**04 СЕНТЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2017.09.04; ЧИНОВНИКИ ОБСУЖДАЮТ СОЗДАНИЕ ДОРОЖНОЙ КОРПОРАЦИИ

Госкомпания «Автодор» и **Росавтодор** могут быть реформированы после выборов

Чиновники вновь задумались о реформе системы госрегулирования дорожной отрасли. Сейчас в ней сосуществуют две структуры, функции которых разделены. **Федеральное дорожное агентство** (**Росавтодор**) строит и ремонтирует бесплатные дороги, а госкомпания «Автодор» занимается платными проектами, привлекая внебюджетные деньги.

Формальный старт обсуждениям пока не дан, однако с подачи Центра стратегических разработок (ЦСР) Алексея Кудрина варианты уже несколько месяцев прорабатываются в закрытом режиме, сообщили «Ведомостям» два консультанта крупных концессионных дорожных проектов, один из консультантов «Автодора» и два чиновника **Росавтодор**а.

Работы на концессионных объектах, где затраты инвестора покрывает бюджет, могут остановиться

Год назад ЦСР выиграл конкурс (цена контракта – 111 млн руб.) на разработку «целевого видения» состояния отрасли, следует из информации на сайте госзакупок. Он должен подготовить стратегию развития дорожного хозяйства до 2030 г., а также новую модель управления им, уточнив границы деятельности ключевых субъектов отрасли, в том числе **Росавтодор**а. Финальный вариант ЦСР должен представить к 5 октября.

В черновиках ЦСР есть два основных сценария, рассказывают собеседники «Ведомостей». Первый – переподчинение «Автодора» **Минтрансу** (сейчас подчиняется напрямую правительству, а стратегию утверждает наблюдательный совет госкомпании). Второй – реформа обеих структур: «Автодор» вместе с **Росавтодор**ом войдут в объединенную корпорацию, которая получит новую организационно-правовую форму (к примеру, станет публичной правовой компанией), при этом появится и регулятор. Всего предложений около 10, большинство из них сводятся к этим двум вариантам, хотя есть и вариант «ничего не менять», знают источники «Ведомостей», видевшие материалы ЦСР (два консультанта, федеральный чиновник и один из авторов предложений). Итоговую версию после выборов 2018 г. должно утвердить уже новое правительство, говорит консультант «Автодора» и подтверждает чиновник **Росавтодор**а.

10 млрд рублей на дорогу вокруг Москвы выделит Евразийский банк развития

Представители «Автодора», **Росавтодор**а и **Минтранса** от комментариев отказались. ЦСР работает с федеральными властями, в том числе консультирует по вопросам повышения качества дорог, подтвердил его представитель, по итогам разработает концепцию дорожного хозяйства. Реформу «Автодора» и **Росавтодор**а он не комментирует, так как изменение структуры госорганов определяют президент и правительство.

Вариант объединения двух структур не приоритетный для ЦСР, скорее всего, он не будет его рекомендовать в качестве основного, говорит эксперт, знакомый с предложениями ЦСР: информацию о многочисленных дорожных проектах сложно консолидировать, создание отраслевой монополии не пойдет им на пользу. Однако идея обсуждается в **Минтрансе**, знают консультанты и чиновник **Росавтодор**а.

Нужно избежать конкуренции между **Росавтодор**ом и «Автодором», усилить кооперацию, чтобы планирование было более эффективным, говорит один из разработчиков предложений. «Автодор» и дорожное агентство конкурируют за деньги бюджета, признает сотрудник **Росавтодор**а. Они действительно конкурируют за деньги на новое строительство, говорит директор Института экономики транспорта ВШЭ Михаил Блинкин, но это «полторы копейки». Бюджет федерального дорожного фонда на 2017 г. составляет 618 млрд руб., из которых на **Росавтодор**, по словам его представителя, приходится 516 млрд – и в основном на ремонт и содержание дорог. У «Автодора» есть и другие источники финансирования – на строительство ЦКАД он получал деньги из фонда национального благосостояния.

В свое время «Автодор» был выделен из **Росавтодор**а, чтобы привлекать частные деньги, механизм работает достаточно эффективно, говорит советник Dentons Илья Скрипников. «Автодор» проделал серьезную работу по запуску ГЧП-проектов, согласен Блинкин. Но теперь «Автодору» заниматься, по сути, нечем: проекты заканчиваются, а частную сторону хотя и финансируют банки, но государственные, считает гендиректор исследовательского агентства InfraNews Алексей Безбородов, при достаточно скромном росте дорожной сети «Автодор» можно было бы сделать концессионным подразделением **Росавтодор**а. До 2030 г. «Автодор» планирует увеличить протяженность скоростных магистралей с 5100 до 17 000 км, в том числе 2000 км рассчитывает построить к 2020 г. при условии внебюджетного финансирования через концессии и ГЧП (на программу требуется 12 трлн руб., до 50% – от инвесторов), пишут аналитики InfraOne в своем обзоре и предполагают, что темпы строительства платных скоростных магистралей будут ниже из-за отсутствия решений правительства и нехватки инвесторов. Все сложнее находить на капиталоемкие проекты «Автодора» инвесторов, готовых обойтись без господдержки, указывают они, крупных игроков, способных самостоятельно переварить такой объем, осталось мало. Если несколько лет назад на каждый лот приходило 3–5 претендентов, то сейчас ситуация резко изменилась: либо никто не приходит, либо приходит один участник после предварительных переговоров, констатирует Блинкин.

Вслед за рынком ГЧП может встать и рынок концессий

Со стороны банков проблем с финансированием дорожных проектов нет, рассказывает исполнительный вице-президент Газпромбанка Алексей Чичканов, но из-за их высокой стоимости и низкого платежеспособного спроса для их окупаемости требуются бесплатные деньги, так называемый капитальный грант. И если бюджетных денег будет меньше, капиталоемкие дорожные проекты будут находить инвестора только в тех регионах, где высокий трафик, а потребители готовы платить за проезд. Кроме Москвы и Подмосковья это еще 2–3 региона, говорит Чичканов.

Газпромбанку помогут профинансировать самый дорогой участок Центрального кольца

По итогам 2017 г. почти 80% федеральных трасс будут приведены в нормативное состояние, основная проблема – региональные и муниципальные дороги, из которых лишь 42% соответствуют нормативам, заявил **министр транспорта** Максим **Соколов**. Сейчас Россия тратит 1,2% ВВП на дороги, а по их качеству находится в мировом рейтинге на 123-м месте, указывает Блинкин, за 2016 г. в России построено 100 км дорог высших технических категорий, для сравнения: в Китае – 11 050 км. «Нужно честно ответить на вопрос, нужны ли нам дороги и какой процент ВВП мы готовы тратить на поддержание дорожного хозяйства, до этого все преобразования – слияния структур и их реорганизация – бессмысленны», – заключает он.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДРА ВОЗДВИЖЕНСКАЯ; 2017.09.03; ПРОБКИ НА ВЫЛЕТ

Выделенные полосы разгрузят дороги в крупных городах

Введение выделенных полос для движения общественного транспорта – единственный способ эффективной борьбы с растущим трафиком в крупных городах. Такое мнение высказал **министр транспорта** Максим **Соколов** журналистам во время открытия участка Екатеринбургской кольцевой автодороги.

«Это очень правильно. Более того, это единственно возможный инструмент для того, чтобы справиться со все возрастающим трафиком внутри городских агломераций, городов-миллионников. Конечно, нужно развивать улично-дорожную сеть, строить новые развязки. Но гораздо важнее – организация общественного движения, преимущество общественного транспорта, пешеходные зоны, велосипедные дорожки. Это кардинальное решение проблем с пробками в любом городе», – считает Максим **Соколов**.

Так, на Садовом кольце в Москве власти запустят участок выделенной полосы для общественного транспорта, ее длина составит 200 метров между Казанским переулком и Большой Якиманкой, а также на дублере Садового кольца – от Большой Якиманки до Крымского моста. Это позволит разгрузить пересадочный узел с радиальными маршрутами.

По этой выделенной полосе пойдет маршрут Б, который ходит по Садовому кольцу. Интервал движения составит около пяти минут. «Пассажиропоток на этом маршруте сейчас составляет до 30 тысяч пассажиров в день, – подсчитали в Центре организации дорожного движения. – После запуска выделенной полосы ожидается рост пассажиропотока примерно на 20 процентов. Кроме того, по данной выделенной полосе пойдет маршрут Т10, который идет от Нагатинской улицы до Самотечной площади».

### ИНТЕРФАКС-УРАЛ; 2017.09.02; УЧАСТОК ЕКАТЕРИНБУРГСКОЙ КОЛЬЦЕВОЙ ДОРОГИ СТОИМОСТЬЮ БОЛЕЕ 6 МЛРД РУБЛЕЙ ВВЕДЕН В ЭКСПЛУАТАЦИЮ

Строительство второго пускового комплекса южного полукольца Екатеринбургской кольцевой дороги (ЕКАД) завершено, в субботу он введен в эксплуатацию, сообщает корреспондент «Интерфакса» с церемонии открытия данного участка дороги.

На мероприятии присутствовали **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, который находится с рабочей поездкой в Екатеринбурге, и врио губернатора Свердловской области Евгений Куйвашев.

«Эти 11,5 км обеспечат необходимую связь районам, прилегающим к столице субъекта. (...) Желаю всем, кто будет использовать эту дорогу, ровных, безопасных и качественных поездок», – отметил М.**Соколов**.

Е.Куйвашев, в свою очередь, высказал уверенность, что «планы в 2020 году закончить строительство до Челябинского тракта» удастся реализовать.

После того, как участники церемонии перерезали красную ленточку, М.**Соколов** и Е.Куйвашев проехали по новому участку дороги на велосипедах.

Протяженность второго пускового комплекса южного полукольца ЕКАД, строительство которого велось с 2014 года, – 11,352 км.

Как сообщалось, стоимость работ по строительству второго пускового комплекса обхода ЕКАД в соответствие с госконтрактом составляет 6,28 млрд рублей. При этом из федерального бюджета в прошлом году было привлечено 1,7 млрд рублей, из областного – 400 млн рублей.

Изначально ввод второго пускового комплекса планировался на 2018 год, но затем было решено ввести его досрочно, чтобы разгрузить дороги в Екатеринбурге к ЧМ-2018.

Также сообщалось, что завершение строительства южного полукольца ЕКАД (протяженность – 35 км, разбит на три пусковых комплекса) позволит объединить в единый транспортный узел федеральные автодороги, связывающие Екатеринбург с городами Пермь, Тюмень, Челябинск, а также региональную дорогу «Екатеринбург – Нижний Тагил – Серов» с выходом на Ханты-Мансийск. Предполагается, что за счет этого интенсивность движения автотранспорта, проходящего через Екатеринбург, увеличится в 1,5-2 раза. Также завершение работ на автодороге позволит вывести из городской черты 60-80 тыс. транзитных автомобилей в сутки.

Строительство ЕКАД началось в 1994 году. Общая протяженность автодороги составит 94,38 км. Объект разбит на шесть участков, пять из которых (протяженность 58,7 км) были введены в эксплуатацию в период с 1997 по 2011 годы.

В ближайшее время планируется приступить к строительству третьего пускового комплекса южного полукольца ЕКАД (14,4 км), который соединит автодорогу «Екатеринбург-Полевской» с трассой М-5 «Урал» и позволит к 2020 году полностью замкнуть кольцо.

Также сообщалось, что **министерство транспорта** РФ предложило правительственной комиссии по бюджетным проектировкам в 2018-2020 годы выделить Свердловской области более 8,5 млрд рублей на завершение строительства южного полукольца ЕКАД.

В частности, **Минтранс** РФ считает возможным направить на строительство ЕКАД в 2018 году более 2,1 млрд рублей, в 2019 году – порядка 1 млрд рублей, в 2020 году – около 5,5 млрд рублей.

### ИНТЕРФАКС-УРАЛ; 2017.09.02; МИНТРАНС РФ СЧИТАЕТ ЦЕЛЕСООБРАЗНЫМ ПЕРЕДАТЬ УЧАСТОК ЕКАД В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ

Третий пусковой комплекс южного полукольца Екатеринбургской кольцевой автодороги (ЕКАД), строительство которого пока не началось, было бы целесообразно передать из региональной в федеральную собственность, сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Пока этот участок находится в региональной собственности, хотя в перспективе, мы об этом говорили на велосипедной пробежке с Евгением Владимировичем (врио губернатора Свердловской области Куйвашевым – ИФ), надо передавать его в федеральную собственность. Таким образом, обеспечим связанность четырех федеральных дорог, ведущих в Екатеринбург, в едином кольце», – сообщил М.**Соколов** журналистам в Екатеринбурге в субботу.

Он добавил, что **Минтранс** «постарается поддержать этот проект из федерального бюджета».

Как сообщалось, в субботу введен в эксплуатацию второй пусковой комплекс южного полукольца ЕКАД стоимостью 6,28 млрд рублей.

В ближайшее время планируется приступить к строительству третьего пускового комплекса южного полукольца ЕКАД (14,4 км), который соединит автодорогу «Екатеринбург-Полевской» с трассой М-5 «Урал» и позволит к 2020 году полностью замкнуть кольцо.

**Минтранс** РФ предложил правительственной комиссии по бюджетным проектировкам в 2018-2020 годы выделить Свердловской области на эти цели более 8,5 млрд рублей.

В частности, **Минтранс** считает возможным направить на строительство ЕКАД в 2018 году более 2,1 млрд рублей, в 2019 году – порядка 1 млрд рублей, в 2020 году – около 5,5 млрд рублей.

Завершение строительства южного полукольца ЕКАД (протяженность – 35 км, разбит на три пусковых комплекса) позволит объединить в единый транспортный узел федеральные автодороги, связывающие Екатеринбург с городами Пермь, Тюмень, Челябинск, а также региональную дорогу «Екатеринбург – Нижний Тагил – Серов» с выходом на Ханты-Мансийск. Предполагается, что за счет этого интенсивность движения автотранспорта, проходящего через Екатеринбург, увеличится в 1,5-2 раза.

Завершение работ на автодороге позволит вывести из городской черты 60-80 тыс. транзитных автомобилей в сутки.

Строительство ЕКАД началось в 1994 году. Общая протяженность автодороги составит 94,38 км. Объект разбит на шесть участков, пять из которых (протяженность 58,7 км) были введены в эксплуатацию в период с 1997 по 2011 годы.

### ТАСС; 2017.09.02; ГЛАВА МИНТРАНСА ОЗНАКОМИЛСЯ С ПРОИЗВОДСТВОМ «ЛАСТОЧЕК» НА «УРАЛЬСКИХ ЛОКОМОТИВАХ»

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, который прибыл в Свердловскую область с рабочей поездкой, впервые посетил производственную площадку ООО «Уральские локомотивы» (СП группы «Синара» и Siemens), где выпускают российский скоростной электропоезд «Ласточка». Об этом в субботу сообщает Центр общественных связей группы «Синара».

«Второго сентября **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, прибывший с рабочим визитом в Екатеринбург, посетил завод «Уральские локомотивы». На производственной площадке предприятия, где выпускают российский скоростной электропоезд «Ласточка», министр побывал впервые», – говорится в сообщении.

В рамках визита на производство **министр транспорта РФ** ознакомился со всеми этапами выпуска скоростного электропоезда, в том числе с технологиями сварки кузова вагона из экструдированного алюминия, сборки и окраски поезда. «В среднем уровень локализации компонентов и систем в различных модификациях «Ласточки» составляет более 80%. В настоящее время поезда оснащаются скоростной тележкой, выпуск которой также освоен на «Уральских локомотивах», российской системой управления верхнего уровня, отечественными тормозной и климатической системами», – отмечается в сообщении группы «Синара».

Также **Соколов** посетил центр мониторинга подвижного состава, где ему была представлена система диспетчеризации «умный поезд и умный электровоз», разработанная предприятием в 2016 году. «Уникальная электронная система позволяет специалистам завода, РЖД и сервисных служб в режиме онлайн получать информацию по 700 параметрам о техническом состоянии и работе систем выпускаемых на предприятии локомотивах и электропоездах. Это значительно повышает эффективность сервисного обслуживания подвижного состава», – поясняется в сообщении.

**Министр транспорта** совершил поездку по территории предприятия на электропоезде «Ласточка». «Он не только осмотрел салон и кабину, но и самостоятельно управлял поездом. Максим **Соколов** высоко оценил производственную базу завода «Уральские локомотивы» и современные технологические решения, применяемые на предприятии», – резюмируется в сообщении группы «Синара».

ООО «Уральские локомотивы» (Верхняя Пышма, Свердловская область) создано в 2010 году на базе Уральского завода железнодорожного машиностроения для производства и продажи локомотивов и скоростных электропоездов. Завод является совместным предприятием российской машиностроительной группы «Синара» и немецкого концерна Siemens AG. Завод серийно выпускает грузовые магистральные электровозы постоянного тока «Синара» (2ЭС6) с коллекторным тяговым приводом, грузовые магистральные электровозы постоянного тока «Гранит» (2ЭС10) с асинхронным тяговым приводом и скоростные электропоезда «Ласточка» (ЭС2Г), а также магистральный электровоз переменного тока серии 2ЭС7.

### ИНТЕРФАКС-УРАЛ; 2017.09.02; ЛИШЬ 42 ПРОЦЕНТА РЕГИОНАЛЬНЫХ И МУНИЦИПАЛЬНЫХ ДОРОГ В РФ НАХОДЯТСЯ В НОРМАТИВЕ – МИНТРАНС

Почти 80 процентов федеральных автодорог в России к концу текущего года будут в нормативном состоянии, ситуация с региональными и муниципальными дорогами хуже, сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«С учетом высоких темпов приведения в нормативное состояние сети федеральных трасс в последние годы, по итогам 2017 года этот процент вплотную приблизиться к планке 80», – отметил М.**Соколов** на совещании в Верхней Пышме в субботу по вопросам безопасности и качества автодорог.

По словам министра, основной задачей является приведение в нормативное состояние региональных и муниципальных дорог. «Здесь показатели пока не такие оптимистичные, порядка 42 процентов находятся в нормативе», – добавил М.**Соколов**.

### ТАСС; 2017.09.01; СОКОЛОВ: ГОСРЕГУЛИРОВАНИЕ ТАРИФОВ ЦЕЛЕСООБРАЗНО ОТМЕНИТЬ В ПОРТАХ С ВЫСОКОЙ КОНКУРЕНЦИЕЙ

Государственное регулирование тарифов в портах целесообразно отменить там, где есть развитая конкуренция, заявил журналистам **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, комментируя поручение вице-премьера РФ Аркадия **Дворкович**а об анализе конкурентной среды в российских портах.

«Там, где будет в портах обеспечена высокая конкуренция, то там, мы считаем, наверное, такое жесткое регулирование тарифообразования не нужно. Рынок сработает в этом плане эффективнее и обеспечит приток инвестиций в развитие портовой инфраструктуры», – считает он.

**Соколов** напомнил, что **Минтранс** видит рост грузооборота портов: по итогам года он составит около 800 млн тонн. «Сами порты развиваются, открываются новые терминалы. Я говорил про порты Мурманского транспортного узла, развиваются порты дальневосточного направления, Азово-Черноморского бассейна, на Балтике – Усть-Луга и Бронка. Мы видим определенную перспективу», – отметил министр.

«В то же время есть достаточно большое количество малодеятельных портов, но при этом социально очень важных, которые обслуживают трассы Северного морского пути, обеспечивают северный завоз, и там, конечно, регулирование, с моей точки зрения, должно сохраниться», – сказал он.

**Соколов** подчеркнул, что поручение правительства направлено на то, чтобы проанализировать, какие порты сейчас за счет развития экспортной базы получили хорошую динамику и конкурентную среду, а где необходимо сохранить государственное регулирование.

Ранее сообщалось, что вице-премьер Аркадий **Дворкович** поручил **Минтрансу** и ФАС провести анализ конкурентной среды в российских портах в 2015-2017 годах, на основе которого необходимо подготовить предложения по отмене госрегулирования в морских портах, в том числе путем отмены тарифного регулирования.

Позиция ФАС

В ФАС России также считают, что прекращение регулирования возможно только на тех рынках, где существует развитая конкуренция. Как сообщал ТАСС представитель ведомства, ФАС уже проводит анализ конкурентной среды в российских портах.

В ряде российских портов тарифы уже фактически не регулируются государством. Ранее ФАС прекратила ценовое регулирование в нескольких портах с высокой конкурентной средой (в частности в порту Санкт-Петербурга) и ведет только мониторинг цен. При этом в 2016 году ФАС возбудила дела против девяти компаний, которые работают в Новороссийском, Туапсинском, Приморском и Мурманском портах, заявив, что компании устанавливают монопольно высокие цены на перевалку грузов.

### ТАСС; 2017.09.02; МИНТРАНС ОБЕЩАЕТ ПОДДЕРЖАТЬ ВЫШЕДШИЕ НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК НОВЫЕ АВИАКОМПАНИИ

**Министерство транспорта** РФ поддержит новые отечественные авиакомпании, которые выходят на российский рынок. Об этом в субботу корреспонденту ТАСС сообщил **министр транспорта** Максим **Соколов**, находящийся с рабочей поездкой в Свердловской области.

«Пока [в этом году] заявились только «Азимут» и «Бурятские авиалинии». Может кто-нибудь еще заявится, поддержим и другие», – сказал **Соколов**, отвечая на вопрос о том, сколько новых российских авиакомпаний может появиться в 2017-2018 годах.

Ранее сообщалось, что авиакомпания «Азимут», которая является базовым перевозчиком будущего аэропорта Платов в Ростовской области, к 2021 году планирует выполнять полеты из Ростова-на-Дону в 25 городов. Уже в 2017 году компания намерена осуществлять прямые рейсы в Москву, Петербург, Сочи, Симферополь, Нижний Новгород, Екатеринбург, Омск, Новосибирск, Уфу, Самару, Казань, Грозный, Махачкалу.

А махачкалинская авиакомпания «Пионер – региональные авиалинии» и «Бурятские авиалинии» объединили ресурсы для работы на территории Байкальского региона – в Бурятии, Иркутской области и Забайкальском крае.

### ТАСС; 2017.09.01; СОГЛАШЕНИЕ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА В ПЕТРОПАВЛОВСКЕ-КАМЧАТСКОМ ПОДПИШУТ НА ВЭФ

Инвестором проекта выступит холдинг «Аэропорты регионов», который намерен вложить в развитие Елизово 7,8 млрд рублей

Подписание соглашения о строительстве нового терминала аэропорта Елизово в Петропавловске-Камчатском пройдет в сентябре во Владивостоке на Восточном экономическом форуме (ВЭФ). Об этом сообщила в пятницу пресс-служба фонда «Росконгресс», который является организатором форума.

«Подписание соглашения о строительстве нового терминала международного аэропорта Петропавловск-Камчатский (Елизово) состоится в ходе сессии «Аэропорты. Новая очередь проектов», посвященной модернизации аэродромной инфраструктуры на Дальнем Востоке», – говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, соглашение подпишут **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, министр РФ по развитию Дальнего Востока Александр Галушка, губернатор Камчатского края Владимир Илюхин и гендиректор холдинга «Аэропорты регионов» Евгений Чудновский.

Инвестором проекта выступит холдинг «Аэропорты регионов», который намерен вложить в развитие Елизово 7,8 млрд рублей, в частности, построить новый пассажирский терминал площадью 21,5 тыс. кв м для приема внутрироссийских и международных рейсов с обслуживанием до 1 млн пассажиров в год, а также служебно-технические объекты, гостиничный комплекс на 120 номеров, торгово-офисную зону площадью около 5 тыс. кв м.

Восточный экономический форум пройдет во Владивостоке 6-7 сентября, участие в нем подтвердили делегации 24 стран, в том числе Китая, Японии, Австралии, Канады, США, Великобритании, Германии. В прошлом году ВЭФ собрал 3,5 тыс. участников, для участия в нем было заявлено 111 инвестпроектов с общим объемом частных инвестиций 2,2 трлн рублей. На форуме было подписано 216 соглашений на 1,85 трлн рублей. Агентство ТАСС является генеральным информационным партнером, официальным фотохост-агентством и модератором зоны презентаций инвестиционных проектов ВЭФ-2017.

### РИА НОВОСТИ; ОЛЬГА ЕРАЧИНА; 2017.09.02; ГЛАВА МИНТРАНСА ПРОКОММЕНТИРОВАЛ СООБЩЕНИЯ О РАЗДЕЛЕНИИ ФУНКЦИЙ РОСАВИАЦИИ

**Минтранс** РФ не обладает информацией о возможном разделении функций провайдера и регулятора аэронавигационных услуг, которые в настоящее время исполняет **Росавиаци**я, сообщил журналистам в субботу **министр транспорта** Максим **Соколов**.

«Кому это стало известно? В **Минтрансе** нет такой информации», – сказал министр.

Ранее ряд СМИ сообщал, что **Минтранс** России прорабатывает вопрос о разделении функций провайдера и регулятора аэронавигационных услуг, которые в настоящее время исполняет **Росавиаци**я. Полномочия якобы предлагается разделить между **Минтрансом**, **Росавиаци**ей и Госкорпорацией по организации воздушного движения. Причиной таких изменений называют то, что существующая система управления аэронавигационной системой будто бы недостаточно эффективна из-за совмещения функций провайдера и регулятора в лице одного органа.

### РИА НОВОСТИ; 2017.09.01; СОКОЛОВ: НЕОБХОДИМО ДОРАБОТАТЬ СТРАТЕГИЮ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА КРЫМА

Глава **министерства транспорта** РФ Максим **Соколов** поручил доработать стратегию развития дорожного хозяйства Республики Крым и Севастополя до 2022 года, сообщает ведомство в пятницу.

Такое поручение министр дал в ходе очередного заседания рабочей группы по развитию и обеспечению функционирования транспортной инфраструктуры Крыма и Севастополя.

«Максим **Соколов** дал поручения, направленные на своевременное выполнение работ и мероприятий по обеспечению транспортной безопасности Крымского моста и подходов к нему. Также **Соколов** поручил своим коллегам завершить доработку стратегии развития дорожного хозяйства Крыма и Севастополя до 2022 года, которая разработана **Минтрансом** по указанию президента РФ, и обеспечить ее скорейшее рассмотрение в правительстве РФ», – говорится в сообщении.

Особое внимание министр обратил на необходимость надлежащего отражения реализуемых и планируемых к реализации объектов транспортной инфраструктуры в документах территориального планирования, а также синхронизации сроков проектирования, строительства и ввода крупнейших транспортных проектов по развитию транспортной инфраструктуры Крыма и Севастополя.

«На площадке рабочей группы нужно совместно вырабатывать системные решения, чтобы потом также сообща их реализовывать», – отметил **Соколов**.

### РБК; ВАСИЛИЙ МАРИНИН; ВАЛЕРИЯ КОМАРОВА; ЕЛЕНА ПАШУТИНСКАЯ; 2017.09.01; КРУПНЫЕ КРЕДИТОРЫ ПРОГОЛОСУЮТ ЗА БАНКРОТСТВО «ТРАНСАЭРО»

На следующей неделе кредиторы «Трансаэро» определят будущее авиакомпании. Основной сценарий – банкротство, рассказали источники РБК. Аналитики считают, что реальных шансов на возрождение компании сейчас мало

Кредиторы «Трансаэро», которая до конца 2015 года была крупнейшей частной авиакомпанией в России, склоняются к тому, чтобы на заседании в следующую среду, 6 сентября, проголосовать за признание ее банкротом. Об этом РБК рассказали три источника в компаниях-кредиторах и подтвердил источник, близкий к авиакомпании.

В повестке заседания кредиторов есть пункт «о введении в отношении должника процедуры финансового оздоровления», говорится на сайте Единого федерального реестра сведений о банкротстве. Но собеседники РБК среди кредиторов говорят, что он вряд ли будет одобрен. Источник, близкий к авиакомпании, подтверждает: «Скорее всего, кредиторы проголосуют за введение конкурсного производства».

Компания встречалась с банками-кредиторами и презентовала план возрождения авиаперевозчика, подготовленный еще в ноябре 2016 года, рассказал РБК ее представитель. Согласно плану, кредиторам предлагалось проинвестировать около $70 млн в новую авиакомпанию. При этом часть денег могла бы быть получена от продажи текущих активов «Трансаэро». Кредиторы бы получили в новой компании доли пропорционально долгу.

Сомнения в возможности возродить «Трансаэро» сразу высказывали предправления ВТБ Андрей Костин, глава Сбербанка Герман Греф, руководитель «Аэрофлота» Виталий Савельев и **министр транспорта** Максим **Соколов**.

Представитель «Трансаэро» в пятницу, 1 сентября, сказал, что у него нет информации о том, как пройдет голосование кредиторов.

О проблемах «Трансаэро» стало известно в конце 2015 года, когда она не смогла обслуживать долг в размере 250 млрд руб. В итоге у авиакомпании отозвали сертификат эксплуатанта, по решению суда была введена процедура наблюдения.

Основные кредиторы авиакомпании – это банки и лизингодатели. По данным «Интерфакса», долг перед «ВЭБ-лизингом» составляет 42 млрд руб., перед Газпромбанком – 13,6 млрд руб., перед дочерними структурами ВТБ – 19,3 млрд руб., перед самим ВТБ – более 9,4 млрд руб., перед лизинговой «дочкой» Сбербанка – 9,2 млрд руб., перед Новикомбанком – 8,7 млрд руб. Кроме того, среди кредиторов оказался «Аэрофлот», который после отзыва лицензии «Трансаэро» в октябре 2015 года перевозил ее пассажиров за свой счет. Долги конкурента «Аэрофлот» оценивает в 17 млрд руб. Также среди кредиторов – Абсолют Банк и Альфа-банк.

Начальник управления по работе с проблемной задолженностью корпоративных клиентов Абсолют Банка Александр Фролов заявил РБК, что письмо, где говорилось о плане создания новой авиакомпании, не содержало «никакого бизнес-плана для кредиторов, и «Трансаэро» не предоставила банку какой-либо конкретики относительно его реализации». «В текущей ситуации мы планируем голосовать за введение процедуры конкурсного производства, поскольку в данном случае это наиболее эффективный вариант для кредиторов», – сказал он. Представители ВТБ, ВЭБа, Сбербанка, Газпромбанка и Новикомбанка отказались от комментариев.

Как сообщалось ранее, по данным на 31 декабря 2014 года, авиапарк «Трансаэро» состоял из 104 авиалайнеров – 47 Boeing 737, 20 Boeing 747, 18 Boeing 767, 14 Boeing 777, двух Ту-214 и двух грузовых Ту-204С. При этом в собственности компании находились только девять самолетов (пять Boeing 737, три Boeing 767 и один Boeing 777), остальные же были ею получены на условиях финансовой или операционной аренды. Большинство лизинговых самолетов были переданы другим авиакомпаниям, в частности группе «Аэрофлот».

«Трансаэро» не раскрывает, сколько сейчас у компании самолетов. Источник в компании говорит, что основные активы – это вспомогательная техника, запчасти, транспорт различного назначения, элементы конструкции самолетов. Требования к «Трансаэро» кредиторов первой и второй очереди (включают выплаты персоналу и вознаграждение арбитражному управляющему) превышают 19 млрд руб., сообщил РБК источник в руководстве одного из кредиторов. Вряд ли компания располагает имуществом для удовлетворения требований кредиторов после этих выплат, считает он. В частности, даже аэропортовые сборы за хранение оставшихся самолетов превышают их стоимость. По его оценке, максимально кредиторы смогут вернуть не более 15 коп. на каждый рубль долга. Гендиректор «Трансаэро» Александр Бурдин заявлял в интервью «Ведомостям» в ноябре 2016 года, что активы компании могут составлять около 5 млрд руб.

Аналитик «ВТБ Капитала» Ольга Болтрукевич полагает, что реалистичного сценария возрождения «Трансаэро» или создания на ее базе нового перевозчика нет.

С ней соглашается руководитель агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. «Если кредиторы не смогли договориться, когда компания функционировала, то теперь, похоже, нет шансов», – говорит он. Несмотря на рост авиаперевозок в 2017 году (за январь–июль увеличились на 21%, до 58,3 млн пассажиров), рентабельность перевозчиков остается достаточно низкой, предупреждает эксперт. «Стартовать сейчас с такой доходностью рискованно и сложно», – заключает он.

### ИВАНОВСКАЯ ГАЗЕТА; ДМИТРИЙ ГОРБУШИН; 2017.09.01; ВОЗДУШНЫЕ ВОРОТА ИВАНОВА СТАНУТ МЕЖДУНАРОДНЫМИ

В следующем году, обнадежило Павла Конькова руководство аэропорта, из **Иванов**а можно будет улететь за границу. Для начала – в Турцию... В следующем году, обнадежило Павла Конькова руководство аэропорта, из Иванова можно будет улететь за границу. Для начала – в Турцию...

Наш аэропорт готовится к открытию пункта пропуска через границу России, рейсы в Казань планируется вновь запустить в будущем году. Актуальной проблемой развития водного туризма остаются старые причалы.

Аэропорт готовится принять пограничников

В Москву и Санкт-Петербург из ивановского аэропорта в этом году уже выполнено 312 рейсов, перевезено более 7 тысяч пассажиров. В южном направлении (в Сочи, Анапу и Симферополь)– свыше 7,5 тысячи. Об этом сообщил гендиректор аэропорта Олег Ерченко во время визита губернатора Павла Конькова. Он отметил, что на всех «южных» рейсах в среднем загрузка самолетов составляет более 95%.

3 июня российское правительство приняло решение установить воздушный грузопассажирский пункт пропуска через государственную границу в ивановском аэропорту. По словам Олега Ерченко, сейчас совместно с **Минтрансом** и **Росавиаци**ей прорабатываются необходимые технические требования. После начнется реконструкция здания аэровокзала, в том числе для размещения в нем таможенников и пограничников.

Павел Коньков отметил ключевую роль аэропорта в развитии транспортных связей области с другими регионами. По его словам, ивановский аэропорт готов принять любой самолет вместимостью до 300 человек…

В этот же день на заседании регионального правительства, где обсуждали перспективы развития воздушного и водного транспортного сообщения, начальник департамента дорожного хозяйства и транспорта Андрей Шушкин сообщил, что авиарейсы в Казань запустят в 2018 году (последний раз это направление обслуживалось в 2014-м). Этот маршрут планировалось снова открыть в 2017-м, однако авиакомпания отказалась осуществлять перелеты и выделенные средства были направлены на открытие рейсов Иваново – Анапа.

В текущем году на обеспечение доступности перелетов для населения, стимулирование перевозчиков и открытие новых маршрутов предусмотрены субсидии из областного бюджета в сумме, превышающей 55 миллионов рублей. Регион уже вышел на средний показатель 20 тысяч пассажиров в год. Для их удобства автобусное сообщение аэропорта с Ивановом синхронизировано с прибытием и отправлением рейсов.

Павел Коньков поручил департаменту и руководству аэропорта решить вопрос с завышением цен на билеты авиаперевозчиками. Губернатор также приказал проработать вопрос по привлечению федерального субсидирования авианаправлений из областного центра.

**Росавиаци**я обещает дать денег на перелеты

30 августа губернатор Павел Коньков встретился в Москве с руководителем **Федерального агентства воздушного транспорта** (**Росавиаци**я) Александром **Нерадько**. В числе прочего обсуждалось субсидирование воздушных перевозок. Как сообщил глава региона после переговоров, **Росавиаци**я рассмотрит возможность субсидирования рейсов в Санкт-Петербург на четвертый квартал. Напомним, что ранее денег из госказны на эти цели не выделяли, так как области не удалось попасть в соответствующую федеральную программу. Сейчас из ивановского аэропорта в Северную столицу выполняется три рейса в неделю.

«Мы также обсудили включение в федеральную программу субсидирования рейсов из Иванова в Санкт-Петербург, Анапу, Сочи и Казань на 2018 год, – сообщил Павел Коньков. – В ближайшее время будет принято постановление правительства России относительно распределения субсидий. Александр Васильевич заверил, что заявка Ивановской области будет рассмотрена в приоритетном порядке».

Старые причалы мешают туристам

Касательно развития водного транспорта Андрей Шушкин отметил, что в этом году продолжены пассажирские перевозки из Кинешмы в Плёс с остановками в Наволоках и Семигорье, а также открыт новый маршрут Кинешма – Решма с остановкой в Жажлеве. На субсидирование речных перевозок направлено более трех миллионов рублей. Регулярные рейсы были организованы компаниями «Гелинген» и «Вероника-Рива». На сегодняшний день перевезено свыше 5 тысяч пассажиров (это лучше показателя 2016 года на 15%). Рассматривается возможность пустить новые маршруты до населенных пунктов Ильинское и Стиберское Кинешемского района.

По словам директора агентства «Вероника-тур» Веры Уточкиной, «хитом сезона стало направление Кинешма – Плёс – Кинешма. В некоторые дни из-за наплыва желающих приходилось выставлять на линию одновременно два теплохода. Также очень благодарны жители Жажлева за восстановление после долгого перерыва речного сообщения с их населенным пунктом. Сейчас посещение больниц, магазинов, рынка в Кинешме они уже подстраивают под регулярные рейсы». Жажлевцы просят областные власти сохранить этот маршрут и начать навигацию-2018 уже с мая.

Вера Уточкина рассказала и о проблемах, с которыми сталкиваются речные перевозчики. Они не раз жаловались в общественную палату на чересчур частые, по их мнению, проверки со стороны различных надзорных органов. В результате, по словам Уточкиной, вместо работы по развитию регулярного водного сообщения и речного туризма перевозчики занимаются перепиской с надзорными органами.

Директор департамента культуры и туризма Наталья Трофимова подчеркнула, что «водные» туристы особенно важны для Юрьевца, старинного города со множеством достопримечательностей, но добраться до него из-за удаленности от областного центра по дорогам большинству гостей не так-то просто. Впрочем, как и в Кинешму или Пучеж. Поэтому столь актуальна для этих городов многолетняя проблема с причальными сооружениями.

Андрей Шушкин напомнил, что в июне Росимущество наконец-то передало в муниципальную собственность причальные сооружения в этих городах. Но у властей нет средств на их ремонт. И. о. главы Кинешмы Александр Пахолков сообщил, что сначала необходимо провести техническое обследование причальных стенок специализированной организацией. Общая стоимость этих работ – почти полтора миллиона рублей. Также необходимо оформить право пользования водным объектом, заключив договор с Верхне-Волжским бассейновым водным управлением. Предстоит еще найти инвесторов. «Рассматриваются различные варианты передачи в пользование причала на условиях инвестиционного соглашения и с использованием механизмов муниципально-частного партнерства», – сказал он.

Те же проблемы предстоит решить и в двух других приволжских городах. Везде необходимо разработать проекты реконструкции причалов. Тогда у региона появится шанс на федеральное субсидирование – если удастся принять участие в программе развития внутреннего водного транспорта России до 2030 года. А департамент культуры и туризма прорабатывает вопрос о вхождении в федеральную программу «Развитие внутреннего и въездного туризма (на 2019–2025 годы)». Наша область может участвовать в ней сразу по двум направлениям: «Волжский путь» (регионы, имеющие выход к берегам Волги) и «Центральная Россия» (участники маршрута «Золотое кольцо России»).

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2017.09.03; ПАМЯТНИК ТРАНСПОРТНИКАМ, ПОГИБШИМ В РЕЗУЛЬТАТЕ ТЕРАКТОВ, УСТАНОВИЛИ НА ТЕРРИТОРИИ МИИТ

На территории Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет транспорта (МИИТ)» торжественно открылся памятник сотрудникам транспортного комплекса, погибшим при исполнении профессионального долга в результате террористических актов, передает корреспондент Агентства городских новостей «Москва» с церемонии открытия.

«Сегодня, в День солидарности в борьбе с терроризмом мы особо понимаем, что было ими (работниками транспортного комплекса, – прим. Агентства «Москва») сделано для родины, для ее граждан. Обеспечение безопасности населения на транспорте, недопущение совершения террористических актов, актов незаконного вмешательства – это важнейшая задача транспортников. Мы должны защитить наших граждан от терроризма, как это когда-то сделали наши отцы и деды: защитить нашу страну от чумы XX века – фашизма. Я уверен, что этот памятник будет являться символом мужества, стойкости и преданности своему делу всем поколениям транспортников страны. Защита граждан, в том числе на объектах транспортного комплекса, всегда будет для нас святым делом и важнейшей приоритетной задачей», – сказал на церемонии открытия заместитель **министра транспорта** РФ Николай **Захряпин**.

Открытие памятника было приурочено к 3 сентября, в День солидарности в борьбе с терроризмом. Право открытия памятника было предоставлено инспектору по станциям Санкт-Петербургского метрополитена Альберту Сибирских, который 3 апреля 2017 г. обнаружил взрывное устройство на станции «Площадь Восстания» и дал сигнал к закрытию станции, избежав очередного взрыва.

Ранее председатель правления Ассоциации транспортной безопасности Александр Свешников рассказал Агентству «Москва», что решение об установке памятника работникам транспортного комплекса, погибшим при исполнении служебных обязанностей в результате террористических актов было принято транспортным сообществом 3 сентября 2015 г.

В 2016 г. Ассоциация транспортной безопасности создала комиссию по установке данного памятного знака. Было принято решение установить памятник за счет пожертвований граждан, транспортников, юридических лиц транспортного комплекса. Также был объявлен конкурс на разработку памятника. Всего по его результатам было представлено пять работ, одна из которых – скульптором Алексеем Викуловым. Его работу и выбрали члены жюри. Это мраморная тумба из серого мрамора на которой установлена горящая плачущая свечка из белого мрамора, огонь которой сделан из бронзы. Высота памятника – порядка 5 м.

### РБК; ЕКАТЕРИНА КОСТИНА; НАТАЛЬЯ ДЕМЧЕНКО; ИЛЬЯ НЕМЧЕНКО; 2017.09.01; ПОКЛОНСКАЯ ОТРЕАГИРОВАЛА НА ИСКЛЮЧЕНИЕ ИМЕНИ НИКОЛАЯ II ИЗ НАЗВАНИЯ МИИТ

Изменение названия Московского университета путей сообщения Императора Николая II (МИИТ) на Российский университет транспорта – «недальновидное» решение **Министерства транспорта**, считает депутат Госдумы Наталья Поклонская

Депутат Государственной думы Наталья Поклонская прокомментировала в разговоре с РБК изменение названия Московского университета путей сообщения Императора Николая II (МИИТ), который решил отказаться от появившегося в 2015 году в его названии имени императора Николая II.

После 12-го переименования вуз, в разное время носивший имена Сталина, Дзержинского и Николая II и использовавший в названии наименования орденов Ленина и Октябрьской революции, стал называться просто Российским университетом транспорта (МИИТ). На произошедшее 27 июня переименование вуза обратили внимание издание Meduza и пользователи Twitter.

«Откуда не ждали: **Минтранс** дениколаизировал МИИТ. Только не говорите Поклонской», – написал пользователь I Izmaylov в Twitter.

РБК обратился к депутату Наталье Поклонской с просьбой прокомментировать решение исключить из названия имя российского императора Николая II. «Крайне недальновидное решение», – заявила она.

В вузе смену названия объяснили новым статусом образовательного учреждения. «МИИТ теперь имеет статус федерального вуза и подведомствен **Министерству транспорта** Российской Федерации. [Вуз] сохранил свою аббревиатуру МИИТ, потому что она известна всему миру», – пояснил начальник отдела по связям с общественностью Российского университета транспорта (МИИТ) Андрей Крючков. Теперь вуз будет заниматься подготовкой кадров не только для железнодорожного, но и для других видов транспорта, отметил он в разговоре с РБК.

Представитель МИИТ также подчеркнул, что исчезновение имени Николая II из названия вуза – «это не антимонархическая акция». «Мы чтим его как основателя нашего вуза. Изначально, когда МИИТ основывался, он основывался по высочайшему повелению Николая II и был императорским», – сказал Крючков.

Имя императора Николая II будет увековечено в создающемся на базе музея МИИТ Национальном музее транспорта, сообщил РБК руководитель пресс-службы **Министерства транспорта** России Тимур Хикматов.

«Действительно, в новом названии вуза имени Николая II нет. Дело в том, что в июле вуз перешел из ведения **Росжелдор**а (**Федеральное агентство железнодорожного транспорта**. – РБК) в состав **Минтранса**. Когда принималось решение о названии вуза, была учтена мировая практика, когда вузам даются не слишком длинные названия. Для нас было главным, чтобы аббревиатура МИИТ, которая стала мировым брендом, сохранила название», – сказал Хикматов.

Всего университет менял название 12 раз: имя Николая II ему было присвоено в 2015 году, «чтобы подчеркнуть возраст вуза» – тогда он отмечал свое 120-летие.

Московское инженерное училище было основано по указу Николая II в 1896 году. Вскоре после этого оно получило статус императорского (ИМИУ). В 1913 году по инициативе министра путей сообщения Сергея Рухлова и совета ИМИУ училище было переименовано в Московский институт инженеров путей сообщения (МИИПС), его трехлетняя программа обучения была изменена на четырехлетний курс обучения с пятым «дипломным» годом. 27 декабря 1913 года МИИПС было присвоено имя императора Николая II.

После революции 1917 года вуз был переименован еще раз – в Московский институт инженеров путей сообщения Наркомата просвещения РСФСР, в 1924 году к его названию добавилось упоминание Октябрьской революции (Московский институт инженеров транспорта (МИИТ) им. Октябрьской революции Наркомата просвещения РСФСР).

Затем институт использовал в официальном названии в различных сочетаниях имена Феликса Дзержинского (1926–1928 и 1988–1993), Иосифа Сталина (1946–1951), а также названия ордена Ленина и Трудового Красного Знамени.

В 2015 году в честь 120-летия со дня основания учебного заведения его вновь переименовали – в Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II (.pdf).

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.01; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ РАСПРЕДЕЛИЛО ГОСКОМПАНИИ МЕЖДУ МИНИСТЕРСТВАМИ – РАСПОРЯЖЕНИЕ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение, которое формально конкретизирует вопрос распределения госкомпаний между профильными ведомствами, наделенными правом управлять госактивами.

Соответствующий документ, опубликованный в пятницу на официальном интернет-портале правовой информации, дополняет положение об управлении акциями таких компаний и «золотой акции». Права РФ как акционера в госкомпаниях, согласно законодательству, обеспечивает Росимущество, однако агентство должно согласовывать свои решения с ведомствами, наделенными полномочиями по управлению госимуществом.

Согласно перечню таких полномочных ведомств, в частности, Минэкономразвития является куратором Корпорации МСП, «Роснано», «Роскартографии»; Минэнерго курирует «Транснефть» (MOEX: TRNF), «Газпром» (MOEX: GAZP), «Роснефтегаз», «Зарубежнефть», «Интер РАО ЕЭС» (MOEX: IRAO), «Роснефть» (MOEX: ROSN), «РусГидро» (MOEX: HYDR), «Россети» (MOEX: RSTI), «Системный оператор ЕЭС», ФСК; Минпромторг – корпорацию «Росхимзащита», концерны «Гранит-Электрон», «Моринформсистема-Агат», НПО «Аврора», «Океанприбор», «Алмаз-Антей», ЦНИИ «Электроприбор», корпорацию «Тактическое ракетное вооружение», «Центр технологии судостроения и судоремонта», ОАК и ОСК.

Минфин курирует: Банк ВТБ (MOEX: VTBR), «АЛРОСА» (MOEX: ALRS), «Кристалл», «Приокский завод цветных металлов», «Гознак», «Росспиртпром» и Российский национальный коммерческий банк (Крым); **Минтранс** – аэропорт «Шереметьево», ОАО «РЖД», «Аэрофлот» (MOEX: AFLT), НМТП, «ГЛОНАСС», «Совкомфлот».

К ведению Минсельхоза отнесены ОЗК, «Росагролизинг», РСХБ, «Головной центр по воспроизводству сельскохозяйственных животных» в Подмосковье и «Российские ипподромы»; Минкомсвязи – «Первый канал» и «Ростелеком» (MOEX: RTKM), Минприроды – «Росгеология», Минстрой – АИЖК, Росрезерв, «Оборонпромкомплекс», Главное управление специальных программ президента РФ – Трансинжстрой.

Как сообщалось, еще в мае прошлого года президент РФ Владимир Путин поручил премьер-министру Дмитрию Медведеву утвердить к сентябрю критерии необходимости участия РФ в капитале компаний. Об этом «Интерфаксу» сообщал источник, знакомый с текстом документа.

«Утвердите критерии участия РФ в деятельности акционерных обществ, акции которых находятся в федеральной собственности, позволяющие проводить на системной основе оценку экономической целесообразности сохранения или изменения долей участия РФ в уставных капиталах акционерных обществах», – говорилось в поручении.

Также главе кабинета министров необходимо было предусмотреть закрепление государственных компаний за федеральными органами исполнительной власти (ФОИВ), формирующими политику в соответствующих отраслях экономики. Одновременно должна быть обеспечена оценка эффективности участия ведомств в управлении акционерными обществами.

### ИНТЕРФАКС-ЮГ; 2017.09.02; ДОРОЖНИКИ ВОССТАНОВИЛИ ПОЛОВИНУ САМОГО СЛОЖНОГО УЧАСТКА ТРАССЫ, ПОВРЕЖДЕННОЙ СЕЛЕМ В КБР

**Росавтодор** мобилизовал все силы для восстановления движения по трассе «Прохладный-Баксан-Эльбрус» в Кабардино Балкарии, которая повреждена из-за схода селя, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе Упрдор «Кавказ», подведомственного **Росавтодор**у.

«Основные работы сейчас ведутся на самом сложном участке – 83-м километре трассы – где фактически смыто 200-300 метров дорожного полотна. Сейчас идет отсыпка дороги, уже засыпали 120 метров, примерно половину», – сказал представитель пресс-службы.

Он подчеркнул, что восстановительные работы на этом участке завершат, предположительно, к вечеру среды.

«Здесь задействовано около 20 единиц техники и 30 специалистов. Не представляется возможным обеспечить большее количество дорожных машин и людей ввиду физического отсутствия места для их размещения», – отметил пресс-секретарь управления, уточнив, что «первоочередно необходимо обеспечить проезд техники ко всем участкам, оказавшимся в зоне подтопления, и сразу после этого дорожники смогут увеличить количество техники до 50 единиц».

Вместе с тем, собеседник агентства пояснил, что значительная часть восстановительных работ будет производиться лишь после возвращения реки Баксан в прежнее русло – для этого в республику прибыли спасатели и пиротехники Центра «Лидер» МЧС России, задача которых произвести подрыв скалы на высоте 1,3 тыс. метров над уровнем моря в районе населенного пункта Верхний Баксан. Затем дорожные службы смогут продолжить выполнение работ по восстановлению проезда к другим разрушенным селевым потоком участкам дорог.

Режим чрезвычайной ситуации с 1 сентября введен в Эльбрусском и Баксанском районах Кабардино-Балкарии.

### ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2017.09.02; ВОДИТЕЛЬ, ПО ВИНЕ КОТОРОГО ОПРОКИНУЛСЯ АВТОБУС С ПАССАЖИРАМИ В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ, ОСУЖДЕН НА 2,5 ГОДА КОЛОНИИ-ПОСЕЛЕНИЯ

Суд вынес обвинительный приговор водителю маршрутного автобуса в Красноярском крае, по вине которого пострадали два десятка пассажиров, сообщает пресс-служба краевой прокуратуры.

Установлено, что в июне прошлого года, водитель автобуса перед выездом не проверил техническое состояние автобуса и выехал на маршрут «поселок Авда – город Уяр» с неисправностью в тормозной системе.

«При этом в автобусе было 40 пассажиров. Сам водитель находился в состоянии алкогольного опьянения», – говорится в сообщении.

По пути из-за поломки водитель остановил автобус на подъеме дороги и включил неисправный стояночный тормоз, не высадив пассажиров и не поставив противооткатные упоры.

«В результате чего допустил самопроизвольное движение автобуса задним ходом, который пересек проезжую часть автодороги и совершил съезд в кювет с последующим опрокидыванием. 23 пассажира автобуса получили телесные повреждения различной степени тяжести, а два пассажира – телесные повреждения, повлекшие тяжкий вред здоровью, с которыми они доставлены в Красноярскую краевую больницу № 1», – сказано в пресс-релизе.

Суд рассмотрел его уголовное дело по ч. 2 ст. 264 УК РФ (нарушение лицом, находящимся в состоянии опьянения, управляющим механическим транспортным средством, правил дорожного движения РФ и эксплуатации транспортного средства, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека).

Приговором суда ему назначено 2,5 года лишения свободы с отбыванием в колонии-поселении.

Отмечается, что осужденный признал свою вину.

### ТАСС; 2017.09.02; НОВГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ РАССЧИТЫВАЕТ ПОЛУЧИТЬ 1,25 МЛРД РУБ. НА РАЗВИТИЕ СЕТИ ДОРОГ

Врио губернатора Новгородской области Андрей Никитин доложил в субботу президенту России Владимиру Путину о планах по модернизации дорожной сети в регионах.

Никитин сообщил, что в этом году регион должен получить поддержку из федерального центра в размере 1 млрд 250 млн рублей на развитие дорожной сети. Он представил главе государства карту области, на которой обозначены планируемые работы.

«В первую очередь предстоит сделать опорную сеть [дорог], которая соединяет районы, школы, больницы», – сообщил он.

### ВЕДОМОСТИ; БЭЛА ЛЯУВ; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; 2017.09.04; ПОЧЕМУ МОСКОВСКОЕ ЦЕНТРАЛЬНОЕ КОЛЬЦО НИКОГДА НЕ ОКУПИТСЯ

Основная цель проекта – разгрузить московские метро и вокзалы – выполняется, считают чиновники мэрии и эксперты

В ближайшее воскресенье, 10 сентября, Московское центральное кольцо (МЦК) отпразднует год со дня пуска первых поездов. За это время линией воспользовалось более 93 млн пассажиров при первоначальном плане в 75 млн. Проект уже обошелся ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), федеральному и московскому бюджетам примерно в 140 млрд руб. А в течение 15 лет затраты достигнут 200 млрд руб. Инвестиции в проект не окупятся никогда, отмечают эксперты. Почему это произойдет и должен ли вообще непременно окупиться инфраструктурный проект такого масштаба?

Сколько стоит МЦК

О возвращении движения пассажирских поездов на Московскую окружную железную дорогу, отмененного еще в 1930-х гг., много лет мечтал экс-мэр Москвы Юрий Лужков, но реализовать проект удалось его преемнику Сергею Собянину. Градостроительная документация и технико-экономические обоснования строительства пассажирской железной дороги и сопутствующей ей инфраструктуры были готовы еще в 2000-х гг., вспоминает бывший руководитель НИиПИ генплана Сергей Ткаченко. А в 2008 г. правительство Москвы и РЖД подписали соглашение о реконструкции грузовой железной дороги в пассажирскую.

Однако отсутствие средств затормозило начало работ на три года, продолжает Ткаченко. Вопрос с финансированием был решен только в 2011 г., после назначения нового мэра, для этого Собянину пришлось идти с такой просьбой к президенту России, рассказывали тогда «Ведомостям» московские и федеральные чиновники.

Правительство внесло из бюджета в уставный капитал ОАО «РЖД» 72 млрд руб. для обустройства железнодорожной части инфраструктуры МЦК. Москва потратила 20 млрд руб. на строительство инфраструктуры транспортно-пересадочных узлов и более 25 млрд руб. на реконструкцию улично-дорожной сети, путепроводов и освобождение территорий вокруг МЦК, говорит первый замначальника по стратегическому развитию и клиентской работе ГУП «Московский метрополитен» Роман Латыпов. Это предприятие курирует от лица московских властей работу МЦК, оно предоставляет весь обслуживающий персонал (кроме машинистов поездов) для кольца и обеспечивает единую билетную программу с метро.

Метрополитен выступает и заказчиком услуг по перевозке пассажиров. 15-летний контракт с РЖД обойдется столице в 57,7 млрд руб., говорит Латыпов.

Для организации движения на МЦК РЖД купила у «Уральских локомотивов» (СП Siemens и «Синары» Дмитрия Пумпянского) 33 электропоезда «Ласточка». Сообщить сумму инвестиций и их окупаемость представитель РЖД отказался. Если ориентироваться на контракт, один поезд «Ласточка» из пяти вагонов стоил 8,7 млн евро. Следовательно, 33 поезда могли обойтись РЖД в 19,2 млрд руб. (по средневзвешенному курсу за 2016 г. в 67 руб.). С 1 мая 2017 г. интервал движения поездов на МЦК был уменьшен с 6 до 5 минут в часы пик и с 12 до 10 минут в остальное время. Поэтому РЖД пришлось купить еще девять составов ориентировочной стоимостью 5,25 млрд руб.

Окупаемость инвестиций в проект в РЖД не подсчитывали, уверяет близкий к госкомпании человек. Контракт получился невыгодным, знает один из консультантов РЖД. Инвестиции могут никогда не окупиться, добавляет он.

Сумма, которую по контракту с правительством Москвы получает РЖД за обслуживание МЦК, – 3,8 млрд руб. в год – не привязана к пассажиропотоку. Компания должна обеспечить определенный интервал движения, указывает заместитель гендиректора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук. В сумму выплат включен тариф как за перевозки на пригородных электричках в Москве, который не зависит от размера инвестиций, а рассчитывается исходя из стоимости инфраструктуры и сейчас составляет 0,1% от нее. По оценке партнера PwC Дмитрия Ковалева, чтобы окупить проект хотя бы за 10–15 лет, тариф должен быть как минимум в 1,5 раза выше.

РЖД получила деньги на проект из бюджета, компании нет необходимости возвращать эти инвестиции, возражает чиновник мэрии. Прямые затраты РЖД – покупка поездов и их эксплуатация. Поэтому рентабельность перевозок на МЦК составляет 8%, утверждает чиновник мэрии.

Окупаемость инвестиций не стоит на первом месте, ведь это крупный инфраструктурный проект, следует из слов Латыпова. Главная задача МЦК – обеспечить транспортную альтернативу для горожан, а без субсидий на перевозку не существует ни один метрополитен в мире, говорит он. От подобных транспортных проектов есть «намного более важный эффект – комфорт передвижения, экономия времени в пути (в МЦК пассажиры экономят 9–11 минут по сравнению с поездкой на других видах общественного транспорта) и эффект от развития территорий», считает Латыпов. Сегодня пассажир МЦК обходится городу на 40% дешевле, чем пассажир метро, указывает источник в мэрии, за счет новой инфраструктуры и наземного расположения путей. Кроме того, сейчас МЦК загружено только на половину мощности, со временем его заполняемость будет расти.

Об окупаемости в обозримом периоде времени именно МЦК вряд ли можно говорить, соглашается Ткаченко: «Такие проекты дают исключительно опосредованную окупаемость, превращая городские территории из второстепенных, деградирующих в инвестиционно привлекательные. Для этого и существуют бюджетные средства – способствовать капитализации города, увеличивать налогооблагаемую базу». Такие проекты нельзя оценивать только с точки зрения возврата средств, соглашается Савчук. Как и любой инфраструктурный проект, МЦК направлено на развитие города и прилегающих территорий, повышение деловой активности. «Проект очень масштабен, аналоги в мире носят не городское, а национальное значение, – объясняет Савчук. – Реализация проекта обеспечила заказ для промышленности, проектировщиков, создала возможность для внедрения в эксплуатацию современных и инновационных решений, например, в сфере автоматизации перевозок».

Кому нужно кольцо

Перед запуском пассажирского движения МЦК на всем протяжении (54 км) стало двухпутным, на протяжении 31 км был построен третий путь для грузового и технологического движения. С каждой станции МЦК пассажиры могут пересесть на наземный городской транспорт, для этого с обеих сторон железной дороги организованы подъездные пути, разворотные площадки для автобусов и остановки для пассажиров. С МЦК можно сделать 14 пересадок на станции метро и шесть – на пригородные электропоезда. Новое кольцо проходит через 26 районов Москвы с населением 1,9 млн человек, рассказывает представитель департамента транспорта Москвы. Жители шести из них (Метрогородок, Бескудниковский, Коптево, Котловка, Хорошево-Мневники и Нижегородский) – а это около 500 000 человек – ранее фактически не имели доступа к метро, добавляет он.

Интеграция с метрополитеном (у МЦК и метро единая билетная система) обеспечила взрывной рост перевозок на МЦК, считает Савчук из ИПЕМ. Если с возвратом инвестиций в МЦК есть вопросы, то с точки зрения пассажиропотока это не просто успешный, а сверхуспешный проект, уверен и консультант РЖД. Планировалось, что в первый год работы МЦК перевезет 75 млн человек, в 2020 г. – 170 млн, а в 2030 г. – 300 млн. План уже перевыполнен. За неполный год, по данным департамента транспорта Москвы, МЦК воспользовалось около 93 млн человек.

Много ли новых пассажиров удалось привлечь на московский транспорт за счет МЦК? Ответа на этот вопрос не дают ни в мэрии, ни в метрополитене. Скорее всего речь идет о не очень больших величинах. МЦК оттянуло на себя часть пассажиров с метро и электричек. Хотя, очевидно, часть автовладельцев предпочла «Ласточки» собственным машинам, считает источник в мэрии.

Новые линии «почти не добавляют пассажиропоток, только его перераспределяют», полагает Ткаченко. Но и это хорошо, так как в целом растет уровень комфорта на старых линиях, откуда уходит часть пассажиров, указывает он.

61% пассажиров МЦК пересели с метро, 26% – с пригородных электричек, еще 13% – жители прилегающих районов, которые добираются до станции пешком или на наземном городском транспорте. Конечной точкой путешествия примерно 30% пассажиров МЦК являются территории вблизи станций, остальные пользуются «Ласточками» вместо Кольцевой линии метрополитена, говорит представитель департамента транспорта Москвы.

Много на МЦК и так называемых туристов, отмечает Латыпов. К их числу он относит и пассажиров, выбирающих более длительный по времени путь по сравнению с более коротким на метро. Например, когда пассажир едет от «Лужников» до «Локомотива», вместо того чтобы добраться на метро от «Спортивной» до «Черкизовской». «МЦК предлагает новый уровень сервиса: станции с зарядками для мобильных телефонов и другими удобствами, туалеты есть в двух вагонах каждого состава; сама поездка стала комфортнее за счет тишины и меньшего количества людей. Также МЦК удобнее для велосипедистов – они могут заходить в вагоны, не отцепляя переднее колесо, как в метро», – объясняет Латыпов.

Разгрузка удалась

Московские власти рады тому, что МЦК снизило нагрузку на перегруженные станции метрополитена и городские вокзалы. Благодаря МЦК пассажирам не приходится доезжать до кольцевых станций метро, чтобы сделать пересадку, отмечает Латыпов. По его данным, новая транспортная магистраль сократила загрузку самых напряженных перегонов Кольцевой линии метро на 15%, Сокольнической – на 20%, Люблинской – на 14%, Филевской – на 12%, Серпуховско-Тимирязевской – на 5%. Для метрополитена это очень важно, потому что повышает комфортность поездок, отмечает Латыпов.

На некоторых непопулярных прежде станциях метро пассажиропоток, напротив, увеличился, разгрузив другие станции. С появлением МЦК пассажиропоток на ст. м. «Кутузовская» вырос в 3,5 раза с 8000 до 29 000 человек в сутки. Раньше она входила, по данным Московского метрополитена, в 30 самых непопулярных станций метро Москвы, теперь же разгружает станцию «Киевская».

На 30% снизилась нагрузка на Казанский и Рижский вокзалы, на Курский – на 40%, на Ярославский и Ленинградский – на 20%, говорит представитель департамента транспорта. Сейчас пассажиры МЦК могут пересесть на электрички октябрьского, савеловского, ярославского, казанского и смоленского направлений, интеграцию еще с четырьмя направлениями из оставшихся пяти планируется осуществить до конца 2018 г., обещает представитель РЖД. Предполагается также перенести ряд платформ радиальных направлений ближе к станциям МЦК (Окружная савеловского направления, Северянин ярославского направления и Ленинградская рижского направления), а также построить новые остановки и станции (Новохохловская курского направления, Варшавская павелецкого направления, Карачарово горьковского направления).

Один из основных плюсов МЦК – пассажирам не приходится доезжать до вокзалов в центре, чтобы затем пересесть на метро, говорит Латыпов. По его оценке, таких поездок было 25 млн за год.

Развитие МЦК должно убедить горожан отказаться от личных автомобилей. Исследование НИиПИ генплана, проводившееся в 2000-х гг., показало, что при появлении станции метрополитена коэффициент использования общественного транспорта на прилегающих к ней территориях увеличивается. В Москве только метрополитен и МК МЖД могли решить эту задачу, на это не способны периодически предлагаемые альтернативы: велосипед, монорельс, канатные дороги, воздушные шары и т. п., говорит Ткаченко. Представитель департамента транспорта Москвы приводит такой пример: у четырех станций МЦК («Ботанический сад», «Локомотив», «Лужники», «Бульвар Рокоссовского») работают парковки общей вместимостью более 650 машино-мест. С момента открытия станций более 48 000 автомобилистов оставляли свои машины на этих перехватывающих парковках и пересаживались на МЦК, таким образом, эти автомобили не доехали до центра города.

Загрузка будет

По сравнению с Московским метрополитеном доля МЦК в перевозках ничтожна мала: в 2016 г. метро воспользовалось около 2,4 млрд человек, МЦК – в 25 раз меньше. Сравнение некорректно, потому что МЦК – всего лишь одна из линий метрополитена, указывает представитель департамента транспорта Москвы. И по суточному пассажиропотоку МЦК уже обогнало некоторые ветки.

Ткаченко уверен, что со временем загрузка МЦК будет расти. Любая только что введенная в строй магистраль заполняется не сразу, говорит он, напоминая про свободное Третье транспортное кольцо в первый год запуска. Латыпов приводит в пример лондонское DLR (Docklands Light Railway) – легкое метро, которое среди прочего связало район Доклендс с центром города. Сейчас у DLR 45 станций, а протяженность сети составляет 34 км. В 1987 г. – в первый год после запуска – линией воспользовалось 17 млн человек. Сейчас же им пользуется более 101,5 млн пассажиров, говорит Латыпов. Доклендс был портовым районом, а сегодня это деловой центр Лондона.

Эффективность МЦК будет только расти, поскольку новые строящиеся станции метро («Шелепиха», «Нижегородская», «Окружная» и т. д.) уже будут интегрированы со станциями МЦК, уверен Латыпов. В ближайшие годы 17 остановок МЦК будет взаимоувязано с 18 станциями Московского метрополитена, еще 10 – с девятью станциями и остановочными пунктами Московского железнодорожного узла, обещает он.

Кто выиграл

Территории вокруг МЦК уже начали меняться. Улучшение транспортной доступности районов вокруг МЦК первыми почувствовали ритейлеры, говорит Евгения Хакбердиева из Knight Frank. По ее данным, в километровой зоне вокруг станций МЦК работает 12 торговых центров с общей арендопригодной площадью 836 500 кв. м. Трафик у них вырос – и порой довольно заметно, отмечает эксперт. Например, в ТРЦ «Мозаика», расположенном всего в 200 м от станции МЦК «Дубровка», он увеличился на 30%. Здесь стали один за другим открываться новые магазины и рестораны.

Растут цены и на жилье. Стоимость новостроек в пешеходной доступности от станций МЦК растет быстрее рынка – на 14% за год по сравнению с 8% в других жилых комплексах, подсчитал ЦИАН. А вот на строительство офисов появление МЦК существенно не повлияло в силу низкой активности девелоперов в этом сегменте, рассказывает Маргарита Кабалкина из CBRE.

Пока более трети территорий вокруг станций МЦК – неэффективно используемые промзоны, свидетельствуют данные НИиПИ генплана. Примерно четверть жилых домов в пешей доступности от станций – пятиэтажки, половина из которых вошла в московскую программу реновации. Прилегающая территория будет развиваться за счет строительства офисных и деловых объектов, жилых кварталов и других точек притяжения, рассказывал ранее заместитель мэра Марат Хуснуллин. По его словам, в перспективе заброшенные промышленные территории вокруг кольца получат новый виток развития, что приведет к появлению десятков тысяч новых рабочих мест.

На участках вокруг МЦК может быть построено около 26 млн кв. м недвижимости, говорит представитель стройкомплекса Москвы. В том числе около 10 млн кв. м жилой и около 16 млн кв. м нежилой застройки. Быстрее всего реорганизуются промзоны, находящиеся у Москвы-реки, продолжает собеседник «Ведомостей».

Впрочем, быстрых изменений ждать не стоит. Когда речь идет о проекте, способном значительно изменить транспортную инфраструктуру города, ожидать быстрого оживления ближайших промзон или возникновения новых жилых кварталов не стоит, объясняет директор департамента консалтинга и аналитики Knight Frank Ольга Широкова. В целом МЦК может стать дополнительным фактором для решения о начале строительства, но не является единственным или основным. Жилья вокруг МЦК, очевидно, должно быть много – собственно, для того транспортные проекты и развиваются, чтобы людям было удобно жить и добираться до работы и домой, отмечает Широкова. Соответственно, и плотность застройки там может быть выше, чем в среднем по Москве. Главное – чтобы новые проекты в районах МЦК не приводили к превышению плотности застройки выше 25 000 кв. м на 1 га, чтобы опять не возникали проблемы с перегрузкой транспортной инфраструктуры, предупреждает она.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.09.02; А ИМ ЛЕТАТЬ ОХОТА

В разгар летних отпусков ОАО РЖД показало спад перевозок в дальнем следовании – в августе они упали на 2,2%, до 12,4 млн человек. При этом в Федеральной пассажирской компании отмечают сохранение турпотока на южные курорты. Спрос на поезда за границу также растет, но фиксируется падение на внутрироссийских маршрутах длиной более 2 тыс. км. Снижение интереса пассажиров к таким поездам эксперты связывают с резким удешевлением авиабилетов из-за острой конкуренции.

По данным ОАО РЖД, в августе перевозки пассажиров в дальнем следовании сократились на 2,2%, до 12,4 млн человек, за январь–август перевезено 70,3 млн пассажиров – на 0,7% меньше. Негативная динамика идет с июля, когда перевозки в дальнем следовании сократились на 0,2%, до 12,6 млн человек.

В Федеральной пассажирской компании (ФПК) ОАО РЖД сообщили “Ъ”, что объемы летних перевозок сохранились на уровне 2016 года – примерно 31,2 млн пассажиров, из них на курорты юга России и обратно – более 6 млн человек, назначено более 380 дополнительных поездов. «До начала сентября на востребованных среди отдыхающих направлениях совершено более 14 тыс. рейсов, на 4,9% выше, чем в 2016 году. В последнюю декаду августа в поездах на юг предложено 1,2 млн мест, на 2,1% больше»,– говорят в ФПК. «На общую картину влияют перевозки на расстояния свыше 2 тыс. км, где мы видим снижение,– объясняют ситуацию в компании.– Межрегиональные перевозки на расстояния до 1,5 тыс. км показывают существенный рост». ФПК также замечает, что становятся популярными так называемые дневные экспрессы («Ласточки» и «Стрижи»), с начала года такими поездами было отправлено на 18% больше пассажиров – более 8 млн человек.

При этом перевозки ОАО РЖД в дальнее зарубежье в январе–июле росли на 13,3%, до 411,2 тыс. пассажиров (см. “Ъ” от 16 августа). Рост в компании объясняли маркетинговыми акциями и «привыканием россиян» к валютному курсу. В нынешнем году на фоне укрепления рубля и открытия Турции растут и авиаперевозки: за январь–июль пассажиропоток за рубеж вырос на 37,7%, до 23,4 млн человек, по России – почти на 12%, до 34,8 млн человек.

Ведущий эксперт НИУ ВШЭ Андрей Крамаренко говорит, что летом 2016 года после ухода с рынка «Трансаэро» и сокращения провозных емкостей авиакомпании увеличили цены на билеты, что привело к оттоку пассажиров на железную дорогу. В текущем году противоположная ситуация: авиакомпании увидели спрос и резко нарастили провозные емкости, снизив тарифы.

Пассажир «проголосовал в пользу воздушного транспорта», считает эксперт, добавляя: спрос упал и на внутренних железных дорогах, и на авиаперевозках по РФ. О том, что цены на авиабилеты снижаются, говорил на прошлой неделе президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Владимир Тасун. По его оценке, из-за конкуренции доходы авиакомпаний в январе–июле снизились в среднем на 5%, по отдельным направлениям – на 10% (см. “Ъ” от 28 августа).

Янис Дзенис из Aviasales отмечает: авиатранспорт по цене не просто сравнялся с железнодорожным, на некоторых направлениях самолет дешевле. По данным компании, летом самый дешевый авиабилет из Москвы в Сочи и обратно стоит 5607 руб., билет на поезд – от 7266 руб., аналогичная ситуация с Петербургом и Екатеринбургом. На ряде маршрутов разница в пользу поезда сохранилась, отмечает господин Дзенис, например, из Новосибирска в Сочи экономия составляет 1800 руб., но дорога на поезде – более трех дней в одну сторону, «похожий расклад в Казани, Нижнем, Перми». Аналитики «Туту.ру» не видят падения спроса на поезда: «Цены на билеты и предпочтения пассажиров поездов довольно стабильны, в отличие от авиатранспорта. За первое полугодие цены на железнодорожные билеты по России остались на уровне 2016 года, а по итогам лета поездка на поезде по РФ стала дешевле примерно на 3%». В сервисе признают, что главная тенденция – снижение цен на авиабилеты, особенно за границу.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает: дело не в том, что железная дорога проигрывает авиации или автотранспорту,– «идет глобальное перераспределение потоков из РФ в зарубежные страны». По соотношению цены и сервиса Крым и Краснодарский край пока уступают зарубежным курортам, и при открытии Турции россияне устремились туда, говорит эксперт. По его прогнозам, 2018 год будет для ОАО РЖД успешнее из-за чемпионата мира по футболу, но в целом ситуация с дальним следованием «неблагоприятна», и давление на ОАО РЖД со стороны лоукостеров будет усиливаться.

### ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; АЛЕКСАНДРА ТЕРЕНТЬЕВА; 2017.09.04; ПРИВАТИЗАЦИЯ «СОВКОМФЛОТА» МОЖЕТ НЕ СОСТОЯТЬСЯ В ЭТОМ ГОДУ

Падение ставок фрахта снижает стоимость актива

Министр экономического развития Максим Орешкин неоднократно подтверждал, что одна из крупнейших приватизационных сделок года – продажа 25% минус 1 акция «Совкомфлота» (на 100% принадлежит государству) – состоится в 2017 г. Но два источника «Ведомостей», близких к Сбербанку, организатору приватизации, говорят, что обсуждается возможность переноса сроков приватизации на следующие годы. Основная причина – сохранение низких ставок фрахта, которые обвалились еще в феврале 2017 г. и до сих пор не восстановились, отмечает источник в другом госбанке.

По словам собеседника, ставки находятся на дне – в этих условиях существует риск дисконта, поэтому, возможно, актив следует придержать до восстановления рынка. Возможно, небольшой рост ставок произойдет в IV квартале 2017 г., говорит он. Восстановления не произойдет даже в 2018 г., скептичен председатель совета директоров аудиторско-консалтинговой группы Gradient Alpha Павел Гагарин. При этом он считает, что западные санкции на перенос сроков не повлияют. Банкиры активно встречаются с инвесторами, рассылают презентации, рассказывает источник в компании – потенциальном покупателе акций «Совкомфлота»: «Задача – собрать хороших якорных к концу сентября, но шансов мало».

По итогам первого полугодия 2017 г. «Совкомфлот» сократил чистую прибыль почти в 11 раз до $15,2 млн, EBITDA упала на 24,5% до $282,9 млн. Такие показатели связаны со значительным ослаблением конъюнктуры мирового рынка морской транспортировки энергоносителей, сказал генеральный директор «Совкомфлота» Сергей Франк. «Ставки в некоторых сегментах снизились более чем на 50% относительно аналогичного периода прошлого года, достигнув исторических минимумов. Это отразилось на доходности компаний, работающих в сегментах перевозки сырой нефти и нефтепродуктов», – добавил он.

Государство хотело продать «Совкомфлот» еще в 2015 г. за 24 млрд руб., но размещение не состоялось. В феврале 2017 г. актив вновь был внесен в план приватизации. Предполагалось, что размещение пройдет только на Московской бирже, но недавно первый заместитель председателя правительства Игорь Шувалов заметил, что возможен вариант продажи стратегическому партнеру – активом интересуются азиатские партнеры.

Сейчас организатор рассчитывает получить за пакет до 30 млрд руб. Аналитик «Финама» Алексей Калачев полагает, что оператор может быть интересен нефтегазовым компаниям. В июне гендиректор Российского фонда прямых инвестиций Кирилл Дмитриев говорил, что фонд с партнерами готов рассмотреть возможность участия в приватизации.

Представители «Совкомфлота», ВТБ (организатор размещения), Минэкономразвития от комментариев отказались, Сбербанк не ответил на запрос «Ведомостей» в воскресенье.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК РЕЙСЫ ПАРОМА ИЗ КНДР ВО ВЛАДИВОСТОК ПРИОСТАНОВЛЕНЫ НА НЕОПРЕДЕЛЕННЫЙ СРОК – КОМПАНИЯ

График рейсов парома «ManGyongBong», курсировавшего между северокорейским Раджином и Владивостоком, на предстоящие два месяца пока не согласован, причиной приостановки рейсов стали коммерческие разногласия российских компаний.

«Рейсы пока приостановлены. «ManGyongBong» на сегодняшний день стоит в порту Раджин. Сколько он там будет находиться, когда возобновятся рейсы, пока сказать сложно», – сообщил агентству «Интерфакс – Дальний Восток» Владимир Баранов – гендиректор компании «ИнвестСтройТрест», которая в мае открыла грузопассажирское паромное сообщение между Раджином и Приморьем.

Он пояснил, что из-за дороговизны коммерческих услуг, предоставляемых ООО «Владивостокский морской терминал», в аренде у которого находятся причалы морского вокзала Владивостока, паром там теперь не может швартоваться.

К другим причалам Владивостока судно по законодательству подходить нельзя, поскольку именно на морском вокзале расположен пункт пропуска, через который должны оформляться прибывающие на морских судах иностранные туристы.

В.Баранов сообщил, что обратился в Приморскую транспортную прокуратуру с просьбой разобраться в ситуации.

Так, по его словам, на минувшей неделе прибывшие во Владивосток на пароме туристы несколько часов не могли сойти на берег, поскольку судну не разрешали встать у причала.

«В минувшую пятницу не дали швартовки (во Владивостоке – ИФ), чтобы забрать пассажиров. Часть пассажиров рассеялись, часть отравил за свой счет», – сказал В.Баранов.

Агентство «Интерфакс – Дальний Восток» пока не располагает комментарием ООО «Владивостокский морской терминал».

18 мая 2017 года компания «ИнвестСтройТрест» (Владивосток) открыла грузопассажирское паромное сообщение между портами Раджин (КНДР) и Владивосток, ранее пассажирские суда из КНДР в Россию не ходили.

За все время работы линии было перевезено порядка 350 человек.

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

Судно способно взять на борт 193 туриста, до 1 тыс. тонн грузов.

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

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

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

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.09.03; S7 ИЩЕТ ПОЛОСУ ДЛЯ EMBRAER

Авиакомпания S7 не оставляет попыток приспособить свои новые Embraer 170 LR к перевозкам в удаленные аэропорты во время ремонта взлетно-посадочных полос (ВПП), когда сажать там большие самолеты не получается. Идея начать полеты в Норильск этим летом не удалась в силу противодействия руководства местного аэропорта, теперь S7 рассчитывает на рейсы в Якутск, где в 2019–2021 годах будет проходить ремонт ВПП. По мнению участников, здесь шансов у авиакомпании больше.

**Росавиаци**я допустила аэропорт Якутск к обслуживанию самолета Embraer 170 LR и его модификаций, говорится в сообщении аэропорта. О готовности задействовать этот тип самолета на регулярных маршрутах во время реконструкции ВПП заявила авиакомпания S7. Во время ремонта (пройдет в 2019–2021 годах) будет ограничена длина полосы, поэтому выполнять взлет и посадку здесь смогут только самолеты с небольшой взлетной массой. Сейчас S7 летает в Якутск из Москвы и Новосибирска, но на самолетах большей вместимости – Boeing 737–800 и 767–300, которые во время ремонта не смогут садиться на полосу. Поэтому Embraer 170 LR (рассчитан на 78 пассажиров) компенсирует временное отсутствие больших воздушных судов.

S7 – первый в РФ эксплуатант Embraer 170 LR, самолеты начали поступать в парк компании в конце апреля. В общей сложности S7 заказала 17 единиц Embraer «для развития региональных перевозок и открытия рейсов из небольших, в том числе труднодоступных, городов, где использование среднемагистральных самолетов невозможно». Первые рейсы начались весной из Новосибирска в Тюмень, Ноябрьск, Горно-Алтайск, Новый Уренгой.

Но попытка S7 открыть рейсы на Embraer в Норильск, куда компания летала трижды в неделю и где летом начался ремонт ВПП, столкнулась с серьезным противодействием со стороны руководства аэропорта (подконтролен «Норникелю», который также владеет базовой авиакомпанией «Нордстар»). Сначала перевозчик не смог договориться о прямых рейсах в Москву в летнем расписании, потом аэропорт отказался выдать слоты в пиковые утренние часы для полетов в Новосибирск. S7 пожаловалась в ФАС на ограничение конкуренции, но полеты в Норильск на Embraer так и не начала (см. “Ъ” от 2 апреля).

Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, отметил, что ВПП в Норильске «имеет свои технические особенности» и начинать осваивать новый тип самолета «на такой непростой полосе» весьма рискованно. Но повторение ситуации в Якутске вряд ли возможно, тем более что на этом направлении «нет монополиста, который был бы заинтересован в защите рынка».

Сейчас в Якутск кроме S7 летают местная «Якутия» и «Аэрофлот» на Boeing 737, Bombardier и Sukhoi Superjet 100. С ними связаться не удалось.

В **Росавиаци**и “Ъ” сообщили, что говорить об ограничениях по типам самолетов в Якутске «преждевременно», решение об этом «будет принято исходя из особенностей работ по реконструкции ВПП».

Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев говорит, что Якутск – столица алмазной индустрии, крупный дальневосточный центр, что делает его весьма выгодным направлением с высокой доходной ставкой и стабильным круглогодичным пассажиропотоком. Использование самолета небольшой емкости, в том числе Embraer, при полетах до Новосибирска со стыковкой до Москвы могло бы стать альтернативой прямому сообщению в условиях реконструкции.

### ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ НЕДЮК; 2017.09.04; РУЧНУЮ КЛАДЬ ОГРАНИЧАТ ЗАКОНОМ

**Минтранс** определил перечень вещей, которые позволят брать на борт самолета бесплатно

**Минтранс** внесет изменения в нормативные акты в части провоза авиабагажа. Для этого создана рабочая группа, в которую вошли представители авиакомпаний, Совета Федерации, различных общественных объединений. Предполагается, что понятие «ручная кладь» будет определено законодательно, также будет конкретизирован перечень вещей, которые можно взять на борт бесплатно. Последний вопрос вызывает наибольшие споры, так как непонятно, какое количество предметов из этого списка можно пронести в самолет одновременно.

В распоряжении «Известий» оказался предварительный текст законопроекта о правилах провоза багажа при авиаперелетах, который сейчас готовит межведомственная рабочая группа, созданная по распоряжению **Минтранса**. Цель документа – дать юридическое обоснование понятию «ручная кладь» и ввести его в правовое поле, а также определить перечень предметов, которые можно перевозить в самолете гарантированно бесплатно. Также предусматривается возможность суммирования багажа (если пассажиры летят вместе), но общий вес не должен превышать 30 кг.

Как сообщил «Известиям» член рабочей группы от Совета Федерации сенатор Александр Башкин, после принятия нового законопроекта любой пассажир, даже обладатель самого дешевого билета без багажа, сможет пронести на борт самолета 5 кг ручной клади.

– В нормативах **Минтранса**, которые действуют до сих пор, речь идет о том, что каждая авиакомпания обязана принять к бесплатной перевозке не менее 10 кг багажа, включая вещи, находящиеся при пассажире. Это давало возможность авиакомпании лавировать, – пояснил сенатор. – По новым нормам каждый пассажир будет иметь право внести в самолет не менее 5 кг ручной клади. Может быть, и более – это зависит от авиакомпании. Плюс некий перечень предметов, необходимых в полете или сразу после полета, которые не взвешиваются и не суммируются. Какие это будут предметы, еще не решено.

Вопрос установления перечня вещей, разрешенных к бесплатному провозу на борту самолета, – одна из самых актуальных проблем, которые предстоит решить рабочей группе. В пункте 135 имеющегося в распоряжении «Известий» документа («Изменения, вносимые в некоторые правовые акты **Министерства транспорта** РФ в части провоза багажа») говорится, что сверх установленной нормы и без оплаты пассажир имеет право провозить следующие вещи: дамская сумка, или портфель, или рюкзак с вложенными в них вещами, вес и габариты которых установлены перевозчиком; верхняя одежда; детское питание для ребенка во время полета; костюм в портпледе; детская люлька или детская коляска установленных габаритов; лекарственные препараты; костыли, трости и иные технические средства реабилитации, складное кресло-коляска.

– В правилах эти вещи записаны через запятую, и невозможно понять: мы вправе все вещи, которые указаны в перечне, не взвешивая, взять с собой или только одну из них? Там же через запятую, а не «или... или», – отметил Александр Башкин.

Зампредседателя Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов, который также входит в рабочую группу **Минтранса**, сообщил «Известиям», что при принятии поправок будут максимально учтены требования пассажиров, касающиеся предметов, бесплатных для провоза и не включенных в ручную кладь.

– При этом остаются опасения, что регулирование размеров и ограничений по весу сделает эту норму нерабочей. Когда размер портфеля или рюкзака будет принят авиакомпаниями таким образом, что существующие размеры будут ниже стандартных параметров для этих предметов. Также вызывают вопросы относительно провоза телефона. Согласно поправкам его можно будет провозить только в ручной клади или в сопутствующих вещах (портфель, рюкзак), которые бесплатны для провоза. Может возникнуть ситуация, когда у пассажира не будет иных вещей, куда можно убрать телефон, и за его провоз придется платить, – пояснил Илья Зотов.

В компании «Аэрофлот» «Известиям» сообщили, что планируемая **Минтрансом** норма ручной клади в 5 кг является оптимальной. По мнению представителей авиаперевозчика, большинство авиакомпаний не ограничатся установленным минимумом и предложат своим пассажирам более выгодные условия. Однако авиакомпании, работающие в сегменте бюджетных перевозок, получат дополнительный ресурс по повышению своей доходности в условиях поиска путей снижения стоимости их основной услуги – перевозки пассажиров.

– «Аэрофлот» выступает за серьезную переработку перечня вещей, которые пассажир вправе проносить на борт самолета сверх установленной нормы ручной клади. Сегодня список таких вещей состоит из 17 предметов, и правовое регулирование провоза данных вещей противоречит основополагающим принципам, установленным ГК РФ. Их общий вес зачастую превышает десятки килограммов, и они занимают достаточно большой объем в салоне ВС. Помимо дискомфорта для остальных пассажиров такой подход влияет на безопасность полетов, – отметили в компании.

Еще один важный момент, прописанный в документе, касается возврата денег пассажиру. В пункте 125 проекта поправок говорится следующее: «Если пассажир предъявил к перевозке багаж в количестве и/или размером меньшим, чем им было забронировано и предварительно оплачено, разница в оплате перевозки между оплаченным и фактическим весом, количеством и/или размером багажа подлежит возврату пассажиру».

В **Министерстве транспорта** «Известиям» подтвердили, что работа над поправками ведется, но сообщили, что «комментарии на данную тему пока преждевременны». Предполагается, что окончательные изменения в нормативные акты **Минтранса** касательно провоза багажа будут подготовлены в сентябре.

### ТАСС; 2017.09.01; ПУТИН НАЗВАЛ РАЗВИТИЕ АВИАЦИИ ОДНИМ ИЗ ГЛАВНЫХ ПРИОРИТЕТОВ РОССИИ

Президент РФ Владимир Путин заявил, что Россия в ближайшее время создаст новый авиационный двигатель с тягой в 30 тонн для широкофюзеляжного самолета. Глава государства также не исключает, что благодаря развитию технологий путь от Калининграда до Владивостока будет занимать меньше получаса.

«Несмотря на конкуренцию на этом рынке, это не значит, что мы не должны делать широкофюзеляжных самолетов. Мы точно сделаем новый двигатель с тягой не 14-15 тонн, а 30-35 тонн. Люди, которые занимаются двигателестроением, не просто думают над этим, а работают над реализацией этого нового проекта», – сказал Путин во время Всероссийского открытого урока «Россия, устремленная в будущее». По его словам, такой двигатель Россия будет делать или самостоятельно, или в кооперации с другими странами, например, с Китаем.

Президент назвал развитие авиации одним из главных приоритетов России. «Это и региональные самолеты, и среднемагистральные самолеты, это и широкофюзеляжные самолеты, и ракетная техника, сверхзвуковые самолеты – об этом мы тоже должны думать, никогда об этом не забывать», – считает глава государства. «Если использовать для перевозки пассажиров – я очень осторожно скажу, но, тем не менее, это уже реально, это уже можно сделать сегодня, вопрос только в экономике этих проектов – самолеты космической техники, то из Калининграда до Владивостока нужно будет лететь не 9-12 часов, а минут 20. Вышли в космос, пролетели и сели. Представляете?» – поделился со школьниками одним из проектов Путин. «То, что я говорю, не пустая фантазия, но пока еще это мечта. Реализуемая вполне мечта», – добавил он.

Глава государства похвалил новый российский среднемагистральный самолет МС-21, назвав его «хорошим, конкурентоспособным». «Но этого нам не достаточно», – уверен президент. По его словам, МС-21 создавался потому, что у России был новый двигатель ПД-14. «А это первый двигатель, который наша страна, к сожалению, создала за предыдущие 29 лет. Этот двигатель дал нам возможность и новый самолет сделать», – подчеркнул Путин.

### ТАСС; 2017.09.02; ДВОРКОВИЧ ПРИЗНАЛ ВОЗМОЖНЫМ ОБНУЛИТЬ НДС НА РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАРЕЙСАХ

Вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** признал возможным идею обнуления НДС на российских региональных авиарейсах в обход Москвы, ранее предложенную главой группы «Ренова» Виктором Вексельбергом. По словам **Дворкович**а, профессиональное сообщество просчитывает варианты реализации такой идеи, которые не нанесут вреда для конкурентоспособности рынка.

«Это [дифференцированный подход к НДС для внутренних перевозок] тоже возможная вещь, но у отдельных экспертов есть сомнения. Мы один раз уже это обсудили, сейчас они готовят дополнительный набор аргументов и расчеты по [всей] маршрутной сети... чтобы показать, какой будет эффект», – сообщил журналистам вице-премьер. Он отметил, что нужно просчитать, не возникнет ли проблем для конкурентоспособности других маршрутов.

По словам **Дворкович**а, нужно просчитать, не возникнет ли проблем для конкурентоспособности других маршрутов. «Нельзя строить свой бизнес на проблемах другого бизнеса, надо всегда находить решение, при которых выигрывают и те, и другие. Будем пытаться его искать», – добавил он.

Также **Дворкович** признал экономически правильным для отрасли обнуление НДС для всех внутренних авиаперевозок, но признал, что последствием этой меры может быть давление со стороны других отраслей. «Именно для отрасли экономически это правильно, другое дело, что любая льгота по НДС даст давление со стороны других отраслей и приведет к такому лавинообразному эффекту, поэтому, конечно, Минфин всегда опасается таких вещей не с точки зрения конкретной отрасли, а с точки зрения создания еще одного прецедента отрицательных последствий от этого. Но именно для отрасли это хорошая мера», – добавил он.

На данный момент на авиационном рынке обсуждаются две идеи поддержки авиакомпаний. Первая – обнуление НДС на всех внутренних авиарейсах. Эта мера была предложена **Минтрансом** РФ еще несколько лет назад, но Минфин выступает против. Вторая – обнуление НДС на внутренних авиарейсах за пределами Москвы.

Как сообщила ранее газета «Коммерсантъ», летом председатель совета директоров «Реновы» Виктор Вексельберг направил письмо президенту РФ Владимиру Путину с предложением установить пониженную ставку НДС для внутрироссийских рейсов за пределами Москвы. Как отмечало издание со ссылкой на документ, сейчас 74% всех рейсов в РФ выполняются через Москву. Также сейчас действует нулевая ставка НДС на полеты в Симферополь, **Минтранс** и Минфин готовят обнуление ставки НДС на полеты в Калининград.

### ИНТЕРФАКС;2017.09.04; ДВОРКОВИЧ ЗАЯВИЛ О НЕСКОЛЬКИХ ИНТЕРЕСАНТАХ СОЗДАНИЯ АВИАКОМПАНИЙ-ЛОУКОСТЕРОВ

Вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** заявил о нескольких интересантах создания новых низкобюджетных авиакомпаний в РФ.

«Есть разные интересанты, не единственные», – сказал А.**Дворкович**, отвечая на вопрос журналистов, кто из бизнесменов ранее выходил к нему с предложением создать второй лоукостер. Называть интересантов А.**Дворкович** отказался.

В июне газета «Коммерсантъ» со ссылкой на несколько источников на рынке сообщала, что «российские финансовые инвесторы» рассматривают возможность создания в РФ новой авиакомпании-лоукостера с иностранным участием. Консультации шли с несколькими крупными иностранными низкобюджетными перевозчиками, в том числе с малазийской Air Asia, венгерской Wizz Air, турецкой Pegasus и другими – в частности, обсуждалось создание СП, отмечало издание. Стартовые переговоры состоялись также с Российским фондом прямых инвестиций.

А.**Дворкович** ранее подтвердил, что идея создания в России второй авиакомпании – лоукостера обсуждается, но только «на уровне бизнеса, без участия правительства». В **Минтрансе** РФ утверждали, что не знакомы с бизнес-моделью нового лоукостера, первый замглавы министерства Евгений **Дитрих** при этом отмечал, что ведомство считает «рынок авиаперевозок достаточно стабильным, количество участников на рынке достаточно».

Сейчас на российском рынке работает одна низкобюджетная авиакомпания – «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)), которая была создана в 2014 г. вместо подпавшего под санкции ЕС и остановившего деятельность «Добролета». Первым лоукост-проектом в России считается Sky Express, основанный в 2006 г. гендиректором «Красноярских авиалиний» Борисом Абрамовичем – в 2011-м компания перестала летать, в 2012-м была признана банкротом.

В 2009-2011 г. в РФ также работала низкобюджетная «Авианова», созданная российской инвесткомпанией «А1 Групп» (входит в «Альфа-групп») и американским фондом Indigo Partners (фонд также инвестировал в бюджетные Spirit Airlines, Tiger Airways и Wizz Air). Перевозчик быстро наращивал маршрутную сеть, выполняя рейсы по популярным направлениям в европейской части России и Симферополь. Тем не менее, через два года «Авианова» прекратила деятельность из-за долгов.

### ТАСС; 2017.09.01; КАБМИН ОДОБРИЛ УЖЕСТОЧЕНИЕ ПРАВИЛ АВТОПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ

Правительство одобрило изменения в закон, ужесточающие правила групповой перевозки пассажиров на автомобиле. Соответствующее решение было принято на заседании кабмина 31 августа, сообщил в пятницу официальный сайт правительства.

 «Предлагается внести изменения в законодательство, исключив обстоятельство, при котором перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом могут осуществляться в уведомительном порядке без получения лицензии», – говорится в решении кабмина.

Как пояснили в правительстве, «законопроект направлен на противодействие незаконным регулярным перевозкам пассажиров, выполняемым юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями под видом заказных и для собственных нужд».

Законопроект об изменениях в действующие нормы одобрен и будет внесен в Госдуму.

### ТАСС; 2017.09.03; МАК СФОРМИРОВАЛ КОМИССИЮ ДЛЯ РАССЛЕДОВАНИЯ ПРИЧИН КРУШЕНИЯ АН-2 В ПОДМОСКОВЬЕ

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) сформировал комиссию для расследования причин авиакатастрофы самолета Ан-2 в Балашихе. Об этом ТАСС сообщила официальный представитель МАК Светлана Колесникова.

Очевидец предоставил видео падения Ан-2 на авиашоу в Балашихе

«Сформирована комиссия для расследования причин авиационного происшествия. Эксперты МАК со вчерашнего дня приступили к работе на месте ЧП», – сказала она. По ее словам, экспертам предстоит воссоздать последние минуты полета Ан-2 на празднике, а также попытаться обнаружить бароспидограф, установленный в самолете, для воссоздания картины происшествия.

2 сентября в деревне Федурново проходил авиационный праздник, посвященный 70-летию первого полета самолета Ан-2. Мероприятие было организовано Московским авиаремонтным заводом совместно с **Росавиаци**ей, также на нем присутствовали почетные гости от ДОСААФ.

Ан-2 упал во время показательных полетов прямо на территории аэродрома: в 12:17 мск борт ударился о землю, взорвался и загорелся. В результате погиб пилот и находившийся на борту фотокорреспондент. Возбуждено уголовное дело по ч. 3 ст. 263 УК РФ («Нарушение правил эксплуатации воздушного судна, повлекшее гибель двух и более лиц»).

### ТАСС; 2017.09.04; ЮЖНОКОРЕЙСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ JEJUAIR ОТКРОЕТ В СЕНТЯБРЕ РЕЙСЫ ИЗ СЕУЛА ВО ВЛАДИВОСТОК

Южнокорейский лоукостер JEJUair начнет в сентябре регулярные рейсы из Сеула во Владивосток. Об этом в преддверии Восточного экономического форума (ВЭФ) сообщил ТАСС директор дирекции по авиационной коммерции Международного аэропорта Владивосток Александр Бобров.

«Уже в конце сентября текущего года ожидается открытие регулярных рейсов из Сеула южнокорейской лоукостной авиакомпании JEJUair. Также сейчас ведется работа по открытию в 2017-2018 годах новых рейсов из Вьетнама, Китая, Японии и других стран, но конкретные рейсы мы сможем анонсировать только по мере готовности авиакомпаний», – сообщил собеседник агентства.

По словам Боброва, также новые рейсы открывают компании, которые уже работают с аэропортом Владивостока. «Только за недавнее время ими были открыт целый ряд важнейших новых направлений, таких как Шанхай, Осака, Чхонджу, Санья, Шэньян, а также были серьезно увеличены провозные емкости в Токио, Сеул, Пусан, Харбин, Чанчунь и другие», – отметил представитель авиапредприятия, подчеркнув, что развитию маршрутной сети будет способствовать введение с 1 августа упрощенного визового режима для свободного порта Владивосток.

Международный аэропорт Владивостока за первое полугодие 2017 года обслужил более 937 тыс. пассажиров, что на 18% больше показателей аналогичного периода прошлого года. Из них на внутренних авиалиниях было обслужено более 600 тыс. человек (рост 9%), а на международных линиях – 337 тыс. пассажиров (рост 40%)», – говорится в сообщении.

Вопросы транспортной доступности Дальнего Востока, в том числе авиационной, будут обсуждаться на ВЭФ, который пройдет 6-7 сентября.

### ТАСС; 2017.09.01; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ В АЭРОПОРТУ ПЕТРОЗАВОДСКА МОЖЕТ БЫТЬ ПОСТРОЕН УЖЕ В 2018 ГОДУ

Новый терминал в аэропорту Петрозаводска «Бесовец» может быть построен уже в 2018 году. Об этом врио главы Карелии Артур Парфенчиков рассказал секретарю Совета безопасности РФ Николаю Патрушеву во время рабочей встречи.

«Мы в ближайшее время будем уже работать с инвестором для начала строительства терминала аэропорта, – отметил он. – Я надеюсь, что в течение следующего года мы подойдем к завершению работы».

Патрушев отметил высокое качество взлетно-посадочной полосы аэропорта, на которую его самолет приземлился сегодня утром. Однако он обратил внимание на небольшую величину здания аэровокзала. По словам Патрушева, решение этой проблемы помогло бы развитию туризма в Карелии.

Говоря о туризме, Парфенчиков отметил, что республика активно занялась привлечением туристов из Китая. В частности, регион работает с китайскими туроператорами, а также планирует пресс-туры для китайских журналистов. Кроме того, на китайском телевидении запланирован показ передач про Карелию.

Реклама 17

Говоря о сотрудничестве с Китаем, Парфенчиков упомянул и кооперацию в сфере энергетики. По его словам, переговоры с китайскими партнерами уже ведутся, в них также участвует Росатом.

### ТАСС; 2017.09.01; «АЭРОФЛОТ» НЕ ОТМЕЧАЕТ СНИЖЕНИЯ ПАССАЖИРОПОТОКА В США ИЗ-ЗА ПРИОСТАНОВКИ ВЫДАЧИ ВИЗ

Авиакомпания «Аэрофлот» не отмечает снижения пассажиропотока на рейсах в США после того, как была приостановлена выдача неиммиграционных виз по всей России, сообщил журналистам гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев.

«Мы для себя считаем, что это существенно небольшая потеря. У нас загрузка рейсов очень большая, поэтому мы не видим пока, не чувствуем», – сказал Савельев.

Как ранее сообщил организатор деловых поездок ГК «Аэроклуб», на чью долю приходится одна пятая продаж корпоративного сектора «Аэрофлота», спрос на авиабилеты в США среди российских бизнесменов снизился на 22% после приостановки выдачи неиммиграционных виз.

Вице-президент Российского союза туриндустрии Юрий Барзыкин заявлял, что турпоток из России в США снизится на 10-30% из– за изменений режима работы консульств США в РФ.

С 23 августа Вашингтон приостановил выдачу неиммиграционных виз по всей России. Эта процедура возобновится 1 сентября, но только в Москве.

### ТАСС; 2017.09.01; ЛОУКОСТЕРА «ПОБЕДА» ОШТРАФОВАЛИ ЗА ТРЕБОВАНИЕ ОПЛАТИТЬ ПРОВОЗ ПОРТФЕЛЯ

Авиакомпания «Победа» оштрафована за незаконное требование оплатить провоз портфеля. Об этом сообщили в пресс-службе Московской межрегиональной транспортной прокуратуры (ММТП).

В ходе прокурорской проверки установлено, что при посадке на рейс DP458 Чебоксары – Москва в марте сотрудник авиакомпании нарушил Федеральные авиационные правила, позволяющие пассажиру бесплатно провозить в кабине воздушного судна портфель, и потребовал от пассажира заплатить за его провоз 2 тыс. руб. Прокуратура возбудила дело об административном правонарушении по ч. 1 ст. 14.4 КоАП РФ («Оказание населению услуг, не соответствующих требованиям нормативных правовых актов, устанавливающих порядок оказания населению услуг»).

«Согласно постановлению Управления Роспотребнадзора по Чувашской Республике авиакомпания признана виновной в совершении административного правонарушения и ей назначен штраф в размере 20 тыс. руб.», – добавили в ММТП.

Авиакомпания «Победа» уже была оштрафована за нарушение правил перевозки багажа на том же рейсе. Представители авиакомпании потребовали оплатить провоз рюкзака пассажирки. В начале августа московский суд назначил авиакомпании штраф в размере 100 тыс. руб.

Ранее в ММТП сообщили, что в отношении авиакомпании «Победа» проводится проверка в связи с отказом пустить на борт женщину с шестью детьми по заранее купленным билетам.

### ТАСС; 2017.09.01; АЭРОПОРТ МИНВОД В АВГУСТЕ ОБСЛУЖИЛ 228 ТЫС. ПАССАЖИРОВ, ПОВТОРИВ СОВЕТСКИЙ РЕКОРД

Аэропорт Минеральные Воды впервые повторил рекорд советских времен, обслужив в августе текущего года 228 тыс. пассажиров, сообщили в дирекции авиаузла в пятницу.

«В августе 2017 года впервые со времен СССР было обслужено пиковое количество пассажиров – свыше 228 тыс. за месяц», – сказали в дирекции.

Там отметили, что самым напряженным днем стало 17 августа, когда аэропорт за сутки принял и отправил 9900 человек, установив новый рекорд. «Несмотря на большую загруженность аэропорта все службы работали в штатном режиме», – отметили в дирекции.

На международных линиях в августе были обслужены более 59 тыс. пассажиров (+132% в сравнении с августом 2016 года). На внутренних маршрутах перевезены более 169 тыс. пассажиров (+20% в сравнении с августом 2016 года). За прошедший август было выполнено более 1750 рейсов, что на 17% больше показателя августа в 2016-м.

Как добавили в аэропорте, в целом в январе-августе 2017 года обслужены более 1,46 млн пассажиров (+30% в сравнении с аналогичным периодом 2016 года).

«Наибольший прирост отмечен на международных воздушных линиях, где увеличение составило +131%. На внутренних зарегистрировано увеличение на 19%», – отметили в дирекции аэропорта.