**23 ИЮНЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2017.06.23; 1 РУБЛЬ ОТ ПУТИНА

Президент попросил отдать регионам часть топливных акцизов. Минфин пообещал, но так, чтобы не пострадал федеральный бюджет

Совершенно точно часть топливных акцизов, которые забрал федеральный бюджет, нужно отдать регионам, заявил президент Владимир Путин на совещании с членами правительства: «50 копеек, рубль, я не знаю», иначе «будем на телегах там ездить, там невозможно будет вообще передвигаться».

В России 500 000 км региональных дорог и 930 000 км – местных и муниципальных, напомнил **министр транспорта** Максим **Соколов**. Федеральные дороги – наименее протяженные (более 50 000 км), но и более качественные. За их финансированием следит правительство, и доля качественных федеральных трасс выросла с 42,5% в 2012 г. до 70% в 2016 г. (по протяженности, см. график). Региональные же дороги получают 15–16% от необходимого финансирования и только 41,5% из них – качественные, констатировал министр. Федеральный дорожный фонд составляет около 660 млрд руб., а регионы из своих фондов тратят на дороги примерно 740 млрд руб., уточнил министр финансов Антон Силуанов.

На 75% региональные дорожные фонды наполняются топливными акцизами, до 25% приносит транспортный налог, говорит замдиректора «Радора» Анна Цаплина. С 2016 г. часть топливных акцизов перешла из региональных фондов в федеральный и его доля растет (сейчас – около 38%). Когда доходы федерального бюджета сократились, правительство повысило акцизы, забрав часть в федеральный бюджет, напомнил Силуанов.

Изменить ситуацию президент поручал в мае – до наступления лета правительство должно было представить предложения о перераспределении акцизов. Законопроект разработают Минфин и **Минтранс**, говорил представитель Минфина. **Минтранс** постепенно к 2020 г. повысит долю регионов в доходах от топливных акцизов до 100%, заявлял его представитель. В 2017 г. в регионах можно было бы оставить примерно 110 млрд руб., в 2018 г., если восстановить их прежнюю долю, – 160 млрд, а если отдать им все эти акцизы – 225 млрд руб., считает **Соколов**.

За счет акцизов федеральный бюджет частично помогает регионам реализовывать общефедеральные дорожные проекты, заметил Силуанов, и простая передача доходного источника из федерального бюджета в регионы может вызвать проблемы. Минфин готовит предложения по налоговым изменениям и в них может «отрегулировать» передачу акцизов так, чтобы они зачислялись полностью в региональный бюджет, но и интересы федерального бюджета не были ущемлены, заявил Силуанов. «Это перераспределение <...> не должно быть таким, когда вы акцизы оставите, но где-то отщипнете у них настолько, что им опять на дороги денег не останется», – предупредил Путин. Как именно Минфин предложит компенсировать выпадающие 200 млрд руб., его представитель не прокомментировал. Не исключено, что, потеряв часть акцизов, бюджет в ответ уменьшит трансферты регионам, говорит Александра Суслина из Экономической экспертной группы.

Если отдать регионам все акцизы, ситуация с дорогами, конечно, улучшится, это существенно сократит дефицит их бюджетов, замечает старший директор Fitch Rating Владимир Редькин. В 2016 г. доходы от всех акцизов в регионах росли в среднем на 30%, в том числе из-за повышения ставки топливного акциза, сейчас регионы ждут снижения этих доходов на 10–15% вместе с запланированным снижением их доли в топливных акцизах.

Если регионам вернут даже 100% топливных акцизов, радикально это ситуацию не изменит: 1 п. п. изъятого налога на прибыль (до 2020 г. – «Ведомости») больше, чем добавка этих топливных трансфертов, говорит экономист Наталья Зубаревич. «Акцизы не улучшают доходную базу бюджетов регионов, но создают видимость, что федеральный центр готов с ними чем-то поделиться», – заключает она.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.23; МЕДВЕДЕВ ОБСУДИТ ХОД ПОДГОТОВКИ СТОЛИЧНЫХ АЭРОПОРТОВ К ЧЕМПИОНАТУ МИРА ПО ФУТБОЛУ И ОЗНАКОМИТСЯ С МОДЕРНИЗАЦИЕЙ «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

Премьер-министр России Дмитрий Медведев проведет в пятницу в аэропорту «Шереметьево» совещание о ходе подготовки Московского авиационного узла к проведению в 2018 году в РФ Чемпионата мира по футболу, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе российского правительства.

«Председатель правительства также ознакомится с презентацией комплексной программы развития и модернизации аэропорта «Шереметьево» к Чемпионату мира по футболу 2018 года, осмотрит строящиеся пассажирский Терминал В и грузовой терминал «Москва Карго», а также межтерминальный переход между Северным и Южным терминальными комплексами», – говорится в сообщении.

В совещании примут участие **министр транспорта** Максим **Соколов**, министр экономического развития Максим Орешкин, министр спорта Павел Колобков, помощник президента РФ **Игорь Левитин**, представители министерств и ведомств, руководители государственных транспортных компаний и аэропортов Московского авиационного узла.

Международный аэропорт «Шереметьево» – крупнейший российский аэропорт по объемам пассажирских и грузовых перевозок. Маршрутная сеть «Шереметьево» насчитывает более 200 направлений, 53 из которых уникальны для Московского авиационного узла.

В «Шереметьево» выполняют полеты авиакомпании, входящие в крупнейшие глобальные альянсы StarAlliance, Oneworld и Skyteam.

В настоящее время «Шереметьево» реализует масштабную комплексную программу развития и модернизации, рассчитанную на 10 лет (до 2026 года), в результате которой пассажиропоток аэропорта возрастет до 80 млн пассажиров в год, после ввода третьей взлетно-посадочной полосы пропускная способность «Шереметьево» увеличится с 55 до 90 взлетно-посадочных операций в час, будут созданы возможности для деятельности национального перевозчика авиакомпании «Аэрофлот» и развития грузового хаба.

Ряд ключевых объектов инфраструктуры будут введены в строй к Чемпионату мира по футболу 2018 г., а именно: новый Терминал В на 20 млн пассажиров ежегодно, межтерминальный переход с пассажирским и багажным тоннелями, третий альтернативный топливозаправочный комплекс мощностью до 1 млн тонн авиатоплива в год, новый грузовой комплекс с производительностью первой очереди в 380 тыс. тонн грузов в год, 3-я взлетно-посадочная полоса.

К 2018 году годовая пропускная способность аэропорта возрастет до 58 млн пассажиров.

Терминал B – новый пассажирский терминал, входящий в Северный терминальный комплекс аэропорта «Шереметьево», после ввода в эксплуатацию в 2018 году обеспечит расчетную пропускную способность в объеме 20 млн пассажиров в год (4 тыс. 200 пасс./час). Общая площадь здания нового терминала – 108 тыс. м2.

Автоматизированная система обработки багажа в результате интеграции с системами других терминалов позволит обрабатывать до 4 тыс. 800 ед. багажа в час.

Комплексное поддержание безбарьерной среды будет реализовано с помощью тактильной навигации, дублирования общедоступной информации шрифтом Брайля, пандусов, подъемных платформ, заниженных стоек, кнопок вызова ситуационной помощи, индукционных петлей.

Новый терминал будет соединен пешеходной галереей с траволаторами с 4-э этажным паркингом на 2 тыс. 500 тыс. машиномест.

Межтерминальный переход – проект, включающий в себя пассажирский и багажный тоннели длиной 1936 метров каждый. Впервые в мире прокладка тоннелей была осуществлена под действующими взлетно-посадочными полосами.

Проект позволит объединить аэровокзальный комплекс аэропорта под одной «крышей» и обеспечить оперативную транспортировку багажа и пассажиров.

Автоматизированная система перевозки пассажиров обеспечит перевозку не менее 11,5 млн пассажиров в год.

Пропускная способность системы перевозки багажа – 5,9 млн единиц багажа/год.

После ввода в эксплуатацию первой очереди карго-комплекса «Москва Карго» его мощность составит 380 тыс. тонн грузов в год (площадь терминала – 47 тыс. м2).

В новом карго-комплексе будет установлена уникальная для России автоматизированная система хранения и обработки грузов компании Lodige. Терминал станет автоматизированным складским комплексом с минимальным количеством ручных операций. Это обеспечит высочайший уровень сохранности грузов при обработке и хранении.

Перемещение и сортировка грузов в многоуровневых стеллажных зонах хранения будет осуществляться с помощью автоматических грузоподъемных механизмов. Система многоярусного хранения и автоматизированного перемещения грузов позволяет повысить эффективность использования складских площадей и сократить время и стоимость обработки заказов.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СИБИРИ; ЮЛИЯ ПОТАПОВА; 2017.06.23; УВЕЛИЧИТЬ КИЛОМЕТРАЖ

Тройственное соглашение о строительстве автодороги второй категории «Томск – Тайга» заключили на днях Кемеровская, Томская области и Газпромбанк. Последний в проекте, который планируется реализовать на условиях государственно-частного партнерства (ГЧП), участвует в качестве компании-концессионера. В инфраструктурный объект протяженностью порядка 68 километров и стоимостью семь миллиардов рублей банк готов вложить четыре миллиарда, а оставшуюся часть разделят регионы пропорционально объемам затрат на строительство своих участков.

По предварительным данным, которые приводит администрация Кемеровской области, 47 километров трассы пройдут по томской территории в обход Мирного, Малого и Большого Протопопово. Далее маршрут такой: Большое Протопопово – Межениновка – Басандайка (Томская область) – Таежный – Тайга (Кузбасс).

Сейчас Басандайку с Тайгой связывает 35-километровый участок железной дороги.

О необходимости наладить качественное автосообщение между двумя сибирскими городами речь идет уже достаточно давно. Ведь новая дорога позволит значительно сократить расстояние (в том числе и для кузбассовцев, обучающихся в томских вузах и работающих вахтовым методом), а значит, увеличить объем межрегиональных перевозок. Инвестиционная привлекательность Тайги, включенной в список российских моногородов и крайне заинтересованной в дополнительных рабочих местах, тоже вырастет. В городе, расположенном на Транссибирской магистрали, как говорится, сам бог велит создать транспортно-логистический центр. Тем более что отсюда рукой подать до депрессивного поселка городского типа Яшкино и еще одного кузбасского моногорода Анжеро-Судженска с его территорией опережающего развития.

Томичам новая трасса обеспечит прямой выход на Транссиб, то есть снизятся затраты на перевалку грузов и, соответственно, цены на товары и услуги. А жители окрестных сел смогут найти себя в малом бизнесе по организации придорожного сервиса.

Договоренности насчет строительства дороги губернаторы Аман Тулеев и Сергей Жвачкин достигли еще в 2014 году. Однако приступить к проектированию помешал экономический кризис. Весной 2017-го лед наконец тронулся: возможность реализации проекта обсудили в Кемерове. И вот долгожданный документ подписан. Дальше, по результатам совместного конкурса, который подготовят регионы, предстоит заключить концессионное соглашение на тринадцать лет.

Инвестор – победитель конкурса займется проектированием и строительством дороги, за ним также ремонт и техобслуживание в первые одиннадцать лет эксплуатации. Трасса, ввод которой намечен на 2020 год, пройдет в том числе и через заболоченные таежные участки, требующие решения сложных технических задач. К слову, предполагалось, что дорога в итоге будет платной для водителей большегрузных машин.

– Проектирование общими силами начнем уже в этом году, обычно процесс занимает месяцев восемь, но сроки могут затянуться из-за сезонных факторов, так что, надеюсь, к следующему строительному сезону с суммами и сроками реализации проекта определимся полностью, – сообщил первый вице-президент Газпромбанка Алексей Белоус. – А вопрос использования этой дороги на платной основе еще обсуждается. Думаю, скорее всего, она станет общедоступной.

Как сообщили в администрации Томской области, это будет первое в России ГЧП с участием сразу двух субъектов федерации и концессионера.

Прямая речь

**Роман Старовойт**, руководитель **Росавтодор**а:

– Нужно добиться ежегодного прироста строительства автотрасс более чем на три тысячи километров. Сегодня в работе у **Росавтодор**а более двух тысяч строящихся километров федеральных дорог. В случае увеличения объемов финансирования мы легко сможем передвинуть сроки ввода их в эксплуатацию на ближайшую перспективу. Кроме того, за счет субсидий и трансфертов **Росавтодор**а субъекты Федерации строят более тысячи километров дорог регионального значения.

### PORTNEWS; 2017.06.22; МИНТРАНС РФ ПЛАНИРУЕТ РАЗРАБОТАТЬ ЗАКОНОПРОЕКТ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В МОРСКИХ ПОРТАХ, РАСПОЛОЖЕННЫХ НА РЕКАХ

**Минтранс** России планирует разработать законопроект о деятельности в морских портах, расположенных на реках. По данным Федерального портала для размещения проектов нормативно-правовых актов, планируемый срок вступления проекта в силу – ноябрь 2017 года. Общественное обсуждение инициативы продлится до 6 июля 2017 года. Текст законопроекта пока не опубликован.

Причиной разработки законопроекта называется отсутствие в законодательстве Российской Федерации единообразных требований по организации деятельности и обеспечению безопасности мореплавания в морских портах и на подходах к ним.

### ТАСС; 2017.06.22; К ПУСКУ ПЕРВОГО ЭНЕРГОБЛОКА КУРСКОЙ АЭС-2 ПОСТРОЯТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МОСТ И АВТОДОРОГУ

Железнодорожный мост и эвакуационная автомобильная дорога будут построены в Курчатовском районе Курской области к пуску первого энергоблока Курской АЭС-2, который запланирован на 2021-2022 годы. Об этом в интервью ТАСС сообщил губернатор региона Александр Михайлов.

«С этой промышленной стройкой (строительством АЭС-2 – прим. ТАСС) связана и реализация инфраструктурных проектов. Например, в Курчатовском районе уже введен новый автомобильный мост через реку Сейм (в августе 2016 года – прим. ТАСС). В 2018 году будет построен еще и железнодорожный. Ко времени пуска первого энергоблока планируется сдать в эксплуатацию эвакуационную автомобильную дорогу, что значительно улучшит транспортное сообщение между населенными пунктами этого района», – сказал собеседник агентства.

Он отметил, что приоритетная задача на 2017 год – обеспечить готовность стройплощадки к основному периоду строительства. На эти цели предусмотрено 16,5 млрд рублей, в том числе на строительно-монтажные работы потребуется свыше 3 млрд рублей.

«В текущем году необходимо завершить разработку грунта, закончить работы по водопонижению площадки, строительству цехов изготовления армометаллоблоков и дробеструйной очистки, электроподстанции на 330 кВ и железнодорожного моста. Финансирование работ предусмотрено в полном объеме», – уточнил губернатор Курской области.

Курская АЭС-2 должна заместить мощности старых энергоблоков Курской АЭС, введенных в эксплуатацию с 1976 по 1985 годы. Общий объем инвестиций в проект составляет 400 млрд рублей.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕНТИНА ПИЧУРИНА; 2017.06.23; ПЕРЕВЕС ИЛИ ПЕРЕБОР?

В Зауралье грузоперевозчики остались без работы из-за ограничений на дорогах

В Курганской области предприниматели требуют отменить запрет на движение по региональным трассам транспорта с нагрузкой на ось более пяти тонн.

Ежегодно на дорогах Зауралья, как и в других регионах, вводят весенние ограничения для тяжелого транспорта, чтобы спасти трассы от разрушения во время переувлажнения почвы. Не стал исключением и нынешний год. Правда, на этот раз требования ужесточили. – Раньше ограничения начинались с шести тонн на ось, а в 2017 году впервые установили пять, – рассказал общественный помощник бизнес-омбудсмена в Белозерском районе грузоперевозчик Владимир Александров. – При такой норме даже порожний современный грузовой автомобиль не может въехать в Курган, потому что его собственный вес больше нормы. Мы возим грузы по федеральным трассам – там нагрузка на ось 10 тонн, а в город попасть не можем, чтобы забрать продукцию местных заводов. Целый месяц наше предприятие стояло без работы, понесли колоссальные убытки. Печально, что страдаем не только мы, но и экономика области в целом. По словам Владимира Александрова, недовольных «драконовским» приказом областного департамента строительства, госэкспертизы и ЖКХ очень много.

В начале июня около тридцати большегрузов заблокировали пункт весового контроля на автодороге Шадринск-Ялуторовск. Эта трасса довольно оживленная, здесь проходит путь из Челябинска на Тюменский Север. Водители простояли всю ночь до утра. Движение возобновилось лишь после того, как им выписали штрафы. Санкции для ИП и юрлиц разные, но суммы бывают неподъемные. Как сообщил Александров, одного из его коллег ранее наказали на 300 с лишним тысяч рублей. Ему пришлось даже продать легковую машину, чтобы заплатить штраф. Правда, сейчас он пытается оспорить наказание в суде. При этом водители возят грузы в другие регионы и знают, что там планка гораздо выше: где-то разрешено шесть, где-то семь, а то и восемь тонн на ось.

– Если дороги в Курганской области не выдерживают большой вес, так пусть их сделают грунтовыми, – горячится Александров. – Думаю, правительству области стоит рассмотреть вопрос компенсации предпринимателям понесенных в связи с закрытием дорог убытков. Предлагаю на эти суммы снизить для перевозчиков транспортный налог.

Предприниматель из Катайска, возвращаясь из рейса, просто не смог попасть домой, потому что не прошел весовой контроль: только одна «голова» его длинномерного МАЗа весит больше пяти тонн.

Как пояснил заместитель начальника управления автомобильных дорог Владимир Беляев, пять тонн взяли не с потолка. Преж­де чем вводить такую норму, специалисты провели диагностику региональных трасс и расчетным путем пришли к выводу, что они могут выдержать только такую нагрузку. К слову, ограничения временные. Сначала их ввели на 30 дней, потом продлили еще на десять, а затем на все лето. Но действуют они только для двух дорог на севере области.

– Раз началась такая острая дискуссия, будем решать вопрос, – заявил чиновник. – Либо станем пропускать автомобили в зависимости от технической категории дороги, либо сохраним временное ограничение до устранения причины, вызвавшей необходимость его введения.

По мнению уполномоченного по защите прав предпринимателей в Курганской области Игоря Клепинина, обсуждать проблему следовало гораздо раньше – до того, как назрел конфликт. Бизнес-омбудсмен рассказал, что в его приемную тоже поступили обращения. Один предприниматель из Катайска, возвращаясь из рейса, просто не смог попасть домой, потому что не прошел весовой контроль: только одна «голова» его длинномерного МАЗа весит больше пяти тонн. Чтобы проехать, нужно заплатить 40 тысяч рублей.

– Есть закон об оценке регулирующего воздействия проектов нормативно-правовых актов, – напомнил Игорь Клепинин. – Нужно проводить эту оценку заранее, когда речь идет о документах, касающихся условий ведения бизнеса.

В областном департаменте пообещали к совету омбудсмена прислушаться. Ситуацию с ограничением движения большегрузов планировали на прошлой неделе обсудить за круглым столом в областной Думе, однако встречу перенесли на неопределенное время.

### AIF.RU; 2017.06.22; В СИБИРИ РЕГУЛЯРНО СЛУЧАЮТСЯ АВАРИИ С АВТОБУСАМИ

В Забайкалье в ночь с 10 на 11 июня автобус с паломниками из разных регионов, которые ехали по трассе «Байкал» на крестный ход к Чикойскому Иоанно-Предтеченскому монастырю, рухнул с 30-метровой высоты в 15 километрах от посёлка Хохотуй Петровско-Заводского района. Погибли 14 человек, включая водителя.

На следующий день, 12 июня, в Томской области на 261-м километре трассы Томск – Колпашево рейсовый автобус, перевозивший 27 пассажиров по маршруту Томск – Парабель, съехал в кювет и перевернулся. В результате происшествия погиб пятимесячный ребёнок, были госпитализированы 17 человек. Всего, по данным СК, пострадали 24 человека.

Газель уехала без водителя на авторынке в Новосибирске Газель без водителя протаранила двухсотый Крузер в Новосибирске Трудно сказать, есть ли в этом совпадении мистика, но ровно два года назад в это же время – в июне – страшная авария произошла в 25 километрах от Омска. Автобус ЛиАЗ, перевозивший рабочих местной птицефабрики в соседнее село, врезался в КамАЗ с прицепом, вёзший кирпич. Погибли 16 человек, в том числе оба водителя.

Смертельная усталость

В числе причин большинства аварий – неудовлетворительное состояние дорожного полотна и человеческий фактор. В частности, на дороге Иркутск – Чита в момент аварии проводились дорожные работы, было снято бордюрное ограждение. Но никаких знаков, извещающих об этом, не было! «Соответствие дорог критериям техрегламента – один из ключевых вопросов безо­пасности дорожного движения, – говорит президент Сибирской ассоциации автомобильных перевозчиков Вячеслав ТРУНАЕВ. – Далеко не везде трассы состоят из четырёх полос (по две в каждую сторону), разделены «отбойником», имеют ограждения. По данным федерального **Минтранса**, всего 37% трасс в России соответствуют требованиям техрегламента». Из-за этого – лобовые столкновения, опрокидывания в кювет.

По другой версии, водитель, который вёз паломников, уснул за рулём. «Я далёк от мысли, что руководители автотранспортных предприятий заставляют водителей работать по 2–3 смены, – уверен Вячеслав Трунаев. – Проблема в другом. Средний возраст тех, кто «крутит баранку» грузовиков и автобусов, – от 50 и старше. Здоровье в этом возрасте уже не идеальное. А следить за самочувствием водителей некому, поскольку предрейсовые мед­осмотры порой превращаются в фикцию».

С Трунаевым согласен генеральный директор ГК «Телемедик» Юрий ФИСЕНКО: «Я руководил предприятием, на котором ежедневно 500 водителей выходили в рейс. Было нереально провести качественный предрейсовый медосмотр их всех. Между тем хроническая усталость водителей – бич российских дорог. Шофёры-частники нередко проводят за рулем по 12–14 часов в погоне за заработком. Кроме того, я много раз становился свидетелем, когда на работу в ночную смену люди приходили буквально измождёнными. Спрашиваю: «Что делал днём?» Отвечает: «Сажал картошку». Я отстранял от работы таких сотрудников, потому что пускать их за руль – просто опасно».

Руководитель общественной организации «Сибирская межрегиональная Автомотоассоциация» Алексей НОСОВ:

– В 2013 году вместе с **Росавтодор**ом мы совершили автопробег от Омска до Магадана, чтобы оценить качество дорог за Уралом. Выявили колоссальное количество нарушений. Трассы «Байкал», «Амур», «Вилюй» – в состоянии, близком к критическому. Неправильно установленные знаки, неверная разметка – там всё это возможно.

Что касается контроля за здоровьем водителей – это тоже большая проблема. В системе пассажирских перевозок контроль практически отсутствует. Только крупные автотранспортные предприятия могут позволить себе содержать медицинский кабинет и штат врачей-терапевтов для предрейсовых медосмотров. Мелким это не по карману, да и не очень нужно, поскольку закон, по которому Дмитрий Медведев запретил «кошмарить малый бизнес», защищает их от проверок.

### РБК; 2017.06.22; НИЧЕГО НЕ РЕШЕНО: МИНТРАНС РО ОБЪЯСНИЛ СИТУАЦИЮ С ТРАНСФЕРОМ В «ПЛАТОВ»

Эксперты считают, что будет экономически невыгодно организовывать маршруты к новому аэропорту из всех районов Ростова. По их словам, достаточно нескольких основных точек

Накануне, 21 июня 2017 г. ряд региональных СМИ со ссылкой на собственные источники сообщили о том, что автобусы из Ростова в новый аэропорт «Платов» будут отправляться от пл. Привокзальной и ост.»Сельмаш». Были также опубликованы возможные маршруты следования транспорта и режим следования автобусов.

Как рассказал РБК Юг **министр транспорта** Ростовской области Андрей **Иванов**, вопрос транспорта к новому аэропорту «Платов» в данный момент не решен и находится в стадии разработки.

«Этот вопрос сейчас прорабатывается и о чем-то конкретном говорить еще очень рано. Никаких конкретных решений не принято, ни одного конкурса пока не назначено. Пока не ясно, как все это будет работать», – прокомментировал он.

По словам **Иванов**а, в настоящее время рассматривается сразу несколько возможных точек отправки пассажиров в аэропорт.

«В качестве точек отправки пассажиров рассматривается сразу несколько вариантов. Сельмаш – это, безусловно, перспективная точка. Также не стоит отказываться и от пл. Привокзальной. Теоретически, одной из точек отправки может стать старый аэропорт Ростова. Там уже сложилась логистика и это было бы удобно». – заявил министр.

По словам заведующего кафедрой «Организация перевозок и дорожного движения» ДГТУ Владимира Зырянова, точек отправления пассажиров к новому аэропорту не может быть и не должно быть много.

«Ни в одном городе я не знаю такого, чтобы из каждого района ходил трансфер в аэропорт. Это экономически невыгодно и не нужно. Вполне достаточно нескольких точек в местах, которые будут всем доступны», – уверен он.

Эксперт также отметил, что транспортное сообщение с аэропортом должно быть круглосуточным, а разрабатывать интервал движения автобусов можно двумя способами.

«Первый способ простой –взять интервал движения и пустить автобусы, соблюдая его. Второй вариант предполагает составление расписания, согласно транспортному спросу. Необходимо сопоставлять, сколько человек улетает и прилетает в аэропорт каждый час и в связи с этим строить гибкий график движения транспорта», – говорит он.

По словам Зырянова, властям при определении точек отправки пассажиров, необходимо сохранить в качестве одной из точек пл. Привокзальную.

«На нее выходит главный железнодорожный вокзал, который сейчас является самым мощным транспортно-пересадочным узлом в городе. Сельмаш я бы рассматривал в качестве дополнительной, но не основной точки», – заявил он.

Несмотря на то, что полеты с нового ростовского аэропорта «Платов» начнутся уже с 1 декабря текущего года, до сих пор не озвучена конкретная схема доставки пассажиров к аэропорту.

Ранее а данный момент общая готовность аэропортового комплекса составляет около 90%, речь ведется о завершении строительства объекта. Сейчас в здании аэропорта заканчиваются работы по устройству внутренних инженерных систем и внутренних перегородок, идет чистовая отделка помещений. Далее начнется устройство залов повышенной комфортности и коммерческих зон, а также зон обработки багажа.

Новый аэропортовый комплекс Ростова-на-Дону возводится в районе станицы Грушевская Аксайского района. Проектом предусмотрено строительство искусственной взлетно-посадочной полосы протяженностью 3600м, пассажирского терминала площадью 50 тыс.кв.м, его пропускная способность составит 5 млн.пасс. в год.

### ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; 2017.06.23; РЖД МОЖЕТ ПРОДАТЬ СВОЮ ДОЛЮ В GEFCO

Монополия готова продать часть акций вместе со вторым акционером логистического оператора – французской PSA Peugeot Citroen

РЖД изучает разные варианты продажи части доли в крупнейшем французском логистическом операторе Gefco, сообщает «Интерфакс» со ссылкой на вице-президента РЖД по вопросам корпоративного управления дочерними и зависимыми обществами Андрея Старкова. Среди рассматриваемых вариантов – совместная реализация доли с частью пакета второго акционера, PSA Peugeot Citroen, и IPO.

Пока, по словам Старкова, принципиальных решений нет, компания рассматривает все возможные варианты продажи. Наиболее оптимальный она согласует с партнерами и акционером. При этом монополия должна сохранить контрольный пакет акций Gefco, говорит Старков: «Определенный вариант сразу сформирует различный пул потенциальных инвесторов, в том числе институциональных».

Gefco

PSA не проявляет «заинтересованности в наращивании своего пакета», а значит, второй акционер готов к подобной сделке и также «рассматривает разные варианты», рассказал Старков. Но представитель PSA на запрос «Ведомостей» о возможности продажи доли в Gefco не ответил. Его коллега в РЖД от дополнительных комментариев отказался.

В 2012 г. РЖД приобрела 75% акций Gefco у PSA за 800 млн евро. В конце 2016 г. PSA подписала пятилетний контракт с Gefco. Сумма сделки составила около 8 млрд евро.

Ранее президент РЖД Олег Белозеров отмечал, что монополия изучает вопрос о продаже части акций Gefco. Предполагалось, что компания может сохранить контроль, а вырученные от продажи по увеличенной цене средства направить на другой бизнес. Интерес к активу «проявляют различные группы инвесторов, потому что они считают этот бизнес успешным», говорит Старков. В частности, гендиректор РФПИ Кирилл Дмитриев уточнял, что фонд с партнерами – суверенными фондами некоторых стран – могут приобрести миноритарную долю в Gefco. В конце мая в интервью «Коммерсанту» Белозеров отметил, что в переговорах о продаже доли Gefco у компании есть определенные условия, которые она уже обсуждает с партнерами, в том числе и с РФПИ.

Сейчас стоимость логистического оператора может достигать 1,2–1,4 млрд евро, считает аналитик группы компаний «Финам» Богдан Зварич. Но он допускает, что инвесторы могут рассчитывать на дисконт. Лучшую оценку компания может получить при размещении на европейских биржах, в Париже и Франкфурте-на-Майне, считает Зварич.

### ТАСС; 2017.06.22; МЕТРОПОЛИТЕН ПЕТЕРБУРГА ОБЖАЛУЕТ ЗАМЕЧАНИЯ РОСТРАНСНАДЗОРА О НАРУШЕНИИ НОРМ БЕЗОПАСНОСТИ

Петербургский метрополитен подал в суды жалобы на замечания **Ространснадзор**а о нарушениях норм безопасности, которые фигурировали в рекомендациях, выданных ведомством по итогам проверки городской подземки после теракта 3 апреля 2017 года. Об этом в четверг сообщили ТАСС в пресс-службе метро.

«Мы подали жалобы в суды. Мы не согласны с тем, в чем нас обвиняют», – рассказали в пресс-службе. В метрополитене отметили, что подано несколько жалоб: жалоба от самого метрополитена и от конкретных сотрудников. По данным собеседника агентства, судебные заседания должны состояться в конце июня.

Ранее **Ространснадзор** по итогам проверки метрополитена Санкт-Петербурга после произошедшего 3 апреля взрыва выдал рекомендации по повышению безопасности на каждой станции. Замруководителя ведомства Владимир Черток в кулуарах международного форума «Транспорт Сибири» 25 мая сообщил, что с 5 апреля действуют новые требования к безопасности и проверка проводилась в соответствии с ними.

По его словам, часть выявленных нарушений связана с несоответствием новым требованиям.

Взрыв в петербургском метро произошел днем 3 апреля в вагоне поезда на перегоне между станциями «Технологический институт» и «Се

### ТАСС; 2017.06.22; РЖД ПОЛУЧАТ 13,2 МЛРД РУБ. В 2017 Г. НА ОБХОД КРАСНОДАРСКОГО УЗЛА И СТАНЦИИ МЖД

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) могут получить почти 13,2 млрд рублей в 2017 году на обход Краснодарского железнодорожного узла и строительство дополнительных остановочных пунктов Московской железной дороги (МЖД). Такая информация содержится в пояснительной записке к проекту постановления, опубликованному на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

Так, около 3,74 млрд рублей будет направлено на реализацию реконструкции участка им. М. Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская для обеспечения доставки грузов в порты Азово-Черноморского транспортного узла (Новороссийск, Туапсе, Кавказ, Темрюк и Грушевая) в планируемых на расчетные годы объемах и оптимизации работы Краснодарского узла с переключением грузового движения в обход на участок Тимашевская – Крымская.

Кроме того, 9,41 млрд рублей планируется направить на строительство дополнительных остановочных пунктов МЖД, а также на интеграцию Савеловского направления МЖД и МЦК.

Ранее сообщалось, что ОАО «Российские железные дороги» увеличило объем инвестиционной программы на 2017 год с 459,5 млрд рублей до 495 млрд рублей и планирует нарастить ее до 510 млрд рублей. По словам главы РЖД Олега Белозерова, средства пойдут на «большой набор проектов», а объем вложений будет расти в том числе за счет собственных оборотных средств РЖД.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.22; КРЫМСКАЯ ЖЕЛДОРОГА ПЛАНИРУЕТ К 2018Г ВВЕСТИ В ОПЫТНУЮ ЭКСПЛУАТАЦИЮ 500 КМ ВОЛС

ФГУП «Крымская железная дорога» (Симферополь) собирается ввести в опытную эксплуатацию волоконно-оптическую линию связи (ВОЛС) протяженностью более 500 км к 2018 году, сообщила пресс-служба предприятия.

«Окончание работ по монтажу кабеля линии ВОЛС на полигоне Крымской железной дороги запланировано ко Дню железнодорожника (в начале августа – ИФ), а ввод в опытную эксплуатацию – до конца текущего года», – говорится в пресс-релизе.

Строительство ВОЛС в Крыму начали весной 2015 года. Она пройдет от Керчи (восток полуострова) до Севастополя (юго-запад) с магистральным ответвлением на Евпаторию (запад).

По данным желдороги, за неполных два года уложены более 400 км кабеля.

Сообщается также, что специалисты осуществили монтаж 92 оптических муфт и 9,9 тыс. кронштейнов и установили специализированное оборудование на 50 железнодорожных станциях и разъездах.

Ввод ВОЛС в регионе повысит скорость передачи данных, создаст условия для стабильной работы диспетчерского аппарата дороги, также возрастет качество обслуживания клиентов.

«Прежнее аналоговое оборудование устарело. ВОЛС позволит обеспечить безопасность движения, контроль практически за всеми функциональными параметрами дороги и оперативное вмешательство в случае нестандартных ситуаций», – приводятся в сообщении слова начальника регионального центра связи Крымской железной дороги Дмитрия Прядуненко.

Крымская желдорога основана после присоединения Крыма к России в 2014 году на базе подразделений Крымской дирекции Приднепровской железной дороги «Укрзализныци», расположенных на полуострове. В декабре 2015 года предприятие передано в собственность РФ, в ведение **Федерального агентства железнодорожного транспорта** (**Росжелдор**), в январе 2016 года преобразовано во ФГУП «Крымская железная дорога». Протяженность желдороги на полуострове составляет более 1,3 тыс. км.

КЖД ожидает роста объема грузовых перевозок в 2017 году на 16% по сравнению с показателем прошлого года – до 4,81 млн тонн, увеличения пассажиропотока на 10,5%, до 3,23 млн человек.

### ТАСС; 2017.06.22; ПЕТЕРБУРГСКИЙ ФИЛИАЛ ПГК В ЯНВАРЕ-МАЕ В 7 РАЗ УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВОЗКИ В ФИНЛЯНДИЮ

Санкт-Петербургский филиал АО «Первая грузовая компания» (ПГК) в январе-мае 2017 года перевез более 57 тыс. тонн грузов в Финляндию, в 7 раз превысив аналогичные показатели прошлого года, сообщает пресс-служба компании.

Грузооборот филиала в указанном направлении увеличился в 16 раз, до 84,6 млн т-км.

Основную номенклатуру перевозок составили никелевый штейн и цемент.

«Положительная динамика связана с увеличением погрузки ключевых партнеров – горно-металлургического холдинга «ГМЛК Норильский никель» и «ЕВРОЦЕМЕНТ групп», – прокомментировал рост показателей директор филиала Павел Ситало.

В частности, объем погрузки никелевого штейна по сравнению с аналогичным показателем 2016 года вырос в 35 раз и составил около 41 тыс. тонн, объем погрузки цемента вырос в 2,5 раза, до 16 тыс. тонн.

Грузы следовали в цементовозах и контейнерах на платформах со станций Сланцы и Мончегорск Октябрьской железной дороги через погранпереход Бусловская/Вайниккала в адрес грузополучателей Финляндии.

АО «Первая грузовая компания» – крупнейший оператор грузовых железнодорожных перевозок в России. В оперировании ПГК более 170 тыс. единиц подвижного состава, в том числе полувагонов, цистерн, платформ и вагонов иных типов.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.06.23; ГОСПИТАЛИЗИРОВАНЫ ДВОЕ МОРЯКОВ С ЗАСТРЯВШЕГО В КИТАЕ РОССИЙСКОГО ТЕПЛОХОДА «АНАТОЛИЙ ТОРЧИНОВ» – РОДСТВЕННИКИ

Родственники членов экипажа российского теплохода «Анатолий Торчинов», который без продуктов и топлива находится в китайском порту Шидао, сообщили о госпитализации двух моряков.

«По сообщению родственников, уже двое моряков доставлены в больницу», – сообщил агентству «Интерфакс – Дальний Восток» инспектор Международной федерации транспортных рабочих (МФТ) во Владивостоке Петр Осичанский. Информации о диагнозе и состоянии госпитализированных пока нет, уточнил он.

Профсоюз продолжает переговоры с судовладельцем, добиваясь решения вопросы с выплатой долгов по зарплате и репатриации моряков, добавил П.Осичанский.

Как сообщалось, теплоход с конца апреля находится в порту Шидао. По информации экипажа, долг по зарплате превысил 4,3 млн руб., задержки зарплаты начались в январе. Моряки сообщили, что на судне заканчивается вода, топливо, продовольствие и вода и попросил помощи в репатриации.

Следователи после обращения экипажа начали проверку, по результатам которой будет дана правовая оценка действиям лиц, нарушивших трудовые права моряков.

Российские дипломаты в КНР в курсе сложившейся ситуации и решают вопрос о репатриации экипажа, однако для этого с судовладельцем должен быть решен ряд вопросов, в том числе по обеспечению безопасности судна.

Судно принадлежит ООО Судоходная компания «МВ-Лайн» и ходит под флагом РФ.

### ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ИВАНОВА; 2017.06.23; «ВИМ-АВИА» УСТРОИЛА ПЕРЕСАДКУ

«ВИМ-авиа» нарушила планы примерно 30 000 туристов, в зоне риска находится еще 50 000–70 000 человек

Чартерный перевозчик «ВИМ-авиа» отменил рейсы, которыми должны были отправиться 30 000 туристов, сообщила исполнительный директор Ассоциации туроператоров России (АТОР) Майя Ломидзе.

Проблема уже решена, продолжает она: авиапассажиры либо улетели на других рейсах «ВИМ-авиа» или рейсах других авиакомпаний, либо получили компенсацию, либо уже знают, каким рейсом отправятся. Правда, до конца июля рискует не улететь рейсами «ВИМ-авиа» еще 50 000–70 000 туристов, прогнозирует Ломидзе.

7500 из несостоявшихся пассажиров «ВИМ-авиа» за три недели июня перевезла авиакомпания Azur Air, говорит ее представитель, до конца месяца их количество достигнет 10 000, если так решит стратегический партнер авиакомпании – туроператор Anex Tour.

Всего в июне – июле, по оценкам АТОР, на самолетах «ВИМ-авиа» должно было отправиться 240 000 туристов. Под угрозой находятся туристы, собирающиеся лететь в Сочи, Симферополь, Анталью и Болгарию из российских регионов, сообщает Ломидзе. Ростуризм собрал данные туроператоров, и, по его оценке, за весь летний сезон рейсами «ВИМ-авиа» отправится порядка 200 000 россиян. Представитель «ВИМ-авиа» не комментирует данные АТОР и Ростуризма: по ее мнению, невозможно подсчитать количество проданных билетов. Представители **Минтранса** и **Росавиаци**и отказались от комментариев.

Представитель «ВИМ-авиа» уверяет, что расписание чартеров переделано в соответствии с возможностями авиакомпании, отмен и задержек больше быть не должно, все партнеры об этом знают. Александр Цандекиди, гендиректор туроператора «Музенидис трэвел», сотрудничающего с «ВИМ-авиа», подтверждает это.

Но, как рассказали «Ведомостям» два человека, знакомых с положением дел в авиакомпании, риск не выполнить чартерную программу у «ВИМ-авиа» сохраняется – у нее проблемы с летным составом. Летчики из авиакомпании уходят, поскольку не получают вовремя зарплаты, знает один из собеседников «Ведомостей». «Коммерсантъ» писал, что одна из причин утечки авиакадров, в том числе из «ВИМ-авиа», – низкие зарплаты летчиков: они уезжают работать в Китай, где зарплаты значительно выше. «ВИМ-авиа» не вернула туроператорам предоплату за перелеты, сетует тот же собеседник.

Это подтверждает Цандекиди, но говорит, что переговоры о возврате предоплаты начнутся в июле, а пока все силы «ВИМ-авиа» брошены на решение проблемы неотправленных туристов и сейчас рейсы она выполняет без задержек.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СИБИРИ; СЕРГЕЙ ЗЮЗИН; ОТ ВИНТА!

Для налаживания авиационного сообщения с Алтайским краем появились новые возможности

Развитие местной авиации важно не только для туризма, но и для всей экономики края. Фото: Дмитрий Резников/ РГРазвитие местной авиации важно не только для туризма, но и для всей экономики края. Фото: Дмитрий Резников/ РГ Развитие местной авиации важно не только для туризма, но и для всей экономики края. Фото: Дмитрий Резников/ РГ

Акционер новосибирского международного аэропорта Толмачево готов инвестировать 250 миллионов рублей в реконструкцию терминального комплекса и наземной инфраструктуры аэропорта наукограда Бийска в Алтайском крае. Условие инвестора – регион возьмет на себя реконструкцию взлетно-посадочной полосы. По данным краевого министерства строительства, транспорта и ЖКХ, на ее восстановление необходимо порядка 400 миллионов рублей.

Об этом 17 июня на совещании в Белокурихе, посвященном развитию малой авиации, заявил генеральный директор ОАО «Аэропорт Толмачево» Евгений Янкилевич.

Долгие годы одним из серьезных препятствий в развитии туризма в Алтайском крае была неразвитость воздушных путей сообщения. Самолетом можно было долететь только до Барнаула, а оттуда до знаменитого своими здравницами города-курорта Белокурихи надо проехать 226 километров. До любимого многими отдыхающими озера Ая – 267 километров, а до «младшего брата Байкала» – Телецкого озера – и вовсе 392 километра, или пять с половиной часов пути, что даже в машине с кондиционером и прочими удобствами довольно утомительно.

Краевая власть упорно пыталась сдвинуть решение проблемы с мертвой точки. Однако федеральное финансирование на реконструкцию аэропорта получил Горно-Алтайск, а не претендовавший на это Бийск. Воздушный порт в Республике Алтай возобновил регулярное сообщение с Новосибирском в 2010-м, через год появились рейсы до Сургута и Нижневартовска. А проблема транспортной доступности Белокурихи так и не решилась. Добираться туда из Горно-Алтайска – примерно как от Барнаула, но из столицы Алтайского края дорога лучше. Выход оставался один – найти и заинтересовать частных инвесторов для законсервированного в 2009 году бийского аэропорта.

Комментируя новосибирскую инициативу, полномочный представитель президента РФ в СФО Сергей Меняйло отметил: «Самое главное, что инвестор готов, рассматривает вопрос, ему интересно. Важно, чтобы власти края определились, нужно ли им это и для чего.

Власти определились. Еще в прошлом году губернатор Александр Карлин заявил, что воздушный порт во втором по величине городе Алтайского края «просто жизненно необходим», и не только для развития туризма. Он дал бы дополнительный стимул для развития всей юго-восточной части региона.

Второе важное событие в этой сфере также произошло 17 июня. Авиакомпания «Сибирская легкая авиация» выполнила экспериментальный перелет по маршруту «Томск – Новосибирск – Белокуриха». Ан-28 с семнадцатью пассажирами на борту совершил мягкую посадку на грунтовой взлетно-посадочной полосе в пяти с половиной километрах от Белокурихи. Полоса занимает пятьдесят гектаров, принадлежит компании «Белокуриха-авиа» и предназначается для приема самолетов малой вместимости и вертолетов. К началу осени здесь планируют построить здание аэровокзала. В территориальном подразделении **Росавиаци**и зарегистрирован необходимый для выполнения полетов аэронавигационный паспорт.

В ближайшей перспективе рейс, связывающий Белокуриху со столицами двух сибирских регионов, может стать регулярным, с предполагаемой частотой три раза в неделю. Андрей Богданов, гендиректор «Сибирской легкой авиации», утверждает, что предварительная стоимость билета из Новосибирска с учетом субсидирования составит 2,5 тысячи рублей, из Томска – около 3,5 тысячи. Не трудно подсчитать, что если добираться на своем автомобиле от Новосибирска до Белокурихи, на бензин придется потратить около 2,5 тысячи рублей. И ехать придется шесть-восемь часов, а самолет доставит пассажиров за семьдесят минут. В дирекции аэропорта «Томск» сообщили, что в качестве субсидии аэропорт готов не брать плату за обслуживание самолета. Для бортов, приземляющихся и вылетающих с территории «Томска», она колеблется от 25 до 65 тысяч рублей за рейс.

По словам полпреда Сергея Меняйло, авиамаршруты в сибирские курортные зоны являются социально значимыми и должны поддерживаться государством. Члены экспертной группы по развитию авиации в СФО совместно с представителями региональных органов исполнительной власти прорабатывают предложения для **минтранса** России по механизму поддержки таких маршрутов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.22; МИНФИН РФ НАМЕРЕН ПРОДЛИТЬ ДЕЙСТВИЕ 10%-НОЙ СТАВКИ НДС НА ВНУТРЕННИЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ ДО 2021Г – ЗАКОНОПРОЕКТ

Минфин РФ разрабатывает поправки в Налоговый кодекс, которые позволят продлить положение о 10%-ной ставке НДС при оказании услуг по внутренним воздушным перевозкам пассажиров и багажа, следует из данных портала regulation.gov.ru.

Отмечается, что поправки готовятся во исполнение пункта 5 протокола совещания у премьер-министра РФ Дмитрия Медведева от 7 июня 2017 года. Предполагается, что ставка НДС в размере 10% будет продлена по 31 декабря 2020 г. включительно. Действующее положение подпункта 6 пункта 2 статьи 164 части второй Налогового кодекса РФ о 10%-ной ставке применяется по 31 декабря 2017 г. включительно.

При этом действие этого положения не распространяется на авиаперевозки в/из Крыма и Севастополя.

Планируемый срок вступления в силу поправок – декабрь 2017 года. В настоящее время законопроект проходит публичное обсуждение, которое закончится 5 июля 2017 г.

Ранее Д.Медведев поручил Минфину и **Минтрансу** до 1 сентября внести в правительство проект федерального закона о продлении 10%-ной ставки НДС на внутренние авиаперевозки до конца 2020 г., а также «доложить о целесообразности снижения указанной ставки до 0%».

Это одно из поручений премьера по итогам совещания о поддержке разработчиков, производителей и эксплуатантов отечественных воздушных судов, которое состоялось 7 июня в Ульяновске.

Ставка НДС на внутренние авиаперевозки в РФ была снижена с 18% до 10% в 2015 г. для поддержки отрасли и затем продлена лишь до конца 2017 г. **Минтранс** неоднократно предлагал и вовсе обнулить ставку, но поддержки в финансово-экономическом блоке правительстве эта идея не находила.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.22; ПАССАЖИРОПОТОК «ВНУКОВО» ВЫРОС В МАЕ НА 35,8%, НА МЕЖДУНАРОДНЫХ ЛИНИЯХ – БОЛЕЕ ЧЕМ ВДВОЕ

Пассажиропоток московского аэропорта «Внуково» составил в мае 2016 г. 1,515 млн человек, сообщила его управляющая компания в четверг, это выше показателя мая прошлого года на 35,8%.

Внутренние перевозки увеличились на 12,8%, до 947 тыс. пассажиров. Международные перевозки через аэропорт выросли более чем в два раза, до 568 тыс. человек.

«Средиземноморский курорт Анталья пользовался наибольшей популярностью среди всех направлений маршрутной сети аэропорта. Во многом это произошло благодаря ведущему иностранному партнеру аэропорта Turkish Airlines, который в четыре раза увеличил количество рейсов в аэропорт «Внуково» и обеспечил самый высокий объем перевозок среди иностранных авиакомпаний в России. В свою очередь, бюджетный перевозчик «Победа» открыл полеты в Черногорию (Тиват), а греческая авиакомпания Ellinair – новые направления Кавала и Родос», – говорится в сообщении.

На внутренних направлениях было обслужено 947 тыс. пассажиров, что на 12,8% больше, чем в мае 2016 года. В то же время пассажиропоток к российским курортам Черного моря превысил прошлогодний в полтора раза.

В мае авиакомпания «ЮТэйр» (MOEX: UTAR) возобновила полеты из аэропорта «Внуково» в Анапу и Геленджик, а авиакомпании «Россия» и «Якутия» заметно увеличили частоты на направлениях Сочи и Симферополь.

Как сообщалось, пассажиропоток московского аэропорта «Домодедово» в мае 2017 г. вырос на 19%, до 2,6 млн. Пассажиропоток аэропорта «Шереметьево» увеличился в прошлом месяце на 17%, до 3,27 млн человек.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.22; «ЮТЭЙР» В МАЕ УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ НА 25,7%, В ЯНВАРЕ-МАЕ – НА 22,4%

Авиакомпания «ЮТэйр» (MOEX: UTAR) в мае 2017 года перевезла более 562 тыс. пассажиров, что на 25,7% превысило показатель аналогичного периода 2016 года, говорится в сообщении перевозчика.

При этом перевозки на внутренних линиях выросли на 22,2%, на международных – на 46,6%.

Пассажирооборот в мае увеличился на 26,4%. В то же время коэффициент занятости кресел вырос на 3,28 п.п. – до 71,2%.

«Авиакомпания UTair продолжает демонстрировать положительную динамику производственных показателей. Рост числа перевезенных пассажиров на 25,7% обусловлен в том числе вводом целого ряда новых направлений», – приводятся в сообщении слова президента «ЮТэйр» – Пассажирские авиалинии» Алексея Будника.

Кроме того, в мае UTair оставалась в числе лидеров среди российских авиаперевозчиков по пунктуальности. Согласно статистическим данным, 99,28% из 6,57 тыс. регулярных рейсов авиакомпании выполнены точно по расписанию, что является одним из лучших результатов в отрасли.

В январе-мае 2017 года авиакомпания перевезла 2 млн 594,693 тыс. пассажиров, что на 22,4% больше, чем в январе-мае прошлого года (рост на 18% на внутренних направлениях и на 50% на международных). Пассажирооборот возрос на 21,7% – до 4 млрд 116,494 млн пассажиро-километров, коэффициент занятости кресел – на 5,16 п.п. до 70,2%.

Как сообщалось, по итогам 2016 года «ЮТэйр» перевезла 6,65 млн пассажиров, превысив результат 2015 года на 20,1%. Как заявлял гендиректор авиакомпании Андрей Мартиросов журналистам, «ЮТэйр» планирует увеличить перевозки пассажиров в 2017 году на 15-20%.

«ЮТэйр» – одна из крупнейших авиакомпаний РФ, входит в одноименную группу, эксплуатирующую самолетный и вертолетный парк. Базируется в московском аэропорту «Внуково», тюменском «Рощино», в аэропортах Сургута и Ханты-Мансийска. Акционерами «ЮТэйр» являются НПФ «Сургутнефтегаз» (MOEX: SNGS) (владеет 50,112% через АО «АК-инвест»), Ханты-Мансийский автономный округ (38,83%) и Тюменская область (8,44%).

### ТАСС; 2017.06.22; АЭРОПОРТ ТОЛМАЧЕВО ОБСЛУЖИЛ 2 МЛН ПАССАЖИРОВ С НАЧАЛА ГОДА

Аэропорт Толмачево (Новосибирск) с начала года обслужил 2 млн пассажиров. В прошлом году достичь такой отметки удалось на 28 дней позже, сообщает пресс-служба аэропорта.

«21 июня в аэропорту Толмачево обслужен двухмиллионный пассажир с начала 2017 года. Темп роста пассажиропотока позволил достичь этой отметки на 28 дней раньше, чем в 2016 году. Миллионного пассажира 2017 года аэропорт обслужил 6 апреля, улучшив рекорд предыдущего года на 24 дня», – говорится в сообщении.

Отмечается, что рост производственных показателей обусловлен открытием новых рейсов, увеличением частот по действующим направлениям, а также развитием трансферных перевозок.

Так, с начала 2017 года из аэропорта Толмачево возобновлены региональные рейсы в Томск, Ноябрьск и Стрежевой. Увеличена частота рейсов по ряду направлений – Ростов-на-Дону, Тюмень, Санкт-Петербург, Урумчи, Сеул, Алматы, Астана, Ош, Бишкек и другим.

На популярном туристическом направлении в Сочи авиакомпанией «Россия» увеличены провозные емкости – с 5 июня рейсы обслуживаются на широкофюзеляжных воздушных судах Boeing 747. Открыт прямой регулярный рейс авиакомпании S7 Airlines в Тбилиси, авиакомпания Ellinair возобновила выполнение сезонного прямого рейса в Салоники.

Доля трансферных пассажиров выросла до 20% в общем пассажиропотоке аэропорта. Продолжается выполнение субсидируемых рейсов в рамках программ по постановлениям №1242, №1095 и №388.

В летнем расписании планируется открытие новых рейсов по таким направлениям как Тамчы (Иссык-Куль), Омск, Караганда.

Международный аэропорт Толмачево – крупнейший за Уралом транзитный авиаузел на направлениях между Европой и Азией. Пропускная способность на внутренних авиалиниях составляет 1,8 тыс. пассажиров в час, на международных – 1,3 тыс. пассажиров. Аэропорт имеет две взлетно-посадочные полосы I и II категории ICAO. Пассажиропоток аэропорта в 2016 году превысил 4 млн пассажиров.

### ТАСС; 2017.06.22; АК «АВРОРА» ЗА 5 МЕСЯЦЕВ 2017 Г. УВЕЛИЧИЛА ОБЪЕМ ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗОК НА 13%

Авиакомпания «Аврора» (входит в группу «Аэрофлот») в январе-мае 2017 года увеличила перевозку пассажиров на 13% по сравнению с аналогичным периодом 2016 года. Наибольшее увеличение отмечено в сегменте международных перевозок – 30%, сообщила пресс-служба перевозчика в четверг.

«Авиакомпания «Аврора» увеличила объем пассажирских перевозок за пять месяцев 2017 года на 13% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В январе-мае 2017 года компания перевезла 545 тыс. пассажиров. Из них на международных линиях перевезено 143,4 тыс. пассажира (увеличение на 30%), на внутренних воздушных линиях – 401,6 тыс. пассажиров (увеличение на 8%)», – сообщила пресс– служба.

Всего за пять месяцев авиакомпания выполнила 9 тыс. рейсов, что на 29% больше, чем за аналогичный период 2016 года.

АО «Авиакомпания «Аврора» создана руководством ПАО «Аэрофлот» в 2013 году по поручению правительства РФ. На регулярной основе выполняет полеты по международным маршрутам в Сеул, Пусан, Харбин, Далянь, Пекин, Гонконг, Токио, Саппоро. Внутрироссийские направления авиакомпании представлены маршрутами в города: Хабаровск, Владивосток, Магадан, Якутск, Петропавловск– Камчатский, Новосибирск, Иркутск, Красноярск, Благовещенск, Нерюнгри. Также самолеты авиакомпании «Аврора» выполняют регулярные социально значимые рейсы по местным воздушным линиям в Сахалинской области и в Приморском крае.

В настоящее время парк воздушных судов «Авроры» насчитывает 21 самолет: 10 среднемагистральных Airbus А319, одиннадцать DHC-8 и три внутрирегиональных самолета DHC-6. «Аврора» обладает подтвержденным сертификатом аудита IOSA.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.22; АВИАКОМПАНИЯ SUNEXPRESS С 27 ИЮНЯ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ «ЖУКОВСКОГО» В АНТАЛЬЮ

Авиакомпания SunExpress начнет выполнять рейсы из подмосковного аэропорта «Жуковский» в турецкую Анталью.

Согласно информации на сайте воздушной гавани, полеты будут осуществляться с 27 июня.

SunExpress – совместное предприятие турецкой авиакомпании Turkish Airlines и германской Lufthansa. Флот состоит из 69 воздушных судов, в том числе 65-ти Boeing-737-800 и четырех Airbus A330. Анталья – один из базовых аэропортов компании.

«Жуковский» открылся в мае 2016 г., первый рейс принял в сентябре. На сегодня в аэропорту, в частности, обслуживаются рейсы российской авиакомпании «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL), белорусской «Белавиа», киргизской Air Manas, казахстанской SCAT и турецкой Onur Air. В 2016 году «Жуковский» обслужил около 53 тыс. человек при прогнозе на 350-400 тыс. человек. Прогноз менеджмента аэропорта на 2017 г. – около 1,5 млн человек.

### AIF.RU; 2017.06.23; ДЛЯ ОМИЧЕЙ ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ ЕЩЁ ОДИН РЕЙС В ТУРЦИЮ

Из Омска планируют запустить прямой рейс в турецкий город Газипаша.

Перевозки планирует запустить авиакомпания «Севернй ветер» (Nordwind airlines). Допуск к ежедневным полётам согласилась дать межведомственная комиссия при **минтрансе** РФ.

Напомним, что регулярный рейс в Турцию из Омска последний раз выполнили в феврале 2015 года. После вылеты осуществляли только чартерными рейсами.

Отметим, что авиакомпания «Северный ветер» выполняет из омского аэропорта рейсы в Грецию и Симферополь. Аэропорт в городе Газипаша был открыт в 2011 году.

### РИА НОВОСТИ; 2017.06.22; МИНСТРОЙ И ЭКСПЕРТЫ ПО-РАЗНОМУ ОЦЕНИЛИ СТЕПЕНЬ ОТКРЫТОСТИ ВЕДОМСТВА

Самооценка Минстроя в вопросе собственной открытости оказалась выше, чем у всех других ведомств и гораздо выше независимой оценки, согласно которой это министерство в аналогичном рейтинге находится на последнем месте; в первую пятерку по уровню самооценки открытости вошли также Минфин, Федеральные служба судебных приставов и налоговая служба, а также **Росавтодор**.

Минстрой не собирается переезжать в «Москва-Сити»

Результаты внутреннего исследования ведомств по уровню внедрения механизмов открытости были представлены в четверг на заседании правительственной комиссии по координации деятельности Открытого правительства. Такое «самообследование» министерства и ведомства проводили за период с января по декабрь 2016 года, нынешнее исследование стало четвертым.

«Каждый год мы проводим внешнюю независимую оценку с участием ВЦИОМ, как граждане и референтные группы оценивают реализацию принципов открытости нашими министерствами и ведомствами. Кроме того, ежегодно сами министерства и ведомства проводят самообследование по определенной методике, чтобы выявить различия в восприятии бюрократии, выявить некий набор предложений, инструментов, чтобы провести работу над ошибками там, где это требуется. Сегодня мы посмотрим в рамках самообследования те практики, которые сложились», – сказал Абызов в ходе заседания.

При этом, добавил он, «отрицательные практики тоже надо разбирать, чтобы двигаться дальше».

В исследовании учитывались десять механизмов открытости. Среди всех ведомств самую высокую оценку из 430 возможных баллов поставил себе Минстрой, оценив свою открытость в 391,5 балла. В первую пятерку вошли также Минфин (358,5), Федеральная служба судебных приставов (357,5), Федеральная налоговая служба (343,5) и **Росавтодор** (340,5).

Вместе с тем, самооценка нескольких из этих ведомств значительно отличается от результатов независимой внешней оценки открытости, которую ежегодно осуществляют ВЦИОМ и Открытое правительство, проводя исследование среди граждан, бизнес-сообщества, экспертов, сотрудников региональных и муниципальных органов власти.

Например, Минстрой и **Росавтодор** в независимом рейтинге открытости за 2016 год разделили последнее место как самые закрытые ведомства, в числе наименее открытых по независимой оценке оказалась также ФССП. В то же время лидеры независимого рейтинга в 2016 году – МЧС, Минобороны и Россельхознадзор – по результатам внутреннего исследования уровня открытости за тот же период оказались на 32-м, 10-м и 35-м местах соответственно.

При этом Минобороны в рамках предыдущего «самообследования» занимало одну из лидирующих строк в рейтинге, а сейчас замыкает первую десятку; еще один лидер – Минэнерго – в нынешнем рейтинге также потерял позиции.

Вместе с тем позиции некоторых ведомств при внутренней оценке открытости улучшились – это Минкавказ (с 48 до 128 баллов), Росводресурсы (со 112 до 201 балла), Росздравнадзор (с 96 до 202 баллов), Роспотребнадзор (со 139 до 209 баллов), Росприроднадзор (со 116 до 219 баллов) и Россельхознадзор (со 120 до 207 баллов).