**30 АВГУСТА 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2017.08.30; АЭРОПОРТ УЛАН-УДЭ СМОЖЕТ ПРИНИМАТЬ ТРАНЗИТНЫЕ РЕЙСЫ – СОКОЛОВ

Улан-Удэнский аэропорт получит статус «открытое небо» с пятой степенью свободы, предусматривающей возможность транзитных посадок воздушных судов в столице Бурятии, сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«**Минтранс** России принял такое решение для дальнейшего развития авиасообщения в республике Бурятия. Это даст дополнительный стимул не только для дальнейшего развития авиасообщения с возможностью посадки самолетов из стран Азии в Улан-Удэ и следования дальше на европейский континент, но и станет мультипликатором развития туризма и развития инвестиционной привлекательности Бурятии. Уверен, что эта новость будет позитивно воспринята в странах Юго-Восточной Азии и Тихоокеанского региона», – сказал М.**Соколов** в среду в Улан-Удэ на семинаре по подготовке к реализации межправсоглашения о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог.

Исполняющий обязанности главы Бурятии Алексей Цыденов заявил в свою очередь, что это решение «большой шаг к транспортной доступности Бурятии, повышению экономического и туристического потенциала».

Семинар по подготовке к реализации межправсоглашения о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог проходит в Улан-Удэ 30-31 августа. В нем также принимают участие зам**министра транспорта** Китая Сяомин Ли, вице-министр развития дорог и транспорта Монголии Батчулуун Цогтэрэл, а также директор отдела транспорта Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) Ювэй Ли.

В ходе мероприятия стороны обсудят внутригосударственные процедуры в странах-участницах соглашения, необходимые для вступления документа в силу. Также стороны проинформируют о ходе подготовки справочника по участкам автодорог АН3 и АН4 в Китае, Монголии и России, являющимися маршрутами для перевозок в рамках соглашения. Кроме того, в повестке дня совещания – вопросы развития инфраструктуры, условия и процедуры, связанные с пересечением границ.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.30; РЕКОНСТРУКЦИЯ ВПП АЭРОПОРТА «БАЙКАЛ» ЗАВЕРШИТСЯ К ИЮНЮ 2018 ГОДА – СОКОЛОВ

Реконструкция взлетно-посадочной полосы (ВПП) в аэропорту «Байкал» (Бурятия, входит в группу «Метрополь») завершится к началу следующего туристического сезона, сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в среду в Улан-Удэ.

«До 1 октября 2017 года должны завершиться работы по бетонной полосе, а до 1 июня 2018 года – до начала летнего туристического сезона – новая взлетно-посадочная полоса будет сдана в эксплуатацию», – сказал М.**Соколов** в среду во время осмотра строительной площадки.

При этом к маю следующего года планируется полностью возвести все инфраструктурные объекты на ВПП.

Вместе с тем, министр обратил внимание на то, что есть «небольшое отставание от графика» по строительству полосы, однако подрядчик заверил М.**Соколов**а, что оно будет ликвидировано.

«В следующем году будем ставить задачу по строительству нового терминала, обустройству аэропорта в полном объеме», – продолжил министр.

Как сообщалось, генподрядчик строительства ВПП – ФГУП «Главное управление строительства дорог и аэродромов при Федеральном агентстве специального строительства» в конце 2016 года серьезно отставал от графика. В декабре прошлого года представитель генподрядчика сообщил «Интерфаксу», что отставание от графика будет ликвидировано к середине 2017 года.

Экс-глава Бурятии Вячеслав Наговицын в декабре 2016 года потребовал сменить генподрядчика, который на три месяца отстал от графика работ. Однако в итоге генподрядчик остался прежний.

Реконструкция ВПП аэропорта «Байкал» стоимостью 3,9 млрд рублей по утвержденному ранее графику должна завершиться к 2018 году. Средства полностью выделяются из федерального бюджета. В аэропорту планируется построить вторую ВПП протяженностью 3,4 км и шириной 45 метров, что позволит принимать все виды воздушных судов, в том числе грузовые.

«Байкал» является аэропортом федерального значения, имеет статус международного. В настоящее время располагает взлетно-посадочной полосой длиной 3 км и шириной 45 м с пропускной способностью 6 самолетовылетов в час.

### ВЕДОМОСТИ; 2017.08.30; УСТАНОВЛЕНА САМАЯ ГАБАРИТНАЯ КОНСТРУКЦИЯ КЕРЧЕНСКОГО МОСТА

Под железнодорожной аркой сооружения уже прошел первый теплоход

29 августа строители установили арку железнодорожной части Керченского моста, который соединит полуостров Крым с материковой частью России. Накануне самую тяжелую конструкцию моста привезли на судах к аркам. Во вторник в течение 12 часов строители поднимали ее на необходимую высоту и еще несколько часов – закрепляли на арках (на фото – подъем конструкции с судов на опоры). Железнодорожная арка весит более 6000 т. Длина пролета – 227 м, высота свода – 45 м. Вчера под аркой уже прошел первый корабль.

В сентябре рядом планируется установить арку автомобильного моста. Она весит около 5000 т. Автомобильное движение по 19-километровому Керченскому мосту планируется открыть в конце 2018 г., железнодорожное – 1 декабря 2019 г. Стоимость проекта – 227,9 млрд руб. Генеральный подрядчик – «Стройгазмонтаж», принадлежащий Аркадию Ротенбергу.

### ТАСС; 2017.08.29; СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ «КИСЛОВОДСК – АДЛЕР» МОЖЕТ БЫТЬ РЕАЛИЗОВАНО НА ОСНОВЕ ГЧП

Строительство дороги «Кисловодск – Адлер» может быть реализовано на основе государственно-частного партнерства (ГЧП). Такой вариант рассматривается во время проработки возможных форм финансирования проекта, сообщил ТАСС во вторник глава Карачаево-Черкесии Рашид Темрезов.

«Здесь мы можем говорить и о концессии, и о государственно-частном партнерстве», – сказал он ТАСС во время рабочей поездки в Австрию.

По его словам, сейчас идет проработка возможных вариантов строительства новой трассы в соответствии с решениями, принятыми по итогам заседания правительственной комиссии по вопросам социально-экономического развития СКФО под председательством премьер-министра РФ Дмитрия Медведева в марте 2017 года.

По данным официального сайта главы и правительства КЧР, действующий маршрут из Кисловодска в Сочи составляет около 700 км, предлагаемый вариант новой дороги с тоннелями сократит путь вдвое. По предварительным оценкам, удешевление поездки составит до 1,5 тыс. рублей в расчете на человека.

Как сообщал ТАСС, регионы, задействованные в проекте, надеются, что трасса позволит увеличить турпоток. За короткое время гости юга России смогут добраться от моря до гор, от гор – до Кавказских Минеральных Вод. По расчетам властей Ставрополья, турпоток на курортах юга России может увеличиться на 4,5 млн человек в год.

### ТАСС; 2017.08.29; ВЛАСТИ КРЫМА ПЛАНИРУЮТ НАПРАВИТЬ 25,5 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ В 2018-2020 ГОДАХ

Власти Крыма планируют выделить из регионального бюджета 25,5 млрд рублей на ремонт и строительство дорог в 2018-2020 годах, сообщил во вторник журналистам глава региона Сергей Аксенов.

«Мы рассматриваем [бюджет] на трехлетний период (2018 год и плановый период 2019-2020 годы – прим. ТАСС), и в нем закладываем каждый год минимум 8,5 млрд рублей на дороги. Будет 25,5 млрд рублей на три года, это большая сумма», – сказал Аксенов.

Дорожная сеть Крымского полуострова была запроектирована и построена в сороковые-пятидесятые годы XX века, она не рассчитана на современные нагрузки. По оценкам **министерства транспорта** Крыма, из порядка 14,67 тыс. км автодорог в регионе 80,3% не соответствуют нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию.

По данным министерства экономического развития Крыма, в 2017 году из госбюджета на финансирование дорожной отрасли полуострова будет выделено около 23 млрд рублей, что почти в 13 раз больше, чем в 2013 году, когда республика находилась в составе Украины.

### ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; 2017.08.30; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ВОССТАНАВЛИВАЮТСЯ БЛАГОДАРЯ РОСТУ СТАВОК И ПЕРЕВОЗОК

Одним из стимулов для этого рынка будет программа реновации в Москве

Крупнейшие железнодорожные компании отчитались за первое полугодие 2017 г. – все показали рост по основным финансовым показателям. Причина – восстановление рыночных ставок на аренду вагонов (средняя ставка на полувагоны выросла в 2 раза до 1300–1400 руб. в сутки, на фитинговые платформы – в 1,5 раза до 1300 руб.) и рост грузоперевозок (погрузка за первую половину 2017 г. – рост на 3,6% до 620,7 млн т), поясняют компании.

Чистая прибыль РЖД в первом полугодии по МСФО выросла на 18,9% до 53,3 млрд руб. Показатель EBITDA за отчетный период увеличился на 11,2% до 244,7 млрд руб., а доходы от грузовых перевозок холдинга – на 10,5% до 717 млрд руб., раскрывает РЖД. Компания связывает это с ростом грузооборота на 7% и повышением средней доходной ставки.

На существенное улучшение показателей РЖД оказала влияние и оптимизация издержек (сейчас эта сумма составляет около 32,5 млрд руб.), рассказал «Ведомостям» старший вице-президент РЖД Вадим Михайлов. Она позволила, по его словам, направить высвободившиеся средства на ранее недофинансированные проекты. «Благодаря необходимым инвестициям есть вероятность досрочной сдачи проекта модернизации БАМа и Транссиба, – прокомментировал он. – Мы планируем сохранить существующий тренд движения грузов на восток». Для этого предполагается усовершенствовать инфраструктуру – компания готовится перейти к реализации второго этапа модернизации магистралей БАМ и Транссиб.

Кроме того, выросла чистая прибыль и у Globaltrans – почти в 2,9 раза до 6,7 млрд руб., и у «Трансконтейнера» – в 2 раза до 2,8 млрд руб. Их выручки увеличились на 23% до 25,4 млрд руб. и на 30,3% до 30,673 млрд руб. соответственно. Представители обеих компаний отмечают, что причиной этого стали также контроль издержек и эффективное управление порожними пробегами, рост производительности труда. Перевозки вагонным и контейнерным парком выросли на 23%, замечает представитель «Трансконтейнера».

«В сегменте полувагонов сохраняется благоприятная ценовая конъюнктура, но и зависимость от изменения экономической ситуации и баланса спроса и предложения», – говорит представитель Globaltrans. По ожиданиям, рыночная конъюнктура в сегменте железнодорожных перевозок нефтепродуктов и нефти останется сложной.

Выручка Первой грузовой компании (ПГК), согласно отчету компании по РСБУ, выросла на 19,7% до 47,4 млрд руб. Представитель оператора пояснил, что рост обусловлен дополнительно и сокращением оборота вагонов на путях клиентов.

Погрузка в 2016 г. составила 1,2 млрд т. В июле первый вице-президент РЖД Анатолий Краснощек прогнозировал рост погрузки по итогам 2017 г. на уровне 2,6%. Михайлов добавил, что этот показатель будет скорректирован в сторону увеличения.

«Мы четко видим, что наблюдается устойчивый рост: прирост за восемь месяцев – почти 3% от погрузки 2016 г., тарифный грузооборот вырос более чем на 7%, в него включаются в том числе и транзитные перевозки, которые очень хорошо выросли», – сказал президент РЖД Олег Белозеров. Он уточнил, что «растет экспортная погрузка в адрес российских портов – на 6,7%».

Положительная динамика на рынке грузовых перевозок, которая началась в конце 2016 г., усилилась, но полного восстановления до конца не произошло, считает партнер компании «Финэкспертиза» Татьяна Подтикан.

Основными драйверами роста рынка в первом полугодии стали каменный уголь (+9,4%), химические и минеральные удобрения (+8,1%), зерно и продукты перемола (+9,9%), замечает она. Пока по погрузке отстают строительные грузы – за шесть месяцев погрузка упала на 5,5% до 65 млн т, но запуск реновации в Москве может стать стимулом для улучшения показателей, добавил эксперт. «Для РЖД и операторов сейчас важно в первую очередь сохранить текущие показатели», – добавила она.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА;2017.08.30; БАМ И ТРАНССИБ ЗАВАЛИВАЕТ УГЛЕМ

ОАО РЖД ждет резкого роста грузопотока на восток

На фоне роста погрузки угля на экспорт ОАО РЖД резко повысило оценку перспективного грузопотока БАМа и Транссиба. К 2024–2025 годам отправка грузов на Дальний Восток увеличится относительно уровня 2012 года на 114 млн тонн, считают в монополии, хотя еще недавно прирост оценивался в 80 млн тонн. Таким образом, грузовая база магистралей может достичь 172 млн тонн. По мнению аналитиков, оценка адекватна перспективному спросу, и ОАО РЖД стоит всерьез лоббировать этот проект, не отвлекая средства на популярные сейчас, но менее реалистичные высокоскоростные магистрали.

Грузовая база БАМа и Транссиба к 2024–2025 годам может превысить 172 млн тонн, следует из данных, которые сообщил вчера первый вице-президент ОАО РЖД Вадим Михайлов. «KPI первого этапа БАМа и Транссиба был прирост к 2012 году дополнительно 66 млн тонн грузов,– заявил он.– Мы видим в существующем тренде того, что происходит в Кузбассе и на Дальнем Востоке, что в 2024–2025 годах прирост к 2012 году составит около 114 млн тонн. Это практически близко к удвоению заявленных объемов грузов». В интервью “Ъ” 30 мая глава ОАО РЖД Олег Белозеров говорил, что компания видит «увеличение до 80 млн тонн к 2025 году, но нужно еще раз уточнить расчеты». Динамика погрузки улучшается, пояснял он, планы у грузоотправителей тоже меняются в позитивную сторону.

Первый этап реконструкции и модернизации БАМа и Транссиба предполагает развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры для перевозки грузов в направлении портов и погранпереходов Дальнего Востока с увеличением к 2020 году их объемов на 55–66,8 млн тонн к уровню 2012 года (до 113,2–124,9 млн тонн). В свете хорошей конъюнктуры ОАО РЖД ускорило работу над проектом. В начале августа, отметил Вадим Михайлов, на совещании у Владимира Путина в Благовещенске господин Белозеров докладывал, что «есть вероятность досрочного окончания проекта по развитию БАМа и Транссиба и перехода в стадию так называемого БАМа-2». Для ускорения последний транш средств ФНБ (50 млрд руб.), за счет которых софинансируется первый этап, перенесен с 2019 на 2018 год.

Основным потребителем мощностей БАМа и Транссиба является угольный сектор. За первое полугодие погрузка угля на сети ОАО РЖД выросла на 6,5%, до 177,3 млн тонн. 67% от этого объема – отправки на Дальний Восток. Угольщики Кузбасса готовы грузить больше – как говорил “Ъ” ранее собеседник в отрасли, бассейн готов предъявить к перевозке дополнительно 30 млн тонн угля уже в 2017–2018 годах, но инфраструктура сдерживает рост отгрузки (о проблеме см. “Ъ” от 29 августа).

Как будет финансироваться расширение инфраструктуры на 114 млн тонн, пока неизвестно. Первый этап (до 2020 года) оценивается в 562 млрд руб., по второму оценок пока нет, однако, говорит один из собеседников “Ъ”, предварительные оценки составляют 400 млрд руб. По словам господина Михайлова, вначале следует «верифицировать этот объем (грузов.– “Ъ”), дальше посмотреть основные проектные решения, которые должны быть сделаны». Как объяснил топ-менеджер, «в ряде случаев линейной зависимости между ростом капзатрат и пропускной способности не возникает», и нужен качественный скачок, поскольку простыми мероприятиями столь значительный объем не обеспечивается. В частности, говорит он, речь идет об электрификации восточной части БАМа: электрификация линии от Комсомольска-на-Амуре до Ванино дает серьезный экономический эффект. После создания списка подобных мероприятий под них будут определяться источники финансирования.

По мнению главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, эта оценка прироста вполне реалистична: с учетом складывающейся ситуации необходимо, чтобы на восточном направлении существовал резерв. «По этому году мы недогрузим на восток 15 млн тонн,– отмечает он,– преимущественно это уголь из Кузбасса». С точки зрения финансирования, полагает эксперт, реализация этого проекта – вопрос господдержки. ОАО РЖД следует продолжать лоббировать БАМ и Транссиб, которые тесно увязаны с развитием тяжеловесного движения, имеют понятную экономику и подтвержденный грузопоток, и меньше увлекаться малореалистичными и утопическими мегапроектами высокоскоростных магистралей.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2017.08.29; ЭКОНОМИКА В СВОЕЙ КОЛЕЕ

Дмитрию Медведеву доложили об успехах в работе ОАО «РЖД»

Текущую деятельность ОАО «РЖД» глава правительства обсудил в ходе рабочей встречи с президентом компании Олегом Белозеровым. За первое полугодие железные дороги увеличили прибыльность почти на 19 процентов по международным стандартам финансовой отчетности. «Прежде всего сокращение издержек в 2017 году будет достигнуто на более чем 50 миллиардов рублей», – сообщил Белозеров. Около 9 миллиардов получено от повышения эффективности работы за счет оптимизации закупочной деятельности и совершенствования технологий перевозочного процесса.

За 8 месяцев зафиксирован рост грузооборота на 3 процента к 2016 году, более чем на 7 процентов увеличился тарифный грузооборот, растет экспортная погрузка в направлении российских портов. «При этом все показатели по надежности, скорости, доставке растут, а производительность труда выросла на 9,7 процента. Это очень хороший показатель, который оказывает влияние на все остальные показатели», – подчеркнул глава РЖД.

Выделил Олег Белозеров и такой показатель, как количество чрезвычайных происшествий на железных дорогах. В 2016 году их стало меньше на 41 процент. «Сейчас за 8 месяцев снизилось еще на 38 процентов», – рассказал он.

– Если говорить о суммарных показателях, они, конечно, носят, с одной стороны, абстрактный характер, с другой стороны, свидетельствуют об оживлении экономической деятельности, о том, что экономика показывает рост. Он наблюдается как в цифрах, связанных с ростом валового внутреннего продукта, так, естественно, и в росте объема перевозок, о котором вы говорите, – сделал выводы Дмитрий Медведев и призвал поддерживать тенденции.

Премьер поинтересовался, как прошла летняя кампания по перевозке детей в период летнего отдыха. Перед компанией правительство поставило задачу за счет собственных средств предоставить 50-процентную скидку на проезд детей. «Количество перевезенных детей – уже несколько дней остается до окончания летнего сезона – будет более 2,4 миллиона. Этот показатель чуть лучше предыдущего года. Услуга востребована и пользуется очень большим спросом», – рассказал Олег Белозеров. Самым востребованным направлением, конечно же, стало южное.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.29; ГЛАВА РЖД НАЗВАЛ УСПЕШНЫМ ОПЫТ ПЕРЕВОЗОК БОЛЕЛЬЩИКОВ НА КУБКЕ КОНФЕДЕРАЦИЙ, ЗАЯВИЛ О ГОТОВНОСТИ РАСПРОСТРАНИТЬ ЕГО НА ЧМ-2018

Президент «Российских железных дорог» Олег Белозеров рассказал на встрече с премьер-министром Дмитрием Медведевым об успешной работе по перевозке болельщиков в рамках Кубка конфедерации и готовности использовать отработанную схему во время чемпионата мира по футболу в следующем году.

«Некоторое количество месяцев назад мы с вами встречались, обсуждали подготовку компании РЖД к перевозкам в связи с началом летнего сезона, перевозками детей к местам отдыха, ну и некоторые другие вопросы», – заявил премьер-министр во вторник на встрече с главой российской железнодорожной монополии, попросив в связи с завершением летнего сезона О.Белозерова рассказать, как обстоят дела у компании, и какие она демонстрирует показатели.

«Вы поставили перед нами задачу за счет собственных средств осуществить предоставление льгот, 50%-ной скидки на проезд детей, и в этом году мы эту задачу решили», – ответил глава РЖД.

Президент компании рассказал, что количество перевезенных детей составит более 2,4 млн человек. Этот показатель «чуть лучше» предыдущего года, услуга была востребована и пользовалась большим спросом.

Отвечая на уточняющий вопрос премьера о самых востребованных направлениях, О.Белозеров сказал, что речь идет, прежде всего, о южных направлениях. При этом он уточнил, что РЖД проводит работу и с маломобильными группами населения, предоставляя дополнительные услуги по сопровождению. В этом году количество перевезенных инвалидов, а также людей преклонного возраста с начала года увеличилось в два раза.

Кроме того, О.Белозеров рассказал об опыте работы в рамках Кубка конфедераций по футболу, когда было перевезено более 60 тысяч болельщиков. Президент РЖД назвал соответствующую схему надежной и удобной.

Д.Медведев спросил, можно ли применять ее в следующем году во время чемпионата мира по футболу, на что получил утвердительный ответ.

«Еще одно направление, которое вы рекомендовали держать на постоянном контроле, – это вопросы по транспортным происшествиям на железнодорожном транспорте. У нас здесь тоже очень хорошие показатели по снижению: в 2016 году количество транспортных происшествий снизилось на 41%, а сейчас по 8 месяцам снизилось еще на 38%», – добавил О.Белозеров.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.29; ТРАНСКОНТЕЙНЕР ПОДПИСАЛ ДОГОВОР О ПРОДАЖЕ 20% В СП С РЖД, DB И KOMBIVERKEHR

ПАО «Трансконтейнер» (MOEX: TRCN) в июле подписало договор о продаже 20% в компании Trans-Eurasia Logistics (TEL), говорится в отчетности российского оператора.

«Передача прав на долю покупателю обусловлена определенными отлагательными условиями, которые по состоянию на дату подписания отчетности находятся в стадии выполнения», – отмечает компания, добавив при этом, что влияние продажи на консолидированную финансовую отчетность незначительно.

Trans-Eurasia Logistics – совместное предприятие ОАО «Российские железные дороги» и подконтрольного ему ПАО «Трансконтейнер» с немецкими DB Mobility Logistics и Kombiverkehr, а также польско-германским Polzug, занимается организацией международных контейнерных перевозок по железной дороге. Компания была создана в 2008 г. для перевозок между Европой, СНГ и странами Азии. В 2010 г. при поддержке Deutsche Bahn Intermodal СП организовало регулярные перевозки между Дуйсбургом (Германия) и Москвой. Согласно сайту TEL, сейчас доля РЖД в компании – 30%, у «Трансконтейнера» – 20%, у Deutsche Bahn (DB) – 40%, у Kombiverkehr – 10%.

В ноябре 2016 г. совет директоров «Трансконтейнера» принял решение прекратить участие в Trans-Eurasia Logistics «при соблюдении отлагательных условий». В своей отчетности российский ж/д оператор уточнил, что продаст свои 20% акций TEL при условии, если DBC направит «Российским железным дорогам» юридически обязывающее предложение о продаже принадлежащих монополии 30% акций СП «по цене, рассчитанной пропорционально» стоимости сделки ж/д оператора.

В середине августа представитель РЖД сообщал «Интерфаксу», что «немецкая сторона обращалась к (монополии – ИФ) с таким предложением». «Предварительная договоренность о сделке с DB Cargo имеется. Компания ожидает согласия акционера по данному вопросу», – сказал собеседник агентства. Тогда же германское антимонопольное ведомство разрешило структуре Deutsche Bahn – DB Cargo – приобрести единоличный контроль над Trans-Eurasia Logistics.

Первый заместитель финансового директора российского оператора Андрей Жемчугов ранее говорил «Интерфаксу», что выход «Трансконтейнера» из совместного предприятия Trans-Eurasia Logistics связан с идущей оптимизацией бизнеса компании в Европе. «Принято решение, что европейский бизнес будет строиться на 100%-ной «дочке» оператора – Transсontainer Europe», – отмечал он. «Если сделка будет одобрена, то она будет для «Трансконтейнера» экономически эффективной. Мы выйдем (из актива – ИФ) с «плюсом», – также говорил А.Жемчугов. В то же время он отметил, что речь идет о «сумме, не поражающей воображение», но не назвал ее.

«Трансконтейнер» владеет и управляет около 68 тыс. крупнотоннажных контейнеров, 23 тыс. вагонов-платформ для их перевозки, имеет сеть терминалов в РФ (на 43 станциях) и в Словакии, также ему принадлежит 50% акций АО «Кедентранссервис» (с 19 железнодорожными терминалами в Казахстане) и доли в «дочках» и совместных предприятиях в различных странах.

Сейчас 50% + 2 акции оператора принадлежит АО «Объединенная транспортно-логистическая компания» (99,84% – у «Российских железных дорог»). Крупным миноритарием является учрежденный при участии РЖД НПФ «Благосостояние» (по словам исполнительного директора фонда Юрия Новожилова, с долей 24,5%). Второй крупный миноритарий – группа FESCO (головная компания – ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (MOEX: FESH), ДВМП), контролируемая «Суммой» и ее партнерами. В конце 2016 г. косвенная доля ДВМП в уставном капитале «Трансконтейнера» выросла до 25,07%.

### ТАСС; 2017.08.30; РЖД В 2017 ГОДУ СОКРАТЯТ ЗАТРАТЫ НА 65 МЛРД РУБЛЕЙ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) по итогам 2017 года сократит затраты на 65 млрд рублей, заявил на брифинге старший вице-президент компании Вадим Михайлов.

«Годовая программа сокращения затрат находится в диапазоне 65 млрд рублей. По первому полугодию мы отчитываемся по 32,5 млрд рублей экономии в соответствии с планом, который мы разработали. Это серьезные мероприятия, направленные на повышение производительности труда, оптимизацию административно-управленческих расходов, повышению эффективности перевозочного процесса и улучшения технологии перевозки», – сказал он.

По итогам 2015-2016 годов РЖД удалось сократить расходы на 104 млрд рублей.

### RNS; 2017.08.29; В РЖД ДОПУСТИЛИ СОКРАЩЕНИЕ СРОКОВ СТРОИТЕЛЬСТВА ОБХОДА КРАСНОДАРСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО УЗЛА

Сроки проекта строительства железнодорожного обхода Краснодарского узла могут быть сокращены, сообщил журналистам старший вице-президент РЖД Вадим Михайлов.

«Проект, который компании удалось закончить в 2017 году, а он планировался на 2018 год, – это обход Украины, вопрос о таком переносе точно есть. Возможно, мы будем смотреть на обход Краснодара», – ответил он на вопрос о возможном переносе финансирования каких-либо проектов на более близкие сроки.

Проект предполагает комплексную реконструкцию участка им. Максима Горького, Котельниково – Тихорецкая – Крымская, с обходом Краснодарского железнодорожного узла. Завершить проект предполагается до 2020 года, сообщили RNS в пресс-службе РЖД.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.29; ДОПУСТИМАЯ ОСАДКА СУДОВ В КЕРЧЬ-ЕНИКАЛЬСКОМ КАНАЛЕ НЕ ПОМЕНЯЕТСЯ ИЗ-ЗА МОСТА В КРЫМ – МИНТРАНС РФ

Геометрические габариты Керчь-Еникальского канала, его навигационно-гидрографическое обеспечение и глубины остаются неизменными вне зависимости от строительства моста через Керченский пролив, заявляет **министерство транспорта** России.

«Возможность прохода по Керчь-Еникальскому каналу обуславливается его гидрологическими особенностями, в том числе лимитирующими участками с физической глубиной до 8 метров. Поэтому на протяжении всей истории с момента создания канала в XIX веке допустимая осадка (глубина погружения судна при его максимальной загрузке) для прохода по каналу не превышает 8 метров. Какие-либо ограничения по осадке судов не вводились, не вводятся и не планируются к введению», – говорится в комментарии профильного ведомства, распространенном во вторник вечером.

По его информации, подмостовой габарит судоходного арочного пролета моста через Керченский пролив «обеспечивает беспрепятственный проход всех судов, формирующих судооборот, исторически сложившийся в портах Азово-Черноморского бассейна» с учетом гидрологии пролива.

«Высота подмостового габарита – 35 метров – принята на основании тщательно проведенного анализа материалов о судоходстве в Азово-Черноморском бассейне и с привлечением структур и ведомств, обеспечивающих судоходство в Керчь-Еникальском канале. Учтены все морские суда, осуществляющие плавание в течение последних десятилетий на судоходных путях Керченского пролива. По результатам проведенной работы принято максимально выверенное техническое решение», – отмечает министерство.

Согласно обязательными постановлениям в морском порту «Керчь», утвержденным приказом российского **Минтранса** в 2015 году, для плавания по Керчь-Еникальскому каналу допускаются суда длиной до 252 метров (до 2014 года – до 215 метров).

Лоцманская проводка в канале обязательна. Право двигаться по территории без лоцмана за прошедшие два года получили почти 50 капитанов судов.

19-километровый Керченский 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 – в декабре 2019 года. Стоимость объекта составляет 227,9 млрд рублей в ценах соответствующих лет. Генподрядчиком строительства является компания «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга.

27-29 августа 2017 года проведена морская операция по транспортировке и установке на фарватер железнодорожной арки моста весом 6 тысяч тонн – одной из двух самых габаритных конструкций объекта. Она закреплена на опорах на проектной высоте 35 метров от воды.

На сентябрь намечена операция по установке на фарватерные опоры автодорожной арки. Она на 1 тыс. тонн легче железнодорожной.

Арки обеспечат пропуск судов через свободное пространство шириной 185 метров и высотой 35 метров от воды.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.29; ОТКРЫТО СУДОХОДСТВО В КЕРЧЬ-ЕНИКАЛЬСКОМ КАНАЛЕ, ОСТАНОВЛЕННОЕ ИЗ-ЗА МОНТАЖА АРКИ МОСТА

Судоходство по Керчь-Еникальскому каналу, которое было ограничено с 27 августа на трое суток из-за морской операции по транспортировке и установке железнодорожной арки моста через Керченский пролив на опоры в фарватере, открыто на 6 часов раньше срока.

Как отмечается в распоряжении капитана порта «Керчь», судоходство открыто с 18:00 мск.

Изначально судоходство было закрыто на 72 часа – до 00:00 мск 30 августа. Однако «в связи с досрочным завершением части операции» капитан порта Керчь издал новое распоряжение.

Морская операция по транспортировке арочного пролета от технологической площадки на востоке Крыма к фарватеру началась в воскресенье утром. Запрет на движение в Керченском проливе не касался судов, участвующих в строительстве моста, а также кораблей ВМФ и ФСБ.

Плавопоры приняли на себя вес арки днем 27 августа, затем начали движение от берегов Керчи к Керчь-Еникальскому каналу. К утру понедельника арку доставили к фарватеру, через сутки подняли на проектную высоту – на 35 метров от уровня моря, сейчас конструкцию закрепляют.

Два арочных пролетных строения: железнодорожное и автодорожное, – самые большие элементы моста. Длина каждого составляет 227 метров.

Автодорожная арка на тысячу тонн легче железнодорожной. Доставка этой конструкции к фарватеру намечена на сентябрь.

Арки обеспечат пропуск судов через свободное пространство шириной 185 метров и высотой 35 метров от воды.

Девятнадцатикилометровый Керченский 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 – в декабре 2019 года. Стоимость объекта составляет 227,9 млрд рублей в ценах соответствующих лет. Генподрядчиком строительства является компания «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга.

### ТАСС; 2017.08.29; МЭР ВСЕ ЕЩЕ РАССЧИТЫВАЕТ НА ПРИВАТИЗАЦИЮ «СОВКОМФЛОТА» В ЭТОМ ГОДУ

Минэкономразвития все еще рассчитывает на приватизацию «Совкомфлота» в этом году, идет поиск инвесторов. Об этом сообщил журналистам глава МЭР Максим Орешкин.

«Мы сейчас ищем потенциальных инвесторов, которые купят этот актив. Мы изучаем все возможности до того, как перейдем к сделке. Мы все еще рассчитываем продать компанию в этом году», – сказал он.

«Совкомфлот» на 100% принадлежит государству через Росимущество. На этот год пакет акций «Совкомфлота» (25% минус одна акция) является единственным крупным активом на приватизацию. Минфин рассчитывает выручить от приватизации компании около 30 млрд руб. Предполагалось размещать акции на Московской бирже. Основным организатором приватизации назначен «ВТБ Капитал», помогать ему будет Sberbank CIB.

Приватизировать «Совкомфлот» планировалось еще в первом полугодии 2017 года, причем только на Московской бирже. Однако, как сообщал Орешкин, это может произойти во второй половине года. Первый вице-премьер РФ Игорь Шувалов не исключил другие формы приватизации «Совкомфлота», помимо размещения на бирже. По его словам, вопрос обсуждается в том числе и с партнерами из Азии.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.08.30; ВНУТРЕННИЙ ТУРИЗМ ПОДДЕРЖАТ СУБСИДИЯМИ

Туроператоры могут получить 1 млрд рублей от государства

**Минтранс** России совместно с Минкультуры разрабатывает новый механизм субсидирования перевозок туристов на популярные российские курорты, который может начать действовать в следующем году. Субсидии из федерального бюджета предлагается выделять туроператорам, которые будут выкупать места для туристических групп на регулярных и чартерных рейсах авиакомпаний и при перевозках по железной дороге. Стоимость туров для потребителей в результате может снизиться примерно на 10%. На первом этапе субсидии планируется ввести для организации отдыха на морских курортах Краснодарского края и Крыма. По данным «Известий», речь идет о выделении 1 млрд рублей.

Как рассказали «Известиям» в **Минтрансе**, на состоявшемся совещании с участием представителей министерства культуры, Ростуризма, туриндустрии, авиаперевозчиков и общественных организаций был определен механизм стимулирования туристических поездок на популярные российские курорты, базирующийся на предоставлении субсидий туроператорам, развивающим направления внутреннего туризма.

– Представители туриндустрии изначально предложили ввести механизм субсидий при перевозке туристических групп на регулярных рейсах российских авиакомпаний. Однако в мировой практике такой опыт отсутствует вовсе. Поэтому этот вариант мы сочли нецелесообразным. Кроме того, этот механизм был бы сложен с точки зрения его администрирования. По итогам совещания участники достигли консолидированного решения о необходимости формирования предложений исходя из целесообразности субсидирования не авиакомпаний за перевезенных туристов, а туроператоров, которые формируют турпакет, закладывая в него перевозку, проживание и логистику, – отметил представитель **Минтранса**.

По его словам, такой вариант господдержки позволит достигнуть поставленной задачи снижения стоимости всего турпакета и стимулирования развития внутреннего туризма. Субсидии предлагается выделять туроператорам при выполнении ими определенных условий, направленных на стимулирование внутренних туристских потоков, и с учетом заказанных ими чартерных рейсов.

Подобный механизм субсидирования соответствует международной практике и применяется, например, в Турции и Израиле, где туроператоры получают деньги за каждого перевезенного туриста. В ближайшее время в Минфин России планируется направить запрос с просьбой рассмотреть возможность выделения Минкультуры или Ростуризму необходимого финансирования из федерального бюджета.

По данным источника «Известий» в одном из крупных туроператоров, предложение о введении субсидий находит понимание на уровне правительства. На пилотном этапе запрашиваемый объем субсидий составит 1 млрд рублей, добавил источник.

По словам советника руководителя Ростуризма Дмитрия Горина, в настоящее время уже разрабатываются направления, на которых будут действовать субсидии. На первом этапе планируется оказать поддержку поездкам на морские курорты Краснодарского края и Крыма. Причем туроператоры смогут рассчитывать на субсидии и в том случае, когда перевозка туристов будет выполняться по железной дороге, а не воздушным транспортом. Реализация данной программы, как предполагается, начнется уже в 2018 году.

– Для развития направлений внутреннего туризма нужна господдержка. С помощью предлагаемого механизма субсидирования итоговая стоимость туров должна будет снизиться на 10% при средней стоимости бюджетного турпакета 25 тыс. рублей. Поскольку доля дороги в общей цене тура составляет от 50 до 70%, такая скидка сделает доступнее отдых на популярных российских курортах для жителей отдаленных регионов страны. А круглогодичный характер программы позволит стимулировать турпоток в межсезонье и увеличить загрузку отелей, – рассказал «Известиям» Горин.

Член комитета Совета Федерации по социальной политике Игорь Фомин считает предложенный вариант субсидирования туроператоров правильным решением.

– У туроператоров появится возможность покрыть часть своих транспортных издержек. При этом они будут отвечать за достижение требуемого результата по развитию турпотока и демонстрировать определенные показатели эффективности, – сказал он «Известиям».

С 2014 года в России действует федеральная программа субсидирования перевозок воздушным транспортом в Симферополь (Крым). В 2017 году ассигнования из бюджета на эти цели составляют 475,4 млн рублей. Программа распространяется на 61 маршрут полетов из разных городов страны. Специальный тариф действует с 15 мая по 30 ноября. Его предельная величина в одном направлении зависит от дальности полета и составляет от 2,5 тыс. до 12,5 тыс. рублей.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.08.29; ДОРОГОВИЗНА РУБЛЯ И КЕРОСИНА

«Аэрофлот» надеется улучшить свои показатели в высокий сезон

Снижение валютных доходов из-за укрепления рубля и рост стоимости авиакеросина негативно сказались на финансовых показателях группы «Аэрофлот» в первом полугодии. Выручка группы увеличилась только на 4,9%, до 234 млрд руб., тогда как за аналогичный период прошлого года она росла почти на 27%. Показатель EBITDA упал почти на 50%, до 15,4 млрд руб., но чистая прибыль выросла на 17%. Авиакомпания рассчитывает до конца года укрепить финансовое положение за счет высоких результатов высокого сезона – третьего квартала.

Группа «Аэрофлот» (также включает «Россию», «Победу», «Аврору») увеличила выручку по МСФО за первое полугодие на 4,9%, до 234 млрд руб., чистая прибыль выросла на 17,1%, до 2,8 млрд руб. При этом операционная прибыль группы сократилась почти на 67%, до 7,6 млрд руб., а EBITDA – на 48,7%, до 15,4 млрд руб. Выручка от пассажирских перевозок составила 200 млрд руб., увеличившись на 6,7%. Финансовые доходы группы снизились на 39,4%, до 4,7 млрд руб.

В первом полугодии 2016 года все снизившиеся сейчас финансовые показатели росли. Заместитель гендиректора по коммерции и финансам «Аэрофлота» Шамиль Курмашов объяснил снижение темпов роста выручки по сравнению с темпом роста операционных показателей «курсовым эффектом на валютные доходы», из-за которого снижались доходные ставки на международных рейсах и прочая выручка, номинированная в валюте. Операционные расходы группы увеличились на 13,3%, до 227 млрд руб. «на фоне роста объема операций» «Аэрофлота». Основной статьей расходов группа указывает затраты на топливо: они выросли на 25,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составили 56,2 млрд руб. Рост связан с «повышением средних цен на авиатопливо в рублях на фоне динамики стоимости нефти и валютного курса, а также увеличением объема перевозок и налета часов», говорится в сообщении компании.

Впрочем, в «Аэрофлоте» отметили: компенсировать увеличение расходов удалось за счет укрепления рубля. В отличие от прошлых лет, когда курс оказывал негативное давление на номинированные в валюте стоимость операционного лизинга самолетов, техобслуживания, аэропортовые сборы за рубежом, в первом полугодии укрепление рубля оказалось «сдерживающим фактором». При себестоимости 3,08 руб. на кресло-километр экономия составила 0,3 руб. на кресло-километр. Но все преимущества укрепления рубля «не удалось получить из-за повышения стоимости керосина на 10%», сообщила группа. Впрочем, в «Аэрофлоте» «смотрят с оптимизмом на второе полугодие». Группа вошла в третий квартал – традиционно высокий сезон российской авиаотрасли – «с более нормализованной базой стоимости топлива и курса валют». Кроме того, перевозчик продолжает политику активного управления доходами, ориентированную на спрос.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.08.30; «АЭРОФЛОТ» ВСТАЛ НА ЗАЩИТУ ИМПОРТА

Компания мешает Минпромторгу ограничивать ввоз самолетов

 «Аэрофлот» пытается помешать Минпромторгу ужесточить правила беспошлинного ввоза в ЕАЭС иностранных самолетов. Белоруссия и Казахстан хотят распространить льготный режим на суда вместимостью до 150 кресел, и для защиты отечественных SSJ 100 и МС-21 министерство решило пересмотреть его. Но «Аэрофлоту» только в 2018 году должен прийти 31 иностранный самолет, и компания может понести более 25 млрд руб. дополнительных расходов. В ответ перевозчик угрожает сократить закупки не только западной, но и российской техники.

«Аэрофлот» просит первого вице-премьера Игоря Шувалова вмешаться в ситуацию, сложившуюся вокруг временного ввоза и эксплуатации в странах ЕАЭС иностранных самолетов. Об этом говорится в письме заместителя гендиректора компании по работе с клиентами Вадима Зингмана от 4 августа. В аппарате господина Шувалова подтвердили получение письма. Речь идет о продлении режима ввоза техники без уплаты таможенных пошлин и НДС до 2020 года с возможностью ее эксплуатации в течение 12 лет. Российские авиакомпании в отличие от перевозчиков других стран ЕАЭС освобождаются только от уплаты ввозной таможенной пошлины, а не от НДС. Из письма следует, что к началу августа сторонам удалось почти полностью согласовать продление режима. Но конфликт возник вокруг идеи Белоруссии и Казахстана увеличить период льготы и распространить ее на самолеты до 150 мест.

Господин Зингман пишет, что Минпромторг выступил против, поскольку эти предложения, «возможно, пересекаются с планами производства РФ самолетов типа МС-21-300 вместимостью в том числе и 150 мест». Представитель министерства «заявил о желании пересмотреть весь пакет авиационных поправок», в том числе сократить срок льготы на самолеты, ввозимые в 2018–2019 годах, с 12 до 5 лет, блокировать новые идеи и сократить срок льготы для турбовинтовых судов до 2019 года. Минпромторг «фактически заблокировал стратегически важное решение» вразрез с ранее достигнутыми договоренностями, подтвержденными **Минтрансом** и Минэкономики.

Сейчас в Россию можно ввозить самолеты на 50–300 кресел с нулевой пошлиной, которая в норме составляла 7,5–15,6%. До конца 2018 года для самолетов действует таможенная процедура временного ввоза с условным освобождением (полным или частичным) от пошлин, налогов и без мер нетарифного регулирования (но с последующим помещением под процедуру реэкспорта). Однако в начале августа Минпромторг сообщил, что в конце 2019 года будут отменены льготы на временный ввоз иностранных судов, что «установит таможенно-тарифную защиту внутреннего рынка в интересах российских воздушных судов – SSJ 100 удлиненной версии и МС-21-300», серийное производство которого запланировано на 2019 год (см. “Ъ” от 9 августа.)

«Аэрофлот» требует компромиссного решения, иначе авиакомпания «не сможет выполнить план операционной деятельности», ей придется уменьшить план закупок самолетов, причем как иностранного, так и российского производства, что не позволит расширить маршрутную сеть, «включая региональные и социально значимые маршруты». По подсчетам «Аэрофлота», в парк которого в 2018 году должен прийти 31 иностранный самолет, в случае приостановки льготного режима дополнительные расходы на ввоз самолетов превысят 25 млрд руб. Российские перевозчики также окажутся в неравных условиях с конкурентами из других стран ЕАЭС и мира.

В «Аэрофлоте» отказались от комментариев, но источник в авиакомпании подтвердил отправку обращения. В **Минтрансе** знают о проблеме и поддерживают позицию перевозчика, поскольку она «абсолютно логична с учетом жизненного цикла лизингового соглашения». Но основную позицию по вопросу формирует Минэкономики. Там обсуждать ситуацию вокруг ввоза иностранных самолетов отказались. В Минфине “Ъ” переадресовали в Минпромторг, где на запрос не ответили.

Глава Infomost Борис Рыбак убежден, что отмена льготного режима может привести к «серьезной деградации российского воздушного транспорта в целом» и лишит «Аэрофлот» и другие авиакомпании возможности выполнить стратегические задачи развития.

Это повысит и без того немаленькие цены на самолеты, что чревато повторением в отрасли ситуации 1990-х годов, когда в Россию ввозились менее топливоэффективные, возрастные самолеты, требующие серьезного техобслуживания. По мнению эксперта, ухудшится и без того неблестящая ситуация с рентабельностью российских авиакомпаний.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.08.30; И НА ТИХОМ ОКЕАНЕ СВОЙ ЗАКОНЧИЛИ ПОЛЕТ

«Аэропорты регионов» покупают аэропорт Елизово

Холдинг «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга предложил за контроль над камчатским аэропортом Елизово 3,5 млрд руб.– в 4,4 раза больше основного конкурента «Новапорта» Романа Троценко. «Аэропорты регионов» надеются на высокий туристический потенциал региона, но эксперты отмечают, что для развития туризма потребуются серьезные инвестиции не только в Елизово, но и в экономику и инфраструктуру всего края.

«Аэропорты регионов» (входят в «Ренову» Виктора Вексельберга) готовы выкупить в рамках допэмиссии 50% плюс одну акцию аэропорта Елизово в Петропавловске-Камчатском почти за 3,5 млрд руб. Согласно протоколу вскрытия конкурсных предложений от 21 августа, за одну акцию АО «Международный аэропорт Петропавловск-Камчатский» (МАПК) инвестор предложил 9842 руб. «Новапорт Инвест» Романа Троценко давал 2256 руб. (почти 800 млн руб. в целом). Официальные итоги конкурса объявят завтра. По условиям конкурса, ценовой критерий имеет наивысшую значимость – 60%, по 20% – обоснованность финансового предложения по строительству гостиницы, цеха бортпитания и других объектов и предложения по строительству дополнительной инфраструктуры.

Елизово расположено в 29 км от Петропавловска-Камчатского, имеет ВПП длиной 3,4 км, может принимать любые самолеты. В 2016 году АО МАПК объединило почти всю деятельность в аэропорту. Выручка в 2016 году – 136 млн руб., убыток – 32 млн руб. В 2016 году аэропорт обслужил 617 тыс. человек (35-е место в РФ), в первом полугодии 2017 года пассажиропоток вырос на 7%, до 263,4 тыс. человек.

Строительство аэровокзала в Елизово обсуждается с 2015 года, когда «Красаэропроект» представил проект на 22,6 тыс. кв. м. Пропускная способность трехэтажного терминала (по идее архитекторов, он будет похож на рыбу, а вход – на национальное жилище или вулкан) составит 400 человек в час. Комплекс оценили в 9,4 млрд руб., первую очередь – в 3,1 млрд руб.

В июне 2016 года губернатор Камчатского края Владимир Илюхин сообщал, что строительство аэровокзала планируется начать до конца года, но заксобрание региона внесло Елизово в план приватизации на 2017 год только в апреле этого года, конкурс инвесторов был объявлен в июле. Тогда зампред правительства края Юрий Зубарь сообщал ТАСС, что стартовая стоимость контрольного пакета акций – около 760 млн руб., ранее источники “Ъ” называли цену 355,6 млн руб.

«Аэропорты регионов» изначально считались одним из претендентов на этот актив. В холдинг входят аэропорты Екатеринбурга, Самары, Нижнего Новгорода и Ростова-на-Дону, он также строит новые аэропорты в Саратове и Ростове (Платов). Пассажиропоток в 2016 году – 9,3 млн человек, по итогам первого полугодия 2017 года – 5,7 млн пассажиров. Директор по стратегическим коммуникациям «Аэропортов регионов» Евгений Красиков пояснил “Ъ”, что финансовая составляющая заявки сформирована исходя «из видения высокого туристического потенциала Камчатского края». Стратегия развития аэропорта, по его мнению, является важной составляющей туристического кластера. С представителями «Новапорта» связаться не удалось.

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов говорит, что 800 млн руб. (минимальное предложение по условиям конкурса) за контроль над аэропортом с гарантированной выручкой и трафиком «все-таки мало». Ценовой разброс предложений может быть связан с тем, что компании по-разному оценивают свои возможности и инвестпланы, отмечает эксперт. По его словам, аэропорт может стать исключительно дополнительной инвестицией в туристический потенциал региона наравне с вложениями государства и частного бизнеса в экономику региона. На Камчатке недостаточно развита инфраструктура и туризм имеет сезонный характер, поэтому требуются серьезные вложения не только в аэропорт, заключает господин Борисов.

### КОММЕРСАНТ; КИРА ВАСИЛЬЕВА; 2017.08.30; ПОБЕДА НАД РАССТОЯНИЯМИ

Как российскому лоукостеру удалось стать первым по росту пассажиропотока среди бюджетных перевозчиков

Вопрос транспортной доступности российских регионов ставится на большинстве совещаний правительства и **Минтранса**. Крупные международные культурные и спортивные события, которые происходят в стране, помогают обратить внимание чиновников на необходимость строить аэропорты и ремонтировать автотрассы. Вопрос мобильности граждан в огромной России стоит остро, но еще острее стоит проблема доступности билетов на самолеты, поезда и автобусы. Самый быстрый способ соединить пункт А на Дальнем Востоке и пункт Б, скажем, на Урале – самолет. Но стоимость полета делает его непривлекательным для многих категорий граждан, и спасти ситуацию могут только лоукостеры.

Летом авиакомпания «Победа» перевезла десятимиллионного пассажира с начала полетов – декабря 2014 года. Динамика роста производственных показателей «Победы» говорит о том, что лоукостер в России пользуется ажиотажным спросом. По итогам первого года полетов компания вошла в топ-10 крупнейших авиаперевозчиков России и вышла в плюс. А в июне лоукостер, по данным авторитетного авиационного журнала Airline Business, еще и назван лидером по росту пассажиропотока среди бюджетных перевозчиков за 2016 год. Этот показатель «Победы» превысил общемировой более чем в три раза. По росту загрузки рейсов российский лоукостер занял первое место в Европе и третье в мире. По росту выручки «Победа» также заняла первую строчку мирового рейтинга.

Причина успеха объясняется довольно просто. «Победа» грамотно воплотила все принципы лоукостера и доказала, что низкие тарифы и широкая сеть маршрутов способны подарить радость полета любому. Политика компании строится на принципах повышения мобильности населения и транспортной доступности регионов РФ. Уникальность низкобюджетного авиаперевозчика в том, что пассажир может самостоятельно контролировать итоговую стоимость перелета, выбирая только необходимые лично ему услуги. Минимальный тариф «Победы» – 999 руб. с учетом всех такс и сборов. Туда входит перелет по выбранному маршруту, провоз багажа до 10 кг в багажном отсеке и провоз в салоне личных вещей – дамской сумочки, мужского портфеля, костюма в портпледе и др. Дополнительно можно оплатить выбор места в салоне самолета, провоз багажа сверх бесплатной нормы и др. Можно забронировать услуги «оптом» в рамках пакетного предложения. После того как вступит в силу закон об отмене бесплатного провоза багажа (президент Владимир Путин его уже подписал, до конца сентября осталось увидеть разъяснения **Минтранса**), стоимость невозвратных билетов может уменьшиться. В «Победе» рассматривают возможность снизить базовые тарифы на величину до 20%. Минимальный тариф упадет с 999 руб. до 777 руб.

Многие опасаются, что снижение стоимости тарифа приведет к парадоксальным вещам, когда за провоз верхней одежды придется доплачивать, ведь ее исключили из перечня бесплатной перевозки. Авиакомпании успокаивают – доплачивать за пальто или провоз мобильного не придется. Если вы заходите в салон самолета в плаще, а в руках у вас еще одна новая куртка, тогда придется считать эту вещь за багаж. Но за то, что на вас надето, платить не придется. Техника, которая также раньше провозилась бесплатно в дополнение к ручной клади, теперь будет в нее включена, только и всего. При этом «Победа» после вступления в силу закона намерена сделать тарифы на перевозку багажа ниже существующих. Стоимость 15 кг багажа составит всего 1 тыс. руб. (сейчас за этот вес нужно заплатить 2,5 тыс. руб.), кроме того, стоимость провоза специального багажа, в том числе спортивного инвентаря, снизится минимум на 30%.

Сейчас стоимость минимального тарифа достигается за счет жесткой экономии на издержках. Бортпроводники сами проводят легкую уборку в салоне между рейсами. Компания использует удаленные стоянки, а обслуживание в аэропорту отдали на аутсорсинг, чтобы сократить количество малозанятых сотрудников. Офис компании находится за МКАД, и стоимость его содержания также сведена к минимуму. Кроме того, для экономии на топливе с самолетов полностью сняли кухню – бутерброды выходили равными стоимости полета.

Среднее время рейсов «Победы» – 2,5 часа. Именно поэтому отказ от ненужных вещей смотрится вполне оправданным. Не каждому нужно горячее питание на борту, кресло у окна в первом ряду и десятки килограммов багажа. Навязанный all inclusive давно не привлекает мировое сообщество. Можно прекрасно переночевать в чистом Bad & Breakfast или долететь до места назначения на лоукостере. Пунктуальность и безопасность полетов от этого не страдают.

«Победой» часто летают бизнесмены, которым надо добраться на переговоры с партнерами или подрядчиками в другой город быстро и налегке. Багаж не нужен, а задержек рейсов практически никогда не происходит. Кроме того, лоукостер идеально подходит для одно-двухдневных путешествий на концерты, выставки или футбольные матчи. Можно посетить долгожданное событие и быстро улететь назад, оптимизировав расходы.

Притом что минимальная стоимость перелета «Победой» меньше 1 тыс. руб., авиаперевозчик предлагает и «солидные» билеты. Самый дорогой билет стоил 39 тыс. руб.– за эту сумму можно было купить рейс в Жирону (Испания). Тариф включал абсолютно все привилегии, и билет можно было вернуть до и после вылета. Но это, конечно, исключение. В прошлом году из 4 млн пассажиров 290 тыс. человек улетели по тарифу 999 руб.

«Победа» растет впечатляющими темпами: в 2016 году рост пассажиропотока составил около 40% (более 4,3 млн пассажиров), прибыль – 3 млрд руб. Руководство компании уже говорит, что этот год будет рекордным и компания, скорее всего, перевезет более 4,5 млн пассажиров. В летнем расписании этого года «Победа» увеличила частоту региональных рейсов на 47% по сравнению с частотой летнего расписания 2016 года.

В летнем расписании 2017 года представлены 41 маршрут по России и 14 зарубежных направлений, 30 из которых обслуживаются из московского аэропорта Внуково. В пиковые периоды выполняется до 80 рейсов в сутки. В нынешнем сезоне намечено выполнение 3012 рейсов без посадки в Москве (в 2016 году было 2050 рейсов). Увеличен разлет из Санкт-Петербурга. Рейсы выполняются в Екатеринбург, Владикавказ, Волгоград, Махачкалу, Нальчик и Ростов-на-Дону. Из Екатеринбурга полеты выполняются в Красноярск, Новосибирск, Санкт-Петербург, Сочи и Анапу. Также выполняется разлет из Махачкалы – в Санкт-Петербург и Сургут. Из Самары «Победа» летает в Алма-Ату. Курортная сезонная программа из Сочи представлена шестью региональными маршрутами – Екатеринбург, Казань, Нижнекамск, Пермь, Тюмень и Челябинск. Из Анапы – Екатеринбург и Пермь. Кроме того, в летнем расписании полетов (кроме календарного лета) выполняются международные рейсы из Ростова-на-Дону в Тбилиси.

В планах перевозчика нарастить пассажиропоток до 10 млн человек. Это позволит компании войти в пятерку крупнейших авиаперевозчиков России. Именно развитие внутрироссийской сети полетов – приоритет «Победы». Сейчас на рынке отмечается неудовлетворенный спрос на перелеты внутри страны, и перевозчик планирует этим воспользоваться. Появляется больше уникальных (где нет других российских регулярных перевозчиков) маршрутов, в том числе международных. Одно из них Москва–Газипаша – аэропорт турецкого города Аланья, где любят отдыхать многие россияне. Раньше пассажирам приходилось добираться на курорт около трех часов на автобусе из Антальи, а теперь они прилетают практически в Аланью – из аэропорта трансфер занимает максимум полчаса.

Среди других новинок – рейсы в Баден-Баден и Улан-Удэ (самый длительный рейс лоукостера). В «Победе» соглашаются, что рейс может быть коммерчески невыгодным, но спрос на низкобюджетные перевозки в регионе нужно удовлетворить.

Низкобюджетный перевозчик располагает самым молодым флотом в России и насчитывает 12 самолетов Boeing 737-800 NG, произведенных в 2014-2015 годах. К 2019 году планируется расширить парк до 30 воздушных судов – 18 машин законтрактованы и проплачены, в 2018 году в распоряжение авиаперевозчика уже прибудет восемь самолетов. А чем больше парк – тем шире маршрутная сеть, больше возможностей для полета для всех, кто хочет увидеть мир своими глазами.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА ТЕРЕНТЬЕВА; 2017.08.30; ВЛАДЕЛЬЦЫ АВИАКОМПАНИИ «СИБИРЬ» ПРИВЛЕКЛИ ПАРТНЕРА

10% акций перевозчика купила структура, связанная с однокурсником совладельца компании Владислава Филева

ЗАО «Группа компаний С7» продало 10,05% акций авиакомпании «Сибирь» ООО «Еврофинансы-недвижимость» за 533,4 млн руб., сообщили компании. Выходит, для сделки «Сибирь» оценена в 5,3 млрд руб. Это на 20% выше оценки для продажи принадлежавшего государству блокпакета в 2013 г. Тогда «Сибирь» была оценена в 4,4 млрд руб.

Доля «Группы компаний С7» супругов Владислава и Наталии Филевых после сделки снизилась с 99,95 до 89,9%. Представитель S7 Group сказал, что на деятельности «Сибири» сделка не отразится. От других комментариев он отказался. Вопросы, направленные в УК «Еврофинансы», остались без ответа.

«Сибирь» – третий по величине перевозчик в России. Компания уступает лишь «Аэрофлоту» и его «дочке» – авиакомпании «Россия».

«Еврофинансы-недвижимость» входит в группу УК «Еврофинансы», основанную в 1994 г. Последняя занимается брокерскими, дилерскими услугами, доверительным управлением и проч. Среди ее акционеров, по данным последнего опубликованного списка аффилированных лиц (на 31 марта 2016 г.), были Валерий Володин (34,6%), председатель совета директоров компании, завотделом международных рынков капитала ИМЭМО РАН Яков Миркин (23%) и Алексей Грибков (20%). Вместе с последним Филев учился в Военно-космической академии им. Можайского.

Источники «Ведомостей» рассказывали, что именно «Еврофинансы» в середине 1990-х гг. помогли Филевым войти в бизнес. Несколько лет назад инвесткомпания помогла владельцам «Сибири» при приватизации принадлежащего государству блокпакета авиакомпании.

Сделка, похоже, техническая, отмечает аналитик Raiffeisenbank Константин Юминов. Авиакомпания оценена слишком дешево, с точки зрения доступа к управлению такой пакет мало что даст. Наконец, не похоже, что основные владельцы собираются в будущем размещать бумаги «Сибири» на рынке: они об этом не заявляли. Видимо, это сделка репо, думает аналитик «Атона» Михаил Ганелин. «Сибирь» оценена с дисконтом, но это как раз и нормально для сделок репо.

В кризис 2008–2009 гг. «Сибирь» едва не обанкротилась. Но уже несколько лет как компания находится в прекрасном финансовом состоянии. В первом полугодии этого года выручка «Сибири» по РСБУ выросла на 9,9% до 48,9 млрд руб., а чистая прибыль – в 1,5 раза до 727,7 млн руб. Перевозчик платит хорошие дивиденды: за 2016 г. акционеры получат 816,5 млн руб., или 28,2% чистой прибыли.

Возможно, деньги понадобились самим Филевым. Их ООО «С7 Космические транспортные системы» собирается завершить покупку плавучего космодрома «Морской старт». Bloomberg со ссылкой на два источника сообщал, что «Морской старт» покупается примерно за $100 млн, на Филев уточнял, что всего инвестирует в проект свыше $150 млн.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.29; НАЧАЛО ПОСТАВОК АЭРОФЛОТУ ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫХ A350 ПЕРЕНЕСЕНО С 2018 Г НА 2019 Г

Начало поставок «Аэрофлоту» (MOEX: AFLT) дальнемагистральных самолетов Airbus A350 перенесено с 2018 года на 2019 год, следует из отчета компании по МСФО за I полугодие.

В нем указано, что на конец отчетного периода поставка 22 таких машин ожидалась в 2019-2023 гг., тогда как годом ранее сроки были другие – 2018-2023 гг.

«Аэрофлот» заключил с Airbus твердый контракт на покупку четырех A350-900 (на 325-440 кресел в зависимости от компоновки салона, дальность полета – 15 тыс. км) и 18 A350-800 (на 280-440 кресел, дальность – 15,2 тыс. км) в 2007 г. Первоначально компания планировала получить 22 машины в 2018-2021 гг., но позднее срок сдвинулся на 2018-2023 гг. в связи с тем, что «Аэрофлот» решил конвертировать часть заказа, согласовав с Airbus поставку восьми (вместо 18) A350-800 и 14 (вместо четырех) A350-900.

Но уже через год, в сентябре 2014 г., Airbus объявил о приостановке программы A350-800 из-за слабого спроса на эту модификацию. Взамен их немногочисленным заказчикам предлагались A350-900 либо сопоставимая по размерам обновленная модель A330NEO. Из декабрьского отчета Airbus следовало, что «Аэрофлот» не стал повторно пользоваться правом конвертации, остановившись на заказе только 14 A350-900.

В мае источник в совете директоров «Аэрофлота» сообщал «Интерфаксу», что компания планирует сделать заказ на 14 A350-900 дополнительно к уже заказанным 14 самолетам этого типа.

Согласно апрельскому отчету Airbus, в мире эксплуатируется 81 самолет A350-900. Крупнейшими экплуатантами являются Qatar Airways (18 в парке, общий заказ на 43 машины), гонконгская Cathay Pacific (13/20), Singapore Airlines (12/67), Finnair (8/19). «Аэрофлот» является единственным среди российских авиакомпаний заказчиком самолетов этого типа.

### REGNUM; 2017.08.29; «ОБРАТНОЙ ДОРОГИ НЕТ»: ЛЕНОБЛАСТЬ НАЧНЁТ ПРОЕКТИРОВАТЬ АЛЬТЕРНАТИВУ ПУЛКОВО

Порядок передачи аэродрома «Сиверский» и соседнего военного городка в собственность Ленинградской области согласован с Министерством обороны и ДОСААФ. Схема работы будущего областного аэропорта согласована с **Министерством транспорта**. Это означает, что движение в направлении создания новой воздушной гавани уже не остановить. Об этом сегодня, 29 августа, на встрече с бизнес-сообществом сообщил глава Ленобласти Александр Дрозденко, передаёт корреспондент ИА REGNUM.

«Буквально вчера в Минобороны состоялось совещание, Михаил **Иванов**ич Москвин (прим.ред. – зампред областного правительства по строительству) присутствовал, принципиально согласован и порядок, и последовательность мероприятий по передаче и самого аэропорта, и военного городка в собственность Ленинградской области по схеме совместного использования. Соглашение всеми завизировано, согласовано и с министром обороны и с ДОСААФ. Поэтому обратной дороги нет. Более того, **Минтранс** и сам министр согласовал схему работы аэропорта», – сказал Александр Дрозденко.

Глава региона также сообщил, что правительство Ленобласти «взяло на себя обязательства за счет собственных средств или потенциального инвестора провести оформление всех объектов недвижимости и поставить аэропорт на кадастровый учёт, чтобы ускорить передачу объектов». Это связано с тем, что Минобороны сообщило об отсутствии средств на эти цели со своей стороны.

«Мы хотим, чтобы 2018 год был годом проектирования, подготовки материалов для реконструкции», – добавил губернатор.

В рамках первого этапа, по словам Дрозденко, аэродром «Сиверский» превратится в грузовой хаб. Это обойдется примерно в 5 млрд рублей. Именно на этом функционале аэропорта, отметил глава региона, настаивает **Минтранс**. Второй этап – это деловая авиация, в том числе бизнес-авиация.

«Многие наши компании вынуждены хранить и использовать самолёты за рубежом из-за высоких тарифов на их обслуживание, а там мы готовы предложить другие условия. Ну и, конечно (хотя пока есть сопротивление министерства), все-таки перевод туда самолетов дешевой авиации, лоукостеров, чтобы использовать Сиверскую как аэродром для иностранных компаний, которым не нужны высокие аэропортовые сборы», – сказал губернатор Александр Дрозденко.

В качестве примера он привёл Париж, где есть аэропорт для лоукостеров с элементарными условиями (ангар, без дорогостоящих терминалов и грузов) и аэропорт «Шарль де Голь» (с дьюти-фри, бизнес-зонами и т.д.)

Губернатор отметил, что и президент России Владимир Путин ставит задачу регионам, чтобы города сообщались между собой не только через Москву.

«До смешного доходит: нам в Архангельск или Мурманск проще лететь из Петербурга в Москву, а оттуда в соседний город. Поэтому задача – ещё и малая авиация, которая соединит небольшие столицы республик и областей Северо-Запада и не только. Но первый этап, чтобы показать всем и получить первые деньги, это грузовая авиация», – подытожил Дрозденко.

Напомним, согласие на передачу бывшего военного аэродрома «Сиверский» в Гатчинском районе в собственность Ленобласти было получено от Минобороны еще в марте 2017 года. Компания «Евросиб» выразила готовность развивать аэропорт в Гатчинском районе в качестве «якорного» инвестора и оператора.

Подробно о проекте будущего аэропорта, суммах инвестиций и предполагаемом инвесторе ИА REGNUM сообщало ранее.

Хотя до реализации проекта «Сиверский» еще есть время, он уже представляется экспертам весьма серьезным конкурентом для аэропорта «Пулково». Хотя бы в силу того, что лоукост-аэропорт с минимальным комфортом за пределами городской черты – это куда логичнее, чем лоукост на базе многомиллиардных вложений в Пулково.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.29; ВЛАСТИ ПРИВЛЕКУТ 3-4 ИНВЕСТОРА В ПРОЕКТ НОВОГО АЭРОПОРТА ИРКУТСКА, ДОЛЯ КАЖДОГО НЕ ПРЕВЫСИТ 25% – ГУБЕРНАТОР

В консорциум по строительству нового аэропорта Иркутска планируется привлечь 3-4 инвестора, доля каждого из них не превысит 25%, заявил губернатор Иркутской области Сергей Левченко журналистам во вторник.

«Инвесторы есть, мне приходится им даже аппетиты ограничивать, чтобы не более 25% было вложений от каждого, не более 25% собственности. То есть будет государство и три инвестора, или даже четыре, поскольку есть интерес от четырех компаний. Видимо, придется долю уменьшать, или кому-то отказывать», – сказал С.Левченко.

Об интересе к проекту ранее заявляли холдинги «Аэропорты регионов» (входит в «Ренову» Виктора Вексельберга), «БазЭл» Олега Дерипаски и «Новапорт» Романа Троценко. С последним Иркутская область даже создала совместную проектную компанию «Иркутскаэроинвест», что вызвало недовольство конкурентов. А в мае губернатор региона заявил, что обсуждается вариант создания консорциума инвесторов.

С.Левченко также сказал во вторник журналистам, что площадка для строительства нового аэропорта уже определена.

«Я бы не хотел сегодня обозначать выбранную площадку, потому что как только скажешь где, так сразу туда набегут и скупят все земельные участки – потом замучаешься выкупать. Это явление прослеживается везде, где идет строительство для государственных нужд. Мы оформим сервитут, надеюсь, до конца текущего года, после этого я объявлю где находится площадка», – сказал С.Левченко.

Он уточнил, что взлетно-посадочная полоса для нового аэропорта будет построена за счет федеральных средств, а это четверть всех расходов на его строительство. Остальные средства в проект вложат частные инвесторы.

Губернатор также сообщил, что реконструкция действующего аэропорта Иркутска оценивается в 8 млрд рублей, завершить ее планируется к середине 2019 года.

«Основной смысл реконструкции – строительство нового терминала, способного обслуживать стремительно увеличивающийся пассажиропоток. Он будет один для международных и внутренних авиалиний, которые сегодня разнесены по разным павильонам, и он будет оснащен всеми современными способами обработки пассажиропотока, в том числе телетрапами, которых у нас сейчас нет», – сказал С.Левченко.

Кроме того, по его словам, проект предусматривает строительство новых подъездных путей к аэропорту.

Ранее бывший председатель правительства Иркутской области Александр Битаров говорил, что объем инвестиций в развитие действующего аэропорта Иркутска оценивается 4-5 млрд рублей. Кроме того, еще 15-16 млрд рублей необходимо привлечь для строительства нового аэропорта за пределами города.

Сообщалось также, что в вопросе строительства нового аэропорта правительство ориентируется на разработанный в 2008-2009 годах проект в деревне Позднякова, в 25 км от Иркутска. Проект предполагает строительство взлетно-посадочной полосы длиной около 4,2 км, аэровокзала, рассчитанного на обслуживание единовременно до 1,8 тыс. пассажиров, гостиницы, диспетчерского пункта, обустройство 28 мест для стоянки самолетов.

В 2015 году международный аэропорт Иркутска был передан из федеральной собственности в областную с целью привлечения инвестиций на условиях государственно-частного партнерства.

Иркутской аэропорт находится в пределах города, имеет два терминала и взлетно-посадочную полосу протяженностью 3,565 тыс. м. В 2016 году аэропорт обслужил 1,7 млн пассажиров, что на 0,9% больше, чем в 2015 году.

### ТАСС; 2017.08.29; РОСАВИАЦИЯ ОТМЕНИЛА ОГРАНИЧЕНИЕ СЕРТИФИКАТА «НОРДАВИА»

**Федеральное агентство воздушного транспорта** РФ (**Росавиаци**я) сняло ограничение сертификата эксплуатанта авиакомпании «Нордавиа», введенное в мае 2017 года, сообщает пресс-служба ведомства.

«Приказ **Росавиаци**и от 31 мая 2017 года «О введении ограничения срока действия сертификата эксплуатанта акционерного общества «Нордавиа – региональные авиалинии» признать утратившим силу», – говорится в сообщении.

В июле авиакомпания «Нордавиа» объяснила, что введение ограничения связано с корпоративным спором по поводу претензий российского предпринимателя Дмитрия Чертока к «Нордавиа» по вопросу возврата технического долга. В настоящее время авиакомпания направила в **Росавиаци**ю обращение об отмене ограничения.

Авиакомпания «Нордавиа» выполняет регулярные и чартерные перевозки из Северо-Западного федерального округа в российские и зарубежные аэропорты. Пассажиропоток компании по итогам января – марта 2017 года составил 209 тыс. пассажиров (рост на 63%, 16-е место в России).

Парк состоит из девяти самолетов Boeing 737-500.

### ТАСС; 2017.08.29; В ЯКУТИИ ВОЗОБНОВИЛ РАБОТУ АЭРОПОРТ «ОЛЕКМИНСК», ПОЛОСА КОТОРОГО БЫЛА РАЗМЫТА ДОЖДЯМИ

Аэропорт Олекминск в Якутии возобновил работу, воздушная гавань не функционировала с 17 августа из-за повреждения дождями взлетно-посадочной полосы. Об этом во вторник сообщили в **Министерстве транспорта** и дорожного хозяйства республики.

«В связи с улучшением погодных условий сегодня, 29 августа, аэропорт Олекминска возобновил работу», – сообщается на официальном сайте **Минтранса** Якутии.

Так, из-за временного закрытия аэропорта с 17 августа около 100 человек не могли вылететь из Иркутска в Якутск и Олекминск. Также более 100 человек не могли выехать из Олекминска в Якутск и по другим направлениям.

В период закрытия аэропорта были организованы дополнительные рейсы водным транспортом для доставки пассажиров из Олекминска в Якутск и обратно, на маршруте курсировали скоростные суда «Метеор» и «Ракета».

Как ранее сообщал ТАСС со ссылкой на представителя авиакомпании «Якутия», люди были размещены в гостиницах города Иркутска, обеспечены питанием, камерой хранения для вещей.

После открытия аэропорта Олекминск в течение двух дней – 29 и 30 августа – планируется совершить 12 рейсов для перевозки всех пассажиров из Иркутска и Якутска для доставки их в Олекминск.

### ТАСС; 2017.08.29; ВЛАСТИ МАРИЙ ЭЛ РАССЧИТЫВАЮТ ВОССТАНОВИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ В АЭРОПОРТУ ЙОШКАР-ОЛЫ

Новое руководство Марий Эл ищет решение, которое помогло бы восстановить авиасообщение в аэропорту Йошкар-Олы, прерванное в начале 2016 года. Об этом сообщил в интервью ТАСС врио главы Марий Эл Александр Евстифеев.

«Аэропорт Йошкар-Олы можно реанимировать. Мы продолжаем поддерживать его в рабочем состоянии, обновляем документацию, вернулись к теме лицензирования», – сказал он.

Евстифеев добавил, что доходы аэропорта должны составлять не менее 80 млн рублей в год. «Эта сумма необходима на покрытие эксплуатационных затрат, зарплату сотрудникам, диспетчерскую службу, поддержание в техническом состоянии взлетно-посадочной полосы, сигнального оборудования. Но перевозками пока даже приблизительно ничего подобного не набирается», – сказал он.

Одним из ключевых вопросов в развитии аэропорта остается слабый пассажиропоток. «Населения в республике – около 700 тыс. человек, большая часть его малоподвижна, средняя зарплата – порядка 20-25 тыс. рублей в месяц. Особо не наездишься, не налетаешься. Чтобы у людей появились деньги и возможность путешествовать, нужны, в том числе, инвесторы, которые станут развивать производство, создавать рабочие места», – отметил Евстифеев.

С 1 января 2016 года, как сообщала «Российская газета», аэропорт Йошкар-Олы перестал принимать и отправлять самолеты из-за отсутствия перевозчиков, желающих выполнять рейсы. В 2017 году планировалась организация авиационных перевозок по направлениям в Москву и Крым, но перевозчиков до сих пор не нашлось.