**25 ИЮЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ФАН-ТВ; 2017.07.24; КАК ЗАКОНЧИЛОСЬ ДЕТСТВО РОССИЙСКОГО САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET 100 – НА АВИАСАЛОНЕ МАКС-2017

Международный авиакосмический салон МАКС-2017 продемонстрировал лучшие образцы российской авиационной и космической техники. Уже в 13-й раз подмосковный город Жуковский стал тем особенным местом, где взмывали в небо десятки воздушных судов, демонстрировались сотни достижений российских высоких технологий, наперебой щелкали фотоаппараты и заключались многомиллиардные сделки. В один из дней главным героем авиасалона стал российский гражданский самолет Sukhoi Superjet 100 («Сухой Суперджет 100»).

Государственная Транспортная Лизинговая Компания и «Газпромбанк» подписали соглашение об увеличении лимита кредитной линии до 43 миллиардов и ста тысяч рублей. Средства позволят увеличить продажи «Сухих Суперджетов 100» на четыре самолета – до 36 единиц.

С корреспондентом ФАН-ТВ пообщался Максим **Соколов**, **министр транспорта** Российской Федерации:

– Это даже, наверное, первое в истории такое соглашение, в которое вошли не только российские банки, но и иностранные, причем сразу несколько крупнейших китайских банков: Банк Китая, банк CBC и также европейский «Банк Интеза». Это соглашение открывает возможности для дальнейшего финансирования проекта производства Sukhoi Superjet 100 и его поставкам российским авиакомпаниям для развития региональных перевозок. Уже принята программа по продвижению Sukhoi Superjet 100, она включает в себя 32 самолета, из них 22 самолета уже поставлены в российские авиакомпании. Поставка остальных десяти ожидается до конца этого года. У нас уже структурирована сделка по приобретению дополнительно еще четырех Sukhoi Superjet 100 через инструмент ГТЛК и имеется опцион на приобретение еще 28 самолетов этого класса. Таким образом, ГТЛК станет крупнейшей отечественной компанией, имеющей в своем активе такой большой парк отечественных самолетов.

В последние годы вокруг российского Sukhoi Superjet 100 ходит много разговоров о технических недоработках, сложностях с послепродажным сервисным обслуживанием. Sukhoi Superjet 100: первый гражданский самолет, экономичный, безопасный, комфортный. При этом, с 2011 года выпущено не больше 130-ти машин. Средний налет каждой не превышает и четырех часов в сутки. Однако сегодня, благодаря привлечению средств иностранных инвесторов в отечественное авиастроение, можно смело сказать: детство этого самолета закончилось.

На авиасалоне первый самолет Sukhoi Superjet 100 получила авиакомпания «Азимут». В торжественной церемонии передачи воздушного судна с регистрационным номером RA-89080 приняли участие **министр транспорта** Максим **Соколов** и генеральный директор авиакомпании «Азимут» Павел Екжанов. Накануне авиакомпания подписала соглашение об аренде самолета с Государственной транспортной лизинговой компанией сроком на 12 лет.

Павел Екжанов, генеральный директор авиакомпании «Азимут», рассказал ФАН-ТВ:

– Я думаю, что этот самолет переболел своими детскими болезнями за те шесть лет эксплуатации – первые шесть лет. И на сегодняшний день проблем значительно меньше, чем было за эти годы. Скажем так, на сегодня кризис для нас уже пройден, поэтому мы надеемся на будущее, на то, что наши пассажир получат достойный комфорт. Мы обеспечим безопасность полетов, надежность данного воздушного судна.

Сергей Храмагин, генеральный директор ОАО «Государственная Транспортная Лизинговая Компания», также прокомментировал выдающееся событие:

– Для самолета «Сухого», для концерна Sukhoi это финансы, это деньги, на которые он может развивать свое производство. И Минпромторг, и **Минтранс** очень плотно этим занимаются, и мы как компания очень плотно занимаемся взаимодействием с авиакомпаниями. И банки взаимодействуют с авиакомпаниями, потому что они дали свои деньги, у них есть жесткие ковенанты (обязательства совершить какое-либо действие или воздержаться от совершения какого-либо действия, имеющие для обязавшейся стороны юридическую силу, – прим. ред.). Налет, качество, послепродажное обслуживание – все это совместно развивается, все это будет сделано. Это задачка абсолютно управленческая, абсолютно решаемая. Это система, которая требует времени, финансирования. Наши известные мировые конкуренты занимаются этим годами, десятилетиями, а у нас, как вы знаете, был перерыв. Просто мы вынуждены догонять и усиленно наверстывать то время, которое мы потеряли.

### ТАСС; ЭЛЬВИРА БАЛГАНОВА; 2017.07.24; ОСНОВНЫЕ РАБОТЫ НА НОВОЙ ВПП АЭРОПОРТА УЛАН-УДЭ ЗАВЕРШАТСЯ К НОЯБРЮ

Специалисты завершат основные строительно-монтажные работы по реконструкции взлетно-посадочной полосы (ВПП) в международном аэропорту Байкал (г. Улан-Удэ, Бурятия) к ноябрю 2017 года. Об этом сообщил в понедельник журналистам заместитель генерального директора по строительству аэродромной сети ФГУП «Главное управление строительства дорог и аэродромов» Минобороны России Игорь Кондрашов.

В апреле **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** после осмотра объекта констатировал отставание от графика на три месяца, позже строители заявили о том, что отставание устранено.

«На сегодня все сроки работ выдерживаются. К 1 ноября 2017 года планируем завершить основные строительно-монтажные работы, к началу 2018 года приступим к монтажу радиотехнического оборудования и проведению летных испытаний», – сказал Кондрашов.

Сейчас, по словам Кондрашова, специалисты продолжают работу в две смены: выполняются работы по устройству грунтовых сопряжений, водоотводных лотков, водосточно-дренажной системы, укладывается марочный бетон – верхний слой будущей ВПП. Всего на объекте задействовано свыше 500 человек и 170 единиц техники.

Строительство новой ВПП стоимостью 3,9 млрд рублей началось в конце 2016 года, полностью готовой она должна быть к началу туристического сезона 2018 года.

Длина полосы составит 3,4 км, ширина – 45 метров, такие параметры позволят аэропорту Улан-Удэ принимать практически любые воздушные суда, в том числе самолеты Airbus А321-200 (89,4 т), Boeing 737-900ER (85,4 т) и Boeing 767-300 (159,7 т).

Аэропорт Байкал является внутрироссийским узловым аэропортом федерального значения и имеет статус международного. Его пассажиропоток ежегодно составляет около 300 тыс. человек. Одним из преимуществ аэропорта является географическое расположение и возможность принимать рейсы из стран Азиатско-Тихоокеанского региона для технической посадки, дозаправки и наземного обслуживания.

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.24; IFLY ДОПУСТИЛА САМЫЕ ДЛИТЕЛЬНЫЕ ЗАДЕРЖКИ РЕЙСОВ НА ВЫХОДНЫХ, ДО 47 ЧАСОВ

**Росавиаци**я в минувшие субботу и воскресенье зафиксировала задержки чартерных рейсов продолжительностью более двух часов 11 авиакомпаний.

Как сообщается на сайте ведомства, семь рейсов на выходных задержала AZUR air, по три – IFly, Nordwind и «Россия» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)), два – Pegas fly («Икар»), по одному – «Нордавиа», «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL), «ВИМ-Авиа», S7 Airlines («Сибирь»), Royal Flight и Red Wings. Среди причин задержек – позднее прибытие (в том числе по метеоусловиям) или неисправность воздушных судов, отсутствие резервных экипажей, «решение авиакомпании».

Самые продолжительные задержки зафиксированы у IFly (более 47 часов на рейсе Москва – Мугла и более 44 часов – из Москвы в Анталью), AZUR air (почти 13 часов, Москва – Пунта-Кана) и «Нордавиа» (почти 12,5 часов, Москва – Барселона).

**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** называл точечное ограничение программ чартерных перевозок.

### RNS; 2017.07.24; ПРАВИТЕЛЬСТВО МОЖЕТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ОБЩЕСТВЕННЫХ ОБСУЖДЕНИЙ СТРАТЕГИЧЕСКИХ СХЕМ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ

Правительство может отказаться от общественных обсуждений стратегических схем территориального планированияФото: Марина Лысцева/ТАСС

**Минтранс** предложил исключить норму о проведении общественных обсуждений схем территориального планирования Российской Федерации из закона о стратегическом планировании, следует из карточки уведомления о разработке поправок, опубликованной на портале раскрытия проектов нормативно-правовых актов. В качестве пояснительной записки к карточке приложен протокол совещания у вице-премьера Дмитрия Козака.

«С учетом состоявшегося обсуждения согласиться с позицией **Минтранса** России о целесообразности внесения изменений в Федеральный закон № 172-ФЗ в части исключения необходимости проведения общественного обсуждения документов территориального планирования Российской Федерации, при этом считать разногласия между **Минтрансом** России и Минэкономразвития России по данному вопросу урегулированными», – говорится в протоколе.

Статью закона 172-ФЗ, которая предусматривает общественное обсуждение проектов документов стратегического планирования с учетом требований законодательства, предлагается дополнить фразой о том, что «документы территориального планирования выносятся на общественное обсуждение в случаях и в порядке, предусмотренном Градостроительным кодексом Российской Федерации». В ГрК РФ документы территориального планирования разделяются на федеральные, региональные и муниципальные.

В Минэкономразвития пояснили, что проекты схем территориального планирования на портале regulation.gov.ru для общественного обсуждения не размещаются.

«В соответствии с порядком общественного обсуждения проектов документов стратегического планирования предполагается размещение паспорта проекта в Федеральной информационной системе стратегического планирования ФИС СП и проекта схемы территориального планирования – в Федеральной государственной информационной системе территориального планирования ФГИС ТП», – указал представитель Минэкономразвития.

Упоминание схем территориального планирования предложено исключить из статьи о том, что на их основе, в частности, могут разрабатываться отраслевые документы стратегического планирования.

Кроме того, схемы территориального планирования РФ исключаются из пункта, в котором говорится об учете при разработке таких документов стратегий социально-экономического развития макрорегионов. Они же исключаются из пункта о том, что при разработке и корректировке схем территориального планирования учитывается Стратегия пространственного развития.

Как следует из проекта поправок, **Минтранс** также предложит скорректировать само понятие «схемы территориального планирования» РФ. В 172-ФЗ сейчас говорится, что схемы основываются на основных положениях стратегии социально-экономического развития, стратегии пространственного развития, стратегиях социально-экономического развития макрорегионов, отраслевых документах стратегического планирования с учетом требований, определенных Градостроительным кодексом и иными нормативными правовыми актами.

Теперь же предлагается утвердить, что схемы подготавливаются на основании стратегий развития отдельных отраслей экономики, приоритетных нацпроектов, межгосударственных программ, иных главных распорядителей средств соответствующих бюджетов, предусматривающих создание объектов федерального значения, а также инвестиционных программ субъектов естественных монополий.

Публичные слушания в муниципалитетах остаются, уточнил RNS помощник вице-премьера Дмитрий Козака Илья Джус. «Он (документ, схема территориального планирования. – RNS) не технический, это документ макроуровня. Когда доходит до конкретной земли, где люди живут, обсуждения никто не отменял: на региональном, муниципальном уровне все обсуждения как были запланированы, так и проводятся», – сказал Джус, отметив, что территориальные схемы планирования и генпланы увязаны, поэтому обсуждение документов федерального уровня не требуется.

В **Минтрансе** свои поправки комментировать отказались. «Без комментариев», – сказали RNS в пресс-службе ведомства.

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.24; МАТВИЕНКО ОБЕЩАЕТ ПРИНЯТЬ МЕРЫ К СНИЖЕНИЮ СТОИМОСТИ ПАССАЖИРСКИХ АВИАЦИОННЫХ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Совет Федерации вместе с правительством до конца года выработают меры по снижению стоимости авиа– и железнодорожных билетов для внутренних поездок россиян по стране.

«Мы разберемся, мы работаем вместе с правительством, вместе с ФАС, и мы все-таки должны выработать те предложения, которые способствовали бы снижению (стоимости – «ИФ») как авиационных, так и железнодорожных перевозок для наших граждан внутри страны. Это необходимое условие», – сказала В.Матвиенко журналистам в понедельник.

По ее словам, тема эта перезрела. «Надеюсь, что такие решения до конца года будут найдены», – отметила спикер.

### ТАСС; 2017.07.24; АРКИ КРЫМСКОГО МОСТА ГОТОВЫ НА 90%

Арочные пролетные строения – самые габаритные элементы Крымского моста, который свяжет полуостров с материковой Россией, – готовы на 90%. Об этом в понедельник сообщает информационный центр «Крымский мост».

«Готовность обеих арок (автомобильной и железнодорожной – прим. ТАСС) составляет более 90%», – говорится в сообщении. Согласно проекту, арочные пролеты будут поочередно перевезены и смонтированы на фарватерные опоры – сначала по железнодорожной части, затем – по автодорожной.

По данным инфоцентра, строители приступили к устройству верхней части фарватерных опор железнодорожной части моста, кроме того, они «готовятся к монтажу ригелей (опорных балок – прим. ТАСС) на автодорожном направлении» транспортного перехода.

«Фарватерные опоры – самые большие опоры Крымского моста. Каждая состоит из свайного фундамента, монолитной плиты – ростверка, на котором установлены стойки с ригелями. В основание каждой из опор на глубину более 60 метров погружено по 95 трубчатых свай диаметром 1420 мм с толщиной стенки до 40 мм», – рассказали в инфоцентре.

Тела фарватерных опор разные под автодорожную и железнодорожную части: железобетонные – под автодорогу и со стальным сердечником – под железную дорогу. Такие различия обусловлены отличающимися проектными нагрузками на опоры, которые примут на себя арочные пролеты Крымского моста, уточняется в сообщении.

«Стройка века»

Крымский мост возводится за счет средств федерального бюджета в рамках ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города Севастополя до 2020 года» без привлечения внебюджетного финансирования. Строительно– монтажные работы на объекте начались в феврале 2016 года. Общая стоимость проекта оценивается в 228 млрд рублей. Его протяженность – 19 километров.

Подготовка к операции по перевозке и монтажу арочных пролетов Крымского моста идет согласно графику. Строители рассчитывают выполнить основные работы по установке арок до наступления осенних штормов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.24; ФАРВАТЕРНЫЕ ОПОРЫ МОСТА В КРЫМ НАБИРАЮТ ПРОЕКТНУЮ ВЫСОТУ

Строители приступили к устройству верхней части фарватерных опор моста через Керченский пролив, который соединит Крымский полуостров с материковой частью России, сообщил информационный центр проекта в понедельник.

«После монтажа ригелей (металлических конструкций – ИФ) опоры, которые примут на себя железнодорожную арку, практически достигли проектной высоты – 35 метров от поверхности воды. Мостовики готовятся к монтажу ригелей на автодорожном направлении», – говорится в пресс-релизе инфоцентра «Крымский мост».

Две фарватерные опоры возводятся с обеих сторон фарватера Керчь-Еникальского канала и поднимут над водой судоходные арочные пролеты. «Это объединенные опоры для двух дорог – под автомобили и поезда. На остальных участках авто– и железная дороги проходят независимо друг от друга, каждая – на своих опорах», – пояснила пресс-служба проекта.

На стойки железнодорожной части фарватерных опор установлены ригели длиной 25 м и весом более 270 тонн каждая. Они объединяют стойки и помогут равномерно распределять нагрузки от арочных пролетов. Ригели автодорожной части похожи на железнодорожные, но объемнее – их длина 33 метра, вес более 400 тонн каждый. «Различия в габаритах связаны с тем, что арочный пролет под автодорогу шире, чем арка под поезда», – отмечается в пресс-релизе.

Фарватерные опоры – самые большие опоры Крымского моста. Каждая состоит из свайного фундамента, монолитной плиты – ростверка, на котором установлены стойки с ригелями.

19-километровый мост станет самым длинным в России и соединит полуостров с материковой частью РФ автомобильной и железной дорогой. 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. Генподрядчиком строительства является компания «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.07.25; В РОССИИ СОЗДАДУТ СРЕДУ ДЛЯ БЕСПИЛОТНЫХ АВТО

Владимир Путин поручил подготовить предложения по архитектуре соответствующей информационной системы

Президент России Владимир Путин дал поручение правительству РФ до 1 декабря подготовить предложения о создании российской сервисной информационно-­телематической платформы. В нее будут стекаться все данные об автотранспорте и дорожной инфраструктуре из систем ЭРА-ГЛОНАСС, «Платон», ГИБДД, МЧС, **Минтранса**, операторов охранно-поисковых систем и техпомощи, геоинформационных сервисов и многих других государственных и частных инфосистем. В дальнейшем эта платформа станет основной для организации беспилотного автомобильного движения.

Согласно поручению президента России Владимира Путина (копия документа есть у «Известий»), правительство РФ должно до 1 декабря этого года подготовить доклад о создании российской сервисной информационно-­телематической платформы.

«Правительству Российской Федерации при участии некоммерческого партнерства «Содействие развитию и использованию навигационных технологий», автономной некоммерческой организации «Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов» (далее – агентство) и заинтересованных российских ИТ-компаний, обладающих экспертными знаниями в сфере картографии, навигационных и иных систем, применимых в автомобильной промышленности, рассмотреть вопрос о создании российской сервисной информационно-телематической платформы и ее внедрении в серийные модели автомобильных производителей, реализующих легковые автомобили в Российской Федерации», – говорится в президентском поручении.

Платформа будет аккумулировать информацию в транспортной сфере, включая оценку загруженности дорог, оптимизировать транспортные потоки, прогнозировать возникновение чрезвычайных и опасных ситуаций, следить за состоянием оборудования городской и транспортной инфраструктуры. Кроме того, она станет универсальной базой для реализации концепций «подключенного автомобиля» и «умной» городской мобильности, а также возьмет на себя обеспечение платежных сервисов, таких как оплата парковки, сбор платы за проезд, транспортный налог, оплата мультимодального проезда.

Как рассказал «Известиям» соруководитель рабочей группы «Автонет» Национальной технологической инициативы, президент Некоммерческого партнерства «ГЛОНАСС» Александр Гурко, в декабре 2017 года будут представлены «дорожная карта», концепция и предложения по созданию платформы, а также прототипы некоторых решений. Платформа может быть создана к концу 2020 года, считает глава «Автонет».

– В перспективе российская сервисная информационно-телематическая платформа также будет поддерживать функции автоматизации, необходимые для перехода к беспилотному движению, в частности функции безопасности технологий связи V2X, – отметил Александр Гурко.

В **Минтрансе** РФ выразили уверенность, что платформа в дальнейшем будет использована для развития и обеспечения беспилотного движения.

– Платформа должна быть разработана с учетом того, что уже в скором времени на дороги выйдет беспилотный транспорт, который будет находиться в единой транспортной среде с традиционными транспортными средствами. И вопросы обеспечения взаимодействия между ними будут особенно актуальны, – отметил глава департамента программ развития **Минтранса** Алексей Семенов.

По словам Александра Гурко, вопросы информационного обмена и сопряжения будут проработаны с АО «ГЛОНАСС», **Минтрансом**, Минприроды, «Ростелекомом» и другими операторами государственных и негосударственных систем, а также сервис-провайдерами. Платформа будет сопряжена с основными государственными автоматизированными информационными системами, включая систему экстренного реагирования при автоавариях ЭРА-ГЛОНАСС и систему взимания платы с большегрузов «Платон», а также с системами автопроизводителей, операторов охранно-поисковых систем и техпомощи, управления городским транспортом, операторов транспортно-логистических услуг и геоинформационных сервисов.

Согласно планам **Минтранса**, единый стандарт транспортной телематики, обеспечивающий взаимодействие транспортных средств между собой и с транспортной инфраструктурой, будет разработан к середине ноября. К этому сроку также будут разработаны принципы стандартизации и сертификации интеллектуальных транспортных систем, базирующихся на комплексном использовании спутниковых навигационных технологий ГЛОНАСС/GPS и систем беспроводной связи. В настоящее время **Минтранс** определяет подрядчика на выполнение соответствующей работы.

В АО «ГЛОНАСС» (оператор ЭРА-ГЛОНАСС) «Известиям» заявили, что компания участвовала в деятельности рабочей группы Минпромторга, где разрабатывают «дорожную карту» по внесению нормативно-правовых изменений для внедрения телематических транспортных систем, развития инновационных технологий и повышения безопасности на дорогах.

Старший вице-президент по развитию телематики компании Meta System Алексей Шипулин отметил важность создания единой платформы, которая сможет стать основой для создания интеллектуальных транспортных систем.

– Информация, которую будет агрегировать платформа, будет использована для построения интеллектуальных транспортных систем для организации дорожного движения в городах и на основных магистралях, – отметил Алексей Шипулин.

Российская сервисная информационно-­телематическая платформа будет представлять из себя единую федеральную автоматизированную систему, осуществляющую сбор, обработку, хранение и анализ информации из многих других информационных систем.

Основными «жизнеобеспечивающими» составляющими платформы будут единая центральная база данных, элементы, обеспечивающие обмен данными с внешними системами, и подсистема обработки и анализа «больших данных» с возможностью поддержки принятия решений и прогнозирования развития ситуаций. Сбор информации непосредственно из автомобилей в платформу не планируется, поэтому ее создание не потребует установки дополнительного оборудования в транспортные средства.

### KLOPS.RU; 2017.07.24; В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ ДОРОГИ В КАЛИНИНГРАДЕ ПО ПРОГРАММЕ МИНТРАНСА ОТРЕМОНТИРУЮТ ДО ЧМ-2018

Часть автомобильных дорог Калининграда отремонтируют по проекту **Минтранса** России «Безопасные и качественные дороги» до старта чемпионата мира по футболу в 2018. Об этом во время рабочего выезда журналистам сообщил врио губернатора Антон Алиханов.

Этим летом ремонт дорог идёт повсеместно. В период отпусков водители выстраиваются в многокилометровые пробки из-за ограниченного ремонтом движения.

Антон Алиханов отметил, что такая ситуация сложилась в 2017 году из-за того, что регион вошел в приоритетную федеральную программу в последний момент. Области пришлось сначала оформлять нормативную документацию, и только после этого выходить на торги.

 «Мы в стартовавшую программу включились только в начале года, отторговали поздно, а в следующем году программа будет идти по накатанной, поэтому торги проведем в феврале-марте. Работы начнутся в конце марта – начале апреля. Какие-то объекты закончим до ЧМ», – отметил Алиханов.

В рамках проекта **Минтранса** России «Безопасные и качественные дороги» в Калининграде ремонтируют проспекты Калинина и Московский, ул. Емельянова, Невского, Окружную. В конце июля работы начнутся на ул. Дзержинского.

В 2017 году в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги» в российские дороги планируют инвестировать более 30 млрд рублей

### КОММЕРСАНТ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.07.25; «ВИКТОРУ ЧЕРНОМЫРДИНУ» ТЕСНО НА БАЛТЗАВОДЕ

ОСК передает ледокол Адмиралтейским верфям

Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) пытается ускорить затянувшиеся сроки выпуска новых ледоколов, перераспределяя их между предприятиями. По данным “Ъ”, дизель-электрический ЛК-25 «Виктор Черномырдин» стоимостью 11 млрд руб., заложенный и спущенный на воду на Балтзаводе, достроят Адмиралтейские верфи. Балтзавод сосредоточится на атомных ЛК-60, строительство которых, как и ЛК-25, сильно запаздывает. Между тем проблемы со сроками уже ставят под вопрос финансирование сдачи ЛК-25.

Как выяснил “Ъ”, ледокол ЛК-25 «Виктор Черномырдин» достроят Адмиралтейские верфи ОСК. Об этом рассказали “Ъ” источники в отрасли и подтвердили в ОСК. Контракт на ЛК-25 за 7,9 млрд руб. ФГУП «**Росморпорт**» заключил с ОСК в 2011 году, но с тех пор ледокол подорожал. В конце 2013 года пришлось остановить строительство на полгода из-за перепроектирования, а падение рубля в 2014–15 годах привело к удорожанию импортного оборудования. Собеседники “Ъ” на БЗС оценивают текущую стоимость ЛК-25 в 11 млрд руб. В конце 2016 года на достройку «Виктора Черномырдина» заводу не хватало 2,5 млрд руб., в начале 2017 года правительство дало 700 млн руб. на компенсацию убытков от девальвации. То есть не хватало еще 1,8 млрд руб.

Президент ОСК Алексей Рахманов говорил “Ъ” на прошлой неделе, что БЗС остается основным строителем и сдатчиком ЛК-25. Передачу судна Адмиралтейским верфям он назвал «примером синергии» в ОСК: «Это исключительно техническое, а точнее, логистическое решение, которое позволит нам сдать ледокол в срок». «Нас сильно подвели поставщики, и БЗС вынужден был сместить на год строительство атомных ледоколов. Завод в ситуации пиковой загрузки: нужно заканчивать одновременно ЛК-25, плавучую атомную станцию и ЛК-60,– отмечает глава ОСК.– На БЗС сейчас будет спускаться на воду корпус следующего ледокола проекта ЛК-60 (“Сибирь”), занята вся причальная стенка». А у Адмиралтейских верфей на 12 месяцев образовались свободные нормочасы, говорит Алексей Рахманов.

Адмиралтейские верфи специализируются на неатомных подводных лодках, за последние годы завод построил шесть субмарин проекта 636.1 «Варшавянка». В течение месяца начнется строительство новой серии из шести подлодок, кроме того, на верфи заканчивается строительство ледокола «Илья Муромец» для ВМФ. В течение пяти лет верфи построят два сторожевых корабля ледового класса проекта 23550.

Собеседники “Ъ” в отрасли отмечают, что после спуска на воду «Сибири» рабочей части достроечной набережной БЗС действительно может не хватить, а на Адмиралтейских верфях между «Ильей Муромцем» и сторожевыми кораблями наметился разрыв в два-три года. Верфи и раньше участвовали в строительстве ледоколов на БЗС: как и Выборгский судостроительный завод и «Северная верфь», предприятие собирало металлоконструкции и передавало их БЗС. Но о переводе ЛК-25 на достроечную набережную Адмиралтейских верфей раньше речи не шло, уверены собеседники “Ъ”.

При этом вопрос финансирования достройки открыт. «Идет процесс сверки взаиморасчетов, оценка выполненных, но еще не принятых работ, говорить о цифрах пока преждевременно»,– отмечают в ОСК. В Минэкономики “Ъ” по этому вопросу направили в **Минтранс** и **Росморречфлот** (там это не комментируют). ЛК-25 строят в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы» и включено в федеральную адресную инвестпрограмму, добавили в Минэкономики. В Минпромторге “Ъ” сообщили, что вопрос выдачи дополнительных средств не рассматривается и «не задавался».

По информации “Ъ”, год назад достроить ЛК-25 предлагали Выборгскому заводу, но там отказались из-за отсутствия допфинансирования. Гендиректор Адмиралтейских верей Александр Бузаков имеет серьезный аппаратный вес в отрасли, «достраивать ЛК-25 себе в убыток он точно не будет»,– уверен собеседник “Ъ” в отрасли. «Раз он решил взять ледокол, значит, его строительство дофинансируют»,– добавляет он.

Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, говорит, что **Минтранс** и **Росморречфлот** не согласны с продлением срока сдачи ледокола, на котором на совещании настаивала ОСК. «**Росморпорт**» подал в суд, и, если ледокол не будет сдан в сентябре 2018 года, то ФГУП будет настаивать на штрафах, говорит собеседник “Ъ”, кроме того, ОСК уже предупреждали, что за еще один срыв сроков она будет «отвечать головами». Источник “Ъ” не уверен, что **Росморречфлот** предоставит дополнительное финансирование с учетом того, что Минпромторг и так уже направил 700 млн руб.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; НАТАЛЬЯ КОРЧЕНКОВА; 2017.07.25; БАГАЖ ТАК ПРОСТО НЕ СДАЕТСЯ

Комитеты Совета федерации выступили против ограничений для покупателей невозвратных авиабилетов

Неоднозначный законопроект правительства, отменяющий норму бесплатного провоза багажа для невозвратных авиабилетов, неожиданно получил отрицательную оценку двух комитетов Совета федерации (СФ). Там рекомендовали отклонить закон, считая, что он ухудшит положение пассажиров, вынуждая их покупать более дорогие билеты. Но критика сенаторов может и не остановить законопроект: во вторник профильный комитет по экономполитике еще раз соберется для его обсуждения. Среди участников рынка нет единого мнения о последствиях введения безбагажных билетов. В «Аэрофлоте» и Nordwind настаивают, что это снизит цену перевозки, а в UTair считают, что тариф введет пассажиров в заблуждение.

Комитеты СФ по экономполитике (профильный) и конституционному законодательству (соисполнитель) в понедельник рекомендовали отклонить на сегодняшнем заседании палаты правительственный законопроект об отмене обязательной нормы провоза багажа, включенного в стоимость невозвратного авиабилета.

Это первый голос законодателей против безбагажных билетов. Как сообщал “Ъ” 19 июля, на прошлой неделе Госдума вытащила проект из долгого ящика (он был внесен три года назад). Его приняли во втором и третьем чтениях без особых споров. Документ исключает из тарифа расходы на перевозку минимальной нормы багажа. Поправки сохраняют в Воздушном кодексе (ВК) для возвратных билетов право сдавать в багаж не менее 10 кг, но невозвратный тариф «может не предусматривать» норму сдаваемого багажа. Перевозчик обязан информировать пассажира об условиях провоза багажа и ручной клади при покупке билета. Отдельно предлагается внести в ВК нормы ручной клади.

В заключении комитета по конституционному законодательству за подписью его главы Андрея Клишаса поясняется, что при принятии закона в Федеральных авиационных правилах необходимо «конкретизировать понятия “ручная кладь” и “вещи, находящиеся при пассажире”«. Иначе перевозчик будет устанавливать вес и габариты ручной клади «без каких-либо минимальных норм», может быть введена «норма, стремящаяся к нулю». Тогда пассажиру придется покупать билеты по более дорогому тарифу – с привычными условиями провоза багажа и ручной клади,– а это приведет не к снижению стоимости перевозки, а к ее повышению. В комитете также сочли, что в законодательстве до сих пор не определен правовой статус работы лоукостеров. В этом случае другие авиакомпании – не лоукостеры – могут этим злоупотребить, их пассажиры могут не знать о невозможности провоза минимального бесплатного багажа по тарифу. Возможная экономия авиакомпаний из-за частичного отказа от расходов на погрузку багажа – около 45 руб. с пассажира – «несоразмерна ограничениям, с которыми столкнутся пассажиры». Положения закона могут «отрицательно сказаться на гарантиях прав пассажиров» и ухудшить их положение, что противоречит Конституции (в ст. 55 говорится, что «не должны издаваться законы, отменяющие или умаляющие права и свободы»). Комитет рекомендовал доработать закон в согласительной комиссии с Госдумой. Сенаторы также хотели бы получить от **Минтранса** разъяснения. В министерстве на запрос “Ъ” не ответили.

Но днем после заседания совета палаты источник “Ъ” в СФ сообщил, что профильный комитет соберется для обсуждения закона во вторник утром перед заседанием палаты. «Интерфакс» со ссылкой на источники сообщил, что палата планирует во вторник одобрить проект, так как возражения комитетов касались не принципа закона, а отсутствия нормативных документов к нему.

**Минтранс** уже опубликовал проект нормативных документов, но они могут вызвать новые вопросы – так, документы устанавливают обязательный провоз ручной клади не менее 5 кг.

Спикер Совета федерации (СФ) Валентина Матвиенко уже критиковала правительство за то, что оно не обеспечивает законы нормативными актами. Так, в конце 2016 года она заявила, что закон об отходах производства и потребления, принятый в 2014 году, не работает из-за неоднократного «переноса сроков вступления в силу его положений». А 14 июня СФ отложил рассмотрение закона о реестре госслужащих, уволенных из-за утраты доверия за коррупцию, так как проект постановления правительства поступил в палату слишком поздно и нуждался в доработке. Две недели спустя закон был одобрен.

В отрасли нет единого мнения о последствиях нового закона. В «Аэрофлоте» (в группу входит лоукостер «Победа») заявили “Ъ”, что каждая авиакомпания сможет предоставить ту услугу, которую хочет пассажир, и тот не будет переплачивать. По данным авиакомпании, 40% пассажиров «Победы» летают без багажа. Собеседник “Ъ” напомнил, что, несмотря на опасения в отрасли до введения невозвратных тарифов, это снизило цены. Коммерческий директор Nordwind Имран Назаров согласен, что пассажир сам определит «целесообразность оплаты необходимой услуги». Стандартная норма багажа составляет 20 кг, в соотнесении с весом пассажира получается, что затраты на перевозку единицы багажа могут составлять 10–15% цены билета, полагает он. В краткосрочном периоде авиакомпании могут снизить средний тариф, в долгосрочной – вырастет загрузка самолетов, считает топ-менеджер.

Но коммерческий директор UTair Павел Пермяков видит риски появления множества схожих тарифов. Многие покупают билеты через агрегаторы или агентства, где ранжирование предложений начинается от самых дешевых, поясняет он. Если пассажир по невнимательности купит билет без багажа, а на посадку придет с ручной кладью, он столкнется с серьезными трудностями. UTair видит будущее за тарифами, позволяющими одну единицу ручной клади в салоне.

### КОММЕРСАНТ.RU; 2017.07.25; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ УСТАНОВИТЬ МИНИМАЛЬНУЮ НОРМУ МАССЫ РУЧНОЙ КЛАДИ В ПЯТЬ КИЛОГРАММОВ

По мнению **Минтранса**, минимальная масса ручной клади, который авиакомпании устанавливают для пассажиров, должна быть не менее 5 кг. Ведомство подготовило законопроект, в котором закрепляется эта норма.

Документ вносит изменения в Федеральные авиационные правила (ФАП) «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей». В нынешней редакции правил существует норма бесплатного провоза багажа в 10 кг без деления на ручную кладь и сдаваемый багаж.

Несколько дней назад Госдума отменила бесплатный провоз багажа для пассажиров с невозвратными билетами, однако комитеты Совфеда по экономполитике (профильный) и конституционному законодательству (соисполнитель) порекомендовали отклонить закон.

### ИЗВЕСТИЯ; МАРИНА КОЧЕТОВА; 2017.07.25; «АЭРОФЛОТ» ВОШЕЛ В ДВАДЦАТКУ ГЛОБАЛЬНЫХ ЛИДЕРОВ

Группа компаний заняла 18-е место в рейтинге журнала Airline Business по итогам прошлого года

Группа компаний «Аэрофлот» впервые вошла в двадцатку крупнейших авиаперевозчиков по объемам перевозок, заняв 18-е место в рейтинге журнала Airline Business по итогам прошлого года и поднявшись сразу на 14 ступеней – по итогам 2015 года он был на 32-м. Кроме того, в общемировом рейтинге по пассажирообороту группа «Аэрофлот» заняла 20-е место. Эксперты отмечают, что одним из главных факторов роста стало значительное увеличение транзитных пассажиров – в этом сегменте рынка российской компании удалось потеснить западных конкурентов. Стоит отметить, что таким образом «Аэрофлот» значительно обогнал собственные планы – стратегия компании предполагала попадание в двадцатку крупнейших компаний к 2025 году.

Как сообщает Airline Business, в целом в мире количество перевезенных авиапассажиров возросло в 2016 году примерно на 6% и составило около 3,4 млрд.

«Аэрофлот» рос куда более быстрыми темпами.

Как сообщили в «Аэрофлоте», в 2016 году «Аэрофлот» перевез 29 млн человек, а с учетом авиакомпаний группы «Аэрофлот» – 43,4 млн. В 2015 году «Аэрофлот» перевез 26,1 млн человек, а с учетом авиакомпаний группы «Аэрофлот» – 39,4 млн.

Говоря о причинах столь быстрого роста, эксперты прежде всего выделяют рост транзитного пассажиропотока.

«Реально летающих пассажиров у нас в стране порядка 40–50 млн человек, при этом миллионов 20 летают один раз в год и миллионов 20–30 – те, которые много раз летают. «Аэрофлот» же поставил перед собой задачу перевозить 70 млн пассажиров в год, и приток пассажиропотока происходит не за счет российских граждан, а за счет международных транзитных пассажиров», – пояснил Борис Рыбак, генеральный директор консалтинговой фирмы «Инфомост».

С ним соглашается главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров. «Теперь пассажиры из Азии в Америку выбирают не германские хабы, а аэропорт Шереметьево», – сказал он. Кроме того, эксперт отметил, что «Аэрофлот» среди всех авиакомпаний предоставляет наилучшие условия по соотношению цена–качество, обратив внимание на значительные успехи «дочки» «Аэрофлота» – «Победы».

Задача попасть в Топ-20 авиаперевозчиков была поставлена в стратегии развития компании до 2025 года, принятой в 2011 году. «Аэрофлот» выполнил ее досрочно. «Шесть лет назад, когда мы принимали нашу Стратегию-2025, многие наши оппоненты уверяли, что в обозримом будущем ни одна российская авиакомпания не сможет пробиться в мировую элиту. Теперь весь мир поставлен перед фактом: «Аэрофлот» не только уверенно вернулся в клуб крупнейших авиакомпаний мира, но и сделал это значительно раньше, чем изначально планировалось. Этому не помешали ни сложная ситуация в макроэкономике, ни антироссийские санкции», – заявил заместитель генерального директора «Аэрофлота» по стратегии и альянсам Джорджо Каллегари.

Попадание в Топ-20 мировой элиты авиаперевозок – важное событие для компании, полагают эксперты. «Чтобы привлечь иностранных транзитных пассажиров, очень важно, чтобы репутация авиакомпании была хорошая. Поэтому, когда авторитетнейшее английской авиационное издание поет такие дифирамбы, понятно, что это очень благотворно влияет на бизнес – репутационный подъем «Аэрофлота» очень легко трансформируется в деньги. Если вы следите за котировками «Аэрофлота», то они находятся сейчас в районе исторических максимумов – около 220 рублей за акцию», – отметил Борис Рыбак.

Единственное, что может слегка омрачить радость российских авиаэкспертов от успеха «Аэрофлота», – никому из других отечественных авиаперевозчиков взлететь так высоко в обозримой перспективе не удастся. «У нас есть очень хорошие авиакомпании – это и S7, и «Ютейр», и «Уральские авиалинии». Но у других российских компаний занять высокие места в международных рейтингах не получится хотя бы по критерию объемов перевозок», – отметил Роман Гусаров.

### РБК; КАРИНА КАРИМОВА; 2017.07.24; «ЮВТ АЭРО» УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ НА 27% ДО 102 ТЫС. ЧЕЛОВЕК

Авиаперевозчик из Татарсана «ЮВТ аэро» в 1 полугодии перевез пассажиров на 27% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Об этом говорится в отчете **Росавиаци**и

«Пассажирооборот компании за шесть месяцев года вырос на 32%. Его объем составил 148 тыс. пассажиро-километров», – говорится в данных **Росавиаци**и. Всего за 6 месяцев авиакомпания перевезла почти 102 тыс. человек, что на 27% больше, чем за этот же период в 2016 году. Процент занятости пассажирских кресел вырос на 1% и составил 71,1%.

В 2015 году авиакомпания «ЮВТ аэро» перевезла 42,3 тыс. человек, в 2016 году – 212,1 тыс. пассажиров.

Как следует из отчета **Росавиаци**и, лидером по пассажирским перевозкам в РФ в первом полугодии 2017 года осталась авиакомпания «Аэрофлот» – 15,2 млн перевезенных пассажиров. На втором месте – «Россия» – перевезла почти 5 млн человек, на третьем – «Сибирь» – 4 млн перевезенных пассажиров.

### ТАСС; 20147.07.24; ДЕПУТАТ ГД: ЦЕНА АВИАБИЛЕТА ПО НОВОМУ ЗАКОНУ О ПРОВОЗЕ БАГАЖА ПОНИЗИТСЯ НА 2-2,5 ТЫС. РУБ.

Стоимость авиабилета для пассажира, совершающего перелет только с ручной кладью, в соответствии с новым законом, изменяющим нормы провоза багажа, понизится на 2-2,5 тысячи рублей. Об этом ТАСС сообщил в понедельник член комитета Госдумы по транспорту и строительству Максим Сураев.

По его словам, новым законом авиапассажиру предоставляется возможность купить билет, в котором не заложена цена на обслуживание провоза багажа. Он подчеркнул, что ранее такой опции не было, «вне зависимости от того летит ли пассажир с чемоданом, который сдается в багажное отделение, или просто с зонтом, в стоимости вашего (пассажира) билета заложено обслуживание провоза багажа». «А это, по оценкам экспертов, занимает до 20 % в стоимости билета. Таким образом, по нашему мнению, для авиапассажиров летящих только с ручной кладью, стоимость билета должна снизиться в среднем на 2-2,5 тысячи рублей», – заявил Сураев.

Кроме того, добавил парламентарий, новый закон позволит прояснить ситуацию с понятием ручной клади. «Сейчас в ФАП (федеральные авиационные правила) прописан конкретный список вещей, которые можно брать в ручную кладь, некоторые авиакомпании трактуют их в свою пользу. Например, в списке вещей прописано, либо дамская сумка, либо портфель. Женщину с маленьким рюкзаком заставят платить дополнительно, но это же неправильно», – отметил он.

«На основании технических документов самолетов **Минтранс** выпустит правовой акт взамен действующей статьи 135 ФАП. Опираясь на этот документ, авиакомпании будут устанавливать массово-габаритные нормы провоза багажа», – пояснил депутат.

О законе

20 июля Госдума приняла в третьем, окончательном чтении правительственный законопроект, направленный на исключение из тарифа на воздушную перевозку расходов, связанных с перевозкой багажа, при его отсутствии.

Изменения вносятся в Воздушный кодекс РФ. В законе прописано, что по авиабилету, предусматривающему условие о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки, должна учитываться норма бесплатного провоза багажа. Эта норма устанавливается перевозчиком и предусматривает количество мест багажа и вес багажа на одного пассажира воздушного судна. При этом норма бесплатного провоза багажа не может предусматривать менее 10 кг на одного пассажира воздушного судна.

В то же время, согласно новому закону, по авиабилету, предусматривающему условие о невозврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, может не предусматриваться норма бесплатного провоза багажа.

При этом авиаперевозчик обязан информировать пассажира самолета об условиях провоза багажа и ручной клади до заключения договора воздушной перевозки пассажира.

### РИА НОВОСТИ; МАРГАРИТА КИСЛОВА; НАДИМ ЗУАУИ; 2017.07.24; ЭКСПЕРТЫ ПО АВИАБЕЗОПАСНОСТИ ИЗ РОССИИ ПРОВЕРЯЮТ АЭРОПОРТ В КАИРЕ

Делегация российских экспертов прибывает в Египет по приглашению египетской стороны, чтобы проверить новые меры по обеспечению безопасности, принятые во втором терминале Каирского международного аэропорта, сообщил РИА Новости источник в египетском министерстве гражданской авиации.

«В понедельник вечером прибывает делегация российских экспертов в рамках продолжающейся работы по мониторингу мер, принятых в египетских аэропортах для обеспечения безопасности полетов», – сказал собеседник агентства. Он подчеркнул, что «визит пройдет по приглашению египетских авиационных властей».

По словам собеседника агентства, работа российской делегации продолжится три дня, начиная со вторника и затронет второй терминал аэропорта Каира, откуда, как предполагается, будут впоследствии выполняться рейсы в и из Москвы.

«Пройдет ознакомление с мерами безопасности по досмотру пассажиров, багажа, грузов, сотрудников аэропорта в этих зонах, а также меры допуска на взлетную полосу, будут также проверены различные камеры слежения», – пояснил источник.

Он добавил, что несколько дней назад египетская сторона завершила монтаж биометрического оборудования для контроля доступа сотрудников во втором терминале, а также для допуска на взлетно-посадочную полосу и в зоны для багажа и грузов.

«Мы поддерживаем международные стандарты безопасности аэропортов и готовы принимать рейсы из всех стран мира. Мы надеемся, что нормальное авиасообщение с Москвой возобновится в ближайшее время», – сказал источник в минавиации Египта.

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

Для возобновления авиасообщения российская сторона предложила Египту значительно усилить меры безопасности в аэропортах, а также подписать межправительственное соглашение по безопасности авиасообщения. Египет в начале 2017 года отчитался о завершении масштабной работы по повышению мер безопасности, однако межправсоглашение до сих пор не подписано, переговоры по возобновлению полетов в последние месяцы не продвигались.

### ТАСС; 2017.07.24; МАТВИЕНКО ПРИЗВАЛА ПОДУМАТЬ НАД УВЕЛИЧЕНИЕМ СУБСИДИРОВАНИЯ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ

Председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко считает, что необходимо предпринять меры для увеличения субсидирования цен на авиабилеты со стороны государства, поскольку ценовая политика в этой области сдерживает развитие внутреннего туризма в РФ.

«Что касается стоимости авиабилетов. Как раз туристическую привлекательность внутреннего туризма сдерживает ценовая политика, особенно на авиационные перелеты. Государство субсидирует целые направления – около 8 млрд рублей в год выделяется для субсидирования пассажиров на некоторые направления, но этого не достаточно. Надо думать и о том, как увеличивать это субсидирование, а второе – чем и занимается сейчас наша комиссия в Совфеде и готовит исполнение поручения до конца года – разложить по полочкам, из чего состоит стоимость авиационного билета», – сказала Матвиенко на пресс– конференции по итогам весенней сессии 2017 года.

По ее словам, «стоимость керосина у нас выше чем в Европе, стоимость обслуживания в аэропортах и другие услуги, поэтому есть объективные факторы, но есть и субъективные факторы».

В связи с этим, сказала Матвиенко, Совфед ведет совместную работу с правительством РФ, с ФАС, чтобы «выработать те предложения, которые способствовали бы снижению [стоимости] как авиа, так и железнодорожных перевозок внутри страны». «Это необходимые условия, тема эта перезрела. Надеюсь, что такие решения до конца года будут найдены.

### ИНТЕРФАКС-НЕДВИЖИМОСТЬ; 2017.07.24; МИНФИН ОДОБРИЛ НОВУЮ МЕТОДИКУ РАСЧЕТА СТОИМОСТИ АРЕНДЫ АЭРОПОРТОВ

Минфин РФ одобрил разработанную **Минтрансом** методику расчета арендной платы за использование аэродромов, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе ведомства.

«Методику расчета аренды (аэродромного имущества – ИФ) Минфин поддерживает, мы ее согласовали», – сообщил представитель Минфина.

Вопросы, связанные с содержанием документа, он переадресовал в **Минтранс**.

Там «Интерфаксу» заявили, что подготовленный ведомством проект предусматривает «единый подход к установлению арендной платы за использование аэродромов, основанный на объемах аэропортового обслуживания».

«Порядок определения размера арендной платы основан на объемах обслуживаемого в аэропорту пассажиро-грузопотока как наиболее информативного показателя, позволяющего объективно оценить потенциальные финансовые возможности аэропорта», – отметил представитель **Минтранса**, добавив, что сейчас проект проходит согласование в Минэкономразвития, после чего будет направлен в правительство.

Аэродромное имущество гражданских аэропортов РФ находится в федеральной собственности, управляющие компании аэропортов арендует его, заключая долгосрочные соглашения с ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)». Для расчета арендной платы используется рыночная стоимость имущества, определяемая независимым оценщиком.

Но участники рынка неоднократно указывали, что в таком методе отсутствует объективность: так, оператору «Шереметьево» аренда аэродрома обходится в 170 млн рублей в год без НДС, а оператору «Домодедово» – в 348 млн рублей. При этом объемы их годового пассажиропотока сопоставимы: «Шереметьево» обслужило в прошлом году 34,3 млн человек, «Домодедово» – 28,5 млн пассажиров.

В январе этого года газета «Коммерсантъ» сообщала, что **Минтранс** в своей методике предлагает разделить все российские аэродромы на три категории по интенсивности их эксплуатации, измеряющейся годовым пассажиро-грузопотоком (ПГП, тонн в год). Согласно актуальной на тот момент версии проекта, арендная плата в расчете на одну тонну ПГП составит 86,5 рублей для аэродрома, обслуживающего более 1 млн тонн ПГП в год, 110,3 руб. для аэродрома более чем с 190 тыс. тонн ПГП в год, и 125,4 рублей – для 30-190 тыс. тонн в год. Для малых аэродромов с низкой интенсивностью обслуживания планировалось установить фиксированную плату в 1,5 млн рублей в год без учета НДС.

В этом случае стоимость аренды «Шереметьево» и «Домодедово» будет приблизительно одинаковой – 260 млн и 250 млн рублей в год соответственно. Для «Внуково» стоимость аренды составит 126 млн рублей в год.

Вторая группа (в том числе Сочи, Новосибирск, Краснодар, Уфа, Самара) будет платить 22-40 млн рублей в год, третья (в том числе Хабаровск, Минводы, Владивосток, Анапа, Кемерово) – 4-22 млн рублей.

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.24; АВИАКОМПАНИИ РФ В ИЮНЕ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ НА 20,2%, В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ – НА 43,4%

Российские авиакомпании в июне 2017 г. увеличили перевозки в годовом выражении на 20,2%, до 10,4 млн человек, сообщила **Росавиаци**я.

Внутренние перевозки увеличились на 7,4%, до 5,99 млн пассажиров. Международные перевозки выросли на 43,4%, до 4,42 млн человек: при этом пассажиропоток между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ подскочил на 51,8%, до 3,87 млн человек, между РФ и странами СНГ – увеличился на 3,3%, до 551,6 тыс. человек.

Пассажирооборот компаний за рассматриваемый период вырос на 22,4%, до 25,35 млрд пассажиро-километров.

Процент занятости пассажирских кресел составил 85%, увеличившись по сравнению с аналогичным периодом 2016 г. на 2,6 процентного пункта. Процент коммерческой загрузки вырос на 2,5 п.п., до 71,2%.

Крупнейшая в РФ авиационная группа «Аэрофлот» (включает авиакомпании «Аэрофлот – российские авиалинии» (MOEX: AFLT), «Россия», «Победа» и «Аврора») в прошлом месяце увеличила перевозки на 20,5%, примерно до 4,7 млн человек, следует из данных **Росавиаци**и.

За январь-июнь все российские авиакомпании увеличили пассажиропоток на 21,5%, до 46,24 млн человек. Группа «Аэрофлот» нарастила показатель с начала года на 16,6%, до 22,9 млн человек, следует из статистики **Росавиаци**и.

### ТАСС; 2017.07.24; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛИ ГРУЗООБОРОТ НА 22,4%, ДО 3,6 МЛРД Т-КМ

Авиакомпании России по итогам января-июня 2017 года увеличили грузооборот на 22,4% относительно аналогичного периода прошлого года, до 3,63 млрд тонно-км. Объем перевозки грузов и почты составил 531,74 тыс. тонн (+21,7%). Процент коммерческой загрузки вырос на 3 пр.п., до 68,2%, сообщает **Федеральное агентство воздушного транспорта** России (**Росавиаци**я).

Лидирующие позиции по перевозке почты и грузов, а также грузообороту в январе-июне 2017 года занимает группа компаний «Волга-Днепр», совокупный грузооборот которой составил 2,8 млрд тонно-км (+18,6%). Перевозка грузов и почты группой в отчетном периоде выросла на 17,4%, до 298,14 тыс. тонн. Авиакомпанией «ЭйрБриджКарго» перевезено 272,84 тыс. тонн (+15,8%), грузооборот составил 2,7 млрд тонно-км (+18,5%).

ГК «Аэрофлот» увеличила перевозку грузов примерно на 46,6%, до 122,22 тыс. тонн, грузооборот составил 553,84 млн тонно-км (+50,8%). Материнской компанией «Аэрофлот» за отчетный период перевезено 104,2 тыс. тонн (+40,4%).

Совокупный объем перевозки грузов и почты авиакомпаниями «Сибирь» и «Глобус» (входят в группу компаний S7 Group) составил 25,76 тыс. тонн (рост к январю– июню 2016 года – 16,6%), грузооборот составил 64,89 млн тонно-км (+9,7%).

Доля перевозки грузов группой компаний «Волга-Днепр» составила 56,1%, «Аэрофлот» – 23%, группой S7 Group – 4,8% совокупного объема.

По итогам 2016 года грузооборот гражданской авиации РФ достиг 6,58 млрд тонно-км, перевозка грузов и почты – 0,98 млн тонн.

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.24; «ПОБЕДА» БУДЕТ САЖАТЬ САМОЛЕТ ИЗ-ЗА КУРЯЩИХ НА БОРТУ ПАССАЖИРОВ И ВЗЫСКИВАТЬ С НИХ ПОНЕСЕННЫЕ РАСХОДЫ

Авиакомпания «Победа» ужесточает меры по отношению к курящим на борту пассажирам, говорится в сообщении перевозчика.

Теперь при выявлении факта курения во время полета будет производиться вынужденная посадка в ближайшем аэропорту, нарушитель будет сниматься с рейса сотрудниками полиции и должен будет возместить понесенные авиакомпанией расходы. Речь идет о расходах на топливо, обслуживание рейса в аэропорту, рабочее время экипажа, лизинг, компенсацию другим пассажирам рейса и пр.

Решение принято «в связи с ухудшившейся статистикой нарушений»: с начала года «Победа» зафиксировала около 30 случаев обнаружения курящих пассажиров.

До этого у перевозчика не было формального основания для взыскивания расходов с нарушителей: самолет прибывал в аэропорт назначения, поэтому наказание ограничивалось тем, что нарушители сдавались сотрудникам линейного отдела внутренних дел на транспорте.

«Победа» – низкобюджетная авиакомпания группы «Аэрофлот» (MOEX: AFLT). Образована в сентябре 2014 года вместо подпавшего под санкции ЕС и остановившего деятельность «Добролета». В парке компании – 12 узкофюзеляжных Boeing-737-800 с одноклассной компоновкой.