**26 МАЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.25; МИНТРАНС И ИСПАНСКАЯ TALGO ИЗУЧАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ СОТРУДНИЧЕСТВА В ПРОИЗВОДСТВЕ КОМПЛЕКТУЮЩИХ ДЛЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в ходе рабочей поездки в Испанию провёл переговоры с президентом испанской компании Talgo Карлосом де Паласио Ориолом, сообщает пресс-служба **Минтранса**.

Стороны обсудили возможность сотрудничества Talgo с российскими компаниями по производству комплектующих для подвижного состава, говорится в сообщении.

М.**Соколов** в ходе визита также ознакомился с работой крупнейших испанских транспортных узлов. В частности, он посетил центр управления автодороги АР-6, осуществляющий управление платными автомагистралями. Помимо этого, российская делегация посетила центр управления скоростным железнодорожным движением Испании, где ознакомилась с работой пересадочного узла, соединяющего скоростные поезда дальнего следования, пригородные поезда, метро, наземный пассажирский

Talgo – испанский концерн, производитель скоростных поездов. На российском рынке эксплуатируются произведенные компанией поезда «Стриж» и железнодорожные составы поезда по маршруту Москва – Брест – Берлин.

### РИА НОВОСТИ; 2017.05.25; АКТИВНАЯ ФАЗА СТРОИТЕЛЬСТВА СЕВАСТОПОЛЬСКОГО УЧАСТКА ТРАССЫ «ТАВРИДА» НАЧНЕТСЯ В КОНЦЕ ЛЕТА – НАЗАРОВ

Заместитель министра экономического развития России Сергей Назаров рассчитывает, что активная фаза севастопольского участка трассы «Таврида» начнется в конце лета. Об этом он заявил журналистам в четверг.

«С трассой «Таврида» документы проходят технологически-ценовой аудит. Я думаю, что на этой неделе будет результат оценки. После этого будет заключение экспертизы. Исходя из регламентных сроков, мне кажется, что к концу лета начнется активная фаза строительства», – сказал Назаров, отвечая на вопрос корреспондента РИА Новости (Крым).

Севастопольская часть трассы «Таврида» состоит из двух участков – седьмого и восьмого общей протяженностью около 30 км. Они огибают села по лесной и горной местности.

В Крыму строительство трассы «Таврида» официально стартовало 12 мая. В честь этого в Белогорском районе, в 37 километрах от Симферополя, был установлен памятный камень. В церемонии приняли участие **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, глава Республики Крым Сергей Аксенов, руководитель **Федерального дорожного агентства** (**Росавтодор**) **Роман Старовойт**, **министр транспорта** РК Анатолий Волков, другие.

Новая четырехполосная автотрасса «Таврида» соединит Керчь, где будет построен мост через Керченский пролив, с Симферополем и Севастополем. Первый этап строительства дороги (в двухполосном исполнении) планируется завершить к концу 2018 года, второй (четыре полосы) – к концу 2020 года.

### ИРСИТИ.РУ; 2017.05.26; ПРИБАЙКАЛЬСКИЙ ТУРИЗМ ВЗЛЕТИТ В УЛАН-УДЭ

В конце 2016 года началось строительство новой взлётно-посадочной полосы (ВВП) в аэропорту «Байкал» в Республике Бурятии. Проект реализуется на федеральные деньги, на него выделено почти 4 миллиарда рублей. Вместе с современной «взлёткой» Бурятия получит множество бонусов, один из них – рост пассажиропотока, который подстегнёт развитие республиканской туристической отрасли и дорожной инфраструктуры. По данным экспертов, от реализации такого крупного инфраструктурного проекта выиграет и туротрасль Иркутской области, страдающая от отсутствия качественных и безопасных дорог.

Беспрецедентное строительство

Строительство новой взлётно-посадочной полосы в Улан-Удэ уже назвали беспрецедентным по объёмам и срокам. Её длина составит 3,4 километра, что на 400 метров больше существующей, ширина – 45 метров. Такие параметры позволят столице Бурятии принимать практически все воздушные суда, в том числе тяжёлые Airbus А321-200, Boeing 737-900ER и Boeing 767-300. Работы должны быть завершены к концу 2017 года.

Реализация проекта идёт под неусыпным контролем федеральных властей, генподрядчиком выступает «Спецстрой России». В апреле строительную площадку посетил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**. Он заявил, что проект движется с отставанием примерно в 3 месяца, которое можно ликвидировать к августу.

 «Объём работы, которую предстоит провести генподрядчику, беспрецедентный. За такое короткое время таких масштабных по своим размерам, протяжённости полос у нас не строилось, но эта задача выполнимая. Её возможно выполнить, и уже в следующий туристический сезон, летом 2018 года, начать эксплуатировать ВПП в полном объёме, это даст новый статус воздушным воротам Бурятии, поскольку позволит российским и зарубежным авиакомпаниям использовать все типы судов и привозить в республику воздушным транспортом ещё больше туристов», – заявил министр.

В Иркутске взлётно-посадочная полоса достигла своих 3,5 километра только в 2015 году. Реконструкция проводилась с 2003 года из-за отсутствия регулярного финансирования из федерального бюджета (до апреля 2015 года аэропорт был в федеральной собственности). Иркутскому аэропорту потребовалось 13 лет на то, чтобы удлинить ВПП на 800 метров и капитально отремонтировать три участка по 900 метров. Последний – в центральной части ВПП – реконструировался с мая по июль 2016 года. Работы проводила строительно-производственная база «Союзстрой» (которая, в частности, активно ремонтирует автодороги в Иркутске) за 390 миллионов рублей. Деньги выплачены из собственных средств иркутского авиапредприятия. Весной 2017 года аэропорт отыграл аукцион на реконструкцию пяти рулёжных дорожек. Работы будут проведены в течение 2 месяцев.

Сейчас собственник аэропорта – министерство имущественных отношений Иркутской области. В мае стало известно, что все аэропорты региона, в том числе и в Иркутске, исключены из федеральной программы по модернизации. Теперь региональным властям, а значит и иркутскому авиапредприятию, не приходится рассчитывать на какие-либо средства из федерального бюджета – любой проект по реконструкции, а тем более и по строительству, придётся реализовывать своими силами и силами крупных инвесторов. Интерес к иркутскому аэропорту проявляют структуры Олега Дерипаски, Виктора Вексельберга и Романа Троценко, но конкретики пока нет.

Чего ждут в Бурятии

По техническим характеристикам новая «взлётка» в Улан-Удэ будет соответствовать существующей ВПП в Иркутске, что уравняет в условиях два аэропорта и серьёзно увеличит турпоток в Байкальский регион.

По данным комитета по туризму министерства экономики Республики Бурятии, пассажиропоток в аэропорту «Байкал» составляет около 300 тысяч человек в год. Предполагается, что уже в 2019-м, через год после ввода новой взлётно-посадочной полосы, он увеличится в 1,5 раза. Ожидается, что в регион зайдёт авиакомпания «Аэрофлот», благодаря чему возможно снижение стоимости авиабилетов.

«Летом 2016 года стоимость перелёта доходила до 70-90 тысяч рублей, это 90% от стоимости турпакета. Нашим гостиницам, туроператорам, общепиту приходилось очень сильно ужиматься, чтобы этот турпакет имел хоть какую-то конкурентоспособность. Оптимально для нас, чтобы доля расходов на авиаперелёт в пакете была не выше 40%», – пояснила ИА «БайкалПост» зампредседателя комитета по туризму Екатерина Мухина.

При этом республиканские власти понимают, что строительство новой «взлётки» потребует развитие дорожной и туристической инфраструктуры. По словам Мухиной, власти заключили инвестиционное соглашение на строительство гостиничного комплекса на Байкале, первые очереди которого будут введены к 2019 году. Также на побережье Байкала в рамках федеральной целевой программы создаются туристические кластеры, такой комплекс планируется создать и в Улан-Удэ.

С дорожной инфраструктурой, по словам собеседницы агентства, ситуация неоднозначная – есть вопросы по качеству к дорогам местного значения. «**Минтранс** проводит плановую работу, составлен перечень туробъектов и ведущих к ним дорог, по каждой их них определён планируемый тип работ – реконструкция, капремонт, строительство. Ежегодно из средств дорожного фонда выделяются деньги на пути к трём-четырём объектам турпоказа. Так, в 2017 году планируется построить дорогу к комплексу «Степной кочевник» в Заиграевском районе», – пояснила Мухина.

Она заметила, что новая ВПП поможет и в привлечении китайских туристов, которые приезжают в Бурятию, в основном, через Иркутск и иркутских туроператоров. Сейчас около 50% от всего числа туристов в Бурятии – это граждане Монголии, которые в большей своей массе едут в Улан-Удэ, где посещают магазины и торговые центры, на Байкал они берут одно-двухдневные туры. Для китайских туристов интереснее побережье Байкала, так называемый экологический туризм. Также иностранцев из азиатских стран привлекают общины забайкальских староверов, чем Иркутская область похвастаться, к сожалению, не может.

Мухина отмечает тренд, проявившийся в последнее время: иркутские туроператоры стали активно бронировать гостиницы для туристов в Улан-Удэ и на берегу Байкала.

По словам замглавы комитета по туризму, конкуренции между аэропортами, а тем более и между регионами, быть не может: Приангарье и Бурятия должны гармонично дополнять друг друга.

Социально-устойчивый туризм

Со Мухиной согласен ведущий эксперт УК «ФИНАМ Менеджмент» Дмитрий Баранов, по мнению которого, сравнивать два разных аэропорта некорректно:

«Эти два аэропорта прекрасно могут дополнять друг друга при обслуживании туристов, естественно, при наличии развитого транспортного сообщения между собой и туристической инфраструктуры. Например, туристы прилетают в Иркутск, гостят на иркутской стороне Байкала, затем переезжают на сторону Улан-Удэ, отдыхают там и улетают уже из аэропорта Улан-Удэ, и наоборот. Конкуренция между этими аэропортами может заключаться в том, чтобы привлечь к себе больше перевозчиков, организовать у себя рейсы по большему числу направлений, но и в данном случае условия будут разными».

По словам Баранова, авиакомпании тщательно подходят к выбору маршрутов, просчитывая перспективы направления, и это не зависит от строительства новой ВПП или здания аэровокзала. Поэтому наплыва новых авиакомпаний и массового открытия новых направлений в аэропорту «Байкал» ждать не стоит.

Эксперт отмечает, что Иркутску, конечно, нужен новый аэропорт, но «пока вопрос не решён, нужно сделать всё возможное, чтобы существующий работал успешно», это могут быть не только финансовые вливания, но и административные меры поддержки. При этом Баранов отмечает, что эти меры не должны сосредоточиться только на одном аэропорте:

«Необходимо развивать дорожную и транспортную инфраструктуру в регионе, особенно ведущую к Байкалу и на нём. Поддержка может быть оказана и туристической сфере, начиная с энергетики и услуг связи, заканчивая решением проблемы отходов и вопросов сохранения окружающей среды. Всё это может позволить сохранить аэропорт города в числе ведущих аэропортов страны, продолжить работу по обслуживанию пассажиров и грузов».

По мнению генерального директора туристической компании «Абсолютная Сибирь», члена правления «Сибирской байкальской ассоциации туризма» Алексея Никифорова, состояние автомобильных дорог в Иркутской области не даст туризму развиваться, поэтому необходимо уже сейчас учитывать появление новой «взлётки» в Улан-Удэ.

Эксперт приводит в пример проект по развитию туризма в Байкальске, в который китайская компания «Чжунцзинсинь» намерена вложить 11 миллиардов долларов.

«Если представитель серьёзной турфирмы проедет по дороге от Иркутска до Байкальска, то он не будет включать это направление в каталог на очередной сезон. Дорога неудобная, опасная – неразграниченные полосы, «тёщины языки». Даже если мы увеличим поток на 15%, то получим коллапс. И это без учёта отдыхающих. А со стороны Бурятии идёт плоская, не такая опасная дорога, которую легче расширить. Поэтому туроператорам надо планироваться с учётом того, что в Улан-Удэ будет новая взлётно-посадочная полоса. Именно оттуда, с бурятской стороны, пойдёт сбалансированное распределение турпотоков во времени и пространстве – это социально-устойчивый туризм», – поясняет Никифоров.

По его словам, разговоры о том, что Бурятия перетянет на себя часть туристов, приезжающих в Иркутск, – демагогия. «Уже сейчас 35% планируемой турпрограммы касается восточного берега Байкала – это Баргузинская долина, Улан-Удэ, семьи староверов», – отмечает эксперт, подчёркивая, что на данный момент иркутский аэропорт испытывает напряжение в пик сезона, а состояние международного терминала не выдерживает никакой критики.

В Байкальском регионе складывается странная ситуация. В Бурятии за 2 года планируется реализовать крупнейший проект по строительству взлётно-посадочной полосы на федеральные деньги. Это получилось, потому что региональные власти и компания «Метрополь», владеющая аэропортом «Байкал» (и построившая, кстати, в Иркутске планетарий), умеет договариваться с федеральным центром. Иркутскому авиапредприятию потребовалось 13 лет, чтобы привести свою ВПП в порядок, и неизвестно, сколько должно пройти времени, чтобы правительство Иркутской области решило вопрос с инвестором и уговорило **Минтранс** РФ вернуть аэропорт в федеральную программу по модернизации. За кулисами этих разборок иркутские туркомпании уже подстроились под новые реалии, просчитали новые возможности для привлечения и размещения туристов в Бурятии с учётом того уровня развития инфраструктуры, который есть сегодня. Остаётся надеяться, что не возникнет конфликт интересов между иркутскими и бурятскими туроператорами, бьющимися за благословенного китайского туриста.

### ТАСС; 2017.05.25; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБРИЛО ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УПРОЩЕНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО, ДОРОГ И МОСТОВ

Правительство РФ одобрило законопроект об упрощении строительства, реконструкции и капитального ремонта линейных объектов (дороги, трубопроводы, инженерные сети, мосты, тоннели, метро) при условии ограниченного пользования земельным участком под строительство без изъятия его из собственности в пользу государства. Об этом говорится в решениях кабмина, принятых на заседании 24 мая и опубликованных на сайте правительства.

«Одобрить проект федерального закона «О внесении изменений в некоторые законодательные акты РФ в части упрощения строительства, реконструкции, капитального ремонта и (или) эксплуатации линейных объектов» и внести его в Государственную думу в установленном порядке», – говорится в сообщении кабмина.

Законопроект рассмотрен и одобрен 15 мая 2017 года на заседании комиссии правительства по законопроектной деятельности.

### ТАСС; 2017.05.25; ИНВЕСТИЦИИ В СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ПОРТА АРХАНГЕЛЬСКА СОСТАВЯТ 151 МЛРД РУБЛЕЙ

Инвестиции в строительство глубоководного района порта «Архангельск» составят 151 млрд рублей. Об этом на заседании президиума Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации на тему «Строительство железнодорожной магистрали «Белкомур» – ключевой проект создания опорной инфраструктуры развития Арктики и территорий российского Севера» заявил генеральный директор АО «Арктический транспортно-промышленный узел «Архангельск» Сергей Кокин.

«Объем затрат составит 151 млрд рублей в ценах соответствующих лет. Соотношение частных и бюджетных инвестиций предполагается следующее: бюджетные инвестиции 27 млрд рублей, частные – 124 млрд рублей в ценах соответствующих лет», – сказал Кокин.

Он пояснил, что это классическая форма взаимодействия при реализации портовых проектов. Реализация планируется в два этапа. Первый включает создание основной портовой инфраструктуры в 2018-2022 гг. при успешном подписании концессионного соглашения с предполагаемым инвестором.

Общий объем капитальных затрат на первом этапе составит 124,8 млрд рублей.

Глубоководный район порта «Архангельск»

Проект строительства глубоководного порта в Архангельске включен в «Транспортную стратегию РФ на период до 2030 года».

Разработчики полагают, что новый порт позволит сформировать более привлекательный альтернативный маршрут движения экспортных и импортных грузопотоков в направлении Европы, Северной Америки и стран Азиатско-Тихоокеанского региона (в первую очередь Китая), а также обеспечит новый независимый выход крупнотоннажных судов в Мировой океан на этих направлениях.

Предполагаемый инвестор – китайская компания Poly International Holding Co., Ltd, входящая в холдинг Poly Group. Сооружение нового глубоководного порта в Архангельске тесно связано с проектом строительства железнодорожной магистрали «Белкомур».

Проект «Белкомур»

Проект строительства новой железнодорожной магистрали «Белкомур» (Белое море – Коми – Урал) предполагает сокращение плеча доставки грузов с Урала и из Сибири к морским портам Архангельска до 850 км.

Новая магистраль имеет стратегическое значение для России, поскольку свяжет Урал, Республику Коми напрямую с незамерзающими портами Архангельска, Мурманска и Северной Европы.

В перспективе новая дорога обеспечит кратчайший путь в Северную Европу и регионы Сибири, Казахстана и Средней Азии, создавая хорошие условия для транзита грузов через Россию, и позволит рассматривать организацию внутренних и международных интермодальных перевозок (доставки грузов двумя или несколькими видами транспорта). Инвестор – китайская компания Poly International Holding Co., Ltd – готов вложить в проект «Белкомура» до 5,5 миллиарда долларов (343,2 миллиарда рублей по курсу 2016 года).

### 360; ЖАННА САМАРДАКОВА; 2017.05.25; В МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ ВНЕДРЯТ НОВУЮ СИСТЕМУ КОНТРОЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Систему контроля транспортных услуг усовершенствуют в Подмосковье. Инвестор, с которым правительство Московской области подписало контракт, – АО «Группа Т-1», – сообщила пресс-служба **Министерства транспорта** и дорожной инфраструктуры Московской области.

В рамках модернизации Региональной навигационно-информационной системы (РНИС МО) в Подмосковье будет создано единое навигационно-информационное пространство. Контроль работы общественного транспорта можно будет осуществлять автоматически, включая школьные автобусы, спецтранспорт коммунального хозяйства.

Уточняется, что информация о нарушениях в сфере пассажирских перевозок, соблюдении маршрута, графика и скоростного режима движения будет собираться оперативно и круглосуточно, в режиме онлайн. В связи с этим уровень безопасности пассажироперевозок будет повышен.

РНИС МО призвана обеспечить безопасность функционирования транспортного комплекса московского региона, что позволит повысить его экономическую эффективность. Программа представляет собой некую единую точку доступа к информации, с помощью которой мы сможем осуществлять контроль качества предоставляемых транспортных услуг на территории региона

– **министр транспорта** и дорожной инфраструктуры МО

Система позволит **Минтрансу** области контролировать выполнение договоров транспортными предприятиями, оплачивая услуги перевозчикам по объему выполненных работ, а также быстро реагировать на жалобы граждан.

Для пассажиров появится приложение с информацией о времени прибытия наземного транспорта и изменениях маршрутов движения. Кроме того, жители смогут сами контролировать качество транспортных услуг.

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2017.05.26; НА ПЛАТНОМ ВЪЕЗДЕ СТАВЯТ «КИРПИЧ»

Из законопроекта «Об организации дорожного движения» исключена спорная норма

Из проекта закона «Об организации дорожного движения» исключены нормы, допускающие ввод платного въезда в городах. Изначально в документе эта возможность была записана **Минтрансом**, но теперь она исключена, заявили вчера в комитете Госдумы по транспорту. Эксперты решение поддерживают, называя его политическим, но окончательное решение по предложенным поправкам должна принять администрация президента.

Напомним, что законопроект изначально готовился **Минтрансом** и был принят Госдумой в первом чтении в декабре 2016 года. Предполагалось, что документ позволит городским и муниципальным властям использовать разные ограничения для борьбы с пробками, включая платный въезд в отдельные районы. Принятие законопроекта в первом чтении вызвало широкий общественный резонанс на фоне опасений введения новых транспортных ограничений в Москве, против документа выступили оппозиционные фракции Госдумы. В середине марта текущего года, как сообщал «Ъ», депутаты хотели сделать более мягкий вариант – чтобы платный въезд мог вводиться только в населенных пунктах и районах, признанных «историческими поселениями».

Первый зампред профильного комитета ГД по транспорту и строительству Алексей Русских вчера сообщил, что в последней редакции часть документа, где допускалось введение платного въезда, «вычищена и убрана». «Волноваться не стоит, антинародных законов принимать никто не будет,– заявил господин Русских.– У законопроекта этого вообще тематика другая – организация дорожного движения». Эту информацию «Ъ» подтвердил и первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков («Единая Россия»). По словам Алексея Русских, в новой редакции документ направлен в государственное правовое управление (ГПУ) президента РФ для согласования ко второму чтению. «Дней через десять получим оттуда ответ»,– отметил он. В пресс-службе комитета по транспорту «Ъ» лишь подтвердили, что документ направлен в ГПУ, но подробностей его содержания не раскрыли. Связаться с главой комитета Евгением Москвичевым вчера не удалось. Первый зампред комитета Виталий Ефимов («Единая Россия») в беседе с «Ъ» не подтвердил и не опроверг информацию, изложенную господином Русских.

В парламенте новую редакцию законопроекта поддержали. По словам господина Лысакова «мудрое решение было принято с учетом мнения многих депутатов, избирателей, экспертов и профессионального сообщества. «Конечного текста еще не видел, но наша фракция ни в коем случае никогда не проголосовала бы за первую версию,– добавил член комитета по транспорту Олег Нилов («Справедливая Россия»).– Хорошо, что благоразумие берет все-таки верх». Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов назвал норму о платном въезде «самой чудовищной частью» законопроекта. «Если ее и правда не осталось, то можно сказать, что наша страна теперь не развалится,– говорит он.– Ведь если бы все регионы начали пользоваться платным въездом, то это фактически развалило бы страну. Не сомневаюсь, что местные власти с удовольствием драли бы деньги за проезд с транзитных машин, освободив от платы местных. Отказ от платного въезда – это политическое решение». При этом, по словам господина Шкуматова, в документе могли остаться и другие «опасные» положения – такие, как возможность вводить платную парковку на любых территориях вплоть до дворов и внутриквартальных проездов.

В пресс-службе **Минтранса** на просьбу прокомментировать новую версию законопроекта «Ъ» заявили, что подготовкой документа ко второму чтению занимается «профильный комитет Госдумы». В департаменте транспорта Москвы новости о законопроекте вчера не комментировали. Несколько лет назад именно столичные власти впервые допустили возможность платного въезда в центр Москвы, однако позже, на фоне негативной реакции общественности, отказались от инициативы. Позже в департаменте заявляли, что возможность платного въезда не обсуждается и не планируется.

### КОММЕРСАНТ.RU КУБАНЬ; СЕРГЕЙ ЛАПШИН; 2017.05.25; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА НАШЛА НАРУШЕНИЯ ПО ВВОДУ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ДОРОГ НА КУБАНИ

Счетная палата РФ выявила нарушения, допущенные в прошлом году в Краснодарском крае, по вводу в эксплуатацию дорог, которое финансировал **Росавтодор**. Из 30,9 км автодорог, запланированных к вводу после строительства и реконструкции, фактически введено только 2,48 км, после капитального ремонта и ремонта введено 377,3 км из 652 км, сообщается в материалах сайта ведомства. Всего в 2016 году **Росавтодор** выделил межбюджетные трансферты 83 регионам на 80,8 млрд руб. для осуществления дорожной деятельности. Коллегия Счетной палаты утвердила заключение по исполнение федерального бюджета Федеральным дорожным агентством. Руководство контрольного органа приняло решение по итогам проверки направить представление **Росавтодор**у, обращение – в Генпрокуратуру и ФСБ, информационное письмо – Минфину, а заключение – в палаты Федерального собрания.

### RG.RU; АННА СКУДАЕВА; 2017.05.25; ЖИТЕЛИ КОСТРОМЫ ПОТРЕБОВАЛИ ПРИОСТАНОВИТЬ РЕМОНТ МОСТА

Более 600 жителей Костромы поставили подписи под петицией за приостановку ремонта единственного автопешеходного моста через Волгу, требуя сначала построить дублирующую переправу. Об этом сообщается на сайте петиций Change.org.

В конце апреля правительство России выделило 414,8 миллиона рублей на капитальный ремонт костромского моста, признанного аварийным. Ремонт переправы, который по прогнозам продлится два года, планируют начать с 1 июля, после завершения конкурсных процедур. Общая стоимость работ оценивается в 700 миллионов рублей.

В мэрии объявили, что во время ремонта часть моста будет перекрыта для движения автомобилей, что неизбежно вызовет огромные пробки. Мост, по которому уже сегодня проходит порядка 50 тысяч машин, даже без перекрытия полос работает с серьезной перегрузкой. В часы пик пробки растягиваются через весь город на несколько километров.

– Требуем приостановить ремонт моста в Костроме до обещанного нам строительства нового моста, – сообщили авторы петиции. Они отметили, что представители законодательной и исполнительной власти Костромы вместо того, чтобы найти источники денежных средств для строительства нового моста, приняли решение произвести ремонт старого моста. – Однако все до единого прекрасно понимают, что всю тяжесть двухгодовалых, мягко говоря, транспортных неудобств (проклятые многочасовые пробки и их последствия – повышения градуса недовольства), которые возникнут в процессе ремонта, будут испытывать в первую очередь жители города и области, а не те, кто является авторами этой адской идеи. Мы против ремонта старого моста, до строительства обещанного нового моста, – говорится в петиции.

По данным властей, сметная стоимость строительства второго моста через Волгу оценивается в 26 миллиардов рублей, в то время как годовой бюджет Костромы составляет только 4 миллиарда.

Ранее жители Костромы дважды инициировали создание петиций за постройку второго моста, однако ни одна из них не смогла набрать необходимых 100 тысяч голосов.

### РИА НОВОСТИ КРЫМ; 2017.05.25; СОСТОЯНИЕ ТРАССЫ СИМФЕРОПОЛЬ-КЕРЧЬ БУДУТ КОНТРОЛИРОВАТЬ ЕЖЕДНЕВНО

Состояние трассы Симферополь-Керчь будет ежедневно контролироваться, а выявленные дефекты оперативно устраняться. Об этом сообщил **министр транспорта** Республики Крым Анатолий Волков по итогам рабочей поездке по трассе.

«Крымчане и гости полуострова понимают, что в связи с началом строительства главной транспортной артерии Крыма – трассы «Таврида», количество большегрузного транспорта на участке Симферополь-Керчь значительно увеличилось. Необходимо обеспечить безопасность и свести к минимуму неудобства для участников движения. Поэтому подрядные организации должны в ежедневном режиме контролировать состояние дороги и оперативно устранять возникающие проблемы», – цитирует Волкова пресс-служба **Минтранса** Крыма.

Вместе с тем глава ведомства подчеркнул, что намерен каждую неделю инспектировать крымские дороги. «Подобные инспекционные поездки по проверке содержания региональных дорог будут проводиться мной и моими заместителями еженедельно. Качество содержания будет строго контролироваться. В случае несоблюдения принятых обязательств к подрядным организациям будут применяться штрафные санкции», – заверил Волков.

В свою очередь заместитель директора ГУП РК «Крымавтодор» Геннадий Цветов в ходе рабочей поездки сообщил министру, что в 2017 году на трассе Симферополь-Керчь устранили 2776 квадратных метров ям и вывезли 279 кубических метров мусора.

### ТАСС; 2017.05.25; СК ПРОВОДИТ РЕВИЗИЮ ВЫДЕЛЕННЫХ СРЕДСТВ НА РЕМОНТ РЯЗАНСКИХ ДОРОГ

Следственный комитет проводит ревизию денежных средств, выделенных на ремонт дорог Рязанской области в 2016 году. Об этом сообщил врио губернатора Николай Любимов в рамках выступления на круглом столе «Участие граждан в развитии городской среды»

«Она уже идет (ревизия). Это делает Следственный Комитет», – сказал Любимов, отвечая на вопрос о проведении ревизии выделенных на ремонт дорог средств. Он добавил, что попросил провести проверку по всем объектам. «Эта проверка планировалось позднее, но я попросил ее ускорить. Это будет знаком для дорожников в этом году, которые будут работать недобросовестно», – пояснил врио губернатора.

Ранее сообщалось, что в 2016 году экс-губернатор Рязанской области Олег Ковалев выразил недовольство работой регионального **Министерства транспорта** и автомобильных дорог и предложил покинуть пост главе ведомства Евгению Межорину. Министерство региональной безопасности выявило ряд нарушений в работе дорожного ведомства. Кроме того, Ковалев выразил недовольство работой областного **Минтранса** из-за ослабления контроля за исполнением подрядными организациями условий госконтрактов, нарушения ими технологических требований и последовательности работ, а также низких темпов ямочного ремонта.

Низкое качество дорог Рязанской области неоднократно привлекало внимание общественности. В апреле 2015 года на встрече медиафорума ОНФ с президентом России рязанская журналистка пожаловалась Владимиру Путину на состояние дорог в регионе, а в середине июня при проведении дорожных работ в Касимовском районе рабочие нанесли разметку прямо на ямы и лужи неотремонтированной трассы.

«Рязаньавтодор будет переведена на другие рельсы работы, так как эффективность весьма сомнительна, а при больших оборотах есть убытки. Тому есть как объективные, так и субъективные причины. Должны привлекаться хорошие подрядчики и не факт, что они должны быть государственными», – отметил Любимов.

Любимов принял участие в круглом столе «Участие граждан в развитии городской среды». Ключевыми темами круглого стола стали проблемы взаимодействия власти и общества в развитии городской среды, эффективные и резонансные примеры такого взаимодействия или его отсутствия в Рязанской области. По данным организаторов, необходимость проведения круглого стола возникла в связи с участившимися конфликтами между властью и жителями городов в вопросе благоустройства и точечной застройки. Цель совещания – наладить диалог между властью и активными жителями.

### ТАСС; 2017.05.25; НА РЕМОНТ ДОРОГ В ПЕТЕРБУРГЕ НАПРАВЯТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ 1,5 МЛРД РУБЛЕЙ

Законодательное собрание Санкт-Петербурга приняло в третьем чтении поправки в городской бюджет на 2017 год, которые предусматривают направление дополнительных 1,5 млрд рублей на текущий ремонт дорог, сообщается на сайте Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга (КРТИ).

Под эти средства Комитет разработал адресную программу, которая включает в себя 26 объектов.

Документ разделен по районам на пять лотов. Конкурсы на выполнение работ планируется объявить в июне.

### РИА НОВОСТИ; 2017.05.25; БРЯНСК НАШЕЛ АЛЬТЕРНАТИВУ Ж/Д СООБЩЕНИЮ С УКРАИНОЙ В СЛУЧАЕ ЕГО ОТМЕНЫ

Брянские власти готовы усилить автобусное сообщение с приграничными районами Украины, если появится такая необходимость в связи с отменой украинских поездов, сообщил РИА Новости представитель регионального департамента промышленности, транспорта и связи.

Газета «Коммерсантъ» в четверг со ссылкой на источник, близкий к правительству Украины, сообщила, что Украина готовится прекратить железнодорожное пассажирское сообщение с Россией ориентировочно с 1 июля. По его словам, предлогом для такого решения станет нежелание РЖД «прекратить пассажирские перевозки в Россию из зоны АТО, в частности из Донецка, что нарушает суверенитет и территориальную целостность Украины».

«У нас есть собственный (автобус. – Прим. ред.), он ездит из Климово (Брянская область) в Киев два раза в неделю. Он не особенно загружен, из 45 мест обычно заняты мест 20, но все равно люди ездят и туда, и оттуда. При необходимости смогут добавить транспорт, но пока такой потребности нет», – рассказал собеседник агентства.

Брянская область граничит с Черниговской и Сумской областями Украины. Транспортное сообщение осуществляется автобусами и железнодорожным транспортом. Как пояснили в дирекции железнодорожного вокзала Брянск-Орловский, через Брянск ежедневно идут транзитные поезда из Москвы в Киев, Львов, Одессу, никаких изменений в их движении в настоящее время не наблюдается.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.05.26; МОДЕЛЬ НЕ КЛЕИТСЯ

В правительстве не решили, как развивать рынок на железных дорогах

Как выяснил «Ъ», правительству в очередной раз не удалось согласовать ключевой документ железнодорожной отрасли – целевую модель рынка грузоперевозок. В среду на совещании у вице-премьера Аркадия **Дворкович**а из-за разногласий между ведомствами ОАО РЖД и участниками рынка было решено опять направить проект модели на доработку – по неофициальным данным, до конца года. При этом группу разработчиков, ранее возглавлявшуюся Минэкономики, усилили **Минтрансом**. Это, возможно, позволит разработать более сильный документ.

В среду, 24 мая у вице-премьера Аркадия **Дворкович**а состоялось совещание по целевой модели рынка (ЦМР) железнодорожных грузоперевозок, которое, по информации источников «Ъ», должно было поставить точку в согласовании позиций по ЦМР и стать финальным (см. «Ъ» от 22 мая). Но финальным оно так и не стало. По словам ряда участников совещания и собеседников «Ъ», знакомых с ходом обсуждения, было принято решение в очередной раз отправить ЦМР на доработку. Срок нового рассмотрения неясен, в секретариате господина **Дворкович**а пояснили, что он будет определен протоколом межведомственной рабочей группы, но два собеседника «Ъ» полагают, что это конец 2017 года.

Также, по данным собеседников «Ъ», в разработке ЦМР более активное участие будет принимать **Минтранс**. Ранее ответственным ведомством было Минэкономики, которое и готовило проект модели. Теперь, говорит один из источников «Ъ», из-за того что консенсус по ключевым положениям ЦМР так и не был найден, **Минтранс** выступит своего рода медиатором, что в итоге будет оформлено как совместная ответственность с Минэкономики за модель.

Как пояснили «Ъ» в аппарате Аркадия **Дворкович**а, **Минтрансу** как отраслевому регулятору, отвечающему за транспорт в целом, необходимо доработать развилки, которые есть в целевой модели. «Кроме того, министерство должно увязать ЦМР с долгосрочной программой развития ОАО РЖД, а также с другими транспортными отраслями»,– говорит представитель вице-премьера. По итогам доработки, добавляют в аппарате, органы власти должны внести согласованную позицию. В работе над ЦМР продолжат принимать участие все заинтересованные ведомства. В ОАО РЖД, Минэкономики и **Минтрансе** комментариев не дали.

Согласовать ЦМР пытаются с 2015 года. Основные элементы существующего проекта, предложенные Минэкономики,– эксперимент с введением локальных перевозчиков, выделение локомотивной составляющей в тарифе ОАО РЖД, обособление инфраструктурной и перевозочной деятельности в рамках монополии, долгосрочный тариф для ОАО РЖД в обмен на исполнение им заданных показателей эффективности и др. (подробнее см. «Ъ» от 22 мая).

По информации собеседника «Ъ», знакомого с ходом совещания, основные разногласия касались трех положений новой модели. Первое – создание локальных перевозчиков на базе собственных поездных формирований (ОАО РЖД против этого, так как считает, что локальные конкуренты заберут у монополии порядка 20% самых доходных маршрутов). Второе – установление ограничений на выдачу номеров на новые вагоны, что должно предотвратить возникновение профицита парка. Против этого возражали Совет потребителей услуг ОАО РЖД и Минпромторг. Третье – выделение локомотивной составляющей, не устраивающее ОАО РЖД. Ранее топ-менеджмент монополии пояснял, что считает такое выделение первым шагом к либерализации локомотивной тяги, что ОАО РЖД также считает вредным (подробнее см. «Ъ» от 16 ноября 2016 года).

«То, что ЦМР нет,– критически плохо для инвестпривлекательности отрасли»,– говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. У ОАО РЖД нет долгосрочной стратегии развития, замечает он, и неспособность разработать ее компания, к сожалению, транслирует на всю отрасль, создавая серьезный дискомфорт для грузоотправителей, операторов и лизинговых компаний. Большой плюс, что к работе более активно подключился **Минтранс**, полагает господин Бурмистров: ведомство интеллектуально и аппаратно сильнее и имеет больше влияния на ОАО РЖД. Поэтому, по его мнению, возрастают шансы создать проработанный и интеллектуально сильный документ, который сложнее будет отклонить.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.05.25; ПОЕЗД ДО КИЕВА ДОВЕЗЕТ

На Украине опровергли возможное прекращение железнодорожного сообщения с Россией

В Киеве опровергают информацию о прекращении движения пассажирских поездов между Россией и Украиной с 1 июля этого года. Вчера о возможном запрете пассажирских перевозок сообщили СМИ.

Уведомлений о прекращении пассажирского движения с 1 июля этого года от украинских властей не получали и в РЖД. Об этом «Российской газете» рассказали в компании.

Пока речь идет лишь о выводе до 1 июля 2017 года из оборота с территории Украины грузовых вагонов российских компаний, попавших под санкции украинского правительства. Но эти санкции не касаются грузового транзита.

РЖД не подтвердили прекращение пассажирского сообщения с Украиной

Вчера министр инфраструктуры Украины Владимир Омелян заявил интернет-изданию «Обозреватель», что «вопрос прекращения железнодорожного или автобусного пассажирского сообщения Украины с Россией правительством не рассматривался». При этом, по его мнению, любое сообщение с Россией стоило давно прекратить, по аналогии с авиаперевозками. Прямого авиасообщения нет между Россией и Украиной с 2015 года. Зато очень сильно вырос поток авиапассажиров, которые летят в Россию через Белоруссию.

Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины («Укрзализныця») заявила, что пассажирские поезда в Россию курсируют согласно графику. Продажи билетов на это направление не останавливаются. Согласно системе бронирования и покупки билетов «Укрзализныци», билеты 25 мая продавались на даты по 23 июня включительно, так как здесь глубина продаж ограничена 30 днями.

Украинский перевозчик сам не принимал решений по отмене поездов в Россию и не получал предписаний от вышестоящих органов власти.

Что касается пассажирского движения, то сейчас в сообщении между Украиной и Россией курсируют восемь поездов Украинских железных дорог. Российских поездов в прямом сообщении между странами нет, уточнили «Российской газете» в Федеральной пассажирской компании (ФПК). РЖД уже несколько лет назад приостановила движение поездов на Украину. В транзитном сообщении через территорию между Россией и Молдавией курсируют три поезда Молдавских железных дорог и один ФПК, поезд N 65/66 Москва-Кишинев. Транзитный пассажиропоток по этому направлению не превышает 300 тысяч человек в год. А на Украину пассажиропоток составляет более двух миллионов человек ежегодно. Пригородные поезда на Украину из России не ходят. Например, электричка из Таганрога идет до границы, до села Успенское.

Первый раз о возможной отмене пассажирского сообщения заговорили в прошлый четверг, 18 мая, как раз на фоне требований вывести российские грузовые вагоны с территории Украины. И вот на этой неделе поднялась новая волна в СМИ со ссылкой на информированные источники в Киеве, что с 1 июля планируется полностью прекратить железнодорожное пассажирское сообщение с Россией.

Как заявил в эфире радио Sputnik первый зампред Комитета по международным делам Совета Федерации Владимир Джабаров, если такое решение будет принято, Украина потеряет очень многое. «Отрезая Россию от железных дорог, Украина потеряет очень многое. Я уже не говорю о коммуникациях между городами, о переездах украинцев, которые в России работают. Лучше от этого Украине не станет, и денег в ее бюджете не прибавится», – сказал он.

### КОММЕРСАНТ.RU; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.05.25; ФГК ОСТАЛАСЬ СО ШТРАФОМ

Компании не удалось оспорить претензии ФАС в суде

Арбитражный суд Москвы согласился с Федеральной антимонопольной службой, которая оштрафовала Федеральную грузовую компанию на 300 тыс. руб. за нарушение поведенческих условий при аренде вагонов «УВЗ-Логистик». Сейчас ФАС рассматривает еще одно дело против ФГК, касающееся завышения цен на вагоны для перевозки минерально-строительных грузов.

Московский арбитраж признал законность штрафа Федеральной антимонопольной службы (ФАС) к Федеральной грузовой компании (ФГК, входит в ОАО РЖД) за неисполнение предписания по сделке с «УВЗ-Логистик», сообщило ведомство в четверг. В феврале ФАС оштрафовала ФГК на 300 тыс. руб. В ФГК не стали говорить, будут ли оспаривать судебное решение.

В марте прошлого года ФГК взяла в аренду полувагоны, принадлежащие «УВЗ-Логистик», ФАС дало разрешение на сделку, но с поведенческими условиями. В октябре служба возбудила против ФГК административное дело из-за жалоб липецких производителей стройматериалов «Хмелинецкий карьер» и «Ольшанский карьер», входящих в «Руснерудпром» Ольги Поляковой. Компании обвинили ФГК в росте ставки аренды полувагонов в апреле–июне 2016 года вдвое год к году. В ФАС считают, что ФГК повысила арендные ставки и предварительно не уведомила об этом регулятора.

Поведенческие условия были выданы, поскольку ФГК полностью принадлежит ОАО РЖД и входит с ним в одну группу лиц, отмечают в антимонопольном ведомстве. С учетом доминирующего положения ОАО РЖД ФАС посчитала, что монополия и ФГК могут контролировать предоставление вагонов, взятых в аренду у «УВЗ-Логистик», в том числе операторам-конкурентам. Поэтому, согласно поведенческим условиям, при повышении среднеквартальной цены аренды вагонов год к году более чем на 7,5% ОАО РЖД и ФГК должны были минимум за 15 дней предоставить ФАС экономическое обоснование. Компании также были обязаны направлять в службу обоснование в случае любого роста цен выше уровня, установленного на соответствующие услуги в тарифном прейскуранте.

В ФГК с претензиями ФАС не были согласны и заявляют, что каждые 15 дней направляли в ФАС исчерпывающую информацию обо всех перевозках с указанием контрагентов и экономическим обоснованием изменения цен (см. “Ъ” от 25 октября).

ФАС рассматривает сейчас еще одно дело в отношении ФГК и ОАО РЖД. В ноябре 2016 года ведомство заподозрило компании в установлении монопольно высокой цены на предоставление полувагонов под минерально-строительные грузы. По информации ФАС, с января по август 2016 года рост стоимости услуг ФГК в этом сегменте составил «до 38%» (см. “Ъ” от 19 ноября). В феврале на оператора пожаловался Артур Парфенчиков, занимавший тогда пост временно исполняющего обязанности губернатора Карелии. В своем письме к главе ФАС Игорю Артемьеву он просил обратить внимание на возникшие в регионе проблемы с вывозом щебня, которые, по мнению губернатора, могли появиться в том числе из-за политики ФГК. В апреле ФАС сообщила, что привлекла к делу против ОАО РЖД и ФГК в качестве заявителей правительство Карелии, «Мосэнерго», ОГК-2, ТГК-1, «Хмелинецкий карьер» и «Промнерудтранс». ФГК же в конце апреля направила встречную жалобу в ФАС и потребовала возбудить антимонопольное дело против «Промнерудтранса» за «координацию экономической деятельности».

### НАКАНУНЕ.RU; 2017.05.26; «ОТНЕСЛИСЬ ОТРИЦАТЕЛЬНО», – МИНТРАНС ОТВЕРГ ИДЕЮ СВЕРДЛОВСКОГО ДЕПУТАТА ГОСДУМЫ ПЕРЕДАТЬ МЕТРО НА БАЛАНС ГОСУДАРСТВА

**Министерство транспорта** РФ отрицательно отнеслось к идее депутата Госдумы Андрея Альшевских передать на баланс Федерации метрополитен. Об этом народный избранник сообщил на своей странице в Facebook, передает корреспондент Накануне.RU.

Напомним, ранее Альшевских предложил передать метрополитен из собственности муниципалитетов и субъектов государству. По его мнению, это могло бы решить проблему с нехваткой средств на строительство новых линий метро. Депутат запросил позицию **Минтранса**, написал в РЖД и помощнику президента РФ Игорю Левину, который на посту **министра транспорта** выдвигал аналогичное предложение.

«В **Минтрансе** отрицательно отнеслись к идее, чтобы муниципалитеты передали метрополитены на баланс государства. Понятно, что другой реакции не ждал, но ключевым было, под каким соусом оформят отказ. По давней бюрократической традиции письмо из министерства выдержано в лучших традициях «обтекаемости мысли по древу». Заместитель главы ведомства Николай **Асаул** перевел тему и на трех страницах расписал о проекте федерального закона «О внеуличном транспорте», который сейчас рассматривается в Госдуме. В парламент его вносило правительство страны в ноябре прошлого года по очевидной причине. До сих пор работа метрополитенов, фуникулеров, канатных дорог как общественного транспорта у нас в стране в полной мере не регламентирована», – рассказал Андрей Альшевских.

Отметим, что в ответе министерства передачу метрополитена в госсобственность называют «нецелесообразной».

«Повторю, что глобальные перемены я предлагал из-за бедности наших подземок, которые содержатся силами местных бюджетов. В ответ мне чиновник написал, что «принятие законопроекта позволит создать правовые условия для сбалансированного регулирования в сфере эксплуатации и развития метрополитенов…». Между тем открытым остается вопрос, каким чудесным образом муниципалитетам находить деньги на строительство новых станций. Счет идет на миллиарды. И государство не должно оставлять местные власти один на один с колоссальными расходами на важный вид общественного транспорта», – добавил депутат Госдумы.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.25; ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК С ЛАТВИЕЙ СДЕРЖИВАЕТСЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИМИ, А НЕ АДМИНИСТРАТИВНЫМИ ОГРАНИЧЕНИЯМИ – БЕЛОЗЕРОВ

ОАО «Российские железные дороги» не вводило специальных ограничений в отношении экспортных грузоперевозок зерна в прибалтийском направлении, заявил президент РЖД Олег Белозеров.

«Никаких специальных ограничений мы не вводим и не вводили, есть технологические ограничения, которые мы обязаны соблюдать «, – сказал О.Белозеров в интервью «России 24».

Глава РЖД отметил, что такие ситуации случаются на разных направлениях, в том числе и с угольными грузами «иногда так получается, что на каких-то направлениях есть очень удобный момент вывезти очень большой объем груза и очень хочется это сделать. «Мы с удовольствием идем всегда навстречу, но наши возможности не безграничны, мы все-таки плановая структура – и, соответственно, максимум из того, что мы можем вывезти, мы вывозим», – сказал он.

В отношении Латвии, добавил он, «объем снижения перевозки там небольшой». «Это не наши цифры, это цифры наших коллег в том числе, мы с ними очень плотно взаимодействуем в этой части. Но, действительно, есть и объективные сложности», – заключил глава РЖД.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.25; РЖД ПРОАНАЛИЗИРУЮТ ИТОГИ АТАКИ ВИРУСА WANNACRY, УЩЕРБ «ОЧЕНЬ НЕБОЛЬШОЙ» – БЕЛОЗЕРОВ

ОАО «Российские железные дороги», чья IT-система подверглась атаке компьютерного вируса WannaCry, не понесло существенных потерь, но проанализирует эту ситуацию вместе с разработчиками программного обеспечения, заявил глава компании Олег Белозеров.

«Мы, к несчастью, тоже были затронуты атакой этого вируса. Вместе с тем, для нас это не новая проблема, поскольку железная дорога и риски, которые влияют на надежность работы железной дороги, многие годы рассматривались, и последнее время мы знали, что киберугроза является одной из ключевых», – сказал он в интервью «России 24».

«Несмотря на то, что у нас небольшие проблемы существовали, система сбоя не дала, все сервисы и услуги осуществлялись своевременно и в полном объеме. Другое дело, что мы сейчас проанализируем эту ситуацию. Мы проводим регулярно киберучения, мы работаем с нашими компаниями, которые работают в этом направлении, очень активно взаимодействуем с «Лабораторией Касперского», и в этой части у нас хорошие результаты, мы надежно защищены», – заявил глава РЖД.

Ущерб от вирусной атаки он охарактеризовал как «очень небольшой».

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.05.25; К КУБКУ КОНФЕДЕРАЦИЙ-2017 РЖД УСИЛИТ МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВОКЗАЛАХ

РЖД вводит повышенные меры безопасности на крупных вокзалах России на время проведения Кубка Конфедераций FIFA-2017. Госкомпания просит с пониманием отнестись к временным ограничениям и прибывать на вокзалы заранее, ведь нужно будет пройти более тщательный досмотр при входе.

Кроме того на 23 вокзалах городов-организаторов Кубка Конфедераций FIFA-2017 – в Москве, Санкт-Петербурге, Сочи и Казани – на время изменится и логистика движения пассажиров внутри самих вокзалов и маршрутов их прохода на платформы, предупредили в пресс-службе РЖД.

Например, временно будут закрыты проходы, которые позволяют пассажиру без досмотра, сразу пройти на платформу к поездам. Сейчас специальные досмотровые павильоны есть только на платформы, откуда уходят скоростные поезда «Сапсан»(Москва-Санкт-Петербург). И еще на время мероприятий там планируется установить дополнительные павильоны для прохода.

### ТАСС; 2017.05.25; РУКОВОДСТВО «БЕЛКОМУРА» К ОСЕНИ НАПРАВИТ В ПРАВИТЕЛЬСТВО ИТОГОВОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ

Руководство компании «Межрегиональная компания «Белкомур» планирует к осени текущего года выйти в правительство с концессионным предложением по проекту железнодорожной магистрали «Белкомур». Об этом заявил генеральный директор компании Владимир Щелоков на заседании в Совете Федерации.

«Мы прошли предварительное согласование (по проекту), планируем, что к осени этого года, октябрь – ноябрь, выйдем в правительство с концессионным предложением», – сказал Щелоков.

По его словам, китайские инвесторы неоднократно подтверждали свою заинтересованность в проекте и готовность на 100% профинансировать его на стадии строительства, однако ожидают официального подтверждения со стороны правительства РФ.

«До тех пор, пока на уровне РФ не будет официально заявлено, что этот проект нам нужен, денег они (инвесторы) не дадут», – добавил гендиректор компании.

В свою очередь председатель совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации РФ Вячеслав Штыров отметил, что решение о реализации проекта может быть закреплено как в рамках общего закона в виде поправок, так и в виде отдельного законопроекта, и предложил компании «Белкомур» детально проработать этот момент в ходе подготовки проекта.

О проекте

В конце февраля Архангельская область и Пермский край заключили соглашение о сотрудничестве, в том числе в вопросах строительства «Белкомура». Потенциальный инвестор строительства – китайская корпорация Poly International. Ориентировочная стоимость – 350 млрд рублей.

Проект строительства железнодорожной магистрали «Белкомур» предполагает сокращение плеча доставки грузов с Урала и из Сибири до 850 километров. Новая магистраль имеет стратегическое значение для России, поскольку свяжет Урал, Республику Коми напрямую с незамерзающими портами Архангельска, Мурманска и Северной Европы. В перспективе новая дорога обеспечит кратчайший путь в Северную Европу и регионы Сибири, Казахстана и Средней Азии, создавая хорошие условия для транзита грузов через Россию.

### РИА НОВОСТИ; 2017.05.25; У РЖД НЕТ ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ МЕЖДУ РОССИЙСКИМИ СТАНЦИЯМИ И ДОНЕЦКОМ

РЖД не имеют пригородных поездов в сообщении между российскими станциями и Донецком, сообщил РИА Новости представитель железнодорожной монополии.

Газета «Коммерсант» в четверг со ссылкой на источник, близкий к правительству Украины, сообщила, что Украина готовится прекратить железнодорожное пассажирское сообщение с РФ ориентировочно с 1 июля. По его словам, предлогом для такого решения станет нежелание РЖД «прекратить пассажирские перевозки в Россию из зоны АТО и, в частности, из Донецка, что нарушает суверенитет и территориальную целостность Украины». По данным издания, сейчас из Донецка в российский Таганрог курсирует электричка.

«Электричка из Таганрога идет до станции Успенская. Это российская станция», – сообщили в РЖД в четверг.

В четверг в СМИ вновь появилась информация о планах Украины прекратить пассажирское железнодорожное сообщение с РФ с 1 июля. Эта тема всплыла еще 18 мая. РИА Новости в пресс-службе Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины («Укрзализныця») тогда опровергали эту информацию. В РЖД РИА Новости в четверг, как и неделю назад, сообщили, что официально никаких уведомлений от Украины не получали.

Сейчас между РФ и Украиной нет прямых поездов российского формирования. «Федеральная пассажирская компания» (ФПК, «дочка» РЖД) после событий весны 2014 года была вынуждена постепенно сокращать число поездов собственного формирования на украинских маршрутах. В конце того же года они были полностью отменены в рамках оптимизации маршрутов из-за снижения пассажиропотока.

По территории Украины проходит лишь один транзитный поезд ФПК Москва-Кишинев-Москва с остановкой. Остальные поезда, соединяющие РФ и Украину, принадлежат Украинским железным дорогам и железнодорожным администрациям стран СНГ.

### РИА НОВОСТИ; 2017.05; В КАЗАХСТАНЕ ПРИНЯЛИ ПОПРАВКИ В СОГЛАШЕНИЕ С РОССИЕЙ О Ж/Д ПЕРЕВОЗКАХ

Депутаты сената (верхней палаты) парламента Казахстана одобрили изменения в соглашение между правительствами республики и России об особенностях правового регулирования деятельности организаций железнодорожного транспорта, передает корреспондент РИА Новости.

Законопроект «О ратификации протокола о внесении изменений в соглашение между правительством Республики Казахстан и правительством Российской Федерации об особенностях правового регулирования деятельности предприятий, учреждений и организаций железнодорожного транспорта от 18 октября 1996 года» был рассмотрен в ходе пленарного заседания палаты в четверг.

Ранее эти изменения одобрила нижняя палата парламента. Как сообщал комитет мажилиса (нижней палаты) парламента по международным делам, обороне и безопасности, «протоколом устанавливается порядок открытия и закрытия станций на участках железных дорог, входящих в состав одной стороны, но расположенных на территории другой стороны, а также порядок пропуска через государственную границу одной стороны пассажирских и грузовых поездов, следующих транзитом без остановки с территории другой стороны».

Министр по инвестициям и развитию республики Женис Касымбек в свою очередь сообщил, что безостановочные поезда не будут подвергаться проверкам со стороны пограничных служб. Он также отмечал, что в рамках этого соглашения в течение полутора месяцев будут запущены два скоростных поезда Астана-Уральск и Алма-Ата-Уральск, что позволит значительно сократить время в пути.

Законопроект направляется на подпись главе государства.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.05.26; SSJ100 ПРОСТАИВАЕТ

Российский SSJ100 поднимается в небо реже конкурентов из-за проблем с запчастями

Средний налет самолетов Sukhoi SuperJet 100 (SSJ100) у российских эксплуатантов в 2016 г. составил 3–3,7 ч в сутки на списочную машину, рассказали три человека, близких к **Минтрансу**. Окончательно данные еще не подсчитаны, это статистика авиакомпаний, которую они предоставляют **Росавиаци**и, уточнил один из собеседников.

У крупнейшего иностранного эксплуатанта SSJ100 – мексиканской Interjet (22 самолета в парке) налет составляет 5–7 ч в сутки, говорят два собеседника. Четыре часа в сутки составил в прошлом году средний налет всего мирового парка SSJ100 (73 машины), включая Interjet, ирландскую Citijet (было три самолета, сейчас – пять) и Королевские военно-воздушные силы Таиланда (два судна), говорит человек, близкий к Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК, владеет компанией «Гражданские самолеты «Сухого» (ГСС), которая производит SSJ100). Средний налет иностранных самолетов у российских авиакомпаний (без учета малой и бизнес-авиации) в 2016 г. был 9 ч в сутки, говорится в презентации профессора ГосНИИ гражданской авиации Александра Фридлянда для форума «Авиационный лизинг». Девять часов в сутки – это хороший показатель для авиации, 10–11 ч – очень хороший, а 13 ч и выше достигают только эффективные лоукостеры, рассказывали менеджеры нескольких авиакомпаний.

SSJ100 – первый гражданский самолет, разработанный в России. Относится к семейству региональных судов, дальность полета базовой версии – 4400 км, вместимость – 98 пассажиров. Его производство началось в 2011 г. На начало апреля выпущено 122 SSJ100, по данным журнала «Авиатранспортное обозрение»: 65 из них – у российских эксплуатантов (в том числе 30 у «Аэрофлота»), 30 – у зарубежных, 19 – на хранении или готовятся к передаче эксплуатантам, 7 – у самой ГСС для испытаний, один разбился в Индонезии в 2012 г.

Крупнейший эксплуатант SSJ100 – «Аэрофлот» налетал на них в прошлом году по три с небольшим часа в сутки, лучше всех сработала «Якутия» (четыре в парке) – по 6,5 ч, говорит человек, близкий к ОАК. Налет у второго крупнейшего эксплуатанта в России – «Газпромавиа» (10 судов) составил 2,1 ч в сутки, говорит человек, близкий к компании.

Цена рекорда

Налет SSJ100 в парке Red Wings в 2015 г. достигал 8–9 ч в сутки. У Red Wings один из SSJ100 обычно не летал и компоненты с него ставились на летающие суда в случае поломки и параллельно заказывались новые – так удалось достичь рекордного налета, рассказывал человек, близкий к авиакомпании. Весной 2016 г. ГСС забрала у нее все пять судов за неплатежи по лизингу.

Среди причин низкого налета – дороговизна и сложности с получением запчастей, объясняют собеседники «Ведомостей». Проблемы с запчастями возникают потому, что самолетов такого типа производится мало и сторонним поставщикам делать комплектующие неинтересно – их выпускают только заводы ОАК, объясняет человек, близкий к корпорации. Но ОАК также выполняет гособоронзаказ и он всегда в приоритете, поэтому необходимые для SSJ100 запчасти нужно ждать, говорит собеседник «Ведомостей». Это подтвердил еще один человек, близкий к ОАК. Он также рассказывает об обширном документообороте, которым по закону сопровождается обмен запчастей для самолета, включенного в российский реестр, – это тоже замедляет процесс. ГСС сама делает пульную программу оборота компонентов для SSJ100 (право авиакомпании передать провайдеру сломавшуюся запчасть в обмен на исправную), но Гражданский кодекс запрещает бартер, поэтому такую передачу необходимо оформлять как куплю-продажу, рассказывает источник, близкий к ОАК. Кроме этого, **Росавиаци**я требует паспорт каждого компонента с указанием, где, у кого и как долго он стоял, – в мире такой практики не существует, продолжает собеседник.

Представитель ГСС в течение двух дней не ответил на запрос «Ведомостей». Представители **Росавиаци**и и ОАК на запросы тоже не ответили.

Представитель «Аэрофлота» от комментариев отказался. Постоянно не летает примерно половина SSJ100, находящихся в парке «Аэрофлота», рассказывали прежде два человека, близких к группе. «Аэрофлот» даже маршрутную сеть строит, исходя из этого, уточнял один из собеседников. У «Газпромавиа» SSJ100 используются как корпоративные самолеты, в том числе для перевозок на Севере, поэтому налет не может быть высоким, как у гражданской авиации, говорит человек, близкий к компании.

«Аэрофлот» – крупный заказчик, за простои SSJ100 по причине поломки ему причитаются компенсации: он может позволить себе не летать на SSJ100, у небольших авиакомпаний таких условий в контрактах нет, они себе этого позволить не могут, говорит человек, близкий к ОАК.

«Выход европейского Airbus в 1990-е гг. на североамериканский и бразильского Embraer в 2000-е гг. на европейский рынки – классические примеры. В соответствующих логистических центрах и аэропортах были созданы стоки запчастей, разработана система и логистика поставок авиакомпаниям в разные аэропорты и т. д. Все это потребовало сотни миллионов долларов инвестиций. Правда, такие вложения имеют смысл при продажах и производстве значительного количества самолетов, например от 70–80 до 100 в год», – говорит директор Horizon BizJet Leasing Сергей Колтович. В 2016 г. ГСС произвела 22 самолета, в 2015 г. – 19, в 2017–2019 гг. планируется производить по 34–36 в год, говорил в марте президент ОАК Юрий Слюсарь.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.05.26; «АЭРОФЛОТ» РАСПЛАТИТСЯ С АКЦИОНЕРАМИ

Группа готова поставить дивидендный рекорд

«Аэрофлот» за 2016 год обещает акционерам рекордные выплаты: совет директоров рекомендовал начислить на дивиденды 50% чистой прибыли по МСФО – 19,4 млрд руб. Это в два с лишним раза больше суммарных дивидендов с 2010 года. Более того, по данным «Ъ», совет поднимал вопрос увеличения выплат до 75% от прибыли и закрепления в дивидендной политике более высокого минимума – например, в 50% от прибыли по МСФО.

Вчера совет директоров «Аэрофлота» рекомендовал собранию акционеров 26 июня утвердить дивиденды за 2016 год на уровне 50% от чистой прибыли группы по МСФО – 19,4 млрд руб., или 17,48 руб. на одну акцию. Это рекорд для «Аэрофлота». Дивиденды за 2010-2013 годы рассчитывались из прибыли по РСБУ и составляли 25%. В целом в 2010-2015 годах акционеры получили всего 7,2 млрд руб. Самая высокая прибыль у «Аэрофлота» была в 2011 году – 14,4 млрд руб., в 2012 году – 5,2 млрд руб., в 2013 году – 7,3 млрд руб., а в 2014 и 2015 годах компания получила убытки – 17,1 млрд руб. и 6,5 млрд руб. соответственно.

При этом, как говорит источник «Ъ», выплаты могли бы быть и больше: на рассмотрение совета выносилось предложение выплатить 75% от прибыли по МСФО, но директора решили ограничиться 50%. Также обсуждалась тема закрепления в дивидендной политике группы более высокой планки выплат. По текущей дивидендной политике от 2014 года, выплаты не должны быть менее 25% от чистой прибыли по МСФО. Но в политике прописаны коэффициенты, которые учитывают долговую нагрузку, среднесрочный план инвестиций и капвложений, а также погашение долгов: каждый из них может ограничить размер дивидендов.

Независимый член совета директоров авиакомпании Алексей Германович считает эту политику «передовой», поскольку коэффициенты позволяют «ограничивать излишне щедрые выплаты». При этом, по его словам, в сентябре 2016 года он предложил совету снова рассмотреть вопрос о дивидендной политике, тогда же миноритарии предлагали совету повысить долю дивидендов в прибыли с 25% до не менее чем 50%. Господин Германович замечает, что государство проводит курс на то, чтобы крупнейшие госкомпании платили не менее 50% от чистой прибыли, и было бы логично, чтобы «Аэрофлот» закрепил этот уровень. В конце апреля Владимир Путин одобрил идею правительства о выплате госкомпаниями дивидендов за 2016 год «в основном» в размере 50% от прибыли. Впрочем, ряд наиболее крупных госкомпаний уже выбили себе исключения: дивиденды «Роснефти», «Газпрома» и «Транснефти» будут меньше 50% от годовой прибыли.

Росимуществу принадлежит 51,2% акций «Аэрофлота», 4,5% акций – у дочерней «Аэрофлот-Финанс», 3,3% – у «Ростеха», 34,8% – у институциональных инвесторов, 6,1% – у физлиц, 0,1% – у менеджмента группы. По прогнозу директора по телекоммуникациям, финансовым институтам и транспортному сектору фонда Prosperity Capital (владеет крупнейшим миноритарным пакетом «Аэрофлота») Александра Васюка, группа «Аэрофлот» вполне способна в ближайшие годы генерировать свободный денежный поток (FCF) на уровне 35-40 млрд руб. в год и выплачивать 50% от чистой прибыли. «В своей стратегии «Аэрофлот» не преследует агрессивного роста на рынке, планомерно наращивает парк самолетов, эффективно управляет расходами и ценообразованием»,– замечает он. К тому же у группы низкое соотношение чистого долга к EBITDA, поэтому каких-либо значимых рисков для финансовых показателей компании нет, считает господин Васюк. Алексей Германович предлагает «Аэрофлоту» «равняться на наиболее быстро растущие с точки зрения капитализации авиакомпании», такие как британский лоукостер EasyJet, у которого в дивидендной политике прописаны 50% от прибыли.

### КОММЕРСАНТ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА;2017.05.26; ТУРОПЕРАТОРЫ ПОМЕНЯЛИ БИЛЕТЫ

Переориентировавшись на регулярные рейсы

Туроператоры, опасаясь очередных ограничений чартерных перевозок в Турцию, решили действовать на опережение. После телеграмм **Росавиаци**и о возможной приостановке чартеров из Москвы в Анталью компании начали массово переходить на перевозку туристов регулярными рейсами. В результате их доля в общей структуре перевозки выросла в два раза. Такая тактика увеличивает стоимость заложенного в тур перелета на 8-12%.

Доля регулярных рейсов в общей структуре авиаперевозок в Турцию, запланированных на летний сезон, составляет более 50%. Такие расчеты вчера обнародовали в Ассоциации туроператоров России (АТОР). Это вдвое больше показателей 2014-2015 годов, оценивает гендиректор «ВИП Сервиса» Дмитрий Горин. Рост популярности на организованном туристическом рынке регулярных перевозок в АТОР связывают с опасениями туроператоров относительно возможных ограничений нерегулярных рейсов.

Тенденцию подтверждают туроператоры. Директор по продажам НТК «Интурист» Сергей Толчин рассказывает, что в его компании более 50% авиаперевозок в Турцию в этом сезоне изначально приходилось на регулярные рейсы. Но после выхода предупреждений **Росавиаци**и, по его словам, «Интурист» принял решение по возможности увеличить количество перевозок туристов регулярными рейсами как из Москвы, так и из регионов. «В некоторых случаях мы заказали дополнительные регулярные рейсы у Turkish Airlines и Atlasglobus»,– рассказывает он. В TUI тоже говорят об увеличении доли туров, включающих регулярные рейсы, за счет увеличенных объемов у Turkish Airlines. Представитель Coral Travel рассказывает: доля регулярной перевозки в летней программе по Турции сейчас составляет 50% и соответствует первоначальным планам компании.

Турция – традиционно самое популярное массовое туристическое направление. Сейчас, по данным Onlinetur.ru, на страну приходится 40% от общего числа туристических запросов. Чартерное авиасообщение с Турцией было закрыто в конце 2015 года до августа 2016 года из-за кризиса в отношениях между Анкарой и Москвой, последовавшего после крушения в Сирии российского самолета Су-24. После короткой нормализации политический фон снова усугубился: в начале апреля **Росавиаци**я распространила среди авиаперевозчиков телеграмму о новом возможном ограничении чартерной перевозки (см. «Ъ» от 11 апреля). Путешественники отреагировали на это резким снижением спроса: на несколько недель динамика бронирований снизилась на 20-30%. В начале мая в рамках встречи в Сочи Владимир Путин и президент Турции Реджеп Тайип Эрдоган договорились о снятии всех торговых ограничений, за исключением импорта из Турции томатов. Через пару дней перевозчики получили от **Росавиаци**и новую телеграмму, в которой сообщалось, что ограничение чартерных перевозок в дальнейшем может коснуться лишь рейсов из Москвы в Анталью, принимающую до 80% таких рейсов из России.

Замена рейсов может стать причиной дополнительных затрат туроператоров. Дмитрий Горин рассказывает: традиционно чартерная авиаперевозка стоит на 20-30% дешевле регулярной. Но ситуация в этом году может отличаться, предупреждает он. «Многие перевозчики после выхода сообщения **Росавиаци**и просто поменяли статус существующих рейсов, получив соответствующий допуск, туроператоры соответственно выкупили «жесткие блоки мест» – этот формат, как правило, предполагает 100-процентную финансовую гарантию на 80% кресел в самолете»,– поясняет господин Горин.

Собеседник «Ъ» на туристическом рынке отмечает, что средняя стоимость чартеров в Турцию сейчас составляет $250 за одно кресло в обе стороны, перевод этого же рейса в статус регулярного автоматически увеличивает эту сумму до $270-280. «Повышение цены происходит за счет того, что авиакомпания закладывает дополнительные риски – например, штрафы за опоздание рейса»,– объясняет он. При этом, по его словам, при средней стоимости тура в Турцию $700 на человека увеличение конечной цены пакета предложения составляет 3-4% и не оказывает значительного влияния на спрос. Но коррективы в свои планы пока внесли далеко не все участники рынка. В авиакомпании Azur Air рассказывают, что пока не меняли статус существующих рейсов.

### LIFE; ЕКАТЕРИНА КОТОВА; 2017.05.25; ВЛАСТИ ЕГИПТА ЗАЯВИЛИ, ЧТО У РФ НЕ ОСТАЛОСЬ ВОПРОСОВ К БЕЗОПАСНОСТИ В АЭРОПОРТАХ

Накануне замглавы **Минтранса** РФ Валерий **Окулов** сказал, что процесс возобновления авиасообщения находится в подвешенном состоянии, потому что замечания всё-таки остаются.

Египет удовлетворил все требования по обеспечению безопасности в аэропортах, но российские эксперты продолжают сомневаться. Об этом сообщила египетская газета «Сада аль-Баляд» со ссылкой на источник в Министерстве гражданской авиации страны.

– Российская сторона ознакомилась с мерами безопасности в аэропорту Каира и не выдвинула никаких существенных замечаний по нему. Мы откликнулись на все российские требования, потому что увидели, что они способствуют усилению безопасности аэропортов Египта. Эти меры не нашли отклика России даже в аэропорту Каира, который превратился в настоящую непроницаемую крепость, – цитирует слова инсайдера «Сада аль-Баляд».

Источник издания отметил, что проверки из Канады, Франции и Великобритании никаких недочётов не нашли.

Напомним, ранее Египет отказал российской стороне в размещении своих экспертов по контролю за безопасностью. По мнению властей страны, такая мера нанесёт ущерб государственному суверенитету.

Авиасообщение между двумя странами было приостановлено осенью 2015 года после крушения самолёта с российскими туристами, следовавшего из Шарм-эль-Шейха в Петербург. На борту находилось более двухсот человек. Все они погибли.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.25; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» ПЛАНИРУЕТ К 2022Г УВЕЛИЧИТЬ ПЕРЕВОЗКИ ДО 72,8 МЛН ЧЕЛОВЕК, ФЛОТ – ДО 402 САМОЛЕТОВ

Группа «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) планирует к 2022г увеличить перевозки до 72,8 млн человек, флот – до 402 самолетов, следует из стратегии группы на период 2018-2022 гг., которую утвердил совет директоров в четверг.

«Предусматривается доведение пассажиропотока группы «Аэрофлот» к 2022 году до 72,8 млн пассажиров. Количество воздушных судов в совокупном флоте группы должно составить к тому же сроку 402 единицы», – говорится в сообщении компании.

Отмечается, что стратегия развития авиапарка «предполагает увеличение доли машин отечественного производства за счет ввода в эксплуатацию 50 Sukhoi Superjet 100 и 50 судов МС-21». На заседании совет одобрил сделку по лизингу 4 новых SSJ-100, которые «Аэрофлоту» предоставит «ВЭБ-лизинг». Как пояснили «Интерфаксу» в компании, речь идет о машинах из тех 20, на которые у «Аэрофлота» подписано соглашение с АО «Гражданские самолеты Сухого» в 2015 г.

Кроме того, согласно одобренной стратегии, запланирован ввод в эксплуатацию до 2025 года 28 судов Airbus A350-900 и дополнительных шести Boeing-777-300ER.

В 2016 г. перевозки группы «Аэрофлот» выросли на 10,3%, до 43,4 млн пассажиров. На внутренних линиях показатель достиг 25,15 млн человек (+7,6%), на международных – 18,29 млн человек (+14,1%). Прогноз на 2017 г. – 50 млн человек с ростом на 15,8% к прошлому году. На конец апреля парк группы насчитывал 295 воздушных судов (без учета одного самолета Ан-24, переданного в аренду, и пяти самолетов Ан-148, переданных в субаренду), из них 196 самолетов – в парке головной компании. В 2017 г. ожидается поставка 59 новых лайнеров, при этом планируется списать 19 самолетов.

«Аэрофлот» – крупнейшая группа авиакомпаний в РФ, объединяет одноименного перевозчика, работающего в премиальном сегменте, а также дочерние компании «Россия» (средний сегмент), «Победа» (низкобюджетный сегмент) и работающую на Дальнем Востоке «Аврору». Основной акционер «Аэрофлота» – Росимущество (51,2%), еще 4,5% – у дочерней компании «Аэрофлот-Финанс», 3,3% владеет госкорпорация «Ростех», 34,8% – у институциональных инвесторов, 6,1% принадлежат физлицам, 0,1% – менеджменту «Аэрофлота».

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.25; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ В АПРЕЛЕ НА 25%, ДО 7,44 МЛН ЧЕЛОВЕК

Российские авиакомпании увеличили перевозки в апреле 2017 г. на 24,8% к аналогичному периоду прошлого года, до 7,44 млн человек, сообщила **Росавиаци**я.

Внутренние перевозки увеличились на 17,3%, до 4,58 млн пассажиров, международные – на 39,2%, до 2,86 млн человек. При этом перевозки между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ выросли на 44,7%, до 2,29 млн человек, между РФ и странами СНГ – на 20,5%, до 567,2 тыс. человек.

Пассажирооборот компаний за рассматриваемый период вырос на 28,2%, до 18,42 млрд пассажиро-километров.

Процент занятости пассажирских кресел составил 81,6%, увеличившись по сравнению с аналогичным периодом 2016 г. на 3,4 процентного пункта. Процент коммерческой загрузки вырос на 2,9 п.п., до 69,4%.

### ТАСС; 2017.05.25; АЭРОПОРТ ВНУКОВО В АПРЕЛЕ 2017 ГОДА УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК ВО ВНУТРЕННЕМ СООБЩЕНИИ НА 22%

Международный аэропорт Внуково в апреле 2017 года увеличил пассажиропоток на внутренних линиях на 22,1% по сравнению с показателем аналогичного периода прошлого года – до 896 тыс. пассажиров, сообщается на сайте аэропорта. На международных воздушных линиях было обслужено 381 тыс. пассажиров (рост в 2 раза).

Во внутреннем сообщении двукратный рост объемов был отмечен на наиболее востребованных маршрутах: Санкт-Петербург и Сочи. На международных линиях лидировала Анталья.

В апреле 2017 года аэропорт обеспечил обслуживание 13,32 тыс. рейсов (+14,8%).

Авиакомпания UTair продолжает занимать первое место по количеству рейсов и пассажиров во Внуково, отмечается в сообщении. В апреле авиакомпания осуществляла полеты по 35 внутрироссийским и 15 международным направлениям, включая новый для перевозчика рейс по маршруту Москва – Мюнхен.

Самый высокий прирост объемов перевозок к прошлогоднему уровню среди партнеров Внуково обеспечила в апреле авиакомпания «Россия». Ее внутрироссийская маршрутная сеть расширилась за год с 9 до 16 направлений, а международная – с 7 до 19 маршрутов.

За отчетный период в аэропорту было обработано 5,21 тыс. тонн груза и почты (+52,2%). Пассажиропоток составил 1,28 млн человек (+37,5%).

Всего за первые четыре месяца 2017 года международный аэропорт Внуково обслужил 4,5 млн пассажиров, что на 42,3% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Международный аэропорт Внуково ежегодно обслуживает более 170 тыс. рейсов российских и зарубежных авиакомпаний. Аэродромный комплекс Внуково располагает двумя взлетно– посадочными полосами, длиной 3,5 тыс. и 3,06 тыс. м, пропускная способность аэропорта составляет 35 млн пассажиров в год. По итогам 2016 года компания обслужила 13,9 млн пассажиров (-11,8%).

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.25; АЭРОПОРТ «СИМФЕРОПОЛЬ» НАДЕЕТСЯ СОХРАНИТЬ В 2017Г ПАССАЖИРОПОТОК НА УРОВНЕ 2016Г

ООО «Международный аэропорт «Симферополь» (Крым) рассчитывает в 2017 году на фоне открытия Турции для россиян сохранить пассажиропоток на уровне прошлого года, когда предприятие приняло 5,2 млн человек, сообщил директор по взаимодействию с органами власти и связям с общественностью аэропорта Игорь Лаптев журналистам в среду.

«Прогнозы по росту пассажиропотоку достаточно сдержанные. Мы прогнозируем сохранение пассажиропотока на прежнем уровне», – сказал И.Лаптев.

«Миллионного пассажира мы встретили на три дня раньше, чем в прошлом году, что свидетельствует о положительной динамике. Мы наблюдаем за ситуацией, понимаем, что один летний месяц может перечеркнуть все (на фоне открытия Турции для российских туристов – ИФ)», – сказал И.Лаптев.

Симферопольский аэропорт построен в 1940-х годах и в настоящее время может принимать все типы воздушных судов. Международные рейсы туда не осуществляются с 2014 года, это связано с санкциями, введенными после вхождения Крыма в состав России.

В 2016 году пассажиропоток аэропорта увеличился по сравнению с 2015 годом на 3,5%, до 5,2 млн человек.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.25; ПАССАЖИРОПОТОК «ШЕРЕМЕТЬЕВО» В АПРЕЛЕ ВЫРОС НА 19%

Пассажиропоток московского аэропорта «Шереметьево» в апреле 2017 года увеличился на 19,2% по сравнению с тем же месяцем прошлого года, до 3,072 млн человек, сообщила управляющая компания АО «Международный аэропорт Шереметьево» (МАШ).

На внутренних воздушных линиях перевозки через «Шереметьево» увеличились на 17,5%, до 1,393 млн человек. На международных линиях показатель вырос на 20,7%, до 1,68 млн человек.

За январь-апрель «Шереметьево» обслужило 11,205 млн человек (+17,4%). Количество пассажиров на внутренних линиях увеличилось на 16%, до 5,059 млн человек, на международных – на 18,6%, до 6,146 млн человек.

В «Шереметьево» отмечают, что наибольший рост спроса зафиксирован на рейсах из Шереметьево в Санкт-Петербург, Екатеринбург, Сочи, Ростов-на-Дону и Тель-Авив. Также наблюдается стабильный рост спроса из крупных российских городов в столицу и в обратном направлении: на протяжении семи лет подряд растут перевозки из Шереметьево в Екатеринбург, Волгоград, Тюмень, Краснодар и Самару.

«Рост пассажиропотока на международных линиях во многом обусловлен результатом деятельности авиакомпаний-партнеров, которые наращивают трансфер в регионы России и за рубеж», – поясняют в пресс-службе аэропорта.

Как сообщалось, пассажиропоток аэропорта «Домодедово» в апреле вырос на 20%, до 2,3 млн человек.

Третий аэропорт Московского авиаузла «Внуково» пока не публиковал операционные результаты за прошлый месяц.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.26; ПОГРАНКОНТРОЛЬ В РФ НА АВИАРЕЙСАХ ИЗ БЕЛОРУССИИ ПРОХОДЯТ ТОЛЬКО ГРАЖДАНЕ ТРЕТЬИХ СТРАН

Авиарейсы, прибывающие из Белоруссии и вылетающие в обратном направлении, переведены в международные терминалы российских аэропортов, но россияне и белорусы погранконтроль не проходят, он касается только граждан третьих стран, сообщил первый заместитель директора – руководитель Пограничной службы ФСБ России генерал армии Владимир Кулишов.

«С 15 мая 2017 года авиарейсы, прибывающие из Республики Беларусь и убывающие в обратном направлении, переведены в международные секторы (терминалы) российских аэропортов. При этом пограничный контроль граждан Российской Федерации и Республики Беларусь не осуществляется: им необходимо предъявить документ, удостоверяющий личность, и посадочный талон для подтверждения прибытия (убытия) указанными авиарейсами. Иностранные граждане третьих стран и лица без гражданства проходят пограничный контроль в установленном порядке», – сказал В.Кулишов в интервью «Интерфаксу».

Он пояснил, что исходя из норм международного законодательства и законодательства РФ, оснований для свободного пересечения российско-белорусской государственной границы гражданами третьих стран не имеется. Они могут прибывать в Российскую Федерацию и убывать обратно через пункты пропуска, открытые для международного сообщения. На российско-белорусском участке отсутствуют такие пункты пропуска. При этом ни российской, ни белорусской сторонами пограничный контроль на государственной границе не осуществляется.

В.Кулишов сказал также, что «пересечение российско-белорусской государственной границы гражданами третьих стран вне пунктов пропуска является нарушением порядка пересечения государственной границы Российской Федерации».

Руководитель Погранслужбы ФСБ России отметил, что в целях выявления и пресечения каналов незаконной миграции на российско-белорусском участке границы введена пограничная зона, в пределах которой пограничные органы федеральной службы безопасности реализуют возложенные на них функции по контролю за законностью въезда и пребывания иностранных граждан на приграничной российской территории.

По его словам, белорусская сторона еще в сентябре 2014 года в пределах административно-территориальных единиц, примыкающих к государственной границе Белоруссии с Россией, установила приграничную территорию.

«Установление пограничной зоны на российско-белорусском участке государственной границы не повлияло на режим государственной границы, а правила ее пересечения гражданами и транспортными средствами Российской Федерации и Республики Беларусь, а также перемещения через государственную границу грузов, товаров и животных остались прежними», – заявил В.Кулишов.

Он сообщил, что в соответствии со статьей 2 Соглашения между Россией и Белоруссией об обеспечении равных прав граждан Российской Федерации и Республики Беларусь на свободу передвижения, выбор места пребывания и жительства на территориях государств – участников Союзного государства (Санкт-Петербург, 24 января 2006 г.) «граждане Республики Беларусь и Российской Федерации имеют право свободно въезжать на территорию сопредельного государства, беспрепятственно передвигаться и возвращаться обратно, имея при себе документ, удостоверяющий личность».