**18 СЕНТЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### RNS; 2017.09.15; ИНТЕРВЬЮ/МАКСИМ СОКОЛОВ

**Министр транспорта** России Максим **Соколов** в интервью RNS рассказал о готовящемся законопроекте по взиманию штрафов за неоплату проезда на платных трассах, о возможности ужесточения наказания за курение и распитие алкоголя в поездах, о степени готовности строительства ВПП-3 Шереметьево и механизмах его финансирования, а также о сроках вступления в силу приказа по проходу досмотра в аэропортах через смартфон.

Максим Юрьевич, **Минтранс** в апреле сообщил, что получил от Союза транспортников России предложение рассмотреть возможность ограничения продаж билетов на поезда дальнего следования курильщикам-нарушителям. Нередко также встречаются случаи употребления спиртных напитков в поездах дальнего следования, несмотря на запрет. Прорабатывает ли **Минтранс** какие-либо ограничения для пассажиров-нарушителей, которые неоднократно нарушали запрет?

Такая инициатива Союза транспортников России действительно была. Но если обратиться к тексту Конституции, каждый гражданин, законно находящийся на территории России, может свободно передвигаться по стране, выезжать из нее и возвращаться. Права и свободы граждан могут быть ограничены только в целях защиты законных интересов других лиц. Ограничение продаж билетов – это непростой вопрос, требующий серьезной проработки на экспертном уровне в области гражданского законодательства. Можно, например, ужесточить штрафы, наказывать нарушителей, допустим, через механизм запрета выезда для тех, кто имеет задолженность по штрафам исходя из судебных решений. Но ограничивать свободу передвижения по стране, особенно при ее размерах и труднодоступности регионов – тут надо тщательно подумать.

Что касается употребления спиртных напитков в поездах… Напомню, данный вопрос находится в компетенции МВД России. Сотрудники линейных отделов на транспорте могут удалять пассажира из поезда, если он при посадке в поезд или в пути следования нарушает правила проезда, общественный порядок и мешает спокойствию других пассажиров.

**Минтранс** уже утвердил приказ, позволяющий пассажирам использовать электронный посадочный талон при досмотре в аэропортах. Когда система может быть запущена в действие?

Приказ утвержден, сегодня мы можем уверенно сказать о формировании необходимой нормативной базы. Как только он вступит в силу, аэропорты и авиакомпании вправе его применять по своему усмотрению. Мы даем им инструмент, дальше уже все зависит от самой авиакомпании и аэропорта – если они видят такую возможность, как конкурентное преимущество по отношению с другими участниками этого бизнес-процесса, то они, конечно же, будут это быстрей использовать на практике.

Такой талон может быть оформлен в виде штрих-кода, направляемого на электронное устройство (телефон, планшет, и т.д.), указанное пассажиром при бронировании. Подчеркну, что перевозчик должен предоставить информацию о возможности использования такого талона в аэропорту по маршруту перевозки. Пассажир может и самостоятельно распечатать этот штрих-код для предъявления на досмотре.

Проверка талонов будет производиться службами авиабезопасности путем сканирования экрана электронного устройства пассажира. Вся информация сохраняется в электронной базе данных САБ. Если аэропорт не располагает таким оборудованием, процедура прохождения досмотра остается прежней.

В какие сроки вы ожидаете согласования приказа в Минюсте?

Нормативные сроки – один месяц. Спустя 10 дней после публикации Минюстом России приказ вступит в силу. Можно предположить, что с октября это уже будет установленной нормой. Такое нововведение, безусловно, упростит работу САБ, а также обеспечит удобство пассажирам, активно использующим мобильные электронные устройства.

На ВЭФе вы сказали, что **Минтранс** может расширить перечень вещей, бесплатных для провоза на борту самолета. Какие вещи могут войти в этот перечень?

Сейчас мы готовим окончательные предложения по этому вопросу, смотрим реакцию бизнес-сообщества, авиакомпаний, Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, Общества потребителей, Роспотребнадзора – все это изучается на экспертной площадке **министерства транспорта**. Какие-то дополнения, штрихи, будут сделаны, но пока серьезных замечаний к основной идеологии этого нормативного акта высказано не было. Здесь не надо ничего надумывать, это вполне понятный шаг навстречу пассажирам, чтобы еще больше было возможностей у авиакомпаний удешевить перевозку, снизить затраты, себестоимость, а значит продавать билеты по цене дешевле, чем они установлены.

Например, руководство авиакомпании «Победа» утверждает, что по отношению к невозвратному тарифу, это удешевление даст 15-20% в цене билета. Я даю более осторожные оценки, но в любом случае, это будет заметное снижение цены, и многие будут этим пользоваться.

Минимальный вес ручной клади, который предлагается нормативно закрепить, составляет 5 кг. При этом авиаперевозчик в качестве конкурентного преимущества сможет изменить ее в сторону увеличения. Таким образом, мы гарантируем пассажирам возможность проноса на борт ручной клади и дополнительных личных вещей, не подлежащих взвешиванию, согласно установленному списку. Что касается предметов, разрешенных к проносу на борт самолета – данный перечень может быть дополнен по итогам общественных обсуждений с учетом пожеланий и предложений наших граждан – пользователей авиационных услуг.

Разумеется, пассажир по-прежнему сможет проносить на борт сотовый телефон, другие гаджеты, книги, цветы и зонты в составе ручной клади. Без взвешивания можно будет брать с собой целый перечень вещей: детское питание и люльки для младенцев, костюм в портпледе, костыли, компактную кресло-каталку, дамскую сумочку или портфель. Одежда, которая находится на пассажире, не подлежит взвешиванию, а значит, не учитывается в весе ручной клади и в составе перечня личных вещей. Если пассажир снимает свою куртку на борту воздушного судна и убирает ее на багажную полку – никто не будет забирать ее для дополнительного взвешивания. А чтобы не включать в вес ручной клади гаджет, книгу или другие предметы – их можно убрать в портфель или дамскую сумочку, которые как раз входят в перечень дополнительных предметов для бесплатного проноса на борт.

Премьер-министр России Дмитрий Медведев в июле поручил Минфину, **Минтрансу** и МЭР решить вопрос финансирования строительства комплекса взлетно-посадочной полосы (ВПП-3) аэропорта Шереметьево. Вы оценили тогда дефицит средств на достройку ВПП-3 в 7,5 млрд рублей. Решен ли вопрос финансирования? Откуда будут привлекаться эти средства?

Принципиальное решение правительства по этому вопросу принято. Я рассчитываю, что в рамках бюджетных решений, обсуждений в правительстве и затем в Государственной Думе этот вопрос уже будет решен окончательно в виде соответствующего закона о бюджете на 2018 и 2019-2020 годы.

Согласно нашему предложению, завершение всех работ по строительству ВПП-3 в Шереметьево планируется осуществить за счет средств Госкорпорации по ОрВД, с последующим возвратом денег из федерального бюджета в 2020-2021 годы.

В целом, Федеральной адресной инвестиционной программой (ФАИП) на 2017 год предусмотрены бюджетные ассигнования в объеме свыше 8 млрд рублей. В то же время предлагается увеличить финансирование объекта за счет перераспределения более 9 млрд рублей, предусмотренных в рамках иных работ.

В настоящее время общая готовность объекта приблизилась к 50%, ввод в эксплуатацию запланирован на май 2018 года. Предусмотрена и вторая очередь реконструкции, речь идет о центральном перроне сектора Шереметьево-1, строительстве соответствующей аэродромной инфраструктуры. Работу также планируется завершить в мае 2018 года. ФАИП на 2017 год по этим мероприятиям предусмотрено порядка 3 млрд рублей.

Правительство РФ выступило с инициативой создать новый международный независимый орган по расследованию авиапроисшествий, который, по сути, должен заменить МАК. Как планируется решать этот вопрос? Согласован ли он со всеми ведомствами?

Мы исходим из решений, которые были приняты в Астане на встрече глав государств и правительств. В Коллегию Евразийской экономической комиссии уже был передан проект межправсоглашения, который рассылается нашим коллегам из транспортным ведомств стран, входящих в состав ЕЭК. Отмечу, что рассмотрение проекта соглашения будет проходить в рамках специально создаваемой рабочей группы из числа экспертов стран-участниц.

К согласованию текста документа планируется приступить к концу октября текущего года. Я рассчитываю, что этот орган начнет работу уже в следующем году.

Как вы относитесь к идее непрофильных компаний обзаводиться собственным флотом или создавать даже свои авиакомпании? Например, туроператор Интурист сообщал о намерении обзавестись собственными самолетами или в перспективе создать собственного авиаперевозчика. Такие же планы есть и у «Почты России».

Мы не против, чтобы появлялись в нашей стране новые авиакомпании. Есть соответствующая нормативная база, процесс сертификации такой компании, количество и предквалификация сотрудников. Если соответствует всем этим требования, то нет оснований каким-то образом не допускать ее до растущего и перспективного рынка.

Что касается растущего рынка. Открытия авиасообщения с Египтом в этом году стоит ожидать? Запланированы ли еще визиты российской стороны в Египет?

Теоретически это возможно. Для этого многое сделано и готово с точки зрения нормативной базы.

Недавно прошедшая инспекция аэропорта в Каире была удовлетворительной?

Тот отчет, который был направлен в правительство РФ по итогам этого визита, носит позитивный характер. Но мы понимаем, что вопрос безопасности – это комплексный вопрос, и не всегда он ограничивается только объектами транспортной инфраструктуры. Поэтому, окончательное решение в любом случае должно быть за правительством и президентом.

Если говорить о приватизации, то какая из транспортных компаний, на ваш взгляд, может стать первой в списке приватизируемых? Может ли быть перенесена приватизация Совкомфлота на следующий год?

Мы не ставим себе цели закрепить лидерство за той или иной компанией. Когда будет готов соответствующий пакет документов, сформирована позиция правительства и ситуация на финансовых и инвестиционных рынках будет благоприятной – вот тогда и надо принимать выверенное решение в отношении любого предложения.

Если переходить к дорогам, то в этом году сборы от «Платона» не покроют прошлогодние транши регионам, плату концессионеру и размер компенсации по транспортному налогу. Когда вы ожидаете выход «Платона» на окупаемость?

Окупаемость – это несколько условное понятие, потому, что оно применимо к коммерческим проектам, реализуемых коммерческими компаниями. В данном случае, для нашего партнера, для концессионера, этот проект является окупаемым. Государство на принципах концессии подписало обязывающий контракт и в течение определенного времени будет возмещать ему расходы на создание и эксплуатацию этой системы – это порядка 11 лет. Банки предоставили концессионеру финансирование под этот проект в объеме порядка 80%.

Для государства не все проекты должны быть и могут быть окупаемы. Как раз задача государства и состоит в том, чтобы вкладывать средства в инфраструктуру, которая не является окупаемой, но необходима либо для реализации целей государственной политики, либо для решения тех или иных социальных вопросов. Конечно, «Платон» сегодня – это не только некий финансовый инструмент взимания дополнительных платежей за проезд по федеральным дорогам большегрузной техники, это инструмент государственной политики в области перевозок грузов в целом по транспортной системе РФ.

Следующим логичным шагом будет дифференциация платежей в «Платон» в зависимости от сезонности с учетом географического положения, климатических особенностей нашей страны. Мы считаем необходимым отдавать приоритеты в организации грузовых перевозок, логистики, особенно в летний период времени, внутренним водным путям, железным дорогам. Таким образом, освобождаются наши дороги для тех, кто перемещается к местам отпуска на своем личном автомобиле с одной стороны, и с другой снижается трафик на федеральных трассах, особенно в летний период, когда из-за жаркой погоды большегрузы наносят дорогам особый урон.

Сколько может быть собрано от «Платона» в дорожный фонд в этом году? Когда планируются ли изменения по тарифам и окончание льготного периода в системе?

На сегодняшний день «Платоном» собрано более 32 млрд рублей. За счет этих средств в 2016 году было отремонтировано более 1000 км самых разбитых дорог в 40 городах и регионах. К примеру, в Петрозаводске отремонтировали 1/3 всех городских дорог за счет средств Платона. За счет сегодняшних и будущих сборов обеспечено софинансирование строительства 7 крупных мостов и ремонта 24 аварийных путепроводов, многие из которых не один год были закрыты для движения.

Сумма средств, перечисленных оператором в федеральный бюджет в 2017 году, составила 13 млрд руб. По итогам года ожидаем сборы порядка 21 млрд рублей.

Что касается тарифов… Мы планируем дифференцировать тарифы, реализуя, таким образом, государственную политику. Говорить о повышении тарифов хотя бы даже на процент инфляции, что вполне логично, можно будет начиная только со следующего года. Мы объявили уже, что в 2017 году повышать тарифы не будем.

**Минтранс** разрабатывает законопроект по штрафам за неоплату проезда по платным трассам. Какой размер штрафов в нем прописан? Какова будет роль здесь **Ространснадзор**а, какова – «Автодора», выступившего с инициативой по штрафам? Когда может быть введена система штрафов?

Процесс идет. Законопроект успешно согласован с причастными ФОИВ и доработан согласно поступившим предложениям и изученному международному опыту. Мы предусматриваем внесение изменений в законодательство, направленных на создание условий повышения пропускной способности платных магистралей путем применения технических средств автоматической идентификации ТС и взимания платы за проезд. Реализовывать это будут владельцы дорог и конценссионеры.

Законопроект дополнен нормами о дифференцировании платы за проезд в зависимости от способа ее внесения и сроков. Предлагается законодательно установить фиксацию нарушений только средствами фото– и видеофиксации в автоматическом режиме, исключая человеческий фактор.

В рамках проекта ЦКАД также подготовлены предложения по созданию системы взимания платы за проезд. В настоящее время разрабатывается порядок привлечения к административной ответственности владельцев ТС не оплативших проезд участков платных автодорог.

Что касается разграничения полномочий, здесь могут быть различные варианты. Если речь идет о внесении изменений в КоАП – возможен вариант взимания штрафов с участием **Ространснадзор**а. Не исключена возможность участия ГК «Автодор» как компании, управляющей деятельностью платных дорог. В любом случае, работа над документом продолжается, он активно обсуждается со всеми причастными структурами, общественностью, для принятия взвешенного решения.

Когда планируется внести законопроект в правительство?

Было бы неплохо, чтобы законопроект вступил в силу к моменту завершения строительства Центральной кольцевой автомобильной дороги. Будет введен безбарьерный платный режим и обеспечена экономия бюджетных средств на обустройство дорогостоящих пунктов взимания платы.

**Росавтодор** ранее заявлял, что претендует на управление всей рекламой вдоль федеральных трасс. В **Минтрансе** эту идею поддерживали, но ФАС выступала против. Удалось ли урегулировать этот вопрос?

Реклама, размещаемая вдоль федеральных дорог, должна соответствовать, в первую очередь, безопасности дорожного движения и тем целям, ради которых идет строительство этих дорог, то есть развитию дорожной сети. Если она устанавливается в зоне отвода дороги, то есть в той зоне, которая передана в управление **Росавтодор**у, то вполне логично, если ты управляешь имуществом, то и должен в полной мере влиять на все вопросы, которые в рамках этого имущества принимаются.

Сегодня нередки случаи, когда муниципалитеты или даже целые субъекты РФ принимают решения о проведении конкурсов и в последующем, установлении рекламных щитов, в непосредственной зоне отведения этих дорог. Это, с нашей точки зрения, нарушает общий принцип управления имуществом, а также может влиять на вопросы безопасности дорожного движения. Поэтому, мы, как участники дорожного движения, и с точки зрения строительства инфраструктуры, и с точки зрения организации перевозочного процесса, должны влиять на эти вопросы.

### ИЗВЕСТИЯ; ПАВЕЛ ПАНОВ; 2017.09.18; ПАРОМ БЕЗ ГРАНИЦ

Калининград свяжут с Ленобластью три новых парома

К 2020 году в России появится три новых железнодорожных парома, связывающих Калининградскую область с остальной территорией страны. Это позволит обеспечить транспортную независимость региона и бесперебойное грузовое сообщение, даже если прохождение грузов через территорию сопредельных государств будет остановлено. На этот проект правительство планирует направить 5,1 млрд рублей из бюджета при общей смете в 14,1 млрд рублей, сообщили в Минэкономразвития.

Для реализации проекта необходимо внести изменения в действующую редакцию госпрограммы «Социально-экономическое развитие Калининградской области до 2020 года». Соответствующие поправки уже подготовлены Минэкономразвития. Расходы федерального бюджета составят, по предварительным оценкам, 5,1 млрд рублей. Оставшиеся средства будут привлечены из внебюджетных источников.

Железнодорожные паромы (вместимость каждого – 66 вагонов) будут курсировать по маршруту Усть-Луга (Ленинградская обл.) – Балтийск (Калининградская обл.). Сейчас на этой линии работают два парома – «Амбал» и «Балтийск». Увеличение количества, отмечают в Минэке, позволит обеспечить грузопоток, необходимый для жизнеобеспечения жителей Калининградской области, без прохождения грузов через территорию сопредельных государств.

– В настоящее время доставка грузов, необходимых для жизнеобеспечения населения Калининградской области, осуществляется в основном морским и железнодорожным транспортом. Существует угроза увеличения железнодорожных тарифов при прохождении необходимых региону грузов через территорию Белоруссии и стран Прибалтики, – пояснили в Минэкономразвития.

Если правительство примет решение о гарантированном выделении дополнительного бюджетного финансирования в 2018–2019 годах в объеме 5,1 млрд рублей, строительство судов начнется в 2017 году, и к концу 2020 года линия Усть-Луга – Балтийск будет обеспечена тремя новыми паромами.

В августе тема транспорта в Калининградской области обсуждалась на совещании у президента Владимира Путина. Глава государства отметил, что Северо-Западный округ – это один из ключевых логистических центров России. Здесь сосредоточено более 40% портовых мощностей страны. **Министр транспорта** Максим **Соколов** докладывал президенту, что порядка 45 млн т экспортно-импортных грузов России продолжает проходить транзитом через порты стран Балтии и необходимо создать условия для реализации новых проектов, направленных на переориентацию российских грузопотоков.

Президент обратил внимание губернаторов и представителей бизнеса на перевалку грузов российскими предпринимателями в соседних странах. По словам Владимира Путина, отечественные порты должны предложить перевозчикам конкурентные условия.

– Когда выгоднее за рубеж тащить, что им сказать? Они будут за рубеж тащить. Уже много раз об этом говорил, но далеко не всё сделано в этом направлении, – заявил на совещании глава государства.

По мнению директора Центра исследований региональных реформ Института прикладных экономических исследований РАНХиГС Александра Дерюгина, у Калининградской области есть шанс стать морским хабом, но при условии значительных инвестиций.

– Нужны большие вложения в инфраструктуру, которой сейчас там нет. Чтобы российские предприниматели не переваливали грузы в других странах, нужно в России создать аналогичные условия, чтобы бизнесу было выгодно, – считает эксперт.

Также для обеспечения доступности Калининградской области **Минтранс** разработал проект строительства международного морского терминала в городе Пионерском. Новый терминал будет обслуживать круизные и грузопассажирские суда. Подписано соглашение с одним из крупнейших операторов круизных судов – компанией MSS Cruises, разработана проектная документация, получены все необходимые заключения государственных экспертиз. Общий объем планируемых инвестиций – 8 млрд рублей.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.15; ВТОРОЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ В КОСТРОМЕ МОЖЕТ БЫТЬ ПОСТРОЕН К 2030 Г. – СОКОЛОВ

– Второй мост через Волгу в Костроме может быть построен к 2030 году на средства федерального бюджета, заявил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в ходе рабочего совещания с губернатором Костромской области Сергеем Ситниковым.

«Вопрос носит актуальный характер, в первую очередь для самой Костромы и для нас как для федерального центра, потому что сегодня грузовой трафик идет по центру города. Мы понимаем, что в рамках стратегии развития нашей транспортной системы до 2030 года этот обход должен появиться. И в первую очередь с учетом ограниченности средств дорожного фонда субъекта, это наша федеральная задача», – цитирует М.**Соколов**а пресс-служба губернатора Костромской области.

Также глава **Минтранса** отметил, что в регионе хорошо развивается дорожное хозяйство.

В Костромской области на протяжении нескольких лет обсуждается вопрос о строительстве второго моста через Волгу, так как построенный в 1970-е годы в областном центре мост не справляется с современным трафиком. В настоящее время на мосту ведется первый капремонт за весь период эксплуатации. На время реконструкции движение большегрузного транспорта организовано в объезд через соседние регионы.

### K1NEWS.RU; 2017.09.15; МИНИСТР ТРАНСПОРТА ОЦЕНИЛ КОСТРОМСКИЕ КАТЕРА И ЯХТЫ

Максиму **Соколов**у показали технику, выпущенную на судомеханическом заводе.

В Костроме с рабочим визитом находится **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**. Ему представили продукцию, выпущенную на нашем судомеханическом заводе.

Руководитель федерального ведомства высоко оценил качество и характеристики производимой на костромском предприятии техники, – сообщает пресс-служба губернатора.

Предприятие производит и продает служебные, прогулочные, пассажирские, пожарные, буксирные катера и катера специального назначения, моторные лодки, моторные яхты.

Продукцию завода используют в работе и оперативные службы.

Министру представили новинку предприятия – современный пассажирский водометный катер КС-162.

Максим **Соколов** высоко оценил качество и технические характеристики нового катера, его маневренность, скорость и возможность высадки и посадки пассажиров с необорудованного берега.

### ТАСС; МАРИЯ АМИРДЖАНЯН; 2017.09.15; АВИАКОМПАНИИ РФ СМОГУТ НАЧАТЬ ВНУТРЕННИЕ ПОЛЕТЫ ПО ТЕРРИТОРИИ СТРАН ЕВРАЗЭС К 2025 ГОДУ

Авиакомпании стран ЕврАзЭС (России, Белоруссии, Казахстана, Киргизии, Армении) с 2025 года смогут начать выполнять внутренние полеты на территории других стран сообщества, следует из ответа пресс-службы **Минтранса** на запрос ТАСС. Такую возможность компании получат в рамках создания единого транспортного пространства.

«Единое транспортное пространство ЕАЭС подразумевает, что авиакомпании одной страны смогут совершать внутренние перелеты на территории другой страны», – сообщили ТАСС в пресс-службе **Минтранса**.

Как ранее сообщал журналистам **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, транспортное пространство стран ЕврАзЭС станет единым с 2025 года. Как пояснял отвечающий за авиасообщение зам**министра транспорта** Валерий **Окулов**, дорожная карта по развитию авиасообщения с этими странами подразумевает, в том числе, снятие ограничения в воздушном сообщении к 2025 году. Он также отмечал, что снятие ограничений с Казахстаном и Киргизией может занять больше времени, чем с Арменией и Белоруссией.

По мнению сотрудника Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Андрея Крамаренко, такая мера более привлекательна для российских авиакомпаний, нежели для перевозчиков других стран.

«Сейчас у нас с партнерами по сообществу нет даже режима открытого неба (подразумевает право летать между двумя странами без ограничений по количеству полетов и назначенных авиакомпаний – прим. ТАСС). И Белоруссия, и Казахстан довольно стабильно проводят политику, направленную на защиту своих национальных перевозчиков Belavia и AirAstana. И убедить их прекратить это делать будет достаточно сложно. В этом свете нет никаких предпосылок для формирования единого воздушного пространства, – говорит он. – Более того, если посмотреть на то, что происходит на рынке перевозок между Россией и другими ближайшими соседями, то видно, что в ходе либерализации российские компании начинают выдавливать перевозчиков других стран. Например, так произошло в Армении. То есть от либерализации выигрывают скорее российские компании».

Кто планирует воспользоваться таким правом

Среди крупнейших авиакомпании России, опрошенных ТАСС, пока никто не выразил однозначной заинтересованности во внутренних полетах на территории стран ЕврАзЭС. В «Аэрофлоте» и «Победе» (входит в «Аэрофлот») от комментариев отказались. В «России» (дочка «Аэрофлота») отметили, что обсуждать планы полетов на 2025 год сейчас преждевременно. В S7 отметили, что компания рассматривает любые возможности.

Как сообщил ТАСС коммерческий директор UTair Павел Пермяков, компании сейчас в первую очередь интересны полеты между российскими городами, но в целом UTair поддерживает открытое небо на любых направлениях.

«Это позволяет нам в короткие сроки предлагать пассажирам новые возможности для путешествий. Благодаря конкуренции на таких маршрутах формируются доступные тарифы», – отметил он.

### KP.RU; ИННА ВЛАДИМИРОВА; 2017.09.15; РОСАВТОДОР: ТЮМЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ – ЛИДЕР ПРОЕКТА «ЗА БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ»

Руководитель **Федерального дорожного агентства** высоко оценил работу региона

Глава **Росавтодор**а будет «хлопотать» перед **Минтрансом**, чтобы Тюменской области сохранили финансирование. Об этом заявил сам **Роман Старовойт**, который накануне, 14 сентября, посетил церемонии открытия новой развязки на ул. Пермякова-Федюнинского и моста через реку Тобол.

Руководитель **Федерального дорожного агентства** высоко оценил работу Тюменской области по реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги». Отметив, что регион, наряду с Татарстаном, является лидером этого проекта.

– Мы видим, что реализация проекта приносит свои результаты, поэтому будем предлагать **министерству транспорта**, правительству сохранить на следующий год финансирование программы «Безопасные и качественные дороги» в Тюменской области на уровне текущего года, – добавил **Старовойт**.

В рамках проекта «Безопасные и качественные дороги» в Тюменской агломерации завершены работы на 242 участках автодорог. Запланировано отремонтировать 267 объектов.

### ВЕДОМОСТИ; ФИЛИПП СТЕРКИН; 2017.09.18; ПРАВИТЕЛЬСТВО МОЖЕТ ВНЕПЛАНОВО ПОВЫСИТЬ АКЦИЗЫ НА ТОПЛИВО

Решение дополнительно поднять акцизы на топливо принято на бюджетных совещаниях в правительстве. Произойти повышение должно в два этапа – по 50 коп. за 1 л с 1 января и с 1 июля, рассказали несколько федеральных чиновников.

Это существенно большее повышение акцизов, чем предусмотрено Налоговым кодексом: индексация на инфляцию в 4%, т. е. примерно на 30 коп. за 1 л бензина и 23 коп. за 1 л дизельного топлива.

Дополнительные доходы бюджетной системы составят 55–60 млрд руб., говорят чиновники. Около 60 млрд, оценивает директор Московского нефтегазового центра EY Денис Борисов, плюс к тем 25 млрд руб., которые бюджет получит от индексации акцизов на инфляцию.

Из-за повышения акциза на 50 коп. 1 л топлива в рознице может подорожать на 1,5%, или на 60 коп., цитирует федеральный чиновник письмо Минэнерго в Минфин и аппарат правительства, а есть еще рыночные риски роста цен до конца 2017 г. на 2,8 руб. за 1 л. При индексации на инфляцию средняя цена топлива может превысить в 2018 г. психологически важные 40 руб., цитирует он письмо. Минэнерго предлагает повышать акцизы 1 апреля и 1 сентября, дополнительные доходы составят 39 млрд руб.

Представители Минфина, Минэнерго, **Минтранса**, вице-премьеров Аркадия **Дворкович**а и Дмитрия Козака либо не ответили на запрос, либо отказались от комментариев, ссылаясь, в частности, на то, что бюджет еще не утвержден правительством. Наталья Тимакова, пресс-секретарь премьер-министра Дмитрия Медведева, не комментирует бюджет до его рассмотрения в понедельник на правительстве.

Один из чиновников говорит: решение предварительное, но вряд ли в понедельник изменится.

Могут учесть политические риски накануне выборов и решение пересмотреть, допускает другой чиновник: странно бороться с инфляцией, повышать МРОТ до прожиточного минимума и одновременно принимать решения, которые будут способствовать росту цен.

Срок полного переноса акцизов в цену на АЗС в последние годы варьировался от 1 до 14 месяцев, отмечает Борисов.

Бюджет потерял около 0,5 трлн рублей из-за субсидии для нефтепереработчиков

Рентабельность переработки очень низкая, повышение акцизов критическим образом касается всех – производители топлива полностью или практически полностью заложат его в стоимость конечной продукции, уверен человек в одной из нефтяных компаний.

Рост акцизов не создает большого риска для инфляции, отмечает главный экономист ING Дмитрий Полевой, но то, что правительство в последний момент перед внесением бюджета принимает такое решение, – нехороший знак: лоббистский напор усиливается, любые решения могут быть изменены в любой момент.

Представители нефтяных компаний не говорят, как повышение акцизов скажется на них. Если внешние цены на нефтепродукты продолжат расти, а рубль не будет пропорционально укрепляться, то в условиях низкого спроса (особенно зимой) перенести акцизы максимально быстро будет практически невозможно, уверен Борисов. При наиболее неблагоприятном для отрасли сценарии маржа среднего российского НПЗ может снизиться с текущих 1400 до 1000–1100 руб. за 1 т, прогнозирует он.

Инициатива исходит от **Минтранса**, которому нужны деньги, в частности, на строительство трассы «Приморское кольцо» в Калининградской области, говорят несколько чиновников. Об этом писала и газета РБК. Другой претендент на деньги – трасса «Таврида» в Крыму, указывает чиновник финансово-экономического блока. Представители глав Калининградской области и Крыма не смогли в воскресенье ответить на вопросы «Ведомостей».

Прибавка к федеральному дорожному фонду может пойти на «Тавриду» и «Приморское кольцо», остальное – региональным дорожным фондам, замечает гендиректор Infranews Алексей Безбородов. Есть поручение президента увеличить в доходах от топливных акцизов долю регионов, напоминает федеральный чиновник. С 2015 г. она сокращалась, а федеральная выросла с 0 до 38,3% в этом году и достигнет в 2018 г. 42,6%. Президент Владимир Путин поручал проработать возможность с 2019 г. вернуть регионам акциз на топливо: иначе будем на телегах там ездить.

За счет акцизов федеральный бюджет частично помогает регионам с общефедеральными проектами, объяснял тогда министр финансов Антон Силуанов, передача части доходов регионам создаст проблемы для федерального бюджета. Чтобы их не было, и пришлось повышать акциз, считает один из чиновников. Будет ли меняться федеральная доля в Бюджетном кодексе, выяснить не удалось. По нынешним нормам из дополнительных доходов регионам достанется около 35 млрд руб.

### ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; 2017.09.18; РЖД ХОЧЕТ ОБЪЕДИНИТЬ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ БИЗНЕС

Перед тем как продать долю в Gefco, РЖД может присоединить к ней «РЖД логистику»

Каждый из них занимает свою нишу. Мы не будем интегрировать, а постараемся более четко провести грани между сферами деятельности, чтобы не было внутреннего каннибализма», – говорил в майском интервью «Коммерсанту» президент РЖД Олег Белозеров о перспективах интеграции Gefco, «РЖД логистики» и других активов.

Тем не менее структуры РЖД изучают перспективы объединения бизнесов. «РЖД логистика» (РЖД владеет 99,84% через Объединенную транспортно-логистическую компанию) заказала инвестиционному банку JPMorgan «услуги финансового консалтинга для потенциальной сделки по интеграции с Gefco (у РЖД – 75%) с целью формирования единого субхолдинга РЖД на рынке логистических услуг», говорится в документах на сайте госзакупок. Сумма контракта – $500 000, срок оказания услуги – до декабря 2017 г. Инвестбанк должен оценить несколько возможных вариантов сделки – присоединение, слияние и создание совместного предприятия, пишет «Интерфакс». Еще один вариант – Gefco купит мажоритарную долю в «РЖД логистике». Представитель «РЖД логистики» от комментариев отказался, его коллеги в Gefco и JPMorgan не ответили.

«РЖД логистика» работает с промышленными предприятиями – от планирования схем погрузки и завоза сырья до диспетчерского контроля и вывоза готовой продукции. Gefco работает на международном рынке, ее специализация – перевозка автомобилей, автокомпонентов и проч. В 2016 г. выручка Gefco была 4,2 млрд евро, «РЖД логистика» в первом полугодии принесла РЖД 15% выручки (165,4 млрд руб.). «Сейчас обе компании, хоть они и в одном холдинге, конкурируют, при объединении они смогут увеличивать перевозки за счет клиентов друг друга», – говорит президент Гильдии экспедиторов Семен Резер.

Белозеров рассказывал, что РЖД готова продать долю в Gefco – «для управления достаточно владеть 50% плюс 1 акция». Переговоры велись с РФПИ, говорил президент РЖД (представитель РФПИ это не комментирует). Возможно, РЖД начинает предпродажную подготовку, допускает директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин. Стоимость объединенной компании может быть выше стоимости компаний по отдельности. В 2012 г. долю в Gefco РЖД купила у PAS Group за 800 млн евро.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.15; ФАС ПРОТИВ ПРОДАЖИ ДОЛИ РЖД В ТРАНСКОНТЕЙНЕРЕ: «КТО-ТО ХОЧЕТ, ЧТОБЫ ЕМУ ПОДАРИЛИ КОМПАНИЮ»

Федеральная антимонопольная служба считает несвоевременным обсуждение продажи доли РЖД в ПАО «Трансконтейнер» (MOEX: TRCN): этот вопрос, по мнению главы ведомства, «разогревают» претенденты на актив, желающие получить его задешево.

«Я не думаю, что сейчас время продавать долю «Трансконтейнера» кому бы то ни было. Это «будируется» некоторыми структурами, которые очень хотели бы, чтобы им подарили «Трансконтейнер». Мы, со своей стороны, как орган правительства считаем это преждевременным», – сказал журналистам глава ФАС Игорь Артемьев.

РЖД через АО «Объединенная транспортно-логистическая компания» (ОТЛК) контролируют 50% + 2 акции «Трансконтейнера», еще 24,5% – у НПФ «Благосостояние», 25,07% – у группы «Сумма» Зиявудина Магомедова.

Судьбу актива рынок обсуждает с разной степенью интенсивности уже несколько лет, дискуссия активизировалась весной этого года. На фоне интереса целого ряда участников рынка к доле РЖД в «Трансконтейнере» компания заказала аналитическому центру при правительстве независимый анализ «вариантов дальнейшего распоряжения пакетом акций».

В числе претендентов назывались «Сумма», UCL Holding Владимира Лисина, группа «Дeло» Сергея Шишкарева. РЖД заинтересованы в том, чтобы выручить как можно больше, поэтому монополия хотела бы, чтобы пакет НПФ «Благосостояния» продавался по согласованию с ней, писали в конце августа «Ведомости» со ссылкой на источники.

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

Чиновники пока не приняли решений о судьбе пакета РЖД в «Трансконтейнере», говорил на прошлой неделе первый вице-премьер Игорь Шувалов.

«Работают эксперты (по этому вопросу – ИФ)», – сказал он журналистам, добавив, что пока не планирует проведение совещания на эту тему.

### ТАСС; 2017.09.15; ЯНАО РАССЧИТЫВАЕТ ПОЛУЧИТЬ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ГРАНТ В РАЗМЕРЕ 10 МЛРД РУБ. НА СТРОИТЕЛЬСТВО СШХ

15 сентября. Ямало-Ненецкий автономный округ (ЯНАО) рассчитывает на получение федерального гранта на сумму до 10 млрд руб. на строительство железнодорожной магистрали Северный широтный ход (СШХ). Проект СШХ готов и отправлен на рассмотрение в правительственную комиссию, сообщили в пятницу в пресс-службе губернатора региона.

«В ближайшее время начнем строительство Северного широтного хода, а мост через Обь – его составляющая. Предстоит пройти правительственную комиссию – к ней все документы готовы. Мы минимизировали федеральный грант до 10 млрд руб.», – цитирует пресс-служба губернатора ЯНАО Дмитрия Кобылкина.

Как добавил глава Ямала, округ из собственного бюджета вложит еще 8,2 млрд руб., которые пойдут на возведение автомобильной части моста через реку Обь между городами Салехард и Лабытнанги. «Остальные средства инвестора», – уточнил Кобылкин.

О проекте

СШХ предполагает создание новой железной дороги длиной в 700 км, транспортный коридор соединит Северную и Свердловскую железные дороги, даст возможность вывоза грузов с новых месторождений северных районов полуострова Ямал.

В 2016 году было заключено соглашение с компанией РЖД о реализации проекта, округ взял на себя софинансирование сложнейших мостовых сооружений, включая мост через реку Обь. В марте текущего года еще одним партнером РЖД стал «Газпром», который построит 112 км дороги. Стоимость проекта составит 240 млрд руб., сообщал ранее Кобылкин.

Логическим продолжением СШХ является создание железнодорожного коридора «Бованенково – Сабетта» – это еще 170 км. Железная дорога с выходом к Сабетте значительно повысит загрузку нового морского порта России, обеспечит отправку экспортной продукции российских предприятий на новые рынки Европы и стран АТР.

В настоящее время совместно с частным инвестором на условиях ГЧП разрабатывается проектная документация железнодорожного участка.

### RNS; 2017.09.15; ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗКИ Ж/Д ТРАНСПОРТОМ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ ЗА ВОСЕМЬ МЕСЯЦЕВ ВЫРОСЛИ НА ТРЕТЬ

Перевозки пассажиров поездами дальнего следования в сообщении Россия – Китай увеличились на 31% в январе-августе 2017 года по сравнению с аналогичным периодом 2016 года, сообщили РЖД.

В целом перевозки в международном сообщении со странами дальнего зарубежья выросли на 11,6% – до 489,4 тыс. человек.

Перевозки выросли также в сообщении с Финляндией (на 24,6%), Германией (на 16,3%), Италией (на 3,7%).

Всего поезда дальнего следования следуют из России в 11 стран Европы и Азии по 20 международным маршрутам, в том числе, Францию, Финляндию, Австрию, Чехию, Италию, Китай.

Также в январе-августе выросли перевозки пассажиров в сообщении со странами СНГ и Балтии. Так, на 8% выросло число пассажиров, перевезенных между Россией и Латвией, на 2% – между Россией и Эстонией.

### RG.RU; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2017.09.16; НАЗВАНЫ СРОКИ ЗАПУСКА НОВЫХ СТАНЦИЙ МОСКОВСКОГО МЕТРО

Станции стартового участка Третьего пересадочного контура московского метро будут открыты для пассажиров до конца этого года. Об этом заявил заместитель мэра по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин, осмотрев возводимые транспортные объекты.

Напомним, что на первом отрезке ТПК расположены станции «Петровский парк», «ЦСКА», «Хорошевская», «Шелепиха» и «Деловой центр».

В начале сентября между ними проехал тестовый поезд, а вскоре начнется и пассажирское движение. По оценкам Хуснуллина, до конца этого года будут закончены также строительные работы на новом участке Люблинско-Дмитровской линии: от «Петровско-Разумовской» до «Селигерской». Запуска этого сегмента «салатовой» ветки стоит ждать в начале 2018-го.

Также в высокой степени готовности находится станция «Ховрино» – новая конечная Замоскворецкой линии на севере. Хуснуллин напомнил, что между «Ховрино» и «Речным вокзалом» строится еще одна станция – «Беломорская».

Планируется, что даже во время строительства поезда все равно смогут курсировать между «Ховрино» и «Речным вокзалом».

### ТАСС; 2017.09.15; БОЛЬШОЙ ПОРТ ПЕТЕРБУРГ В ЯНВАРЕ-АВГУСТЕ ЛИДИРУЕТ ПО КОНТЕЙНЕРООБОРОТУ СРЕДИ ПОРТОВ РФ

Контейнерооборот морских портов России по итогам января-августа 2017 года увеличился на 16,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 3,04 млн TEU (эквивалент 20-футового контейнера), в том числе: экспорт контейнеров составил 1,27 млн TEU (+17,3%), импорт – 1,3 млн TEU (+18%), транзит – 41,52 тыс. TEU (+26,6%), каботаж – 436,66 тыс. TEU (+9%).

На основании данных Ассоциации морских торговых портов РФ (АСОП) ТАСС составил рейтинг морских портов России по контейнерообороту.

Лидирующую строчку рейтинга, как и в январе-августе 2016 года, занимает Большой порт Санкт-Петербург с оборотом 1,28 млн TEU (+9,9%). Порт Владивосток, увеличив перевалку контейнеров на 36,3%, до 540,05 тыс. TEU, в отчетном периоде поднялся с 3-й позиции на 2-ю, сместив порт Новороссийск с оборотом 489,33 тыс. TEU (+16,8%) со 2-ой на 3-ю позицию.

Порт Петропавловск-Камчатский увеличил перевалку контейнеров на 10,1%, до 52,8 тыс. TEU за счет чего поднялся с 8-ой на 7-ю позицию, обогнав порт Усть-Луга с показателем 49,26 тыс. TEU (-8,2%). Порт Магадан поднялся с 10-ой на 9-ю позицию – 37,04 тыс. TEU (+15,5%). Порт Дудинка занял 10-ю строчку – 34,87 тыс. TEU (-5,1%).

Наибольший рост перевалки контейнеров по итогам января-августа отмечен в портах: Москальво – в 2,8 раза, до 311 TEU, Беринговский – на 78,8%, до 261 TEU, Тикси – на 53,8%, до 163 TEU.

Наибольшее снижение контейнерооборота показали порты: Ростов-на-Дону – на 94,1%, до 45 TEU, Охотск – на 51,2%, до 281 TEU, Махачкала – на 46,7%, до 8 TEU.

По итогам января-августа 2017 года десятью крупнейшими портами РФ перевалено 2,97 млн TEU, что составляет 97,5% совокупного контейнерооборота морских портов России. Рост относительно января-августа 2016 года составил 17%.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.09.18; ДРОНЫ ПОЛЕТЯТ НА УЧЕТ

Процедура учета гражданских беспилотников заработает весной

Порядок учета гражданских беспилотных воздушных судов (БВС) будет согласован и направлен на утверждение в правительство в ноябре этого года. После его утверждения потребуется еще провести формальные процедуры, связанные с назначением оператора системы учета, которым должно стать подведомственное **Минтрансу** ФГУП «ЗащитаИнфоТранс». Таким образом, с учетом времени, необходимого на прохождение всех юридических процедур, приступить к учету дронов будет возможно не раньше апреля 2018 года.

Новые требования к владельцам дронов начали действовать в России с 5 июля. Согласно вступившим в силу изменениям в Воздушный кодекс собственники обязаны ставить на учет все приобретенные беспилотники с максимальной взлетной массой от 250 г, ввезенные или произведенные в РФ. Пока механизм постановки на учет не заработал, поскольку правительством не утвержден соответствующий порядок. В пресс-службе **Минтранса** России «Известиям» рассказали, что министерство рассчитывает в ноябре завершить работу над подготовкой проекта постановления правительства РФ об утверждении порядка учета гражданских БВС.

– Проект постановления будет направлен в правительство РФ после завершения этапов согласования таблиц разногласий в федеральных органах исполнительной власти и проведения оценки регулирующего воздействия. Предположительно в конце осени, – отметил представитель **Минтранса**.

По его словам, в актуальной редакции проекта этого документа зафиксировано, что база данных учета БВС будет создана в единой государственной информационной системе обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ), единственным оператором которой определено ФГУП «ЗащитаИнфоТранс». Таким образом, это предприятие будет утверждено и оператором системы учета БВС.

– Однако для этого потребуется внести изменения в федеральный закон о транспортной безопасности в части системы ЕГИС ОТБ, а также издать соответствующий указ президента РФ и выпустить приказ **Минтранса**. Возможен и другой вариант утверждения оператора – проведение безальтернативного конкурса и организация закупки у единственного поставщика услуг. Окончательный способ определения оператора будет выбран после согласования этого вопроса с федеральными органами исполнительной власти, – пояснили в пресс-службе министерства.

Приступить к учету гражданских беспилотников можно будет после утверждения всей необходимой нормативной базы и последующего осуществления всех формальных процедур, связанных с назначением оператора системы, на которые может уйти не менее трех месяцев. С учетом длинных новогодних каникул, по экспертным прогнозам, механизм учета дронов может заработать не ранее апреля 2018 года.

Вместе с тем система учета гражданских БВС уже создана и в настоящее время работает в тестовом режиме, заявил «Известиям» глава департамента программ развития **Минтранса** Алексей Семенов. По его словам, для маркирования аппаратов планируется использовать учетные опознавательные знаки, созданные на основе технологий радиочастотной идентификации, с несколькими степенями защиты от перезаписи и копирования.

– Учетные опознавательные знаки на основе радиочастотных меток в настоящее время используются на аппаратах в различных климатических зонах на территории РФ. И уже можно говорить о том, что они демонстрируют высокую надежность и полную электромагнитную совместимость. Разработанные процедуры контроля и программное обеспечение позволят оперативно проверять подлинность метки и учетной записи в государственной базе и однозначно определять владельца БВС, – подчеркнул Алексей Семенов.

Разработанная процедура учета дронов будет доступна на всей территории страны и не потребует специальных технических знаний и дополнительной документации. Система позволит поставить на учет беспилотный аппарат непосредственно в момент покупки.

По мнению генерального директора Ассоциации эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиационных систем (ЭРБАС) Глеба Бабинцева, в предлагаемом на сегодня виде процедура учета неэффективна и избыточна для представителей бизнеса и авиамодельного спорта.

– У нас есть ряд системных предложений для **Минтранса**. И мы надеемся, что министерство в самое ближайшее время поправит проект постановления правительства с учетом всех разумных замечаний. Мы видим возможность найти компромисс, – рассказал «Известиям» Глеб Бабинцев.

Для собственников дронов максимальной взлетной массой до 250 г никаких процедур регистрации и учета не требуется.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.09.17; ПУТЬ В БАГДАД ОТКРЫТ

Возобновлены регулярные полеты из Ирака в Россию

После тринадцатилетнего перерыва иракская авиакомпания Iraqi Airways возобновляет рейсы из Багдада (Ирак) в Москву. Прилетать они будут в столичный аэропорт Внуково.

До этого пассажирам приходилось летать в Россию транзитом через арабские страны. Например, через Стамбул (Турция), Доху (Катар), Дубай (Объединенные Арабские Эмираты), свидетельствуют данные агрегаторов покупки авиабилетов. Но самый короткий авиапуть был через Иран, отметил в беседе с «РГ» эксперт Aviation Explorer Владимир Карнозов. Однако в системах бронирования он не отражался, так как иранские власти поставили условия, что все билеты на рейсы из Ирана должны покупаться внутри страны, пояснил он.

Iraqi Airways перестала летать в Россию в 2004 году из-за недостаточного уровня обеспечения безопасности полетов. В Ираке шли активные боевые действия с 2003 года. Теперь экономика этой страны восстанавливается и появился спрос на полеты в Россию.

В дальнейшем иракский авиаперевозчик Iraqi Airways намерен открыть полеты в нашу страну не только из Багдада, но и из Басры (один из крупнейших авиапортов Ирака). Совершать рейсы перевозчик будет на больших самолетах вместимостью в 180 кресел.

Ранее **Росавиаци**я приветствовала инициативу иракской стороны по возобновлению полетов. В ведомстве считают, что это будет способствовать развитию экономических связей между Россией и Ираком, а также укреплению сотрудничества в области воздушного транспорта.

Основной поток на этом направлении составят не туристы, а родственники тех, кто живет в России или в Ираке, транзитные пассажиры и бизнесмены. Ирак, по некоторым данным, страна с самыми большими запасами нефти, некоторые еще не открыты, пояснил Владимир Карнозов. И здесь сильный нефтяной сектор. Именно специалисты этой отрасли будут летать по этому маршруту. Кроме того, между нашими странами довольно тесное военно-техническое сотрудничество, напомнил эксперт.

Отечественные авиакомпании тоже вправе открыть рейсы по этому маршруту. Однако они этим правом не пользуются с 1994 года, учитывая, что поток туристов в этом направлении минимален.

Другое дело – Египет, куда эксперты отрасли ожидают возобновления авиасообщения со дня на день. В полетах туда наши авиакомпании сильно заинтересованы. Конечно, в этих арабских странах разные ситуации, отметил главный редактор портала «Авиа.ру» Роман Гусаров.

В Ираке шла война и остро стояли вопросы обеспечения безопасности и не только в аэропортах. Можно сказать, была полная нестабильность, поэтому так долго не было авиасообщения с Россией. Ведь летать в такую страну было просто опасно.

Египет – относительно стабильная страна, и управляет ей гражданское правительство. Местная власть способна обеспечить необходимый нам и всему миру уровень безопасности в аэропортах. Открытие такого направления, как Каир ( Египет), – ближайшая перспектива, считает эксперт. Ждать десяток лет не придется. Но российские службы авиабезопасности будут уделять большое внимания рейсам как из Египта, так и Ирака, отмечает Владимир Карнозов.

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2017.09.18; АВИАКОМПАНИИ ПРЕДЛАГАЮТ НАКАЗЫВАТЬ ЗА ОВЕРБУКИНГ

Если пассажиру, оплатившему перелёт, вдруг не хватит места в самолёте, перевозчик обязан будет вернуть ему стоимость билета в десятикратном размере. Соответствующий законопроект на этой неделе собирается внести в Госдуму первый зампредседателя Комитета нижней палаты по энергетике, депутат от «Справедливой России» Игорь Ананских.

Лишние пассажиры

Как рассказал «Парламентской газете» автор документа, сегодня очень многие российские авиакомпании продают на свои рейсы больше билетов, чем мест на борту. Это так называемый овербукинг, или перебронирование.

«Авиакомпании подсчитали что примерно 7-10 процентов пассажиров, как правило, опаздывают или отказываются лететь, – пояснил законодатель. – Вот перевозчики и пускаются на ухищрение: продают дополнительные билеты, чтобы заработать побольше денег».

Когда же на рейс приезжают все, кто приобрёл билеты, представители авиакомпании предлагают «лишним» пассажирам полететь следующим самолётом или вернуть деньги.

«Я сам не раз был свидетелем таких ситуаций, – вспоминает Игорь Ананских. – Людям предлагали лететь в другое время, из-за чего крахом шли все их планы: кто-то опаздывал на следующий транзитный рейс, кто-то пропускал важную деловую встречу, кому-то это ломало весь отпуск».

При этом привлечь за такие шалости авиакомпанию к ответственности практически невозможно. Как пояснил «Парламентской газете» главред отраслевого агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев, сегодня запрета на сверхлимитную продажу авиабилетов не существует: «Этого нет ни в Воздушном кодексе, ни в Федеральных авиационных правилах».

Например, в марте этого года лоукостер «Победа» на 189-местный самолёт, который летел по маршруту Красноярск – Москва, продал 196 билетов. В итоге одной пассажирке не нашлось места на борту. Почти семь месяцев длилась проверка надзорными органами её жалобы на авиакомпанию. В результате, 13 сентября лоукостер был оштрафован на 20 тысяч рублей за правонарушение по ч. 1 ст. 14.4 КоАП РФ.

«Фактически речь идёт о ненадлежащем исполнении услуг: перевозчика привлекли к ответственности за нарушение прав потребителей», – отметил Олег Пантелеев.

Депутат Игорь Ананских убеждён, что такими малоэффективными мерами победить это явление не удастся. Поэтому он предлагает установить жёсткие штрафные санкции за овербукинг. Соответствующий законопроект готовится к внесению в Госдуму. Если пассажир приехал вовремя, трезвый и выполняет все установленные правила, он должен улететь по своему билету.

«Пассажиру, которого не пускают на борт самолёта под надуманными предлогами, авиакомпания должна выплатить компенсацию в размере десятикратной стоимости билета, – объяснил парламентарий суть законопроекта. – Таким образом, мы рассчитываем, что это отобьёт у авиаперевозчиков желание продавать больше билетов, чем мест в самолёте».

Поправки предполагаются в Воздушный кодекс.

Борьба с пустыми креслами

Между тем российские авиакомпании уже довольно давно просят узаконить так называемый овербукинг, называя это антикризисной мерой. Перевозчики утверждают, что лишняя пара-тройка билетов на самолёт сократит риск пустых кресел в салоне.

В 2015 году **Минтранс** даже разработал законопроект, который предлагал внести в Воздушный кодекс статью, разрешавшую авиакомпании по своей инициативе менять условия договора перевозки при объединении рейсов, замене самолета и невозможности предоставить пассажиру место на рейсе, указанном в билете. Главной целью документа было «нормативное закрепление возможности перебронирования (продажи билетов в количестве, превышающем количество мест в салоне воздушного судна)». Однако эта инициатива так и осталась на стадии общественного обсуждения.

«Овербукинг официально используется во многих странах мира, – рассказал «Парламентской газете» главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ «ВШЭ» Фёдор Борисов. – Отечественные перевозчики сегодня находятся в невыгодных условиях перед иностранными конкурентами, которые могут снижать цены на билеты, выпуская их в несколько большем количестве, чем вмещает самолёт».

По словам эксперта, узаконивание овербукинга в первую очередь рассматривалось как возможность защитить права пассажира. Закон должен был регламентировать взаимоотношения авиакомпании и пассажира со сверхлимитным билетом в плане определения компенсаций.

«Сейчас это решает суд, – отмечает Фёдор Борисов. – Но судиться идут единицы: это очень дорого и долго».

И хотя внедрить овербукинг в авиационные правила перевозчикам не удалось, они используют его неофициально.

### ТАСС; 2017.09.15; ЧИСЛО АВИАДЕБОШИРОВ ЗА ГОД ВЫРОСЛО НА 16%

Количество случаев дебоша на борту самолета, зарегистрированных **Росавиаци**ей, выросло на 16%, следует из данных **Росавиаци**и. Это лишь те случаи, о которых авиакомпании сообщают в ведомство.

«В прошлом году на 15 сентября – 50 инцидентов такого рода, в этом году на 12 сентября – 58, – сказали ТАСС в **Росавиаци**и. – В прошлом году зафиксировано всего 74 таких нарушения».

Как пояснил официальный представитель **Росавиаци**и, ведомство ведет статистику неадекватного поведения пассажиров на борту воздушного судна. Фиксируются случаи нахождения в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, курения, невыполнения требований экипажа, физического и словесного оскорбления членов экипажа или других пассажиров.

«Информация поступает от авиакомпаний, и это те случаи, которые повлекли для «неадекватных» пассажиров реальные административные или уголовные меры воздействия: штрафы, отстранение от полетов, передачу сотрудникам полиции», – отметил собеседник агентства.

В **Росавиаци**и напомнили, что неоднократно выступали за усиление административных и уголовных мер воздействия на авиадебоширов, поскольку их действия зачастую создают реальные угрозы для безопасности пассажиров и экипажа.

В прошлом году президент России Владимир Путин поддержал инициативу гендиректора «Аэрофлота» Виталия Савельева ужесточить ответственность для дебоширов. По словам Савельева, внутренний «черный список» авиапассажиров насчитывает несколько тысяч челове

### ТАСС; 2017.09.15; ДЕБОШ УДАРИТ ПО КАРМАНУ: БУДЕТ ЛИ ЭФФЕКТИВНО УЖЕСТОЧЕНИЕ НАКАЗАНИЯ ДЛЯ АВИАХУЛИГАНОВ

Минюст предлагает в разы увеличить штрафы для авиадебоширов. ТАСС рассказывает, какие санкции грозят им и пассажирам, отказывающимся подчиняться требованиям командира воздушного судна

Штраф для дебоширов на борту самолета может быть увеличен в десять раз. Поправки в законодательство подготовил Минюст. Сейчас за «невыполнение законных распоряжений командира воздушного судна» штраф составляет 2–5 тыс. руб.

К этой категории правонарушений относится, например, курение на борту, попытка открыть аварийные двери во время полета, а также отказ застегнуть ремни безопасности при взлете и посадке, пояснил ТАСС исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Санкции за такие правонарушения могут возрасти до 20–40 тыс. руб., следует из законопроекта Минюста. Альтернативой может служить административный арест на срок от пяти до пятнадцати суток.

Кроме того, Министерство юстиции предлагает ввести отдельное наказание за мелкое хулиганство на транспорте – штраф 30–50 тыс. руб. или административный арест на срок от десяти до пятнадцати суток.

К этой категории правонарушений относится агрессивное поведение пассажира, при котором он толкает кого-то на борту, оскорбляет, грубит, рвет одежду, может ударить, пояснил Олег Пантелеев. «За оторванную пуговицу не будут назначать реальный срок, – говорит он. – Эти санкции будут применяться тогда, когда поведение пассажира влияет на безопасность полета».

Экипаж – не полицейские

По данным Генпрокуратуры, в 2013 году было выявлено 7,2 тыс. правонарушений на воздушном транспорте, а в 2016 году – уже более 8 тыс.

При этом в арсенале экипажа, столкнувшегося с дебоширом, совсем немного мер воздействия. «Экипаж – не полицейские. Единственное, что они могут сделать, – это сообщить о происшествии на землю и сдать нарушителя полиции», – сказал ТАСС руководитель консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. Никаких других прав у них нет и никогда не будет, категоричен он.

«Они должны уговорами и убеждениями заставить человека сесть на место, – пояснил Пантелеев. – Но, как показывает практика, стюардессам порой приходится прибегать к помощи других пассажиров, которые помогают скрутить дебошира».

Спецсредств у членов экипажа нет. Хотя еще несколько лет назад гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев предлагал разрешить экипажу иметь средства сдерживания: пластиковые наручники и ремни. «Пока есть возможность связать дебошира пледом, которые раздают пассажирам», – говорит Пантелеев.

Деньги – это серьезный аргумент

Рост штрафов поможет снизить количество правонарушений на борту, говорит Борис Рыбак.

«Деньги – это серьезный аргумент, – отметил он. – Вот камеры повесили на дорогах, и люди перестали гонять, получили по десять «писем счастья» со штрафами и успокоились. И вдруг оказалось, что русский, как и немец, не любит быстрой езды». И парковаться в неположенных местах автолюбители перестали, добавил он.

Прямой зависимости между размером штрафа и частотой противоправных действий на борту нет, отметил в беседе с ТАСС директор Института воздушного и космического права «Аэрохэлп» Олег Аксаментов. Правонарушители не думают о последствиях, когда хулиганят на борту. «Но, возможно, на какой-то процент сознательного населения рост штрафов и боязнь быть привлеченным к ответственности повлияют», – сказал он.

Олег Пантелеев говорит, что эффект от ужесточения наказания будет, но далеко не сразу. «Должно произойти достаточное количество инцидентов, после которых будет неминуемое и строгое наказание», – уверен он. Тогда в голове у каждого авиапассажира отложится, что некорректное поведение на борту, нарушение правил приведут к строгому наказанию.

Он напомнил, что 13 сентября впервые в России авиадебошир был привлечен к уголовной ответственности. Следующие шесть месяцев виновный проведет в колонии-поселении. «Так что уже есть инструмент, с помощью которого можно наказать виновных при тяжелых правонарушениях», – говорит Пантелеев.

Пока в России штрафы для хулиганов на борту слишком низки – несколько тысяч рублей, в то время как за рубежом – это тысячи долларов, подчеркнул Пантелеев.

Между тюрьмой и электрошокером

Действительно, меры, которые применяются к авиадебоширам в развитых странах, куда жестче российских. Так, в США хулиганам на борту грозит штраф до $10 тыс., а за нападение на членов экипажа можно сесть в тюрьму.

Во Франции штраф достигает $170 тыс. В Великобритании экипаж не может скрутить неадекватного пассажира. Стюардесса может лишь просить человека успокоиться, а потом объявить о вызове полиции. На земле хулигану придется заплатить штраф – 2 тыс. фунтов стерлингов.

В Южной Корее дебоширу грозит не только штраф, но и телесное наказание. При неадекватном поведении пассажира, его попытках повредить самолет стюарды имеют право применить электрошокеры.

### ТАСС; 2017.09.15; ШТРАФ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ФОТОСЪЕМКИ В САМОЛЕТЕ МОЖЕТ БЫТЬ УВЕЛИЧЕН В 10 РАЗ

Минюст РФ предлагает увеличить в 10 раз штраф за нарушение правил фото– и видеосъемки на борту самолетов – до 1 тыс. рублей. Соответствующая норма содержится в законопроекте «О внесении изменений в Кодекс об административных правонарушениях (в части усиления административной ответственности за совершение противоправных деяний на воздушном транспорте)», сообщили ТАСС в пресс-службе Минюста России.

Согласно ч. 4 ст. 11.17 КоАП нарушение правил фотографирования, видео– и киносъемки либо пользования средствами радиосвязи с борта воздушного судна влечет предупреждение или наложение административного штрафа в размере 100 рублей с конфискацией пленки. «Законопроектом предполагается уточнение санкции ч. 4 ст. 11.17 КоАП путем замены ее административным штрафом в размере 1 тыс. рублей с конфискацией материального носителя, содержащего фото и видеоматериалы, или без таковой», – подчеркнули в Минюсте.

### ТАСС; 2017.09.15; В ГОСДУМУ ВНЕСУТ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ОБ ОБНУЛЕНИИ НДС НА АВИАПЕРЕВОЗКИ В КАЛИНИНГРАД

Предложение об обнулении НДС на авиаперевозки в Калининград и обратно будут внесены в Госдуму вместе с пакетом поправок в налоговое законодательство. Об этом сообщил в пятницу журналистам избранный губернатор Калининградской области Антон Алиханов.

«Сейчас в [Государственную] думу будет вноситься большой пакет поправок в части налогового законодательства, как обычно перед началом очередного бюджетного года <...>, и там в том числе будут предложения по обнулению НДС для авиаперевозок в и из Калининграда», – сказал Алиханов.

Сославшись на слова зам**министра транспорта** РФ Валерия **Окулов**а, Алиханов отметил, что для Калининграда будет предложена норма, отличающаяся от принятой для Крыма, которая завершает действие в 2020 году.

«С учетом поручения президента будет отдельная норма для Калининграда с бессрочным обнулением НДС», – уточнил он.

Избранный губернатор также отметил, что обнуление НДС не повлияет на объем средств, выделяемых на субсидирование авиаперевозок в регион.

«Мы боялись что у нас сократят, или вообще обнулят субсидию, [объем финансовых средств] сохраняется в том же объеме, в котором был предусмотрен законом о бюджете – порядка 370 млн рублей», – сказал Алиханов, добавив, что скорее всего, субсидии станут круглогодичными.

Пока нулевая ставка НДС для авиакомпаний действует только для перелетов в Крым и из Крыма.

В середине августа после совещания по развитию транспортной инфраструктуры Северо-Запада России президент РФ Владимир Путин поручил обнулить НДС на авиаперевозки в Калининград и из Калининграда.

### ТАСС; 2017.09.15; НОВАЯ РОСТОВСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ ПЛАНИРУЕТ ПЕРЕВЕЗТИ ДО 900 ТЫС. ПАССАЖИРОВ В 2017-2018 ГОДАХ

Ростовская авиакомпания «Азимут», которая 21 сентября начнет полетную программу, планирует перевезти в 2017 году до 100 тыс. пассажиров, в 2018 году – до 800 тыс., сообщил в пятницу журналистам председатель совета директоров компании Павел Удод.

«В этом году мы планируем перевести до 70-80-100 тыс. пассажиров. В следующем году пассажиропоток увеличится – от 500 до 800 тыс. пассажиров. Будем делать точные прогнозы, когда будут заявлены самолеты на весь год, точные маршруты, точное расписание», – сказал Удод.

Он уточнил, что в настоящее время компания ведет продажу на рейсы по девяти направлениям.

«Компания не позиционирует себя как лоукостер, мы позиционируем себя как обычная компания. Но программа господдержки позволяет делать перевозки бюджетными с самым широким спектром цен: от самых низких цен, до самых высоких», – добавил Удод.

В настоящее время в компании работают семь экипажей, к 2018 году их будет уже 14. Кроме того, к 2018 году у нее появится команда собственных техников, которые смогут обслуживать самолеты. В декабре «Азимут», как и планировалось, перебазируется в строящийся к чемпионату мира по футболу 2018 года аэропорт «Платов», где, по словам председателя совета директоров, в течение двух-трех лет планирует расширить авиационно-техническую базу.

Авиакомпания «Азимут» – базовый авиаперевозчик аэропорта Ростова-на-Дону. В августе авиакомпания получила сертификат эксплуатанта. Самолетный парк «Азимута» располагает четырьмя Sukhoi Super Jet-100, портфель заказов компании насчитывает более 10 воздушных судов.

Сообщалось, что к 2021 году компания планирует летать по 25 направлениям, включая транснациональные.

Пока перевозчик будет осуществлять полеты по двум направлениям: Москва – Ростов-на-Дону и Москва – Омск. Полеты по этим направлениям начнутся 21 сентября и будут выполняться раз в сутки.

### РИА НОВОСТИ; ЮЛИЯ НАСУЛИНА;2017.09.15; НА КАМЧАТКЕ ПОСТРОЯТ АЭРОПОРТ В ФОРМЕ КРАТЕРА ВУЛКАНА

Аэропортовый комплекс в Петропавловске-Камчатском будет построен в ферме кратера вулкана, сообщил журналистам глава холдинга «Аэропорты регионов», победившего в конкурсе на строительство аэропорта, Евгений Чудновский.

«Терминал будет состоять не только из терминала, но и из гостиницы, бизнес-центра и торгового центра. Это будет сделано в рамках единой архитектурной концепции. Она сделана достаточно оригинально – в форме жерла вулкана», – сказал он. Чудновский уточнил, что терминальный комплекс займет площадь примерно 35 тысяч квадратных метров.

Завершить строительство планируется к 2021 году, объем инвестиций составит 8 миллиардов рублей. По данным **Минтранса** РФ, новый комплекс позволит увеличить пассажиропоток аэропорта до миллиона человек.

Базовый аэропорт «Петропавловск-Камчатский» – единственный в крае, способный принимать воздушные суда с большой взлетной массой, обеспечивающий функционирование регулярных авиапассажирских перевозок всех видов: международных, межрегиональных и местных. Проект развития главных воздушных ворот Камчатки разработан по инициативе правительства региона, действующие терминалы аэропорта были построены в середине прошлого века и не отвечают современным требованиям.

### РИА НОВОСТИ; АЛЕНА ПАЛАЖЧЕНКО; 2017.09.16; «АЭРОФЛОТ» УВЕЛИЧИТ ЗИМОЙ ЧИСЛО ЕЖЕДНЕВНЫХ РЕЙСОВ В СТАМБУЛ

Российская авиакомпания «Аэрофлот» увеличит в зимний период число выполняемых в Стамбул рейсов с трех до четырех, заявил РИА Новости генеральный представитель ПАО «Аэрофлот» в Турции Анатолий Голуб.

«В зимнем расписании мы будем выполнять вместо трех четыре ежедневных рейса из Стамбула в Москву. Кроме рейсов в Стамбул, «Аэрофлот» продолжит выполнять полеты по маршруту Москва – Анталья – Москва один раз в день на современных судах Boeing 737-800 и Airbus A321», – сказал собеседник агентства.

Он отметил, что «Аэрофлот» пока не планирует летать в Анкару, так туда «нет устойчивого спроса из Москвы, а авиакомпании ориентируются именно на него».

По его словам, лишь к июню 2017 года авиакомпания смогла достичь уровня пассажиропотока между РФ и Турцией, который был в 2014 году – первой половине 2015 года. В 2016 году периодически ограничивались продажи авиаперевозок на Турцию на срок до 1 недели.

«В конце 2015 года был сбит самолет (российский Су-24 над Сирией – ред.), в 2016 году были теракты в Стамбуле, попытка переворота, убийство посла – это все сильно влияло на пассажиропоток между двумя странами. По итогам 2017 года мы прогнозируем несколько превысить результаты 2015 года», – отметил Голуб.

### РИА НОВОСТИ; АЛЕНА ПАЛАЖЧЕНКО; 2017.09.16; «АЭРОФЛОТ» ОТМЕТИЛ 50-ЛЕТИЕ УСТАНОВЛЕНИЯ ВОЗДУШНОГО СООБЩЕНИЯ С ТУРЦИЕЙ

Российская авиакомпания «Аэрофлот» провела в Стамбуле церемонию, посвященную 50-летию подписания межправсоглашения об установлении воздушного сообщения между СССР и Турцией.

«Это знаменательная дата, которая имеет отношение не только к старейшей российской авиакомпании, но и к истории отношений между Россией и Турцией. Запуск в 1967 году – в Стамбул и Анкару первых рейсов «Аэрофлота» стал естественным продолжением общего оживления двусторонних связей между нашими странами в тот период. Именно тогда активизировались контакты между руководством СССР и Турцией, был подписан ряд важных соглашений в политической, социально-экономической и культурной областях», – заявил РИА Новости генконсул России в Стамбуле Андрей Подъелышев.

Он отметил, что в том же 1967 году был заключен важный советско-турецкий Договор об экономическом и техническом сотрудничестве, в рамках которого в Турции при советской поддержке были построены предприятия сталелитейной, химической, нефтеперерабатывающей, стекольной промышленности. «Все это обусловило необходимость развития прямого авиационного сообщения между нашими странами. В результате 29 августа 1967 года было подписано межправсоглашение о воздушном сообщении, и уже 9 сентября выполнены первые рейсы «Аэрофлота» в Стамбул и Анкару», – отметил генконсул.

По его словам, в последнее время потребность в авиаперевозках между Россией и Турцией возросла в разы, во многом благодаря бурному развитию двусторонних отношений в течение последних 20-25 лет.

«Сегодня у руководства наших стран есть общее стремление придать дополнительный импульс развитию двусторонних отношений во всех сферах. И реализация поставленных в том числе президентами обеих стран задач была бы невозможной без работы транспортных компаний, которые, как кровеносная система в организме, обеспечивают функционирование сложного многопланового комплекса двусторонних отношений. За первую половину 2017 года по маршруту Москва-Стамбул-Москва его («Аэрофлота») услугами воспользовались более 100 тысяч пассажиров, а по маршруту Москва-Анталья-Москва – более 50 тысяч человек», – сказал собеседник агентства.

«Мы одна из старейших авиакомпаний в мире, которая в этом году отметила 95 лет со дня образования, но мы и одна из самых молодых авиакомпаний: средний возраст наших самолетов 6 лет. Наша новая цель – стать лучшей авиакомпанией Европы. 2016 год был сложным как для компании, так и для воздушного сообщения между Россией и Турцией в целом. Но, несмотря на сложные внешние условия, «Аэрофлот» сохраняет общий тренд на наращивание деятельности на турецком рынке», – сказал РИА Новости генеральный представитель ПАО «Аэрофлот» в Турции Анатолий Голуб.

По его словам, рейсы в Анталью как один из самых популярных курортных городов Средиземноморья пользуются повышенным спросом у россиян. Загрузка рейсов на турецких маршрутах традиционно высока, особенно в летний сезон, когда достигает 90-100%.

В рамках церемонии в связи с 50-летием установления воздушного сообщения между СССР и Турцией прошел ретроспективный показ формы бортпроводников «Аэрофлота». Мероприятие состоялось в отеле Hiltin Bosphorus. В модельной показе приняли участие стюардессы компании «Аэрофлот». Среди гостей присутствовали представители генерального консульства России в Турции, турецких государственных органов авиационного сектора, авиакомпаний, международного агентства гражданской авиации (IATA), турецких аэропортов. В специально оборудованном зале девушки показали все виды форм, которые стюардессы национального российского перевозчика носили с 1960-х годов прошлого века.

«Этот год для Аэрофлота стал юбилейным по многим причинам. Сегодня ровно 50 лет как компания впервые начала эксплуатировать знаменитый среднемагистральный реактивный самолет ТУ-134, – самый шумный, но и самый быстрый самолет того времени. И 50 лет назад, в июле 1967 года, в Москве была создана служба бортпроводников, которые раньше числились в территориальных подразделениях гражданской авиации и не имели единого руководящего центра», – рассказывает Голуб.

По его словам, самая первая корпоративная форма у бортпроводников международных линий «Аэрофлота» появилась в 1954 году. Ее шили из бостона – плотной шерстяной ткани, которая тогда считалась самой лучшей. Темно-синий бостоновый костюм, состоящий из приталенного пиджака и юбки, как и сейчас, разрабатывали профессиональные модельеры. «Когда-то красный цвет был цветом всей нации. Российский перевозчик «Аэрофлот» решил сохранить эту традицию, и облачил своих бортпроводниц в цвет, который стал национальным. Таким образом, форма отражает эксцентричность русского колорита», – отметил собеседник агентства.

Красная форма, которую носят бортпроводники «Аэрофлота» сейчас, была введена в 2010 году, сказал Голуб. Существует темно-синий вариант для мужской половины экипажа, а также два варианта женской формы: темно-синий для зимнего периода и мандариново-красный для лета. Гардероб стюардесс «Аэрофлота» включает костюм-двойку, платье, теплое пальто, плащ, стильный пуховик и кожаную обувь. Все аксессуары на одежде строго золотистого цвета. Цена одного такого комплекта, куда входит порядка 20 наименований, примерно 1500 долларов.

Генеральный представитель ПАО «Аэрофлот» в Турции отметил, что нынешняя форма бортпроводников авиакомпании стабильно занимает лидирующие позиции в различных рейтингах.

Наибольший восторг показ вызвал у турецких гостей. Очередь сфотографироваться с российскими стюардессами была огромная. «Русские девушки вообще очень красивы, с замечательными фигурами, светлыми волосами. Наши мужчины с большим удовольствием с ними фотографируются. Форма, какую мы здесь увидели, очень элегантна и изящна», – сказала РИА Новости директор IATA в Турции Фунда Чалышыр.

### РБК; 2017.09.17; СМИ СООБЩИЛИ О ДЕБОШЕ НА БОРТУ РЕЙСА ИЗ КРЫМА В МОСКВУ

Несколько дебоширов устроили конфликт на борту самолета, летевшего из Крыма в Москву. Об этом сообщает РЕН ТВ со ссылкой на источники.

По данным телеканала, из-за ситуации на борту экипаж был вынужден запросить помощи у полиции. Двух авиадебоширов в аэропорту встретил вызванный наряд полиции.

Аэропорт, где приземлился лайнер, РЕН ТВ не указал. При этом в линейных управлении МВД России в аэропортах Домодедово, Шереметьево и Внуково в разговоре с РБК опровергли информацию о том, что у них приземлился самолет Симферополь – Москва, на борту которого устроили дебош.

На этой неделе, 15 сентября, стало известно, что **Минтранс** подготовил предложения по ужесточению наказания для авиадебоширов. По предложению ведомства, штрафы для нарушителей порядка в пассажирских самолетах могут быть подняты в десять раз.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.15; «АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ» НАМЕРЕНЫ В 2017Г УВЕЛИЧИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК НА 15%

Аэропорты, находящиеся под управлением холдинга «Аэропорты регионов», в 2017 году планирует увеличить пассажиропоток более чем на 15% по сравнению с прошлым годом, сообщил генеральный директор холдинга Евгений Чудновский журналистам в пятницу.

«По сравнению с 2016 годом пассажиропоток вырастет больше чем на 15%. Сейчас мы видим везде удвоение пассажиропотока на международных авиалиниях. Внутренний – или стагнирует, или чуть-чуть растет. Если нас еще побалуют открытием Египта, это поддержит пассажиропоток еще зимой. Египет для центральной части России – важный дешевый морской зимний курорт. Он зимой был очень востребованным направлением и, к сожалению, по понятным причинам его сегодня нет. Но пассажиропоток растет», – сказал он.

По его словам, в текущем году «Аэропорты регионов» рассчитывают превысить пиковые показатели по пассажиропотоку, достигнутые в 2014 году. В первую очередь, на рост пассажиропотока положительное влияние оказало открытие турецкого направления.

«С учетом того, что Турция открылась, а оно у нас – основное направление было в международном секторе по всем нашим региональным аэропортам. Все наши аэропорты не имеют туристических локаций. Сочи, Анапа, Симферополь прошлые два года активно росли с учетом переориентации потока при закрытии Египта и Турции, а мы наблюдали тенденцию, когда пассажиропоток падал очень сильно, так как Египет и Турция были в наших аэропортах и занимали до 30% пассажиропотока. И не все эти пассажиры переориентировались на российский юг и другие курорты. В этом году мы превысим пиковые для отрасли показатели 2014 года», – сказал Е.Чудновский.

Еще один важный фактор, который положительно сказывается на росте пассажиропотока, – изменение ценовой политики авиакомпаний.

«Между ними (авиакомпаниями – ИФ) увеличилась конкуренция и парк самолетов вырос. Емкость на рынке, безусловно, приводит к падению цены. Собственно это мы сейчас и наблюдаем. Это является второй причиной после Турции роста пассажиропотока. Следующий год, наверное, будет еще более динамичным. Емкость будет давить на цену вниз», – полагает он.

«Аэропорты регионов» входят в группу «Ренова». В составе холдинга ПАО «Аэропорт Кольцово» (MOEX: AKLC) (Екатеринбург), АО «Международный аэропорт Курумоч» (Самара), ПАО «Международный аэропорт Нижний Новгород» («Стригино») и ОАО «Аэропорт Ростов-на-Дону». Совокупный пассажиропоток по итогам 2016 года составил 9,3 млн человек. Помимо этого, «Аэропорты регионов» реализуют проекты строительства новых аэропортов – «Южный» (Ростов-на-Дону) и «Центральный» (Саратов).

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.15; ПЕРВЫЙ ТЕСТОВЫЙ РЕЙС ИЗ РОСТОВСКОГО АЭРОПОРТА «ПЛАТОВ» МОЖЕТ БЫТЬ ВЫПОЛНЕН В КОНЦЕ ОКТЯБРЯ

Первый тестовый рейс из строящегося в настоящее время аэропорта Ростова-на-Дону «Платов» (входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова») может быть выполнен в конце октября, сообщил генеральный директор АО «УК «Аэропорты регионов» Евгений Чудновский журналистам в пятницу.

«Первый тестовый рейс будет выполнен, скорее всего, в конце октября. Все надеются, что строительные разрешения будут получены в этом месяце, и октябрь-ноябрь мы потратим на вопросы сертификации, обучение персонала, пуско-наладочные работы по части систем. Строительные работы будут продолжаться, операторы выбраны, контракты подписаны. Все подтверждают, что 1 декабря – полномасштабное начало работы (аэропорта – ИФ). В целом, у нас все в порядке. Начнем эксплуатацию вовремя», – сказал Е.Чудновский.

Он также сообщил, что в настоящее время вопрос о тарифах, которые будут действовать в аэропортовом комплексе «Платов», находятся на согласовании в ФАС.

«Буквально позавчера было очередное совещание с участием авиакомпаний, они с пониманием относятся к тому, что тарифы должны вырасти. Безусловно, их как потребителей это не устраивает. Но они понимают, что это новый аэропорт, абсолютно другой сервис. Конечно, тариф получается весьма увесистым, но они об этом знали, все согласны, что строительство нового аэропорта целесообразно. Единственно, они просят это решение растянуть на 3-4 года, что и будет сделано в рамках методики ФАС по сглаживанию тарифов. На сколько будет поднят тариф, мы узнаем до 1 декабря. Сейчас работа эта ведется», – сказал Е.Чудновский.

По его словам, «Аэропорты регионов» рассчитывают, что летать из «Платова» будут все российские авиакомпании.

«Уходить некому, их и так небольшие количество. И приходить некому, все российские авиакомпании к нам летают. С иностранцами ситуация более тяжелая. С учетом того, что мы поджаты с западной стороны, зона облета достаточно большая. «Австрийские авиалинии» ушли, потому что полчаса полета для них сильно убивает экономику. Пока большого оптимизма по иностранцам нет, а все россияне у нас есть. У нас даже есть россияне, которых больше нигде нет – «Азимут», – добавил он.

Строительство аэропорта «Платов» было начато в 2014 году по поручению правительства РФ: он должен обеспечить прием гостей Чемпионата мира по футболу 2018 года и заменить существующий аэропорт Ростова-на-Дону, который будет закрыт и в перспективе интегрирован в городскую застройку. Общая площадь нового комплекса составит более 86 тыс. кв. м, из них 50 тыс. займет пассажирский терминал. Расчетная пропускная способность аэропорта – 5 млн пассажиров в год.

«Платов» станет первым в РФ аэропортовым проектом, который «с нуля» строит частный инвестор. Общий объем финансирования проекта составляет 47 млрд рублей, в том числе объем частных инвестиций -19 млрд рублей (собственные средства «Реновы», а также привлеченные у Газпромбанка (MOEX: GZPR)).