорожного полотна. Из-за своих конструкционных особенностей такой транспорт более чувствителен к ямам и колдобинам.

– Износ троллейбусов, работающих на некоторых участках, и как следствие расходы на их ремонт достигли критических величин, – говорит официальный представитель КТТУ Дмитрий Вохмянин. – После ремонта улицы низкопольные машины снова будут по ней ездить, а пока они переведены на другие маршруты.

Правда, ответить, когда конкретно троллейбусы, которыми предпочитали пользоваться инвалиды, вернутся на свои прежние маршруты, собеседник затруднился.

Григорий Лекарев: Лишь один из трех инвалидов находит работу

Сегодня по Краснодару курсирует 183 троллейбуса, принадлежащих КТТУ, в том числе 41 – низкопольные. Большая часть из них была приобретена за последние пять лет по муниципальной программе «Доступная среда». Объем ее финансирования только в минувший год превысил 34,8 миллиона рублей (10 миллионов выделено из краевой казны, 18,5 миллиона из городского бюджета). В настоящее время в Краснодаре проживает примерно 80 тысяч людей с ограниченными возможностями здоровья, в том числе более тысячи «колясочников», три тысячи незрячих и слабовидящих людей и около тысячи инвалидов по слуху.

В краснодарской мэрии признают, что временная отмена эксплуатации низкопольных троллейбусов на нескольких городских маршрутах может стать проблемой для части инвалидов, особенно для «колясочников».

– Это необходимость, мы ничего не можем поделать, – сообщили «РГ» в пресс-службе администрации Краснодара. – Если ремонтные работы не проводить, на некоторых участках дорог скоро перестал бы ходить любой транспорт. Надо просто потерпеть. К тому же для инвалидов есть специальные такси. Если оставить низкопольные троллейбусы на маршрутах, где идет ремонт, они будут задевать все неровности на дорогах и быстро выйдут из строя. Особо надо подчеркнуть: общее количество курсирующих по городу троллейбусов не уменьшилось. А те машины, которые перестали ходить по трем маршрутам, были предназначены не только для инвалидов. Ими пользовались и пожилые люди.

В мэрии признают, что временная отмена движения троллейбусов может стать проблемой для «колясочников»

Сами же ремонтные работы на проблемных участках улично-дорожной сети Краснодара начнутся в конце мая. По словам специалистов, как правило, они длятся около года.

Между тем на минувшей неделе активисты Общероссийского народного фронта подвели предварительные итоги проекта «Карта убитых дорог» на Кубани. Выявлено более 320 проблемных участков дорог региона, нуждающихся в ремонте. Лидером рейтинга по-прежнему является Краснодар – 104 участка дорог.

О масштабном ремонте улично-дорожной сети в кубанской столице заговорили несколько месяцев назад. Для этого главе региона хватило проехаться по выбоинам и рытвинам. От такой поездки он пришел в ужас.

«Каждый день получаю десятки жалоб на краснодарские дороги. «Убитые» – это мягко сказано, – написал он в своем микроблоге Твиттер. – Будем решать, какими силами и за какие сроки это устранят. И спрос за это будет строгий. Пока что осматриваем фронт работ».

### RG.RU АННА СКУДАЕВА;2017.05.18; ТРАНЗИТ ФУР ЧЕРЕЗ КОСТРОМУ ЗАПРЕТЯТ ИЗ-ЗА РЕМОНТА МОСТА

Костромские власти планируют запретить проезд транзитного грузового транспорта через город из-за ремонта единственного автопешеходного моста через Волгу, чтобы не допустить транспортного коллапса в областном центре, сообщил журналистам глава горадминистрации Виктор Емец.

Костромские власти начали переговоры со всеми компаниями, предоставляющими автомобилистам услуги навигации, с просьбой внести в электронные карты уведомления о закрытии проезда транзитного грузового транспорта, следующего по маршруту Москва – Киров – Екатеринбург через Кострому.

– Работы на мосту начнутся с 1 июля. По ряду улиц будет введено одностороннее движение. Будут определены места на границе области, где будут установлены знаки о запрете транзитного грузового транспорта, выходим на владельцев систем навигации – «Яндекс» и другие мобильные инструменты, которыми пользуются водители, чтобы на период ремонта в навигаторах стоял знак, что сквозной проезд через Кострому запрещен, – рассказал Виктор Емец.

Он уточнил, что капитальный ремонт моста с заменой гидроизоляции, всех слоев асфальтобетона, части опор переносом фонарей и расширением тротуара продлится два года. На это мэрия потратит 697 миллионов рублей, выделенных из федерального бюджета. Во время работ одна или две полосы моста будут перекрыты.

Чтобы помочь жителям переправляться через Волгу, мэрия провела переговоры с РЖД, где согласились выделить четыре дополнительные электрички в день, которые будут курсировать от железнодорожного вокзала до бывшего санатория «Костромской» в микрорайоне Малышково. Кроме этого, пассажиров будут переправлять по воде на теплоходе «Москва» вместимостью 240 человек, который также будет делать четыре дополнительных рейса в день. Путь с одного берега Волги на другой длиной около километра с учетом загрузки и выгрузки пассажиров будет занимать около 30 минут.

От обустройства понтонного моста в мэрии отказались: во всей России не нашлось устойчивой конструкции достаточной протяженности. Кроме того, не удалось решить проблему с временным закрытием оживленного судоходства по Волге в окрестностях Костромы.

Состояние костромского моста, связывающего крупнейшие города Центральной России с Уралом и Сибирью, признано аварийным. Конструкция, построенная в 1970 году, ни разу капитально не ремонтировалась. Сейчас мост испытывает серьезные перегрузки: ежедневно по нему проходит порядка 50 тысяч машин, среди которых более пяти тысяч грузовиков. В часы пик вся Кострома из-за ситуации на единственном мосту через Волгу встает в многокилометровых пробках.

Чтобы не допустить транспортного коллапса в городе, мэрия разослала письма на крупнейшие предприятия Костромы с просьбой изменить время начала и окончания работы производств. Из 62 адресатов 32 уже прислали ответы, из них 17 согласились изменение графика, а 19 сообщили, что ситуация на мосту на их деятельность никак не повлияет.

### RG.RU; ИВАН МАКАРОВ; 2017.05.18; ВЛАСТИ УДМУРТИИ ПРЕДЛОЖИЛИ ЖИТЕЛЯМ ВЛОЖИТЬСЯ В РЕМОНТ ДОРОГ

Власти Удмуртии разработали схему государственно-частного партнерства по ремонту дорог, инвестором в которой выступят сами жители. Об этом рассказала журналистам в четверг 18 мая зампред регионального парламента Софья Широбокова.

По ее словам, такая идея родилась после того, как инициативная группа жителей Воткинска заявила, что готова вложиться в ремонт улиц, чтобы потом передать их на баланс муниципалитета.

– Ждать манны небесной, когда Российская Федерация, Удмуртская Республика дойдут до каждой улицы, до каждого поселка в населенном пункте придется еще, наверное, сто лет, поэтому я думаю, что эту работу нам нужно активизировать, – сказала Широбокова.

В качестве успешных примеров сотрудничества властей и жителей депутат привела проекты газификации населенных пунктов Удмуртии, когда часть работ по прокладке и подключению газа к жилым домам оплачивают сами люди.

О каких именно суммах может идти речь в случае софинансирования ремонта дорог жителям городов и сел республики, Софья Широбокова не уточнила.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.18; В МИНКУЛЬТУРЫ СЧИТАЮТ АБСУРДНЫМИ РЯД ТРЕБОВАНИЙ К ОРГАНИЗОВАННОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ДЕТЕЙ

Министерство культуры РФ выступает за ослабление требований к перевозке детей к учреждениям культуры, заявил первый заместитель министра культуры РФ Владимир Аристархов по итогам тематического заседания комитета Госдумы по культуре, посвященного проблемам доступности учреждений культуры для организованных групп детей.

«Есть ряд абсурдных ограничений на перевозку детей. В частности, перевозка в ночное время. В советское время я сам, будучи школьником, ездил ночью. ГЛОНАСС – он правда нужен каждому автобусу? В век мобильной связи нам нужен ГЛОНАСС? Вызывает сомнения этот вопрос», – сказал В.Аристархов в четверг «Интерфаксу».

Он подчеркнул, что Госдума могла бы быть координатором работы по изменению требований.

«Она собрала бы мнения именно от низовых руководителей, которые знают все это на самом деле. Дальше бы мы показали это другим ведомствам, тому же Минобрнауки и **Минтрансу** – им важно понимать, что кроме их позиции, есть еще мнение счетной палаты, налоговой инспекции, ГИБДД, и тогда с комплексным подходом можно было бы чего-то добиться. Спасибо Госдуме, что они нас собрали, и эту тему подняли», – сказал В.Аристархов.

В ходе выступления на заседании он также отметил, что министерство культуры фиксирует две полярные тенденции: кратный рост интереса к музеям с 2012 года и снижение количества посещений музеев детьми.

«Нам особенно печально это фиксировать, так как с 1 января 2015 года вход в музей детей до 16 бесплатен. Сегодня эта норма действует в 68 регионах. Еще в 17 регионах она пока не введена, но мы не теряем надежды», – отметил замминистра.

Мнения членов комитета Госдумы по культуре относительно целесообразности упрощения требований к перевозкам детей разделились. Часть участников заседания придерживается мнения, что требования необходимо упрощать, так как в настоящее время школам проще не возить детей никуда, чем соблюсти все условия для перевозки. Однако некоторые заявили, что упрощение требований не требуется, сославшись, в частности, на произошедшее в конце 2016 года крупное ДТП с жертвами, произошедшее при организованной перевозке детей.

### ТАСС; 2017.05.19; АКЦИЯ «НА РАБОТУ НА ВЕЛОСИПЕДЕ» ПРОЙДЕТ В МОСКВЕ С 19 МАЯ ПО 2 ИЮНЯ

Всероссийская акция «На работу на велосипеде» в поддержку велоинфраструктуры пройдет в Москве с 19 мая по 2 июня. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе столичного департамента транспорта.

«Организаторы обращаются к представителям организаций и ведомств, средствам массовой информации и всем автовладельцам с предложением принять участие в акции «На работу на велосипеде» и пересесть на велосипед хотя бы на один день», – сказали в пресс-службе.

Акция пройдет одновременно в 60 городах России. «Основная цель – показать, что велосипед – это эффективное средство передвижения в Москве и Подмосковье. Это также отличный способ поддержания физической формы, инструмент для улучшения экологии и транспортной ситуации в городе», – отметил собеседник агентства.

В течение двух недель (неделя до и неделя после акции) велосипедисты смогут воспользоваться скидками и бонусами от партнеров акции. В течение этого времени будут организованы дополнительные мероприятия для всех участников акции, о которых рассказано на официальном сайте организаторов. В основной день, 19 мая, в Москве будут организованы «энергетические точки», где участники смогут получить сувениры и угощения. В этот день жители Москвы и Подмосковья смогут бесплатно провозить велосипед в пригородных электропоездах.

Кроме того, городской велопрокат «Велобайк» подготовил специальные предложения и конкурсы. Время бесплатного проката велосипедов для зарегистрированных пользователей увеличится с 30 минут до 60 минут. Тариф «Сутки» обойдется в 120 рублей, а не в 150. Также пользователям проката раздадут купоны с бонусными баллами. 19 мая начнётся конкурс в соцсети Instagram «Мой выбор: на работу на #Велобайке» – по его итогам победители получат призы в день проведения Московского велопарада.

В сентябре 2015 года **Минтранс** РФ принял решение о проведении акции во всероссийском формате два раза в год: в предпоследнюю пятницу мая и 22 сентября. В аналогичной акции в прошлом году приняли участие более 100 российских и международных компаний, количество зарегистрированных частников превысило 5 тыс. человек.

Сезон велопроката открылся в Москве 29 апреля. Горожанам доступно 3,1 тыс. велосипедов и 330 станций проката, в течение этого года планируется увеличить количество станций на 50 штук – их общее число должно вырасти до 380. Станциями велопроката можно воспользоваться как в центре Москвы, так и за пределами Третьего транспортного кольца. Система городского велопроката начала свою работу в столице в 2013 году. За последние два года количество взятых напрокат велосипедов увеличилось в 15 раз. В 2016 году ими воспользовались более 1,6 млн раз. В прошлом году московский прокат также пополнился электробайками.

### CITYTRAFFIC.RU; КСЕНИЯ МАЯНОВА; 2017.05.18; ДЕПУТАТЫ СГД ПРЕДЛАГАЮТ СНЯТЬ ОГРАНИЧЕНИЯ ПРОЕЗДА ДЛЯ РЯДА БОЛЬШЕГРУЗОВ

Текст соответствующего законопроекта был разработан областным **минтрансом** и ГИБДД и поддержан членами комитета по транспорту Самарской губернской думы.

Депутаты Самарской губернской думы решили внести поправки в областной закон о дорогах, скорректировав виды большегрузов, которым запрещено перемещаться по местным дорогам. Текст законопроекта разработан совместно с областным **минтрансом** и ГИБДД. Вопрос рассматривался 18 мая на комитете по транспорту Самарской губернской думы.

Предлагается закрепить временные ограничения в отношении тяжеловесного транспорта, а также транспортных средств, которые перевозят опасные грузы, имеющую максимальную массу более 8 тонн в период с 6 утра до 10 вечера.

В законопроекте указывается, что эти ограничения не будут касаться транспортных средств аварийных служб, дорожных служб, тех большегрузов, которые транспортируют отходы, цементно-бетоннную смесь, а также тех транспортных средств, которые вовлечены в реализацию госпрограммы по подготовке к Чемпионату мира по футболу.

Ограничения будут действовать до 14 июня 2018 года, то есть до даты начала Чемпионата мира по футболу.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.05.19; РОССИЯ ЖДЕТ ОТ КИТАЯ БОЛЬШЕГО

ОАО РЖД просит Китай улучшить условия финансирования высокоскоростной магистрали Москва–Казань: инвесторам предложено увеличить сумму долга сверх ранее согласованных 400 млрд руб. и снизить ставку кредитования с текущих 4%. Ответа пока нет. По мнению экспертов, все это лишь прелюдия, а предметных переговоров стоит ждать не ранее весны 2018 года, когда в КНР полностью сменятся ключевые чиновники. Но альтернативное предложение немецких инвесторов вызывает у ОАО РЖД не меньше вопросов.

ОАО РЖД ведет переговоры с Китаем об увеличении инвестиций в высокоскоростную магистраль (ВСМ) Москва–Казань, сообщил первый вице-президент монополии Александр Мишарин в кулуарах заседания Совета железнодорожного транспорта СНГ. «Мы обсуждали, передали наши условия – снижение процентной ставки по долгу и увеличение объема долга»,– цитирует его «Интерфакс». Конкретные условия должна назвать китайская сторона.

Проект ВСМ Москва–Казань протяженностью 770 км будет реализован на принципах ГЧП в форме концессии. В проекте две фазы: Москва–Нижний Новгород и Нижний Новгород–Казань. Общая стоимость – 1,26 трлн руб. До сдвига сроков пассажиропоток оценивался в 4,7 млн человек в 2020 году, 15,9 млн – в 2030-м и 23,9 млн человек – в 2050 году. Но в ноябре глава монополии Олег Белозеров объявил, что сроки сдвинутся на 2022-2023 годы.

Год назад Китай подтвердил готовность выступить инвестором, внеся 52 млрд руб. в акционерный капитал первой фазы проекта, $1 млрд – второй фазы, а также предоставив долговое финансирование в объеме 400 млрд руб. за счет кредита China Development Bank. Как уточнил вчера господин Мишарин, текущие договоренности предусматривают предоставление 400 млрд руб. на 20 лет под 4% годовых.

Параллельно идут переговоры с другим потенциальным инвестором – консорциумом «Немецкая инициатива», объединяющим Siemens, Deutsche Bank, Deutsche Bahn и другие компании и готовым вложить в проект до €3,5 млрд. Но, по словам господина Мишарина, к немецкому предложению есть вопросы: ОАО РЖД «не устраивает объем локализации в целом, он очень маленький и по строительству, и по подвижному составу».

Сам проект тем временем проходит различные стадии согласования: 15 марта на совещании у вице-премьера Аркадия **Дворкович**а ОАО РЖД поручено доработать документацию по обоим участкам, в том числе готовый пакет по участку Москва–Нижний Новгород передать на повторный экспертный анализ по результатам технологического и ценового аудита и оценки Главгосэкспертизы. **Минтрансу**, Минфину, Минэкономики и ОАО РЖД также было поручено представить согласованные предложения по совершенствованию организации работы по привлечению иностранных инвесторов в проект.

По мнению главы азиатской программы Московского центра Карнеги Александра Габуева, предложения господина Мишарина – лишь начало долгого разговора, который закончится не ранее середины весны 2018 года. Он поясняет, что в марте 2018 года предстоит глобальная смена руководства ведомств КНР, поэтому переговоры об условиях предоставления средств на ВСМ придется начинать, по сути, заново.

Эксперт добавляет: китайская сторона стала гораздо менее свободна в своих обещаниях по предоставлению финансирования после глобальной антикоррупционной проверки всего финансового сектора в 2015 году, которая коснулась и China Development Bank и впервые продемонстрировала руководству страны реальный баланс этого финансового института, оказавшийся далеким от оптимального.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.05.18; БИЛЕТ ЗА ПОЛЦЕНЫ

Поездом на юг в этом году поедет более полумиллиона школьников

Этим летом на отдых к российским курортам планируется перевезти 500 тысяч школьников. Об этом «Российской газете» рассказал глава департамента управления бизнес-блоком «Пассажирские перевозки» РЖД Максим Шнейдер. К середине мая уже куплено более 375 тысяч билетов для детей.

С 1 июня по 31 августа для школьников будет действовать скидка в 50 процентов на билеты в поезда дальнего следования, как в и в учебное время. Она распространяется и на организованные перевозки детей к местам отдыха на юг. Так называемые «детские поезда» будут оснащены кондиционерами.

К началу летних перевозок 2017 года число вагонов с кондиционерами составит 67 процентов от общего количества. И еще вагоны постепенно оборудуют розетками и usb-разъемами для зарядки мобильных устройств.

Такие же вагоны планируется ставить на рельсы для перевозки болельщиков на Кубок Конфедераций 2017 года. Сейчас уже зарегистрировано 4,3 тысячи бесплатных билетов по паспортам болельщиков. Планируется, что воспользоваться бесплатным проездом смогут 161,6 тысячи болельщиков.

Между Москвой и Санкт-Петербургом запустят еще один «Сапсан»

С начала года объемы перевозок на железной дороге на относительно короткие расстояния устойчиво растут. Например, в майские праздники большой популярностью пользовалось направление «Москва – Нижний Новгород». В пиковые дни перевозок по стране поедут дополнительные поезда. Так, на июньские праздники (10-12 июня) будет назначен 61 дополнительный рейс. Еще с 1 июня первый и последний «Сапсаны» между Москвой и Санкт-Петербургом будут идти 3 часа 35 минут.

Именно на повышение скоростей сообщения поездов дальнего следования железнодорожники намерены сделать упор в дальнейшем. Кроме «Сапсана» есть еще «Ласточка» (развивает скорость в 160 километров в час), «Стриж» (200 километров в час). Двухэтажные поезда до Воронежа тоже идут со скоростью 160 км/ч. Сократилось время следования поезда от Москвы до Рязани (уже идет 2 часа 14 минут).

Следующие направления, где поезда поедут из столицы быстрее, уже известны. Это Белгород, Курск, Смоленск. Например, до Смоленска поезд будет идти менее четырех часов, сказал Шнейдер. Планируется запустить и еще одну пару «Сапсанов» по маршруту «Москва – Санкт-Петербург» в 21.00. Сейчас между столицами ходит 15 пар «Сапсанов», это будет 16-я пара поездов.

Продолжаются переговоры по строительству высокоскоростной магистрали (ВСМ) из Москвы в Казань. Сейчас идут переговоры по более выгодным для России условиям кредита для финансирования проекта и локализации производства вагонов и других материалов для этой новой железнодорожной ветки.

Готовность инвестировать в строительство ВСМ выразили китайские и немецкие компании. И во время форума «Один пояс – один путь» в Пекине российская сторона передала китайским коллегам свои предложения по снижению процентной ставки и увеличению объема кредита. Об этом сообщил первый вице-президент РЖД Александр Мишарин в кулуарах 66-го заседания совета по железнодорожному транспорту стран СНГ.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.18; МИНТРАНС РФ ЖДЕТ ВОЗВРАТА В «НОВОРОССИЙСКИЙ» Ж/Д ПРОЕКТ 2,3 МЛРД РУБ. БЮДЖЕТНЫХ СРЕДСТВ

**Министерство транспорта** РФ надеется на скорейший возврат в проект по развитию станции Новороссийск 2,3 млрд руб. бюджетных средств, ранее уплаченных обанкротившемуся подрядчику – НПО «Мостовик».

В своем годовом отчете за 2016 г. **Минтранс** отмечал, что 26 декабря состоялось совещание у вице-премьера РФ Аркадия **Дворкович**а о развитии станции Новороссийск. Отдельный пункт протокола, составленного по итогам встречи, касался необходимости выработать механизм «безусловного восстановления на реализацию проекта **Минтрансу** в 2017 г. бюджетных ассигнований, перечисленных Альфа-банком в качестве банковской гарантии в доход федерального бюджета в 2016 г.».

«Была компания «Мостовик». Ей был перечислен аванс. По закону (подряд – ИФ) обеспечивается банковской гарантией – на случай, если подрядчик обанкротится. Когда «Мостовик» перестал исполнять свои обязательства, контракт был расторгнут, банковская гарантия – предъявлена к взысканию, и Альфа-банк ее исполнил», – пояснил «Интерфаксу» заместитель **министра транспорта** Алан **Лушников**.

«То есть федеральные деньги были раскассированы, подрядчику выплачены 2,3 млрд руб., а потом взысканы обратно с Альфа-банка, и бюджет деньги не потерял. Но они оплачивались подрядчику со строчки ассигнований по объекту, а возвращались в доход бюджета: условно говоря, тратит деньги **Минтранс**, а обратно забрал Минфин. И у нас считается, что эти 2,3 млрд руб. по объекту уже потрачены, (их – ИФ) уже нет, а «Мостовик» в счёт аванса ничего не построил. Но без этих 2,3 млрд руб. ассигнований строить дальше невозможно», – добавил он.

«Соответственно и поручение было дано министерству финансов, чтобы оно эти деньги из своего «кошелька» вытащило и вернуло обратно на проект – «восстановило лимит». (Вещь – ИФ) абсолютно техническая, но при этом целая история. Мы год этим занимаемся, и до сих пор не можем эти деньги получить», – заключил чиновник.

### ТАСС; 2017.05.18; РЖД НЕ ПОЛУЧАЛИ ОТ УКРАИНЫ УВЕДОМЛЕНИЯ О ПРЕКРАЩЕНИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ С РФ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) не получало от Украины официального уведомления о прекращении пассажирского железнодорожного сообщения с Россией, сообщил журналистам первый вице-президент компании Анатолий Краснощёк.

«Мы такого официального документа не получали», – сказал он.

В то же время генеральный директор «Федеральной грузовой компании» (ФГК, дочернее общество РЖД) Алексей Тайчер сообщил, что компания завершит вывод вагонов с территории страны в течение двух недель.

«Завершают рейсы те вагоны, которые двигались на Украину, те вагоны, которые там были, порожние, отравляются в Россию. Никак проблем с этим не видим. По факту завершения этих операций мы прекратим деятельность на территории Украины», – сказал он, добавив, что этот процесс займет «порядка двух недель».

«Вывод вагонов начался, когда мы узнали о том, что Украина ввела санкции», – отметил глава ФГК.

По словам Тайчера, в настоящее время на Украине находится около 6 тыс. вагонов ФГК. Объем перевозок в сообщении с Украиной составляет около 5% в общем объеме перевозок ФГК, уточнил он.

Ранее телеканал РЕН ТВ со ссылкой на информацию в соцсетях сообщил, что Украина с 1 июля может отменить железнодорожное сообщение с Россией. В частности, с начала июля почти все составы могут перестать ходить в РФ, однако множество поездов направится в страны ЕС.

### REGNUM; 2017.05.18; СТАНЦИИ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА ПОЯВЯТСЯ В ПОДМОСКОВЬЕ

Возможность строительства станций метро в Московской области обсудили сегодня, 18 мая, губернатор области Андрей Воробьёв и работниками ОАО «Метровагонмаш», передает «Радио 1».

 «Возможность продления станций московского метро мы обсудили с мэром Москвы Сергеем Собяниным. Москва уже приступила к разработке проекта планировки территории для строительства станции метро в Мытищах», – пояснил губернатор.

В апреле 2016 года в ежегодным посланием к жителям Подмосковья губернатор заявил, что города области будут объединены новым «легким» метро. Было объявлено о планах начать строительство «легкого» метро, схема которого объединит несколько городков Подмосковья, уже в 2017 году.

«На встречах, собраниях и в письмах мне часто задают вопрос: когда планируется начать строительство «легкого» метро? Отвечаю: в 2017 году всё начнется», – обещал тогда губернатор.

Новой веткой метро планируется соединить города: Химки, Красногорск, Долгопрудный, Фрязино, Королев, Мытищи, Балашиха, Реутов, Ивантеевка, Фрязино, Видное, Раменское, Жуковский, Люберцы, Домодедово. Одинцово и Подольск и др.

власти заявили о стоимости проекта порядка 250 миллиардов рублей, учитывая 245-километровую длину линии метро. В 2014 году на создание концепции нового метро из средств государственного бюджета было выделено 300 миллионов долларов.

Как сообщало ИА REGNUM, о планах по строительству лёгкого метро президенту России Владимиру Путину губернатор Подмосковья Андрей Воробьёв доложил в июне 2015 года. Тогда, по его словам, бюджет региона и **Минтранс** Российской Федерации уже выделили на этот проект по 150 млн рублей.

Напомним, планы строительства метро в регионе, без привязки к конкретным городам Путин одобрил на встрече с Воробьёвым в июне 2014 года.

Добавим, ОАО «Метровагонмаш» – старейшее предприятие Подмосковья. Завод был основан в 1897 году городе Мытищи. В 2017-м завод отмечает своё 120-летие. Завод выпускает маневровые и магистральные тепловозы, промышленные и магистральные электровозы, грузовые и пассажирские вагоны, вагоны метро и электропоездов и другую продукцию.

### ТАСС; 2017.05.18; НАВИГАЦИЯ НАЧАЛАСЬ НА СЕВЕРНЫХ РЕКАХ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ

Караван судов Енисейского речного пароходства (ЕРП) зашел на реку Подкаменная Тунгуска на севере Красноярского края, сообщила пресс-служба пароходства.

«Сегодня, 18 мая, караван судов Енисейского пароходства зашел на Подкаменную Тунгуску. В составе каравана по доставке грузов в населенные пункты, расположенные на этой реке, участвуют 22 буксировщика, 10 сухогрузов, пять танкеров и 27 несамоходных барж», – говорится в сообщении.

Подкаменная Тунгуска считается одной из самых сложных рек в стране для судовождения, поэтому завоз проходит с участием мощного вспомогательного флота.

Не все населенные пункты, куда должны подходить суда для разгрузки и возможной последующей загрузки в обратном направлении, имеют оборудованные причалы, поэтому пароходство производит доставку грузов и погрузо-разгрузочные работы судами, оборудованными стационарными кранами грузоподъемностью до 5 тонн.

На суда пароходства, следующие в пункты назначения, расположенные на реке Подкаменная Тунгуска, отгружено более 31 тыс. тонн сухогрузов и 6 тыс. тонн нефтеналивных грузов.

Основным заказчиком услуг ЕРП по завозу грузов по реке Подкаменная Тунгуска для снабжения объектов Куюмбинского месторождения является ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз».

С Куюмбинского месторождения суда пароходства доставят в Туру и Ванавару 12 тыс. тонн сырой нефти. Также в навигацию текущего года по программе северного завоза Енисейским пароходством будет завезено для жизнеобеспечения жителей населенных пунктов на реке Подкаменная Тунгуска порядка 7 тыс. тонн различных грузов.

### КАМИНФОРМ; 2017.05.19; В РАЙОНАХ КАМЧАТКИ ОТКРЫЛИСЬ ПАРОМНЫЕ ПЕРЕПРАВЫ

В районе поселка Таежный и села Лазо в Мильковском районе Камчатки начали работу паромные переправы. Самходные баржи теперь будут курсировать до поздней осени – до начала ледостава, сообщили «КамИНФОРМ» в **Минтрансе** края.

Там отметили, что перед спуском на воды специалисты проверили техническое состояние плавсредств, выполнили необходимый ремонт. «Ограничение по массе перевозимого транспорта на переправе к Таёжному определено в 20 тонн, к Лазо – 50 тонн», – сказали в министерстве.

В Таёжном и Лазо в общей сложности проживают более 500 человек. В период летней навигации паромные переправы на подъездных путях к населённым пунктам работают бесплатно по расписанию.

«КамИНФОРМ» напоминает, что из-за ранее весны в этом году в Лазо и Таежном раньше обычного примерно на две недели закрылись ледовые переправы.

### ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ИВАНОВА; 2017.05.19; «ДОМОДЕДОВО» ЗАПУСКАЕТ СЕРВИС ПО ПРОДАЖЕ АВИАБИЛЕТОВ ОНЛАЙН

Московский аэропорт «Домодедово» сообщил о запуске сервиса по продаже авиабилетов на своем официальном сайте. Это совместный проект аэропорта и онлайн-агентства путешествий Pososhok.ru, уточнил представитель последнего Денис Валеев, партнерское соглашение на год стороны подписали 19 апреля. Это «достаточный и оптимальный период, чтобы протестировать бизнес-модель для обеих сторон», уточнил представитель «Домодедово».

Проект реализован на платформе онлайн-агентства путешествий Pososhok.ru, оно же выступает и оператором сервиса, сообщил Валеев.

Pososhok.ru выиграло тендер в конце 2016 г., предложив аэропорту самую высокую комиссию за продажу одного авиабилета, рассказал Валеев; ее размер он не раскрыл. Так же поступил и представитель «Домодедово». Она может достигать 2% из-за низкой маржинальности авиабилетов и низкой посещаемости сайтов аэропортов, полагает менеджер одного из онлайн-агентств путешествий. Трафик сайта аэропорта поможет привлечь дополнительных клиентов на сайт Pososhok.ru, уверен Валеев. При этом, несмотря на комиссию, стоимость билета для пользователя не изменится – цены на сайте аэропорта и на Pososhok.ru одинаковы, отметил представитель «Домодедово». Сколько агентств участвовало в тендере, компании не сообщили.

Сейчас на сайте можно купить только авиабилеты, но вскоре также будут доступны информация о рейсе и посадочный талон, добавил представитель аэропорта. Кроме того, по его словам, аэропорт планирует подключить к сервису отели, страховые компании, услуги по аренде автомобилей и покупке билетов на аэроэкспресс.

Другие московские аэропорты – «Шереметьево» и «Внуково» – уже запустили сервисы онлайн-продаж билетов. Так, на сайте «Шереметьево» билеты продаются с 2011 г., напоминает его представитель, аэропорт разрабатывал эту услугу совместно с метапоисковиком авиабилетов Aviasales. К концу 2017 г. «Шереметьево» собирается подключить дополнительные услуги: бизнес-зал, аэроэкспресс, цветы, услуги носильщика, страховку и бронирование гостиниц, добавил собеседник «Ведомостей». «Внуково» продает билеты на собственном сайте уже несколько лет, сказал его представитель, партнером проекта выступает «Трансагентство «Внуково». На сайте помимо билетов можно оформить трансфер, страховки и забронировать гостиницу. Представители «Шереметьево» и «Внуково» не уточнили, сколько в месяц через их сайты продается авиабилетов.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.05.19; АЭРОФЛОТ» ЗАПЛАТИТ РЕКОРДНЫЕ ДИВИДЕНДЫ

Менеджмент компании рекомендует направить на выплату дивидендов 50% чистой прибыли по МСФО

Вопрос о распределении прибыли (в том числе выплате дивидендов) совет директоров «Аэрофлота» рассмотрит 25 мая. На заседание для голосования будет вынесена рекомендация направить на дивиденды 50% чистой прибыли по МСФО, рассказали два человека, близких к компании.

Окончательно вопросы повестки будет формулировать комитет совета директоров по аудиту и стратегии, там менеджмент и внесет свое предложение – выплатить половину чистой прибыли, рассказывает один из собеседников. Правительственная директива членам совета директоров еще не поступала, менеджмент компании считает возможным направить на дивиденды 50% чистой прибыли по МСФО, говорит представитель «Аэрофлота». Представитель Росимущества на запрос не ответил. Из 11 членов совета директоров «Аэрофлота» восьмерых номинирует Росимущество, но голосовать по директивам ведомства обязаны только шестеро, двое директоров – независимые.

Частники экономят

816 млн руб. – столько направит на дивиденды «Сибирь». Это 28,2% чистой прибыли по РСБУ. Акционеры «Уральских авиалиний» получат 1,27 млрд руб.

В 2016 г. «Аэрофлот» после двух лет убытков получил рекордную прибыль по МСФО (37,4 млрд руб.). Летом 2016 г. заместитель гендиректора «Аэрофлота» Шамиль Курмашов говорил, что на дивиденды может быть направлено не менее 50% прибыли, если так решит правительство. Позже о такой возможности президенту Владимиру Путину говорил гендиректор компании Виталий Савельев. Последний раз «Аэрофлот» платил дивиденды по итогам 2013 г. – 2,8 млрд руб., и это была рекордная сумма. Дивидендная политика авиакомпании предусматривает выплату до 25% чистой прибыли по МСФО.

«Аэрофлот» мог бы позволить себе дивиденды и больше 18,7 млрд руб. – на конец 2016 г. на его счетах было 31,5 млрд руб., а свободный денежный поток (с учетом выплаты авансов за поставку самолетов и инвестпрограммы) в прошлом году составил 47,7 млрд руб.», – сказал аналитик Райффайзенбанка Константин Юминов. Больше 50% прибыли отдавать не планируется, говорит человек, близкий к «Аэрофлоту».

«Аэрофлот»

Капитализация «Аэрофлота» в этом году несколько раз обновляла исторические рекорды. «Приватизация компании с потерей госконтроля не рассматривается, но инвесторам была бы интересна, например, продажа квазиказначейских акций (4,84%) или пакета «Ростеха» (3,3%) – «Аэрофлот» по-прежнему с учетом его роста и перспектив недооценен», – говорит Юминов.

Не все госкомпании готовы исполнять рекомендации правительства о выплате 50% чистой прибыли в виде дивидендов: «Роснефть» заплатит 35%, ее основной акционер «Роснефтегаз» ограничился выплатой 24,6 млрд руб. за девять месяцев и перечислением 692 млрд руб., вырученных за 19,5% «Роснефти», «Газпром» добился корректировки с вычетом прибыли от курсовых разниц, которая снизит дивиденды вдвое (см. статью на стр. 04). По «Транснефти» решения еще нет. Менеджмент «Русгидро» неоднократно заявлял, что компания готова заплатить 50% от чистой прибыли по МСФО, а «Россети» пытаются добиться различных поблажек, в том числе корректировки на «бумажную прибыль».

### КОММЕРСАНТ КРАСНОЯРСК; ОКСАНА ПАВЛОВА; 2017.05.19; АВИАПРЕДПРИЯТИЯ ВЫВЕДУТ В ОБЩЕСТВО

Госкомпании «Черемшанка» и «Красавиа» могут быть акционированы до конца года

Правительство Красноярского края собирается акционировать государственные авиапредприятия «Черемшанка» и «Красавиа». До конца 2017 года в крае будет сформировано единое аэропортовое предприятие, куда войдут девять северных аэропортов. Депутаты краевого законодательного собрания не исключают, что смена юрлица сделает предприятия привлекательнее для потенциальных партнеров и инвесторов. Аналитики считают, что в перспективе краевые авиапредприятия могут заинтересовать сырьевые компании, работающие на удаленных месторождениях края.

Правительство Красноярского края приняло решение об акционировании государственных авиапредприятий «Черемшанка» и «Красавиа». «В ближайшее время этот вопрос будет вынесен на рассмотрение депутатского корпуса»,– сообщил вчера на заседании комитета по промышленной политике, транспорту и связи заксобрания края **министр транспорта** Сергей Еремин. 100% акций авиапредприятий останутся в госсобственности, подчеркнули в краевом **минтрансе**. Кроме этого, по словам господина Еремина, губернатор поставил задачу до конца года сформировать в крае единую аэропортовую компанию, которая объединит северные аэропорты авиапредприятий «Черемшанка» и «Красавиа». Сейчас у «Черемшанки» три аэропорта (Черемшанка, Игарка, Богучаны), «Красавиа» является оператором шести аэропортов (Диксон, Хатанга, Тура, Ванавара, Байкит и Енисейск). Новая аэропортовая структура вместе с «Красавиа», у которой останется только авиационный бизнес, будет обеспечивать внутрирегиональные авиаперевозки, в том числе на социально-значимых маршрутах на север края.

По словам главы комитета по промышленной политике заксобрания края Владимира Демидова, депутаты еще в прошлом году обращались к правительству с предложением акционировать эти авиапредприятия «с перспективой найти партнеров для этих компаний и продать инвесторам какую-то часть акций». «Мы считаем, что эти предприятия не должны быть полностью государственными. Управление такими компаниями – непрофильная функция для государства. Пример аэропорта Емельяново, где у государства 49% (остальное в собственности структуры, близкой к холдингу „Базэл“ Олега Дерипаски.– „Ъ“), показательный – партнер инвестирует в развитие компании, занимается операторской деятельностью и т.д.»,– считает господин Демидов. По его словам, «Красавиа» необходима модернизация афвиапарка, требует развития и аэропортовая инфраструктура «Черемшанки». «Это огромные вложения, которые без частного инвестора привлечь невозможно»,– уверен Владимир Демидов. Инвесторы, заинтересованные в участии в красноярских госавиапредприятиях, к властям пока не обращались, отметил он. По оценкам Владимира Демидова, работа по акционированию предприятий может быть завершена до конца 2017 года.

Директор АП «Черемшанка» Андрей Колесников рассказал „Ъ“, что авиапредприятия сами инициировали процедуру акционирования: «Преобразование в акционерное общество позволит компании вести нормальную хозяйственную деятельность. Это основной мотив. Сейчас, согласно федеральному законодательству, все закупки мы должны осуществлять через торги, процедура которых занимает от 60 дней. У меня десятки номенклатур спецтехники и десятки тысяч запчастей. При наступлении аварийной ситуации или технической неисправности остановка аэропорта скажется на имидже госавиапредприятия и жизнеобеспечении северных территорий». Он не исключил, что с учетом активного развития месторождений в районе Хатанги, Ванкора и других, «появятся заинтересованные лица, готовые вкладывать средства в повышение качества обслуживания и безопасности аэропорта».

Акционирование предприятий с сохранением ведущей доли у государства по сути мало что изменит в работе предприятий, говорит партнер практики «Промышленность» консалтинговой группы «НЭО центр» Александр Ракша. С другой стороны, по его словам, это создаст предпосылки для вывода предприятий в открытое рыночное пространство и будет способствовать привлечению новых инвесторов, а также даст возможность выйти акциям предприятий на биржу: «Для края это шанс нарастить капитализацию предприятий». Такое акционирование, как правило, делается для того, чтобы в будущем включить эти предприятия в более крупную госструктуру, но при этом сохранить возможность частных инвестиций. «Другой вариант тут вряд ли возможен, так как речь идет о стратегически важных объектах»,– отмечает Александр Ракша. Если к акционированию предприятий удастся привлечь стратегического инвестора, это обеспечит приток инвестиций в развитие малой авиации в регионе и избавит его от необходимости дотировать деятельность этих предприятий, говорит эксперт-аналитик АО «Финам» Алексей Калачев. По его оценкам, в качестве заинтересованного стратегического инвестора могут выступить сырьевые компании, работающие на удаленных месторождениях края.

### РИА НОВОСТИ; КСЕНИЯ НАКА; 2017.05.19; ПЕРВЫЙ АВИАРЕЙС МЕЖДУ ЯПОНИЕЙ И ЮЖНЫМИ КУРИЛАМИ СОСТОИТСЯ 18 ИЮНЯ

Первый авиарейс, который свяжет Японию и российские южные Курильские острова, состоится в воскресенье 18 июня, сообщает агентство Киодо со ссылкой на правительственные источники.

Вопрос о начале авиасообщения между севером Японии и южными Курилами обсуждался во время встречи премьер-министра Синдзо Абэ с президентом России Владимиром Путиным в конце апреля. До сих пор существовали только морские пути для посещения бывшими японскими жителями четырех южно-курильских островов Кунашира, Итурупа, Шикотана и Хабомаи. Для расширения обмена и облегчения посещения могил бывшими жителями островов был предложен воздушный путь.

Облегчение посещения японцами южных Курил, а также возможность начала совместной экономической деятельности были включены в повестку дня во время визита Путина в Японию в декабре прошлого года. Тогда было подписано 80 документов по экономическому сотрудничеству, еще 20 документов подписали во время ответного визита Абэ в Москву. Совместная экономическая деятельность будет идти по четырем направлениям: рыболовство, туризм, здравоохранение и экология.

Токио считает, что совместная экономическая деятельность на южных Курилах станет шагом вперед к заключению мирного договора между двумя странами – одной из главных проблем в российско-японских отношениях. Япония связывает заключение мирного договора с решением территориальной проблемы – страна претендует на острова Итуруп, Кунашир, Шикотан и Хабомаи, ссылаясь на двусторонний Трактат о торговле и границах 1855 года. Возвращение островов Токио поставил условием заключения мирного договора с Россией, который по окончании Второй мировой войны так и не был подписан.

Позиция Москвы заключается в том, что южные Курилы вошли в состав СССР по итогам Второй мировой войны, и российский суверенитет над ними, имеющий соответствующее международно-правовое оформление, сомнению не подлежит.

### RNS; 2017.05.18; ГЛАВА ДЕЛОВОГО СОВЕТА РФ – ЕГИПЕТ ПРЕДУПРЕДИЛ О «ПЛОХОМ ЗНАКЕ» В ПЕРЕГОВОРАХ ПО ВОЗОБНОВЛЕНИЮ ПОЛЕТОВ

Египет отказался пустить очередную российскую делегацию проверять безопасность египетских аэропортов, подтвердил журналистам глава российско-египетского делового совета Михаил Орлов.

«Сейчас отношение египтян меняется, – сказал он. – Они отказались пускать очередную русскую делегацию проверять в очередной раз то, что делается по аэропортам Египта, и это очень плохой знак. Я думаю, что мы очередного союзника потеряем», – заключил он.

Ранее стало известно, что Египет приостановил диалог с Россией по вопросу возобновления авиасообщения. Как сообщал RNS знакомый с ситуацией источник, Россия в течение нескольких месяцев не получала приглашения от авиавластей Египта на очередные консультации по возобновлению авиасообщения.

Россия приостановила авиасообщение с Египтом с 6 ноября 2015 года. Причиной стал теракт на борту самолета российской авиакомпании «Когалымавиа», который потерпел крушение над Синайским полуостровом. На борту находились 224 человека, все они погибли.

### ИНТЕРФАКС-ПОВОЛЖЬЕ; 2017.05.18; ОТ ОТСУТСТВИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РФ И ЕГИПТОМ СТРАДАЮТ ТЫСЯЧИ РОССИЯН, ПРОЖИВАЮЩИХ В ЭТОЙ СТРАНЕ – ЭКСПЕРТ

Отсутствие авиасообщения между Египтом и Россией больно ударило не только по бизнесу, но и по большому количеству россиян, живущих в городах Египта, полагает исполнительный директор Российско-Египетского делового совета Мона Халиль.

«Я бы хотела отметить такой сегмент, как российских соотечественников в Египте. Это очень большая диаспора людей, которые постоянно проживают там (в одной Хургаде их почти 20 тыс., а еще есть Каир, Шарм-эль-Шейх, Александрия и много других египетских городов), и люди действительно очень страдают от того, что им очень трудно приехать домой», – сказала М.Халиль, выступая в четверг в Казани перед участниками экономического саммита «Россия – исламский мир».

«Особенно это трудно, если они проживают не в Москве, а в других городах России, то это получается три пересадки. Соответственно, если это мама с маленькими детьми, то возможность увидеть бабушку с дедушкой стремится к нулю», – отметила она.

Авиасообщение между Россией и Египтом было прервано в ноябре 2015 года. Такое решение приняла РФ после крушения над Синаем самолета российской авиакомпании «Когалымавиа», летевшего из Шарм-эль-Шейха в Санкт-Петербург. На его борту находились 217 пассажиров и семь членов экипажа, все погибли. ФСБ впоследствии признала случившееся терактом.

В конце прошлой недели со ссылкой на источник, знакомый с ситуацией, сообщалось, что возобновление авиасообщения между Россией и Египтом откладывается на неопределенный срок из-за приостановки диалога о присутствии в местных аэропортах российских специалистов по авиационной безопасности и неустраненных претензий по безопасной эксплуатации терминалов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.18; ОКОЛО 2 ТЫС. АВИАПАССАЖИРАМ В 2016 ГОДУ БЫЛО ОТКАЗАНО В ПОСАДКЕ НА САМОЛЕТЫ – МВД РФ

Почти 2 тыс. человек не были допущены до посадки в самолеты в 2016 году, снято с авиарейсов почти 600 дебоширов, сообщил начальник главного управления на транспорте МВД РФ Дмитрий Шаробаров.

«В 2016 году совместно с авиаперевозчиками не допущено до перевозки воздушными судами 1786 авиапасажиров, из них 151 привлечены к уголовной и 1635 к административной ответственности. В том числе 823 лица находились в состоянии алкогольного опьянения», – сказал журналистам на пресс-конференции в четверг Д.Шаробаров.

По его словам, с авиарейсов в 2016 году было снято 593 пассажира, 10 из которых были привлечены к уголовной ответственности.

«Порядка 40% авиадебоширов приходится на московский авиационный узел», – сказал начальник транспортной полиции.

### ТЕЛЕИНФОРМ; 2017.05.18; АРТУР СУЛЕЙМЕНОВ: ВСЕ АЭРОПОРТЫ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ИСКЛЮЧЕНЫ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ МОДЕРНИЗАЦИИ

Все аэропорты Иркутской области исключены из федеральной программы модернизации. Об этом 18 мая на сессии Законодательного собрания региона сообщил министр жилищной политики, энергетики и транспорта Приангарья Артур Сулейменов.

По его словам, соответствующее письмо с федерального уровня поступило в правительство Иркутской области. Таким образом, регион не сможет рассчитывать на какое-либо федеральное финансирование в реконструкции или строительстве аэропортов.

Речь идет об аэропортах в Иркутске, Братске, Бодайбо, Усть-Куте. Артур Сулейменов отметил, что по аэропорту в Бодайбо у региона есть собственные решения по финансированию реконструкции, о модернизации или строительстве остальных аэропортов регион «может забыть».

Министр уточнил, что в данный момент региональные власти пытаются получить пояснения относительно такого решения федеральных властей и добиться его изменения.

Напомним, ранее Контрольно-счетная палата Приангарья предупреждала, что иркутский аэропорт могут вернуть в федеральную собственность из-за невыполнения властями региона своих обязательств.

Так, одним из условий передачи стопроцентного пакета акций региону стало привлечение инвестиций для строительства нового аэропортового комплекса. При этом прогнозный план реализации мероприятий по строительству определён в приложении к соглашению.

По словам представителя КСП, план состоит из девяти этапов, сроки реализации которых определены в месяцах с момента передачи аэропорта в областную собственность. Согласно документу, к реализации четвёртого этапа, предусматривающего разработку проектной документации, в Иркутской области должны были приступить с ноября 2015 года. Принятие решения о строительстве нового аэропорта на условиях государственно-частного партнёрства должно было состояться в марте 2016 года. Начало строительства аэропорта (седьмой этап) регламентировано августом 2016 года. Ввод аэропорта в эксплуатацию должен состояться в апреле 2021 года.

Таким образом, согласно срокам, указанным в соглашении с федеральным центром, работы по строительству нового аэропортового комплекса сейчас должны быть в самом разгаре.

– Однако, по сведениям, имеющимся в открытых источниках информации, правительство Приангарья приступает к реализации лишь четвёртого этапа прогнозного плана. Несмотря на то, что в самом соглашении ответственность за неисполнение условий не определена, мы считаем возможным предположить, что в случае расторжения соглашения по инициативе одной из сторон потребуется обратная передача 100 процентов акций аэропорта из областной собственности в федеральную, – подчеркнул аудитор.