**30 ИЮНЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2017.06.30; «ПЛАТОН» БУДЕТ БОРОТЬСЯ С «ЛЕТАЮЩИМИ МАШИНАМИ»

Водители грузовиков, которые отключают бортовое устройство, рассчитывая сэкономить на плате в системе «Платон», больше не смогут использовать эту уловку. «Платон» сможет достраивать путь грузовика. Такое постановление подписал премьер Дмитрий Медведев.

Платить за проезд по федеральным трассам должны все водители грузовиков массой более 12 т. Используют данные бортового устройства для оплаты почти все зарегистрированные водители – более 85%, говорится в справке правительства к постановлению, но иногда водители выключают передатчики во время движения. Когда транспорт подъезжает к рамкам контроля, водители вновь их включают, иначе им грозит штраф в 5000 руб. Но если водитель отключает передатчик, а потом грузовик появляется в системе через 500 км, маршрут необходимо автоматически достраивать, чтобы он весь был оплачен, пояснял **министр транспорта** Максим **Соколов**. Как ранее оценивал президент «Опоры России» Александр Калинин, не оплачивается до 60% грузоперевозок.

Проект позволяет достраивать за водителей лишь небольшие участки маршрута – они не должны превышать 30 км. По данным «РТ-инвест транспортные системы» (РТИТС, оператор системы «Платон»), у 43% российских грузоперевозчиков средний маршрут – менее 100 км, у 50% – от 100 до 500 км и только у 4% – от 500 до 1000 км, а у 3% – от 1000 до 2000 км. Но, чтобы маршрут был построен автоматически, должны выполняться и другие условия: транспорт должен пропасть из поля зрения не более чем на час, расчетная скорость его движения по маршруту или его участку, определенная «Платоном», не должна превышать 150 км/ч, а у системы должны быть данные о координатах точек участков маршрута. Если федеральная дорога пересекается с региональной или муниципальной, маршрут будет определяться от последних полученных системой координат до ближайшего из пересечений. Многие телематические компании подтверждают, что системы могут выстроить наиболее короткий маршрут, который, как правило, совпадает с реальным, рассказывает гендиректор «Нева-трейлера» Тарас Коваль.

Оператор «Платона» технически готов подключить функцию по автоматическому восстановлению маршрута, говорит представитель РТИТС. Представитель **Минтранса** заявил, что ожидает увеличения сборов.

Это справедливо, постановление уравнивает тех перевозчиков, которые уже следуют правилам, с теми, кто, отключая приборы, предлагает свои услуги дешевле, говорит президент ассоциации «Центр объединения грузоперевозчиков «Грузавтотранс» Владимир Матягин. На стоимости крупнейших перевозок это вряд ли отразится. Все крупные перевозчики уже учли «Платон» в своих финансовых моделях по полному тарифу, согласен сотрудник одной из транспортных компаний. Для партнеров «Платон» не главный вопрос, говорит представитель ГК «Деловые линии» Семен Сел**иванов**, больше беспокоит проблема регулирования весогабарита.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.06.29; УНИВЕРСИТЕТ МИНТРАНСА ВОЗГЛАВИТ БОРИС ЛЕВИН ИЗ МИИТ

**Министерство транспорта** России учреждает ФГБОУ «Российский университет транспорта (МИИТ)», который займет место на вершине системы транспортного образования. Университет будет создан путем реорганизации Московского государственного университета путей сообщения императора Николая II (МИИТ). Его ректор Борис Левин сохранит свой пост. Перед ним будет поставлена задача сделать вуз ведущим центром компетенций транспортной отрасли и ввести его в мировую элиту учебных заведений.

Как рассказали «Известиям» в **Минтрансе** России, на этой неделе главой ведомства был подписан Устав Российского университета транспорта. Вуз будет создан на базе существующего МИИТ, переданного из ведения **Росжелдор**а в **Минтранс** распоряжением правительства РФ от 31 декабря 2016 года. Ректором университета будет назначен Борис Левин, с 1997 года бессменно возглавляющий МИИТ.

29 июня на встрече с коллективом вуза **министр транспорта** Максим **Соколов** расскажет о стратегическом видении развития Российского университета транспорта на 2017–2021 годы. По словам Максима **Соколов**а, перед руководством подведомственного учебного заведения будет поставлена амбициозная задача.

«Российский университет транспорта должен войти в десятку лучших российских вузов и в первую сотню мировых вузов. Стратегия университета, к разработке которой сейчас уже приступают, будет нацелена именно на эти ориентиры», – заявил «Известиям» глава **министерства транспорта**.

Как пояснил «Известиям» директор административного департамента **Минтранса** России Константин Пашков, с созданием нового университета ставится точка в работе по формированию системы транспортного образования. В ее периметр на сегодня входят пять вузов водного транспорта, три вуза гражданской авиации и восемь железнодорожных вузов, а также относящиеся к ним 80 филиалов. Во главе этой модели будет находиться Российский университет транспорта. Никаких дальнейших изменений, включая объединение или закрытие учебных заведений, больше не предполагается.

В настоящее время формируется попечительский совет, возглавить который согласился помощник президента России, экс-глава **Минтранса** **Игорь Левитин**. Члены попечительского совета и партнеры будут активно вовлечены в жизнь университета, что обеспечит его тесное взаимодействие с транспортным сообществом. Результатом такого взаимодействия станет формирование на базе университета площадки для дискуссий о будущем транспортной отрасли и создание возможностей для реализации мегапроектов.

До конца года Российский университет транспорта будет преобразован в федеральное автономное учреждение. Председателем наблюдательного совета, возможно, станет **министр транспорта** Максим **Соколов**.

### ТАСС; 2017.06.29; ФАС НЕ ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОПРОС ДАЛЬНЕЙШЕГО СНИЖЕНИЯ НИЖНЕЙ ГРАНИЦЫ ТАРИФНОГО КОРИДОРА РЖД

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России не прорабатывает вопрос дальнейшего снижения нижней границы тарифного коридора РЖД, которая позволяет снижать тарифы на перевозки грузов до 50%. Об этом журналистам сообщил глава ФАС Игорь Артемьев.

«Что касается (снижения) тарифного коридора до 55%, у нас кто-то что-то генерирует на эту тему – кто-то говорит, что надо на 100% снизить, чтобы вообще бесплатно перевозить. Я к этому отношусь спокойно: ФАС не занимается изменением тарифного коридора в сторону снижения дальше», – сказал глава ФАС.

При этом Артемьев отметил, что экспортные надбавки к железнодорожным грузовым тарифам иногда являются барьером для экспортеров, снижающим их конкурентоспособность на мировых рынках.

«Тенденция, чтобы снижать надбавку, остается, и мы будем продолжать убеждать правительство в том, что ее нужно уменьшить примерно до 5%», – подчеркнул он.

РЖД с 2013 года имеют право оперативно вводить надбавку или предоставлять скидку к базовым тарифам, если в результате этих действий экономический эффект для перевозчика будет увеличиваться. С 2017 года ФАС утвердила тарифный коридор для РЖД от плюс 10% до минус 50%. То есть в рамках тарифного коридора РЖД могут вводить надбавку к тарифу на перевозки грузов в размере до 10% или скидку до 50%.

ФАС выступает за снижение верхней границы тарифного коридора до 5% в 2018 году и полную отмену надбавки в 2019 году.

В свою очередь **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в интервью ТАСС заявлял, что **Минтранс** не видит предпосылок для снижения верхней границы тарифного коридора РЖД. Минэкономразвития также не поддерживает эту инициативу, говорил заместитель министра экономического развития РФ Николай Подгузов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.29; «АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ» НАЧАЛИ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО АЭРОПОРТА В САРАТОВЕ

Холдинг «Аэропорты регионов» (входит в группу «Ренова» Виктора Вексельберга) начал строительство нового аэропортового комплекса «Центральный» в Саратове, начало полетов из нового аэропорта запланировано на весну 2019 года, сообщает пресс-служба департамента стратегических коммуникаций представительства УК «Аэропорты регионов» в Саратове.

В четверг состоялась торжественная церемония начала строительства, в ней приняли участие и.о. губернатора Саратовской области Валерий Радаев, председатель совета директоров ГК «Ренова» Виктор Вексельберг, руководитель **Федерального агентства воздушного транспорта** Александр **Нерадько**, генеральный директор УК «Аэропорты регионов» Евгений Чудновский и председатель правления строительной компании-подрядчика «Эста Констракшен» Бахаттин Демирбилек, Начало полетов из нового аэропорта намечено на весну 2019 года, говорится в сообщении.

«Компания «Аэропорты регионов» накопила значительный опыт в реконструкции действующих и строительстве новых аэропортов, это позволяет нам быть уверенными в том, что проект в Саратовской области будет реализован качественно и в установленные сроки. Успех подобных проектов, реализуемых в формате государственно-частного партнерства, во многом зависит от консолидации усилий федерального центра, региональной власти и частного инвестора», – приводятся в сообщении слова В.Вексельберга.

Как сообщалось, первую очередь аэропортового комплекса «Центральный» по заказу холдинга «Аэропорты регионов» построит выбранное на конкурсной основе ООО «Эста Констракшен» за 5,225 млрд рублей.

В соответствии с условиями договора генеральному подрядчику предстоит выполнить строительно-монтажные работы по возведению в новом аэропорту зданий и сооружений различного назначения общей площадью около 35 тыс. кв. м, а также выполнить работы по устройству специализированных площадок, внутренних коммуникаций, благоустройству территории, асфальтированию дорог, парковок и тротуаров.

Новый аэропортовый комплекс возводится в районе села Сабуровка Саратовского района. Предусмотрено строительство искусственной взлетно-посадочной полосы протяженностью 3 тыс. м, пассажирского терминала пропускной способностью 1 млн человек в год. Завершение работ запланировано на конец 2018 года. Инвестиции в первый этап (строительство зданий и объектов инфраструктуры) оцениваются в 7 млрд рублей.

Действующий аэропорт «Саратов-Центральный» был открыт в 1931 году, находится в черте города, принадлежит АО «Саратовские авиалинии». ВПП длиной 2,2 км позволяет обслуживать только самолеты типа Як-42 и Ан-24. Ожидается, что новый аэропорт позволит расширить маршрутную сеть и создать мультимодальный транспортно-логистический центр.

### ВЕРСИЯ-САРАТОВ; 2017.06.29; МИНИСТР ТРАНСПОРТА ПООБЕЩАЛ ГЛАВЕ РОСАВИАЦИИ, ЧТО ДОРОГУ К НОВОМУ АЭРОПОРТУ ПОСТРОЯТ БЕЗ СРЫВОВ

Сегодня, 29 июня, с визитом в Саратовскую область прибыл глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько**. Глава федерального ведомства ознакомился с ходом строительства Северного подхода к будущему аэропорту рядом с селом Сабуровка. Чиновнику продемонстрировали схемы и планы и рассказали о проделанной работе.

По словам **министра транспорта** и дорожного хозяйства Николая Чурикова, на сегодняшний день на объекте смонтированы все фундаменты опор мостов. Глава ведомства пояснил, что работы будут полностью завершены в сентябре 2018 года. «Срывов никаких не будет!» – пообещал глава **минтранса**.

Чуриков пояснил, что на сегодняшний день по проекту освоили 600 млн рублей, а работ выполнили на 900 млн из 3,5 млрд рублей. В настоящее время ведутся переговоры о выделении еще 150 млн рублей. «Но могли бы освоить 1,5 млрд рублей», – добавил министр. «Удачи вам», – пожелал Александр **Нерадько**.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.29; РОСАВИАЦИЯ В СРЕДУ ЗАФИКСИРОВАЛА ЗАДЕРЖКИ РЕЙСОВ 8 АВИАКОМПАНИЙ

**Росавиаци**я в минувшую среду зафиксировала задержки рейсов продолжительностью более двух часов восьми авиакомпаний, сообщается на сайте ведомства.

Так, по три рейса задержали AZUR air, Pegas Fly и IFly, два рейса – «ВИМ-Авиа», по одному – «Россия» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)), «Нордавиа», «Уральские авиалинии, NordStar. Среди причин – позднее прибытие или неисправность воздушных судов, «решение авиакомпании» (о предполетном отдыхе экипажа и др.)

Самая продолжительная задержка вылета зафиксирована у AZUR air, она составила почти 16 часов. Речь идет о рейсе Москва – Варадеро (Куба). Как сообщалось, самолет авиакомпании должен был вылететь из «Домодедово» в 2 утра по московскому времени, но вылетел только спустя шесть часов, после чего вернулся для проверки неисправности. Спустя несколько часов рейс был выполнен на другом борте.

**Росавиаци**я начала проводить ежедневный мониторинг задержек вылетов более чем на два часа с 20 июня. Причиной послужили массовые задержки и отмены рейсов авиакомпании «ВИМ-Авиа», которые наблюдались с конца мая. Как заявлял глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько**, «эта репутационная ремарка должна сыграть свою роль при выборе пассажиром перевозчика». Следующий шаг, на который может пойти ведомство – провести проверки исполнения компаниями сертификационных и лицензионных требований. Крайней мерой А.**Нерадько** назвал точечное ограничение программ чартерных перевозок.

### РЖД-ПАРТНЕР; 2017.06.29; «ВИМ-АВИА» ПОСТЕПЕННО ИСПРАВЛЯЕТ СИТУАЦИЮ С ЗАДЕРЖКАМИ РЕЙСОВ

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» исправляет ситуацию с задержками рейсов, считает руководитель **Росавиаци**и Александр **Нерадько**. Об этом он сообщил журналистам в ходе торжественной церемонии начала строительства нового аэровокзального комплекса в Саратове, передает ТАСС.

«ВИМ-Авиа» сейчас исправляет ситуацию, но даже за прошедшие сутки у них было пять задержек чартерных рейсов. Они не такие уже значительные, как были раньше. Компания прикладывает усилия, чтобы исправить эту ситуацию», – сказал он.

Как стало известно ранее, **Росавиаци**я допустила болгарскую Bulgaria Air и турецкую Onur Air к перевозке пассажиров «ВИМ-Авиа» для скорейшего устранения задержек в расписании авиакомпании. Как ранее сообщала газета «Ведомости», рейсы в Болгарию выполняются в интересах туроператора «Солвекс» (пресс-секретарь Российского союза туриндустрии Ирина Тюрина подтвердила ТАСС эту информацию), в связке с каким туроператором выполняет рейсы Onur Air изданию выяснить не удалось. По словам источника ТАСС в авиаотрасли, авиакомпании получают разрешение **Росавиаци**и на каждый рейс.

«**Минтранс** в виде исключения по договоренности с Ростуризмом принял решение только по отмененным рейсам «ВИМ– Авиа» давать точечные допуски, – пояснил ТАСС советник руководителя Ростуризма Дмитрий Горин. – Мера временная, сезонная, в виде исключения».

По словам Тюриной, Bulgaria Air на данный момент выполнила только два рейса в Бургас, еще один компания должна выполнить в пятницу (разрешение **Росавиаци**и, по ее словам, уже получено).

**Нерадько** сообщил, что сейчас **Росавиаци**я и Ростуризм договорились организовать рабочую группу, которая усовершенствует законодательство, чтобы подобные ситуации в будущем не повторялись.

«Мы договорились с Ростуризмом образовать рабочую группу, которая займется усовершенствованием нашего законодательства, которое позволит избежать в будущем подобного рода неприятностей для пассажиров с авиакомпаниями, работающими на туристическом рынке», – заметил **Нерадько**.

Ранее стало известно, что руководитель Ростуризма Олег Сафонов предложил усилить контроль за рынком авиаперевозок и принять регулятивные меры, которые позволят бороться с задержками чартерных рейсов.

На данный момент у Ростуризма и **Росавиаци**и действует совместный штаб по урегулированию ситуации с задержками и отменами рейсов «ВИМ-Авиа».

Пассажиры «ВИМ-Авиа» столкнулись с проблемой массовых задержек рейсов в конце мая. Были задержаны как внутренние, так и международные рейсы, в том числе в Турцию. По мнению главы **Росавиаци**и, авиакомпания не соотнесла свои желания по объему авиаперевозок с возможностями – с января по май авиакомпания увеличила перевозки на 204% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2017.06.30; ОТРАСЛЬ БОЛЬШИХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

На вопросы «ТР» отвечает руководитель Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта **Минтранса** России Виталий КЛЮЕВ.

– Виталий Владимирович, навигация–2017 набирает темп. Каковы, на ваш взгляд, главные риски, с которыми могут столкнуться судоходные компании в этом году?

– В последние годы основная проблема, с которой сталкивались судоходные компании, – это маловоды. В результате администрации бассейнов внутренних водных путей были вынуждены на некоторых участках вводить ограничения по осадке судов.Так, в навигацию 2015 года такие ограничения вводились в 10 бассейнах из 15 (Азово–Донском, Волжском, Байкало–Ангарском, Московском, Амурском, Ленском, Обском, Северо–Двинском, Енисейском, Волго–Балтийском). В навигацию 2016 года – в 8 бассейнах (Азово–Донском, Волжском, Байкало–Ангарском, Московском, Ленском, Обском, Северо–Двинском, Камском).

Наиболее сложные гидрологические условия, оказавшие значительное влияние на работу транспортного флота и, как следствие, обеспечение объемов перевозки грузов, отмечались в Волжском, Азово–Донском и Ленском бассейнах.

По сравнению с прошлыми годами в навигацию 2017 года складываются более благоприятные гидрологические условия. И мы надеемся, что запасы воды Цимлянского водохранилища не опустятся ниже критической отметки и позволят в эту навигацию обеспечить гарантированные габариты судовых ходов в Азово–Донском бассейне.

Сейчас из–за маловодности введены ограничения в трех бассейнах: в Московском бассейне – в районе устья р. Москвы; в Волжском бассейне – р. Волга от Городецких шлюзов № 15–16 до

г. Балахна; в Байкало–Ангарском бассейне – на участке р. Селенга от 154–го км до устья.

Хочется отметить, что в период навигации режим работы Рыбинского и Горьковского гидроузлов устанавливается Росводресурсами по согласованному с **Росморречфлот**ом графику прохода судов. Это позволяет оптимизировать проход судов, прежде всего пассажирских, через самый лимитирующий участок Волги от Нижнего Новгорода до Горьковского гидроузла. В навигацию этого года через него планируется проход 593 пассажирских судов, работающих на туристских маршрутах.

– Какие изменения в законодательной, нормативной базе ждут моряков и речников в этом году?

– В настоящее время в целях реализации требований, предусмотренных стандартом A5.2.2 «Процедуры рассмотрения жалоб моряков на берегу» и стандартом А5.1.5 «Процедуры рассмотрения жалоб на борту судна» Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве, **Минтрансом** России изданы Порядки рассмотрения жалоб моряков на берегу и на борту судна (приказы от 18 января 2017 года № 18 и 19).

Данные порядки устанавливают алгоритм действий моряков при подаче жалобы о несоблюдении трудовых норм на судне капитану судна, судовладельцу, в федеральный орган исполнительной власти, а также капитану морского порта.

**Минтрансом** России в соответствии с поручением Президента РФ Владимира Путина подготовлены два законопроекта: «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и другие законодательные акты Российской Федерации (в части регулирования осуществления перевалки грузов с судна на судно за пределами акваторий морских портов)» и «О внесении изменения в статью 8.17 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях».

Они разработаны в целях урегулирования отношений, возникающих при осуществлении перевалки грузов с судна на судно во внутренних морских водах, территориальном море и исключительной экономической зоне Российской Федерации. В соответствии с предлагаемыми изменениями федеральный орган исполнительной власти в области транспорта утверждает Правила осуществления операций по перевалке грузов с судна на судно, в том числе операций по бункеровке судов, во внутренних морских водах за границами морских портов, в территориальном море и в исключительной экономической зоне Российской Федерации.

Госдумой принят в первом чтении проект федерального закона «О внесении изменения в статью 4 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации в части, касающейся каботажа». Законопроектом уточняется действующее понятие «каботаж» с целью закрепления за российскими судами преимущественного права на осуществление перевозок и буксировки не только между морскими портами Российской Федерации (как это установлено в действующей редакции статьи 4 КТМ), но и между морскими портами Российской Федерации и любыми другими местами, используемыми для погрузки и выгрузки в Российской Федерации, и (или) искусственными островами, установками и сооружениями на континентальном шельфе Российской Федерации в обоих направлениях.

В ходе подготовки законопроекта о каботаже ко второму чтению депутатами Госдумы подготовлены поправки, предусматривающие существенное расширение существующего перечня видов деятельности, в отношении которых закрепляется преимущественное право для российских судов, в частности, в целях геологического изучения, разведки и разработки минеральных, других неживых ресурсов морского дна и его недр в исключительной экономической зоне Российской Федерации и на континентальном шельфе Российской Федерации.

Правительством Российской Федерации в настоящее время рассматриваются поправки к указанному законопроекту ко второму чтению, предусматривающие внесение изменений в статью 4 КТМ с целью установления для российских судов исключительного права на перевозку и хранение углеводородного сырья, продуктов его переработки и угля, погруженных на суда в акватории Северного морского пути.

Рассчитываем, что закон будет принят в текущем году. В целях плавной адаптации бизнеса к предлагаемому регулированию предлагается предусмотреть 12–месячный переходный период.

Во исполнение Федерального закона 2016 года № 367 в текущем году планируем принять Правила учета плавучих объектов и Новые правила регистрации судов внутреннего водного транспорта.

Продолжается работа по совершенствованию международно–правовых механизмов.

В частности, с учетом прекращения действия паспорта моряка и введением удостоверения личности моряка проводится работа по подготовке необходимых изменений в действующие межправительственные соглашения о сотрудничестве в области морского транспорта. В высокой степени готовности находится проект протокола о внесении изменений в Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Туркменистана о сотрудничестве в области морского транспорта.

В 2016 году был принят Федеральный закон «О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации и Федеральный закон «О приватизации государственного и муниципального имущества», которым создана новая модель классификации внутренних водных путей по признакам «федеральных» и «региональных» участков. Законом созданы правовые условия, позволяющие субъектам Российской Федерации участвовать в софинансировании содержания внутренних водных путей федерального значения. Также уточнен понятийный аппарат в области внутреннего водного транспорта, установлены особенности приватизации объектов речных портов.

Хочется отметить, что создание водных путей регионального значения позволит расширить географию перевозок на тех водных объектах, которые сейчас не включены в Перечень внутренних водных путей Российской Федерации.

В настоящее время департаментом проводится работа по подготовке подзаконных нормативных правовых актов.

Порядок формирования перечня внутренних водных путей Российской Федерации, которого раньше не было, проходит согласование с федеральными органами исполнительной власти.

Российским Речным Регистром утверждены Правила классификации и освидетельствования плавучих объектов.

**Минтрансом** России разработан проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного контроля и надзора на морском и внутреннем водном транспорте», предусматривающий отмену лицензирования деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом опасных грузов, погрузочно–разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте, в морских портах и деятельности по осуществлению буксировок (остается только лицензирование пассажирских перевозок морским и внутренним водным транспортом).

Законопроект прошел согласование с федеральными органами исполнительной власти и после прохождения антикоррупционной и правовой экспертиз в Минюсте России будет в установленном порядке направлен в Правительство РФ.

– Какие меры государственной поддержки обновления морского и речного флота предусмотрены в настоящее время?

– **Минтрансом** России совместно с Минпромторгом России проводится планомерная работа по обеспечению долгосрочной государственной поддержки строительства в Российской Федерации гражданских судов.

Постановлением Правительства РФ от 27 апреля 2017 года № 502 утверждены Правила предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию. Субсидия, получаемая российской организацией на строительство нового гражданского судна в соответствии с указанным постановлением, предусматривается в рамках государственной программы «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы», ответственным исполнителем которой является Минпромторг России.

Федеральным законом «О федеральном бюджете на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов» на государственную поддержку предусмотрены бюджетные ассигнования на предоставление субсидий российским транспортным компаниям в соответствии с «Правилами предоставления субсидий российским транспортным компаниям и пароходствам на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внеш-

экономбанк)» в 2008–2016 годах на закупку гражданских судов, а также лизинговых платежей по договорам лизинга, заключенным в 2008–2016 годах с российскими лизинговыми компаниями на приобретение гражданских судов» (постановление Правительства РФ от 22 мая 2008 года № 383). Главным распорядителем указанных бюджетных ассигнований является Минпромторг России.

АО «Объединенная судостроительная корпорация» реализует программу поддержки судостроения с использованием механизмов лизинга. По мнению **Минтранса** России, данная мера позволяет обеспечить долгосрочную государственную поддержку гражданского судостроения в Российской Федерации и, как следствие, обновление флота.

– Каким образом планируется осуществлять перераспределение грузопотоков в пользу речного транспорта?

– Вопрос перераспределения грузопотоков поднимался на заседании президиума Государственного совета РФ 15 августа 2016 года. По его итогам Президентом РФ было дано соответствующее поручение.

Решить вопрос переключения грузопотоков в период навигации с железнодорожного и автомобильного транспорта на внутренний водный транспорт путем ценового регулирования не удалось ввиду отсутствия государственного тарифного регулирования в отношении автомобильного и водного транспорта.

С учетом позиций заинтересованных сторон была выявлена необходимость разработки предложений по созданию механизмов сбалансированного использования различных видов транспорта при осуществлении перевозок грузов на основе взаимозаменяемости и взаимодополняемости железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта.

Решением может стать организация перевозок в смешанном сообщении – расширение сферы вовлечения внутреннего водного транспорта в логистические цепи доставки грузов, более полная реализация преимуществ различных видов транспорта и их сочетаний в условиях ограниченной пропускной способности автомобильных и железных дорог.

При этом необходимо рассмотреть логистику перевозок грузов различными видами транспорта по методу «от двери до двери»; определить перечень направлений, где перевозка может осуществляться различными видами транспорта; рассмотреть экономику этих перевозок; определить подходы к составлению межвидовых транспортных балансов.

С учетом значительных масштабов такой работы предполагается проведение соответствующей научно–исследовательской работы.

Вместе с этим необходимо решить ряд задач, связанных с ликвидацией транспортных ограничений на внутренних водных путях, сделать более привлекательными и доступными услуги для грузоотправителей и для организации пассажирских перевозок, обновить транспортный флот и обеспечить безопасность для судоходства.

– Как вы оцениваете состояние речной инфраструктуры и, в частности, речных портов?

– Сейчас протяженность внутренних водных путей Российской Федерации составляет 101,5 тыс. км. Внутренние водные пути федерального значения охватывают территории 60 субъектов Российской Федерации.

Большая часть грузов перевозится по Единой глубоководной системе европейской части России. Ее протяженность – 6,5 тыс. км, и здесь расположено большинство судоходных гидротехнических сооружений, имеющих комплексное назначение.

К сожалению, еще остается нерешенной проблема ликвидации узких мест на Единой глубоководной системе европейской части России, что сдерживает рост объемов перевозок внутренним водным транспортом.

Сейчас в рамках подпрограммы «Внутренний водный транспорт» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» осуществляется реализация таких проектов, как новое строительство гидроузлов: на р. Волге – Нижегородский низконапорный гидроузел; на р. Дон – Багаевский гидроузел.

По итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации 15 августа 2016 года Президентом РФ дано поручение предусмотреть необходимое финансирование этих мероприятий.

Также дано поручение обеспечить поэтапный переход на нормативное содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений с 2018 года, что позволит улучшить качественные характеристики внутренних водных путей.

Большое внимание уделяется обеспечению эксплуатационной надежности и безопасности судоходных гидротехнических сооружений.

В целях обеспечения надежной и безаварийной работы гидротехнических сооружений и обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях проводятся мероприятия по их реконструкции и работы по капитальному ремонту с учетом их фактического технического состояния.

В 2016 году работы по реконструкции судоходных гидротехнических сооружений проводились на 31 объекте. По результатам декларирования безопасности судоходных гидротехнических сооружений в 2016 году доля сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих неудовлетворительный и опасный уровень безопасности, составила 9,1%. К 2020 году этот показатель будет снижен до 8,8%.

Кроме реконструкции, ежегодно выполняется капитальный ремонт отдельных элементов и оборудования сооружений. В 2017 году планируется проведение капитального ремонта на 48 объектах.

Многое делается, но и многое еще предстоит сделать.

Нерешенной остается проблема старения причальной инфраструктуры. Подавляющая часть причальных сооружений является федеральной собственностью, не имеющей эффективного балансодержателя, и, как следствие, длительное время не осуществляется финансирование их надлежащего содержания, что привело к деградации причальной инфраструктуры.

Еще в 2012 году установлена возможность приватизации причальных сооружений, однако массовой передачи их в частную собственность не произошло из–за несоответствия оценочной стоимости причалов экономической целесообразности их приобретения потенциальным инвестором.

Внесенные в Федеральный закон от 21 декабря 2001 года

№ 178–ФЗ «О приватизации государственного и муниципального имущества» изменения позволяют частично решить эту проблему. В Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации введена новая статья, которая устанавливает особенности приватизации объектов речных портов, что позволит создать необходимые условия для начала активной приватизации объектов инфраструктуры речных портов.

В настоящее время в рамках исполнения поручений по итогам Государственного совета **Минтранс** России участвует в подготовке проекта федерального закона, который позволит упростить процедуру безвозмездной передачи в собственность субъектов Российской Федерации или муниципальную собственность причалов, составляющих имущество государственной казны Российской Федерации и используемых для организации пассажирских перевозок. Также законопроектом предполагается упростить процедуру вовлечения в хозяйственный оборот причалов, находящихся в неудовлетворительном состоянии, что позволит заинтересовать хозяйствующие субъекты и, в свою очередь, будет способствовать восстановлению причальной инфраструктуры.

– Какие проекты планируется реализовывать в рамках освоения и развития Северного морского пути? И как вы относитесь к предложению о создании единого органа управления и развития СМП?

– Одним из крупнейших таких проектов является «Ямал СПГ», который реализуется на полу-

острове Ямал на базе Южно–Тамбейского месторождения, запасы которого составляют 926 млрд куб. м газа. Проект предусматривает ежегодное производство около 16,5 млн тонн сжиженного природного газа (СПГ) и до 1,2 млн тонн газового конденсата с поставкой на рынки стран Азиатско–Тихоокеанского региона и Европы.

Очевидно, что для таких поставок альтернативы морскому транспорту нет – необходимо строить портовую инфраструктуру (морской порт Сабетта) и обеспечивать безопасность мореплавания в акватории СМП, надежность перевозок судами.

По состоянию на 1 июня 2017 года общий объем перевозок грузов в акватории СМП составил 3 403 086 тонн.

Если доля вывоза грузов с выходом проектов по добыче минерального сырья, в том числе проекта «Ямал СПГ», на проектную мощность будет расти, то доля завоза будет заметно снижаться.

Главное направление развития СМП связано с обеспечением вывоза минерального сырья и напрямую зависит от развития экономики Арктической зоны Российской Федерации, которое, в свою очередь, на 98% состоит из реализации инвестиционных проектов, связанных с добычей минеральных ресурсов (Варандей, «Ямал СПГ», Новый Порт, Дудинка, Норильск, в общей сложности 15 действующих и перспективных проектов, 11 из которых связаны с освоением нефти и газа, 4 – руд и угля).

Транзит в ближайшей и среднесрочной перспективе будет дополнительным бонусом, и его роль в грузопотоке СМП будет незначительной.

Причины меньшей привлекательности транзитных и регулярных перевозок в акватории СМП по сравнению с южным маршрутом связаны с невысокой стоимостью судового топлива, что нивелирует преимущество, связанное с уменьшением расстояния, непредсказуемостью времени, которое необходимо затратить на рейс (может от 7 до 30 суток и более), более дорогой стоимостью строительства и обслуживания судов ледового класса, отсутствием морских портов–убежищ, где судно в случае неисправности может быть отремонтировано.

Во исполнение поручений Президента РФ и Председателя Правительства РФ утвержден комплексный проект развития Северного морского пути, предусматривающий выполнение соответствующих мероприятий до 2030 года.

Эти мероприятия направлены на обеспечение надежности перевозок с мест добычи углеводородного сырья, расположенных на арктическом побережье и континентальном шельфе Российской Федерации, так называемого северного завоза, транзитных перевозок, а также на выполнение задач Военно–морского флота в акватории СМП.

В настоящее время ведется работа по реорганизации ФКУ «Администрация Северного морского пути» и ФГУП «Гидрографическое предприятие» с целью оптимизации деятельности в акватории Севморпути – прорабатывается вопрос о создании «единого оператора» Севморпути.

После реорганизации обновленная Администрация Севморпути будет осуществлять следующие функции: организация плавания судов в акватории СМП, включая их навигационно–гидрографическое, гидрометеорологическое, лоцманское обеспечение в полном объеме, информационные услуги в области ледокольного обеспечения, содействие в организации проведения поисковых и спасательных операций и ликвидации последствий загрязнения с судов, обслуживание судового оборудования ГМССБ, электрорадионавигации, перевозка грузов и пассажиров и предпринимательская деятельность.

Кроме перечисленных, планируется наделить Администрацию Севморпути функциями по информированию об имеющихся коммерческих возможностях морских портов, расположенных в акватории СМП и ориентированных на СМП.

Все вышеперечисленное позволит популяризировать Севморпуть, привлечь грузопоток, однако сейчас и в ближайшее время должны быть обеспечены перевозки в интересах Российской Федерации.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.29; МЕДВЕДЕВ ОСВОБОДИЛ ИГОРЯ МИЦУКА ОТ ДОЛЖНОСТИ ЗАМГЛАВЫ РОСЖЕЛДОРА ПО ЕГО ПРОСЬБЕ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев освободил Игоря Мицука от должности замглавы **Федерального агентства железнодорожного транспорта** (**Росжелдор**) РФ «по его просьбе».

Соответствующее распоряжение, датированное 28 июля, опубликовано на официальном интернет-портале правовой информации.

И.Мицук работал замглавы **Росжелдор**а с середины 2012 г. До этого, с 2004 г., руководил сибирским управлением ведомства. С октября 2003 г. – замначальника департамента по взаимодействию с федеральными и региональными органами власти ОАО «Российские железные дороги», с мая 2003 г. – занимал такую же должность в управлении региональной политики ФГУП «Дирекция железных дорог». С 1998 г. работал во ФГУП «Западно-Сибирская железная дорога», с 1996 г. – экономист ЗАО «РАТМ».

Выпускник Новосибирского государственного технического университета по специальностям «физическая электроника» и «менеджмент», прошел переподготовку в Академии народного хозяйства при правительстве РФ по программе «государственное управление железнодорожным транспортом».

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.29; ПЕРЕНОС СРОКОВ МОНТАЖА АРОК КРЫМСКОГО МОСТА С КОНЦА ЛЕТА НА КОНЕЦ ОСЕНИ ИСКЛЮЧЕН – ГОСЗАКАЗЧИК

Перенос монтажа арочных пролетных конструкций моста через Керченский пролив с конца августа – начала сентября текущего года на более поздний срок – октябрь-ноябрь, когда навигация в Керчь-Еникальском канале будет менее активной, исключена, заявил начальник ФКУ Упрдор «Тамань» (заказчик проекта) Роман Новиков.

«Нет такой возможности, два фактора: во-первых, производственный график, во-вторых, погодные условия. В октябре и ноябре нет погодных условий, которые требуются нам, чтобы произвести эти работы», – сказал Р.Новиков на Крымском транспортном форуме в Алуште в четверг, комментируя озабоченность портовиков Ростова и Азова.

По словам начальника ФКУ Упрдор «Тамань», строители минимизируют неудобства для судов на канале. Монтаж проведут не за один какой-то период, а в так называемые «окна», таких «окон» будет не меньше четырех.

«Подрядчик, ответственный за морскую операцию по монтажу арок судового фарватора, запросил «окна» для ее проведения. Они достаточно значительные по времени, но то, что мы закроем на месяц навигацию, – это не так. Какой-то дискомфорт, наверное, пользователи Керчь-Еникальского канала на этот момент испытают, но все это заблаговременно прорабатывается, будет объявлено, судовладельцы смогут сориентироваться в своем транспортном потоке заблаговременно», – сказал Р.Новиков.

«Севморзавод» (Севастополь) в мае этого года построил четыре понтона для монтажа арок Керченского моста и спустил конструкции на воду. Транспортный комплекс с помощью буксиров доставит поочередно сначала железнодорожную, затем автодорожную арку по морю к месту монтажа в проливе. Вес железнодорожного арочного пролета составляет почти 6 тыс. тонн, автодорожного – более 4 тыс. тонн.

19-километровый мост станет самым длинным в России и соединит Крымский полуостров с материковой частью РФ автомобильной и железной дорогами. Движение машин по мосту откроется в декабре 2018 года, поездов – 1 декабря 2019 года. Стоимость объекта составляет 227,9 млрд рублей в ценах соответствующих лет. Генподрядчик строительства – компания «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга.

### ТАСС; 2017.06.29; ВЛАСТИ КРЫМА ПРОГНОЗИРУЮТ РОСТ ТУРПОТОКА НА 30% ПОСЛЕ ВВОДА КЕРЧЕНСКОГО МОСТА

Поток туристов в Республику Крым после ввода Керченского моста, который свяжет полуостров с материковой Россией в 2019 году, возрастет на 20-30%. Об этом сообщил министр курортов и туризма региона Сергей Стрельбицкий в ходе Крымского транспортного форума, который открылся в четверг в Алуште.

«С появлением (Керченского – прим. ТАСС) моста туристическая отрасль Крыма вздохнет совсем по-другому и по– другому начнется развиваться <…> Прогнозы дело неблагодарное, но я думаю, что уже в сезоне 2019 года, после запуска моста, мы можем ожидать рост (турпотока – прим. ТАСС) на порядка 20-30%, потому что возможность добраться в Крым станет комфортнее», – сказал министр. В 2016 году Крым принял 5,6 млн отдыхающих, а в 2015 году – 4,6 млн.

По словам Стрельбицкого, еще со времен СССР, а затем и до воссоединения полуострова с Россией много туристов приезжало в регион именно на автомобилях. Министр добавил, что власти региона готовятся к наплыву туристов уже сейчас. В частности, чиновники готовы предложить инвесторам 13 площадок под создание автокемпингов. «У нас уже более 10 автокемпингов и еще 13 площадок мы забронировали для инвесторов и готовы их им предоставить», – сказал глава ведомства.

Керченский мост возводится за счет средств федерального бюджета в рамках федеральной целевой программы «Социально– экономическое развитие республики Крым и города Севастополь до 2020 года» без привлечения внебюджетного финансирования. Открытие автомобильного движение в рабочем режиме запланировано на конец 2018 года.

### ТАСС; 2017.06.29; СТРОИТЕЛЬСТВО КЕРЧЕНСКОГО МОСТА ВЫШЛО НА ПИКОВУЮ МОЩНОСТЬ

Строительство автомобильного и железнодорожного Керченского моста, который свяжет Крым с материковой частью России, вышло на пиковую мощность. Об этом в четверг сообщил Роман Новиков, начальник федерального казенного учреждения «Управление федеральных автомобильных дорог «Тамань» (Упрдор «Тамань»), которое выступает заказчиком проекта.

«Стройка вышла на пиковую мощность. Задействовано около 1,5 тыс. различных технических средств, в том числе более 100 кранов разной грузоподъемности. На объекте работает более 8 тыс. строителей и 1,5 тыс. инженерно-технических работников. Крымский мост, кстати, строит почти 600 крымчан – один из самых высоких показателей с учетом того, что в проекте участвуют жители из самых разных регионов России», – рассказал Новиков, выступая на Крымском транспортном форуме, который открылся в Алуште в четверг.

Он напомнил, что в целом на сегодняшний день строительство моста уже перешагнуло свой экватор: выполнено практически 55% общего объема работ. В частности, отметил Новиков, основные конструкции автомобильной части моста готовы на 70%. «Если говорить об автодорожной части, то среднее выполнение можно оценить в 70% <…> Подчеркну, 70% – именно готовность основных конструктивов (автодорожной части – прим. ТАСС). До открытия движения по мосту в декабре 2018 года работы еще предстоит сделать немало», – сказал Новиков.

Он также сообщил, что сваи фундаментов автодорожных опор готовы на 98%. «По пролетным строениям – около 60% от проекта смонтировано, плита проезжей части – почти 40%», – добавил Новиков.

Сейчас строители готовятся к началу работ по формированию дорожного покрытия. По словам начальника Упрдора «Тамань», утверждены «рецепты асфальтобетонных смесей».

О строительстве моста

Россия начала работы по строительству Керченского моста в феврале 2016 года. Общая стоимость проекта – 228 млрд рублей. Керченский мост возводится за счет средств федерального бюджета в рамках федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города Севастополя до 2020 года» без привлечения внебюджетного финансирования.

Новиков отметил, что строительство ведется в соответствии с утвержденным графиком. Движение автомобилей по Крымскому мосту планируют открыть в декабре 2018 года, поездов – в декабре 2019 года.

### КОММЕРСАНТ; АЛЕКСАНДР ВОРОНОВ; 2017.06.30; ДЕТСКИЕ ЛАГЕРЯ ГРОЗЯТ СДЕЛАТЬ НЕВЫВОЗНЫМИ

Групповые поездки школьников в лагеря, на экскурсии и в учебные заведения могут резко сократиться из-за запрета с 1 июля эксплуатации в РФ автобусов возрастом более десяти лет. В Российском союзе туриндустрии напоминают, что чиновники обещали отменить этот запрет или перенести его, но этого пока не сделали, поэтому в регионах возможен коллапс с перевозками. Эксперты не исключают проблемы с вывозом детей из лагерей в июльскую пересменку. В **Минтрансе** РФ настаивают, что запрет отложат на 1 января 2018 года и документ об этом в правительстве утвердят в ближайшие дни.

Запрет на эксплуатацию для «организованной перевозки групп детей» автобусов, выпущенных более десяти лет назад, вводится с 1 июля 2017 года постановлением правительства РФ №1177. Транспортные средства также должны оборудоваться спутниковой навигацией и тахографами (устройствами, следящими за режимом сна и отдыха водителей). В Российском союзе туриндустрии (РСТ) считают, что новые нормы приведут к коллапсу с перевозками. Представитель РСТ Ирина Тюрина сказала, что уже сейчас количество детских групповых туров сократилось на 50–70%, дав понять, что в случае вступления запрета в силу туроператоры в регионах готовы массово уйти из этого бизнеса. Ранее президент РСТ Сергей Шпилько называл сложившую ситуацию с автобусами «критической». Член координационного совета по развитию детского туризма при правительстве РФ Ольга Санаева не исключила проблем с вывозом школьников из детских лагерей в пересменку в начале июля. «Приходится обзванивать родителей, потому что непонятно, как и можно ли их везти обратно»,– уточнила эксперт. В РСТ предлагают не вводить ограничения на эксплуатацию автобусов, поясняя, что увязывать их характеристики с возрастом транспортных средств не имеет смысла.

Правительственное постановление №1177 было принято в 2013 году и определяло список документов для работы в отрасли, в том числе график движения, порядок выхода на линии и даже перечень продуктов для сухого пайка детей на борту автобусов. Премьер Дмитрий Медведев тогда пояснил появление документа вопросами безопасности, которые «выдвигаются на первый план». При этом норма о запрете эксплуатации автобусов старше десяти лет должна была вступить в силу в 2014 году, но трижды переносилась – на июль 2015 года, январь 2017-го, а затем на июль 2017 года. По данным ГИБДД РФ, в 2016 году в России насчитывалось около 865 тыс. автобусов (класса М2 и М3) – из них около половины старше десяти лет. В РСТ прогнозировали, что под запретом оказались бы 70% всех имеющихся автобусов большой вместимости, занятых в перевозках детей.

Примечательно, что в апреле 2017 года в информагентствах появилось заявление со ссылкой на **Минтранс** РФ о подготовке проекта правительственного постановления, полностью отменяющего возрастные ограничения для автобусов. Госпожа Санаева сообщила, что эта информация «усыпила бдительность» туриндустрии. Причем проект так и не был утвержден. Более того, в июне 2017 года Дмитрий Медведев дал понять, что такого документа и не будет, но есть поручение о «спокойном анализе ситуации с автопарком». «Постараемся найти золотую середину так, чтобы безопасность была обеспечена и парк не простаивал»,– пояснил премьер.

В **Минтрансе** РФ вчера сообщили “Ъ” о внесении 23 июня в правительство РФ другого проекта постановления – об очередном переносе запрета, в этот раз на 1 января 2018 года. В ведомстве заверили, что утверждение документа ожидается «до конца июня». В аппарате вице-премьера Аркадия **Дворкович**а, курирующего эту тему, также заверили, что идет «финальная стадия установленной регламентом процедуры подписания» постановления.

Член Московской торгово-промышленной палаты Михаил Болигузов ранее пояснял “Ъ”, что правила автобусных перевозок детей вообще изобилуют «казусами». Так, до июня прошлого года действовал фактический запрет на перевозку школьников по ночам (за исключением подвоза к вокзалам и аэропортам), и для организации выпускных вечеров в правительственное постановление пришлось срочно вносить коррективы.

### ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛИЯ БЕРИШВИЛИ; 2017.06.30; РОССИЯНЕ СТАЛИ РЕЖЕ ЕЗДИТЬ НА АВТОБУСАХ И ЧАЩЕ НА ТАКСИ

За три года популярность такси увеличилась вдвое

Востребованность такси среди россиян, по данным Росстата, постоянно растет. Так, в 2014 году услугами таксистов воспользовались 22 млн человек, в 2015-м – 27 млн, а в 2016-м – 45 млн. При этом количество пассажирских перевозок в городском общественном транспорте стабильно снижается на несколько процентов. Эксперты объясняют такую динамику уменьшением количества автобусов и троллейбусов, ростом стоимости проезда в них. При этом на такси цены, наоборот, снижаются. В итоге небогатые люди по возможности предпочитают поездке пешую прогулку, а люди со средним достатком всё чаще выбирают такси.

По официальной статистике, количество перевезенных автобусами пассажиров с 2014 по 2016 год снизилось примерно на 2% и составило 11,296 млрд пассажиров. Число пассажиров метро снизилось еще больше – на 3,4%, до 3,312 млрд человек, трамваев – на 10%, до 1,397 млрд, а троллейбусов – на 18%, до 1,483 млрд.

Председатель Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства (Роспрофтрансдор) Владимир Ломакин рассказал «Известиям», что снижение пассажирских перевозок на городском транспорте связано с двумя причинами. Во-первых, крупные транспортные предприятия из-за недостатка финансирования закрываются. То есть трамваев, троллейбусов и автобусов становится меньше. Правда, что касается автобусов – эту нишу заполняют частные перевозчики, иногда это «серые» предприятия, которые не предоставляют отчетность в Росстат.

Вторая причина – рост тарифов на городской транспорт. Например, с декабря 2015 года по декабрь 2016 года он составил около 9%. Из-за этого люди с низким доходом стали больше экономить и ходить пешком.

– Реальные доходы населения не растут в отличие от потребительских цен в целом и на проезд в городском транспорте в частности. Например, пенсионеры, чтобы хоть немного сэкономить, лишний раз пройдутся пешком или вообще останутся дома. Ведь бесплатный проезд в общественном транспорте для них действует не во всех городах, – сказал Владимир Ломакин.

Он отметил, что даже с учетом роста тарифов только за счет граждан невозможно окупить работу автобусов, троллейбусов и трамваев.

– Общественный муниципальный транспорт – это изначально расходная статья государства, – сказал председатель Роспрофтрансдора.

Владимир Ломакин пояснил, что максимальный тариф на проезд в муниципальном транспорте устанавливают региональные комиссии. А вот цены на услуги таксистов регулируются только рынком.

– Сейчас такси стало очень доступным. Фактически, мы видим демпинг в этой сфере. Если в московском автобусе проезд стоит около 50 рублей, поездка на такси на небольшое расстояние обойдется в 99 рублей. То есть если найдешь попутчиков, то еще и сэкономишь, – пояснил эксперт.

Председатель Межрегионального профсоюза «Таксист» Ярослав Щербинин отметил, что в большинстве регионов стоимость поездки в такси сравнима с тарифами муниципального транспорта. Такая тенденция начала складываться в 2011 году, с приходом на рынок крупных агрегаторов, которые борются за клиентов за счет снижения цены.

– Цена поездки в такси сейчас даже ниже себестоимости. В итоге машина приходит в негодность уже через год, один водитель уходит, а его место занимает другой, – сказал эксперт.

Ситуация усугубляется еще и тем, что в связи с напряженностью на рынке труда, сложившейся в последние годы, желающих стать таксистами слишком много. Ведь это первое, что приходит на ум, когда нужно подработать.

– После введения с 1 июня штрафов за допуск к работе в такси водителей, не имеющих российских удостоверений, количество машин только в Москве и области сократилось на 20%, цены на поездки стали выравниваться. Однако уже сейчас всё вернулось к исходной точке, – сказал Ярослав Щербинин.

Он подчеркнул, что из-за низкой стоимости поездок на такси снижается их безопасность: водители уставшие, машины изношенные, а предрейсовые осмотры не проводятся.

Однако со стороны пассажиров все-таки больше претензий к городским автобусам и троллейбусам, нежели к такси.

– Городской общественный транспорт старый и неудобный. При этом тарифы растут. Перемещаться в такси намного комфортнее и быстрее. А благодаря высокой конкуренции эта сфера совершенствуется: можно оставить отзыв о водителе, расплатиться по безналичному расчету, – сказал зампредседателя Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.

По его мнению, городскому транспорту необходимо адаптироваться под запросы пассажиров за счет повышения комфорта и разработки удобных маршрутов.

На момент подписания номера **Минтранс** не предоставил комментария данных Росстата.

### URA.NEWS; 2017.06.29; МИНТРАНС РАЗРЕШИТ ЯМАЛУ ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ БЕЗ АЛЬТЕРНАТИВЫ

**Минтранс** хочет разрешить Ямалу брать деньги за проезд по дороге, даже если альтернативного пути не существует. Сейчас это запрещено законодательством, но для автономного округа федеральные власти готовы сделать исключение. Об этом сообщили в пресс-службе правительства ЯНАО.

«**Министерство транспорта** РФ поддерживает инициативу ЯНАО по отмене ограничения на использование автомобильной дороги на платной основе без обеспечения возможности альтернативного бесплатного проезда. **Минтранс** РФ выразил готовность разработать соответствующий проект федерального закона. В настоящее время ведутся консультации, готовится необходимая документация. При подготовке законопроекта также планируется законодательно закрепить установление платы только в отношении грузового транспорта», – говорится в сообщении пресс-службы.

Там добавили, что власти автономии просили помощи у федерального правительства в связи с планами по строительству мостового перехода через реку Пур. В апреле 2017 года в Новом Уренгое проводилось выездное совещание мобильной приемной президента РФ. До конца 2017 года правительству округа поручено определить оптимальные варианты моделей реализации этой стройки.

Ранее агентство уже рассказывало, что власти предлагают нефтяникам и газовикам вложиться в мост через Пур (и тогда проезд для их транспорта не будет платным) и ищут инвесторов, которые хотели бы построить переход по схеме концессии.

Не до конца ясен и еще один вопрос – «Корпорация развития» считает проект своим, так как ранее он являлся частью инфраструктуры нефтепровода Заполярье-Пурпе. Губернатор Ямала Дмитрий Кобылкин уже говорил, что мост будет строиться без «КР». На данный момент неизвестно, урегулировано ли это документально.

### ИЗВЕСТИЯ; ИННА ГРИГОРЬЕВА; 2017.06.30; БАМ И ТРАНССИБ ПОЗВОЛИЛИ СЭКОНОМИТЬ

Российским железным дорогам удалось снизить затраты на 25 млрд рублей благодаря ценовому аудиту проектов

Экономия от технологического ценового аудита (ТЦА) проектов РЖД в 2016 году составила 25 млрд рублей, рассказал «Известиям» министр по вопросам Открытого правительства Михаил Абызов. Аудит проходили такие проекты, как БАМ, Транссиб и объекты Азово-Черноморского железнодорожного узла. Сэкономленные средства будут перераспределены на другие цели компании. Впрочем, 25 млрд рублей – это лишь 5% от всей инвестпрограммы РЖД, указывают эксперты. Сэкономить средства удалось, например, за счет использования в новых проектах старых рельсов и оптимизации логистики.

Технологический ценовой аудит всех крупных инвестиционных проектов с государственным участием проводится с 2012 года по указу президента Владимира Путина. Его осуществляют независимые аудиторские компании. Задача – проверить обоснованность проекта и его цели, оптимизировать проектные решения и проконтролировать расходы. Аудит проектов РЖД проходит при участии Экспертного совета при правительстве на площадке Открытого правительства. Технически это выглядит так: компания при намерении потратить на что-либо деньги обсуждает документацию с экспертами, которые указывают на возможности для экономии. Таким образом РЖД удалось сократить расходы на 25 млрд, сообщил «Известиям» Михаил Абызов. По его словам, проверки проходили, в частности, БАМ, Транссиб и объекты Азово-Черноморского железнодорожного узла.

– Также подлежит детальной проверке проектная документация высокоскоростной магистрали Москва–Казань, новый инвестпроект по Северному широтному ходу стоимостью более 250 млрд рублей. Кроме того, сейчас готовятся предложения по реализации инвестпроектов, связанных с развитием инфраструктуры Элегестского угольного месторождения. Все эти проекты будут проходить через технологический ценовой аудит, – рассказал Михаил Абызов.

В экспертном совете при правительстве «Известиям» пояснили, что сэкономленные средства будут перераспределены прежде всего внутри проектов, на которых они и были сэкономлены. Если потребности в дополнительных деньгах на прочих объектах проекта нет, то они могут быть направлены и на другие мероприятия.

– Результаты оптимизации БАМа и Транссиба предполагается использовать для расшивки узких мест и усиления пропускных и провозных способностей – прежде всего в рамках соответствующих полигонов. Такие предложения сделаны и планируются к рассмотрению в течение месяца, – отметили в экспертном совете.

Экономия на объектах РЖД в рамках проверок была, например, за счет применения инструмента так называемых повторяющихся замечаний. Перечень таких замечаний, которые применяются при проверках объектов, сформировали экспертный совет при правительстве и Счетная палата.

– Примеры типовых замечаний – необходимость полного использования срезаемого грунта, возможность использования «старогодных» (бывших в употреблении) рельс повторно, оптимизация транспортной схемы поставки щебня. Применение типовых рекомендаций дает эффект благодаря масштабируемости их применения, – рассказали в Экспертном совете.

Аналитик Райффайзенбанка Константин Юминов в беседе с «Известиями» указал на то, что 25 млрд рублей – это всего лишь 5% от всей инвестпрограммы РЖД на этот год.

– Если РЖД будет стремиться к экономии по чуть-чуть на всех объектах, то общая сэкономленная сумма может оказаться довольно приличной. 25 млрд рублей – существенные деньги, однако это лишь 5% от всей инвестпрограммы компании. Даже докапитализация РЖД в прошлом году была больше – 61 млрд рублей, – отметил Юминов.

Генеральный директор исследовательского агентства InfraNews Алексей Безбородов полагает, что 25 млрд рублей в масштабах РЖД – это слишком мало.

– У РЖД столько разных строек и всего остального, что сэкономить 25 млрд рублей не так сложно. Думаю, на самом деле сэкономить можно еще больше. При выручке 1,5 трлн рублей 25 млрд – небольшая сумма, – заключил Алексей Безбородов.

Инвестпрограмма РЖД на 2017 год составляет порядка 495 млрд рублей. Недавно глава компании Олег Белозеров заявил, что она может быть увеличена до 510 млрд рублей.

В пресс-службе РЖД отказались от комментариев.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.29; АКЦИОНИРОВАНИЕ КРЫМСКОЙ ЖЕЛДОРОГИ В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ НЕ ПЛАНИРУЕТСЯ – ГЕНДИРЕКТОР

ФГУП «Крымская железная дорога» (КЖД, Симферополь) не будет акционирована в ближайшие годы, останется федеральным госпреприятием, заявил генеральный директор КЖД Алексей Гладилин.

«Такие сообщения были – как возникли, так и ушли. Ответ: нет. (КЖД – ИФ) останется государственным предприятием», – сказал А.Гладилин на Крымском транспортном форуме в Алуште в четверг, отвечая на вопрос, сохраняются ли планы по акционированию ФГУП.

«Ни приватизация, ни акционирование не планируется», – уточнил гендиректор «Интерфаксу».

Минэкономразвития РФ в 2016 году предлагало акционировать КЖД в 2017-2019 годах.

Крымская желдорога основана после присоединения Крыма к России в 2014 году на базе подразделений Крымской дирекции Приднепровской железной дороги «Укрзализныци», располагавшихся 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.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.29; БЕСПЛАТНАЯ ДОСТАВКА ЗРИТЕЛЕЙ НА КУБОК КОНФЕДЕРАЦИЙ БУДЕТ ОСУЩЕСТВЛЯТЬСЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ИЗ ТВЕРИ И ВЛАДИМИРА – РЖД

ОАО «Российские железные дороги» организовало дополнительные остановки в Твери и Владимире в поездах, предназначенных для бесплатной доставки болельщиков на спортивные стадионы, сообщила пресс-служба компании.

«В соответствии с обращением АНО «Транспортная дирекция-2018» и для повышения доступности перевозок железнодорожным транспортом в дополнительных поездах, специально назначенных для бесплатной доставки болельщиков к местам спортивных соревнований, ОАО «РЖД» вводит дополнительные остановки для посадки пассажиров на станциях Тверь и Владимир», – говорится в сообщении.

Остановку на станции в Твери будут совершать поезда, следующие из Санкт-Петербурга в Москву и Казань, а также из Москвы в Санкт-Петербург.

Во Владимире сделают остановку поезда, отправляющиеся из Казани в Москву.

Ранее для транспортного обеспечения спортивных соревнований РЖД совместно с АНО «Транспортная дирекция-2018» был разработан и утвержден график движения пассажирских поездов на период Кубка Конфедераций FIFA 2017 года.

«Согласно данному графику, с 15 июня по 4 июля между четырьмя городами-организаторами соревнований по 6-ти маршрутам курсируют 262 дополнительных поезда, на которых бесплатно перемещаются болельщики», – напомнили в РЖД.

По согласованию с государственными органами на вокзалах усилены меры безопасности.

### ТАСС; 2017.06.29; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ПОЕЗДАМИ «САПСАН» В ЯНВАРЕ-МАЕ 2017 Г. ВЫРОСЛИ НА 8%

Услугами высокоскоростных поездов «Сапсан» за первые пять месяцев 2017 года воспользовались около двух млн пассажиров, что на 8% больше, чем было перевезено за аналогичный период 2016 года, цитирует пресс-служба слова первого заместителя генерального директора Дирекции скоростного сообщения – филиала ОАО «РЖД» Георгия Геворкяна.

Положительная динамика связана с сокращением времени в пути следования и удобным графиком движения поездов, комфортом, дополнительными сервисами, а также гибкой тарифной политикой и маркетинговыми инициативами, предоставляемыми клиентам, в том числе отдельным категориям граждан, отмечается в сообщении.

28 июня с Ленинградского вокзала Москвы в Санкт-Петербург отправился 25-миллионный пассажир высокоскоростного поезда «Сапсан».

Высокоскоростные поезда «Сапсан» начали курсировать по российским железным дорогам в декабре 2009 года. В настоящее время между Москвой и Санкт-Петербургом курсируют до 15 пар высокоскоростных поездов «Сапсан», которые перевозят более 13 тыс. пассажиров в сутки.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.06.30; РАЗВИТИЕМ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ ЗАЙМЕТСЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ – ГАЛУШКА

Управлением и развитием Северного морского пути займется специализированная организация, а меры по его развитию включены в государственные программы России, сообщил глава Минвостокразвития РФ Александр Галушка в ходе встречи вице-премьера Юрия Трутнева с заместителем премьера Гоcсовета КНР Ван Яном.

«Сегодня ключевая задача – увеличение судов, проходящих по Северному морскому пути в период чистой воды. Это даст практический опыт и понимание маршрута китайским судовладельцам. На этой основе будут выработаны требования к обустройству маршрута необходимыми сервисами и видами обеспечения», – сказал А.Галушка, которого цитирует пресс-служба Минвостокразвития.

По его словам, важно усилить взаимодействие с китайскими судоходными компаниями для составления перечня действий, необходимых для обустройства маршрута Северного морского пути.

Интерес к проекту со стороны Китая подтвердил заместитель премьера Госсовета КНР Ван Ян, отметив важность увеличения пропускной способности дальневосточных портов для его реализации.

В сообщении Минвостокразвития отмечается, что в настоящий момент разработана оптимальная логистическая схема регулярной арктической контейнерной линии, включающая два порта-хаба в Петропавловске-Камчатском и Мурманске.

Уникальность этого маршрута заключается в том, что грузовладельцы из Северо-Восточной Азии при транзите грузов в северную Европу экономят до девяти суток при практически идентичной стоимости по сравнению с маршрутами через Суэцкий и Панамский каналы.

Также в ходе переговоров стороны подтвердили заинтересованность в реализации ключевых проектов – международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2».

Как подчеркнул Ю.Трутнев, правительство России приняло ряд мер, направленных на улучшение условий для перемещения китайских грузов на территорию России.

«Пункты пропуска в Приморском крае заработали в круглосуточном режиме. Создано «одно окно», определен один орган, осуществляющий контроль грузов на границе. Введено электронное декларирование грузов. Установлены предельные сроки ожидания и собственно таможенного контроля транспортных средств», – сказал Ю.Трутнев, слова которого приводятся в сообщении.

МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» проходят через территорию Свободного порта Владивосток и соединяют китайские провинции Хэйлунцзян и Цзилинь с портами Приморского края. Совокупная экономия китайских грузоотправителей при использовании МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» оценивается в $1 млрд ежегодно.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.06.30; ПЕРВАЯ РОССИЙСКАЯ БЕЗВИЗОВАЯ ТУРИСТИЧЕСКАЯ ГРУППА ОТПРАВЛЯЕТСЯ В КНДР НА ПАРОМЕ ИЗ ВЛАДИВОСТОКА

Безвизовая группа российских туристов в пятницу отправляется из Владивостока в КНДР на пароме, который начал курсировать между Владивостоком и северокорейским портом Раджин.

«Первая группа отправляется в пятницу на пароме «ManGyongBong». Также сформированы группы на июль», – сообщила агентству «Интерфакс – Дальний Восток» представитель приморской туристической компании, организующей туры. Ранее на пароме в Раджин отправлялись только индивидуальные российские туристы, уточнила собеседница агентства.

Для посещения территории Свободной экономической зоны Расон, в которую входит Раджин, виза не нужна, уточнила собеседница агентства.

По ее словам, большой интерес к турам проявляют этнические корейцы, в день от них приходит до 10 обращений. Также поступали вопросы о туре из Белоруссии, Венгрии, Германии.

Средняя стоимость путевки составляет 27 тыс. руб. В программе тура – экскурсии, посещение исторических и природных достопримечательностей, поездка на живописную гору Сахян, в том числе оранжереи, где выращивают цветы «кимерсенхва» и «кимченирхва», концерт детского ансамбля.

«Поскольку этот тур широко не рекламируется, в этом сезоне наплыва туристов мы не ожидаем. По предварительным оценкам, не более 50 человек», – сказала она.

Как сообщалось, 18 мая компания «ИнвестСтройТрест» (Владивосток) открыла грузопассажирское паромное сообщение между портами Раджин (КНДР) и Владивосток, ранее пассажирские суда из КНДР в Россию не ходили.

Паром «Мангенбон» (Mangyongbong) до 2006 года выполнял рейсы в японский порт Ниигата. После ракетных испытаний КНДР парому запрещено заходить в Японию.

Судно способно взять на борт 193 туриста, до 1 тыс. тонн грузов. Пока паром отправляется из Раджина каждую среду, выходит из Владивостока – каждую пятницу.

Порт Раджин относится к городу Расон, который является городом прямого подчинения правительству КНДР. На территории города Расон действует особая экономическая зона.

Ранее официальный представитель МИД РФ Мария Захарова заявила, что открытие грузопассажирского паромного сообщения с КНДР не подпадает под санкции Совета безопасности ООН.

В свою очередь министр РФ по развитию Дальнего Востока Александр Галушка сообщил журналистам, что Россия поддерживает резолюцию СБ ООН и будет сотрудничать с КНДР «в объемах и рамках, которые не противоречат резолюции СБ ООН».

### ИЗВЕСТИЯ; ПАВЕЛ ЧЕРНЫШОВ; 2017.06.30; ЗА ЧАРТЕРЫ ПРОСЯТ ДОПЛАТИТЬ БЮДЖЕТ

Введение программы субсидирования внутренних авиаперелетов может увеличить число туристов на 30 млн в год

В России может появиться программа субсидирования чартерных перелетов внутри страны. Соответствующие рекомендации комитет по экономической политике Совета Федерации (СФ) направил в правительство. Предполагается, что вложения окупятся в двукратном объеме за счет налогов. По оценке ВЦИОМа, порядка 30 млн россиян сегодня воздерживаются от внутреннего туризма, но готовы отдыхать на российских курортах, если путевки на них станут доступнее.

Правительство рассмотрит возможность введения субсидий на туристические авиаперевозки внутри страны. Соответствующие предложения в кабмин направили комитет Совета Федерации по экономической политике и комитет Совета Федерации по социальной политике. Рекомендация «рассмотреть возможность субсидирования чартерных внутренних туристических авиарейсов» была подготовлена и направлена в правительство по итогам совещания, прошедшего в Совете Федерации 23 мая.

Согласно существующему порядку, после ознакомления с документом правительство должно направить его в компетентные ведомства для детальной проработки. В пресс-службе Министерства финансов не стали комментировать инициативу, отметив, что пока предложение к ним не поступило. В Ростуризме не смогли предоставить оперативный комментарий.

Как отмечается в докладе члена комитета по социальной политике Совета Федерации Игоря Фомина, сделанном на заседании в СФ, по оценке ВЦИОМа и Высшей школы экономики, порядка 30 млн россиян готовы отдыхать в России при наличии финансовой возможности. Субсидирование перелетов позволит им путешествовать по стране. По расчетам Фомина, при объеме субсидий в 2 млрд рублей в федеральный бюджет в виде налогов вернется 4,3 млрд, а в региональные – 2,1 млрд рублей. Также за счет субсидирования внутренних авиаперевозок российские курорты смогут на равных конкурировать с зарубежными. При этом грамотно построенная программа субсидирования поможет продлить туристический сезон и положительно повлияет на цены.

– К сожалению, цены на отдых в родной стране порой оказываются менее доступны, чем в популярных зарубежных дестинациях. Эту ситуацию необходимо исправлять. Первым шагом может стать снижение транспортных расходов туристов – в частности, расходов на авиабилеты. Благодаря субсидированию чартерных авиаперевозок русские туристы смогут добраться до отечественных курортов по приемлемым ценам, – сообщил Игорь Фомин.

Как уточнил сенатор, комитет СФ по социальной политике будет отстаивать необходимость компенсировать авиакомпаниям перевозки российских туристов.

Представители отрасли полагают, что господдержка авиаперелетов может существенно помочь развитию внутреннего туризма.

– Если перелеты станут доступнее, большинство граждан, которые сейчас отдыхают дома и на дачах, с удовольствием отправятся на российские курорты. Согласно опросам, большинство граждан однозначно готовы отдыхать на территории России, если это будет доступно по ценам. Мы должны на это ориентироваться, – сказал «Известиям» директор ассоциации «Объединение туроператоров в сфере выездного туризма «Турпомощь» Александр Осауленко.

По его словам, сегодня внутри России практически не развиты туристические чартерные перевозки. Возможное введение их поддержки позволит усилить этот сектор.

– Любое субсидирование помогает. Например, я знаю одного туроператора, у которого есть желание наладить чартерные перевозки на Дальний Восток. Однако, по его словам, для этого ему будет нужна определенная поддержка от государства. Желание у бизнеса развивать туристические чартеры внутри страны есть, – сказал Александр Осауленко.

Председатель комиссии по развитию общественной дипломатии, гуманитарному сотрудничеству и сохранению традиционных ценностей Общественной палаты РФ Елена Сутормина подчеркнула, что введение субсидий на внутренние перелеты уже показало свою эффективность в ряде стран. Однако она сомневается в возможности скорого введения такой меры в России.

– Боюсь, в ближайшие два года субсидии вряд ли введут из-за сложной экономической ситуации, но надо работать на перспективу, – заявила она.

Субсидирование туристических авиаперевозок сегодня действует в ряде стран. Так, в Турции субсидия на пассажира в среднем составляет $35. В Израиле консолидатору чартерной программы в Эйлат министерство выплачивает €45 за одного пассажира. В Китае средний объем субсидий для отдельных туристических маршрутов внутри страны составляет $150–300 за кресло.

### РБК; ДМИТРИЙ КРЮКОВ; 2017.06.29; ЛОУКОСТЕРЫ НАБИРАЮТ ВЫСОТУ

Продажи билетов на рейсы лоукост-авиакомпаний в России за два года выросли в разы. Эта динамика обеспечена главным образом одним участником рынка – подконтрольной «Аэрофлоту» компанией «Победа», поясняют эксперты

Лоукостеры обгоняют

Количество билетов, проданных на рейсы десяти крупнейших лоукост-авиакомпаний, оперирующих в России, в первой половине 2017 года выросло в 2,4 раза по сравнению с аналогичным периодом 2016 года, свидетельствует статистика интернет-сервиса для путешественников Biletix. Таким образом, за два года доля бюджетных перевозчиков увеличилась с 4 до 14%. В денежном выражении она выросла с 2,8 до 6,1%. При этом учитывались продажи авиакомпаний «Победа», Air Berlin, Eurowings (ранее Germanwings), Wizz Air, AirBaltic, Pegasus, FlyDubai и др.

«В настоящий момент наблюдается коррекция рынка онлайн-продаж авиабилетов после 2016 года, – считает генеральный директор Biletix Александр Сизинцев. – Продажи в целом в этом году выросли на 8%, и мы движемся к докризисным показателям. Однако продажи авиабилетов на рейсы лоукост-авиакомпании значительно, в разы, обгоняют общий рост».

Сопоставимые цифры приводит директор по развитию OneTwoTrip Аркадий Гинес. По его данным, доля лоукост-компаний в январе–июне 2017 года выросла в количественном отношении до 11% по сравнению с 4% двумя годами ранее.

Если в первом полугодии 2015 года на бюджетные авиакомпании приходилось не более 4,5% от всех проданных авиабилетов, то в 2016 году – уже 8,5%, свидетельствует статистика Tutu.ru. В первой половине 2017 года их доля, правда, сократилась до 7%, однако «есть все предпосылки» к тому, что по итогам года она увеличится до 9–10%, прогнозирует руководитель пресс-службы Tutu.ru Наталья Анисимова. По ее мнению, это может произойти за счет высокого летнего сезона и предновогодних продаж.​

В общей сложности с января по май 2017 года российские авиакомпании перевезли 35,8 млн пассажиров, по данным **Росавиаци**и. Это на 22% больше, чем годом ранее.

Эффект «Победы»

Опрошенные РБК эксперты обосновывают этот тренд деятельностью авиакомпании «Победа», которая входит в группу «Аэрофлот». Она начала выполнять полеты в декабре 2014 года. По итогам 2016 года ее пассажиропоток достиг 4,3 млн пассажиров, увеличившись на 38,7%. Для сравнения, по данным издания Airline Business, мировой лоукост-рынок вырос в этот период на 10,8%.

С 2015 года доля «Победы» в продажах среди первой десятки перевозчиков выросла с 5% до почти 10%, отмечает представитель Aviasales Янис Дзенис. По его словам, это связано с развитием маршрутной сети, а также с ценовой политикой авиакомпании: в зависимости от направления билет на ее рейсы может стоить на четверть дешевле, чем у классических перевозчиков.

Несмотря на периодически возникающие скандалы, выбирая между комфортом и ценой, российские путешественники предпочитают второе, подтверждает Александр Сизинцев. По его оценкам, стоимость авиабилетов лоукостеров на международных рейсах в среднем на 28% ниже, чем у классических авиакомпаний (14,6 тыс. против 20,1 тыс. руб.). На внутренних направлениях разница еще значительнее – более чем в два раза (4,6 тыс. и 10,6 тыс. руб. соответственно).

По данным Tutu.ru, за два года билет «Победы» в одну сторону подорожал в среднем с 3,3 тыс. до 4 тыс. руб. При этом ее предложение все равно остается самым дешевым на рынке. Так, билет Pegasus в 2017 году стоит в среднем 6,8 тыс., Eurowings – 6,9 тыс., AirBaltic – 10,2 тыс., FlyDubai – 18,8 тыс. руб.

Из зарубежных компаний в течение двух лет свои показатели удвоили Wizz Air, Pegasus и FlyDubai, но доля этих игроков несущественна, отмечает представитель Aviasales.

В свою очередь, главный редактор отраслевого портала «Авиа.ру» Роман Гусаров напоминает, что в 2014–2015 годах многие зарубежные лоукостеры стали уходить из России, столкнувшись с падением пассажиропотока. «Первыми стали экономить на перелетах именно бюджетные пассажиры», – объясняет Гусаров. ​Пока говорить об улучшении платежеспособности населения не приходится, считает он. Международные лоукостеры внимательно следят за рынком, но об их массовом возращении речи не идет.

Согласно данным на сайте «Победы», в структуре пассажиропотока в Европе лоукостеры занимают 38%, в Северной и Южной Америке – 30 и 27%, в Азии – 17% и в Африке – 9%.​

### РИА НОВОСТИ; 2017.06.29; В «ПОБЕДЕ» ЗАЯВИЛИ О РОСТЕ БИЗНЕС-ПОТОКА СРЕДИ ПАССАЖИРОВ

Низкобюджетная авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») видит рост числа бизнес-пассажиров, среди которых топ-менеджеры и губернаторы, сообщил РИА Новости гендиректор перевозчика Андрей Калмыков.

«Топ-менеджеры, губернаторы часто летают «Победой». Главы республик Дагестан, Ингушетия летают. Им очень важно расписание, пунктуальность, безопасность», – рассказал он.

«И мы видим, что бизнес-поток «Победы» серьезно вырос – около 30% и растет еще. А начинали с 5%», – добавил Калмыков.

Лоукостер «Победа» входит в группу «Аэрофлот», базируется в московском аэропорту «Внуково». Чистая прибыль авиакомпании по итогам 2016 года превысила 3 миллиарда рублей. За январь-май 2017 года «Победа» перевезла более 1,695 миллиона пассажиров, что на 6% превышает результат прошлого года.

### РИА НОВОСТИ; 2017.06.29; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ СОЗДАНИЯ БАЗЫ В «ПУЛКОВО»

Низкобюджетная авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») может создать базу в петербургском аэропорту «Пулково», сообщил РИА Новости гендиректор перевозчика Андрей Калмыков.

«В первую очередь мы сейчас объявили набор местных бортпроводников в Санкт-Петербурге, чтобы не держать резервный экипаж в гостинице. Разлет у нас не маленький, поэтому свои экипажи в «Пулково» нам нужны», – рассказал он.

Калмыков отметил, что штат бортпроводников из Санкт-Петербурга пока не превысит 7-10% от общего количества бортпроводников авиакомпании.

«Что касается дальнейшего роста компании в Санкт-Петербурге – открытие международных рейсов, дополнительных частот, базирования воздушных судов – все зависит от условий, которые может предложить аэропорт», – добавил гендиректор компании. Сейчас «Победа» базируется в московском аэропорту «Внуково».

Ранее «Победа» запросила допуск на рейсы на два зарубежных направления из Санкт-Петербурга – французский Лион и турецкий Газипаша.

«Победа» в прошлом году перевезла 4,3 миллиона пассажиров, заняв по этому показателю шестое место в гражданской авиации РФ. Чистая прибыль авиакомпании по итогам 2016 года превысила 3 миллиарда рублей.

### РИА НОВОСТИ; 2017.06.29; «ПОБЕДА» НАЧНЕТ ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙСЫ В УЛАН-УДЭ

Низкобюджетная авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») с осени планирует начать выполнять рейсы из Москвы в Улан-Удэ, сообщил РИА Новости гендиректор перевозчика Андрей Калмыков.

«Мы очень хотим летать в Улан-Удэ. Там есть проблемы с транспортной доступностью, а это – наша история», – заявил он.

Калмыков отметил, что авиакомпания планирует начать летать в столицу Бурятии с зимнего расписания 2-3 раза в неделю.

При этом, несмотря на то, что рейс длится около шести часов, «Победа» не сможет предоставлять питание на борту, так как является низкобюджетным перевозчиком, а расходы на администрирование организации продажи питания на борту в соответствии с требованиями российского бухучета превышают потенциальные доходы.

На данный момент рейсы из Москвы в Улан-Удэ выполняют только «Уральские авиалинии» и S7.

Лоукостер «Победа» входит в группу «Аэрофлот», базируется в московском аэропорту «Внуково». Чистая прибыль авиакомпании по итогам 2016 года превысила 3 миллиарда рублей. «Победа» в прошлом году перевезла 4,3 миллиона пассажиров, заняв по этому показателю шестое место в гражданской авиации РФ.

### РИА НОВОСТИ; 2017.06.29; ГЕНДИРЕКТОР «ПОБЕДЫ» НЕ ВЕРИТ В ПОЯВЛЕНИЕ ВТОРОГО ЛОУКОСТЕРА В РОССИИ

Существующее законодательство в сфере авиаперевозок накладывает ограничения на успешное развитие в стране классической лоукост-компании, считает гендиректор низкобюджетной авиакомпании «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») Андрей Калмыков.

Ранее газета «Коммерсант» написала со ссылкой на источники, что российские финансовые инвесторы ведут переговоры о создании еще одной низкобюджетной авиакомпании с рядом иностранных лоукостеров – Air Asia, Wizz Air и Pegasus, а также с Российским фондом прямых инвестиций. Глава РФПИ Кирилл Дмитриев позже заявил, что фонд пока не планирует участвовать в подобном проекте.

«Думаю, что нет, не появится (второй лоукостер – ред.). Все профессиональные участники рынка знают несовершенство законодательства в части проноса ручной клади и провоза багажа. Если правила поменяются, запросто может появиться и второй, и третий лоукостер», – сказал Калмыков РИА Новости.

При этом он добавил, что авиакомпания не боится конкуренции: «Мы это только приветствуем, конкуренция всегда оздоравливает рынок. Но нынешние ограничения в законодательстве не способствуют успешному развитию в стране этого сегмента».

Ранее Калмыков отмечал, что в случае, если с российских авиакомпаний снимут обязательство включать в любой тариф стоимость провоза 10 килограммов багажа, «Победа» сможет снизить базовую цену билета минимум на 20%. По его оценке, эта мера нужна 40% пассажиров лоукостера – именно такая доля пассажиров «Победы» летает вообще без багажа.

Кроме того, авиакомпания давно борется за отмену перечня личных вещей, регламентированных ФАП-82 (Федеральными авиационными правилами). Сейчас это список из 18 конкретных предметов, которые компания обязана бесплатно перевозить. Гендиректор лоукостера выражал мнение, что было бы проще, прежде всего пассажирам, если бы авиакомпании имели право самостоятельно устанавливать правила провоза бесплатного багажа. «Победа» была образована 16 сентября 2014 года. Авиакомпания в прошлом году перевезла 4,3 миллиона пассажиров, заняв по этому показателю шестое место в гражданской авиации РФ.

### ТАСС; БОРИС МАКАРОВ; 2017.06.30; ТРЕБОВАНИЯ УЖЕСТОЧИТЬ ПРОВЕРКИ НА РЕЙСАХ В США КОСНУТСЯ ДВУХ АЭРОПОРТОВ МОСКВЫ

Власти США направили требования ужесточить меры безопасности при проверке пассажиров авиакомпаниям, выполняющим прямые рейсы в американские города из двух московских аэропортов – Домодедово и Шереметьево. Об этом корреспонденту ТАСС сообщил в четверг представитель министерства национальной безопасности США.

«Да, усиленные меры безопасности затронут авиакомпании, выполняющие прямые рейсы в Соединенные Штаты из двух аэропортов в России: Домодедово и Шереметьево», – сказал он, отвечая на вопрос, каких авиакомпаний и аэропортов России касаются новые меры.

Ранее США ввели новые требования безопасности при проверке пассажиров самолетов, выполняющих рейсы в эту страну. Эти меры касаются 280 аэропортов в 105 государствах.

В частности, в аэропортах должен быть «усовершенствован досмотр пассажиров при помощи технических средств» и «введен более тщательный досмотр персональных электронных устройств». Кроме того, должны быть «усилены меры безопасности вокруг воздушных судов и в зонах ожидания». Также было указано на необходимость «применения более продвинутых технологий», расширения практики использования кинологических групп и «установки дополнительных зон предварительного досмотра».

Как отмечается на сайте миннацбезопасности, отказ того или иного субъекта усилить меры безопасности в соответствии с выдвинутыми ведомством требованиями может повлечь за собой приостановку разрешения на выполнение рейсов в США.

### ТАСС; 2017.06.29; «САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ» МОГУТ СТАТЬ БАЗОВЫМ ПЕРЕВОЗЧИКОМ НОВОГО АЭРОПОРТА В САРАТОВЕ

Авиакомпания «Саратовские авиалинии» может стать базовым перевозчиком после появления в регионе нового аэропорта, строительство которого закончится в 2018 году. Об этом в четверг в ходе торжественной церемонии запуска строительства аэропортового комплекса сообщил журналистам генеральный директор УК «Аэропорты регионов» Евгений Чудновский.

«Надеемся, что базовым станет действующий перевозчик», – сказал он, отвечая на вопросы СМИ. Сейчас основным перевозчиком в регионе являются «Саратовские авиалинии». Также из Саратова в Москву совершает вылеты «Аэрофлот».

Врио губернатора региона Валерий Радаев добавил, что новый аэропорт даст возможность принимать в городе не только небольшие суда, но и лайнеры типа Boeing и ТУ-204/2014.

Об аэропорте

Строительство аэропортового комплекса стоимостью 7,7 млрд руб. стартовало сегодня в селе Сабуровка в 20 км от Саратова. Общая площадь терминала составит 23 тыс. кв м, пропускная способность – около 1 млн пассажиров в год.

В начале 2017 года завершилось возведение радиолокационной станции. На сегодняшний день завершено строительство взлетно-посадочной полосы, открыт пожарно– спасательный пост. Продолжается строительство объектов коммуникации и дорожного подъезда.

Возведение аэровокзального комплекса осуществляется на основе государственно-частного партнерства в рамках программы «Развитие транспортной системы России». Общий объем инвестиций в строительство аэропорта составляет более 20 млрд рублей. Срок сдачи запланирован на конец 2018 года, первые рейсы намечены на 2019 год.