**20 СЕНТЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2017.09.19; МИНТРАНС РФ НЕ ПОЛУЧАЛ ОТ УКРАИНЫ УВЕДОМЛЕНИЯ О ШТРАФАХ ДЛЯ РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ

**Минтранс** РФ не получал от Украины уведомления о штрафах для российских авиакомпаний из-за якобы нарушения воздушного пространства Украины. Об этом сообщил ТАСС **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«По крайней мере я на данный момент ничего официально не получал», – сообщил **Соколов**, отвечая на вопрос о том, получал ли **Минтранс** РФ уведомления о том, что Госавиаслужба Украины выписала российским авиакомпаниями более 20 тыс. штрафов.

Как ранее сообщали СМИ, общая сумма штрафов составила 2,72 млрд гривен (около $103 млн по текущему курсу). Всего, по данным Госавиаслужбы, воздушное пространство Украины, а именно полеты в воздушную зону Крыма, нарушили более 40 российских авиакомпаний, в том числе «Аэрофлот», «Вим-авиа», «Россия», «Ред Вингс», «Уральские авиалинии», «Ютэйр».

На данный момент воздушное пространство над Крымом и открытыми водами Черного моря контролируется Россией. Большинство иностранных авиакомпаний отказались от использования данного воздушного пространства.

В прошлом году руководитель **Росавиаци**и Александр **Нерадько** сообщал, что некоторые страны Черноморского бассейна поддержали идею диспетчерского контроля РФ в районе полетной информации (РПИ) «Симферополь».

### ТАСС; 2017.09.19; ПРЕТЕНДОВАТЬ НА СРЕДСТВА ОТ РОСТА ТОПЛИВНЫХ АКЦИЗОВ СМОГУТ ДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ ВСЕХ РЕГИОНОВ

Претендовать на дополнительные средства от повышения топливных акцизов смогут дорожные проекты во всех регионах России, заявил ТАСС **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в кулуарах форума «Нева-2017».

«Я бы говорил не о конкретных проектах, а о сбалансированности дополнительных доходов региональных дорожных фондов. И сегодня практически во всех субъектах РФ есть ряд проектов по развитию дорожной сети и приведению ее в нормативное состояние», – сказал он, отвечая на вопрос, на какие проекты могут быть направлены дополнительные доходы от роста акцизов.

**Соколов** подчеркнул, что именно в этом направлении сейчас необходимо концентрировать финансовые ресурсы, поэтому **Минтранс** поддерживает любые решения, направленные на увеличение финансирования дорожных фондов субъектов.

Ранее замминистра финансов РФ Илья Трунин сообщил, что дополнительные доходы бюджета РФ в 2018 году от повышения акцизов на бензин и дизельное топливо составят 40 млрд рублей. Ранее Минфин предложил постепенное повышение акцизов на топливо с 2018 года – по 50 копеек за литр с 1 января и 1 июля.

По словам министра финансов Антона Силуанова, эти средства будут направлены на развитие дорожной сети, в первую очередь в Крыму, в Калининграде и в целом по РФ.

Решение о повышении акцизов учтено в проекта бюджета на 2018-2020 годы, принятом правительством, говорили в Минфине.

По данным источников газеты «Ведомости», рост акцизов на топливо, в частности, может привести к тому, что средняя цена топлива в рознице может преодолеть отметку в 40 рублей за литр.

С 1 июня 2016 года в России изменились нормативы распределения доходов от акцизов на нефтепродукты. Так, в федеральный бюджет такие доходы поступают по нормативу 12%, в бюджеты субъектов РФ – по нормативу 88%. До этого 100% доходов от акцизов на нефтепродукты (автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и карбюраторных двигателей) зачислялись в региональные бюджеты.

### ТАСС; 2017.09.19; МИНТРАНС РФ ДОПУСКАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ УВЕЛИЧЕНИЯ ШТРАФОВ ДЛЯ АВИАДЕБОШИРОВ

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** допустил возможность увеличения штрафов для авиадебоширов. Ранее Минюст предложил ужесточить наказание за дебош на борту самолета с 2-5 тыс. руб. до 20-40 тыс. руб.

«Этот вопрос надо пообсуждать. В конечном счете он больше лежит в плоскости гражданского законодательства, нежели транспортной политики. Поэтому давайте пообсуждаем, пусть выскажутся эксперты. Если будут приняты соответствующие решения, возможно усилить эту ответственность», – сказал **Соколов** журналистам.

Ранее в **Росавиаци**и сообщили, что количество случаев дебоша на борту самолета, зарегистрированных **Росавиаци**ей, выросло на 16%. В прошлом году на 15 сентября было зарегистрировано 50 случаев авиадебоша, в этом году на 12 сентября – 58. В 2016 году зафиксировано 74 таких нарушения.

Министерство юстиции России разработало законопроект, ужесточающий наказание для дебоширов на борту самолетов. Кроме того, в Минюсте предлагают ввести отдельное наказание за мелкое хулиганство на транспорте со штрафов в 30-50 тыс. руб. или административный арест на срок от десяти до 15 суток.

Обсуждение возможностей борьбы с авиадебоширами активизировалось на фоне того, что в сентябре 2016 года президент России Владимир Путин поддержал инициативу гендиректора «Аэрофлота» Виталия Савельева ужесточить ответственность для дебоширов. Тогда же Савельев отметил, что внутренний черный список авиапассажиров насчитывает уже более трех тысяч человек. Суть предложений Савельева сводится к введению в ряде случаев уголовной ответственности за правонарушения на борту. Также гендиректор «Аэрофлота» во время встречи с президентом РФ повторил свою инициативу, которую предлагал еще несколько лет назад, разрешить экипажу иметь средства сдерживания: пластиковые наручники и ремни.

### ТАСС; 2017.09.19; МИНТРАНС РФ ДОПУСКАЕТ УВЕЛИЧЕНИЕ ВЫПЛАТ ПОСТРАДАВШИМ ОТ ОВЕРБУКИНГА ПАССАЖИРАМ

**Минтранс** РФ допускает увеличение выплат пассажирам, не попавшим на борт самолета в результате овербукинга. Об этом заявил ТАСС **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в кулуарах форума «Нева-2017», комментируя идею обязать авиакомпании возмещать таким пассажирам стоимость билета в 10-кратном размере.

«Это инициатива депутатов Госдумы. Если будет соответствующий законопроект, то мы его, безусловно, обсудим и на экспертной площадке **Министерства транспорта**, и в самой Госдуме, выработаем общую точку зрения с экспертным сообществом, представителями потребителей, авиапассажиров и, конечно же, авиакомпаний. Если авиакомпании согласятся с таким уровнем ответственности – то почему бы нет?», – сказал он.

### ТАСС; 2017.09.19; ГЛАВА МИНТРАНСА ОПРОВЕРГ ИНФОРМАЦИЮ О СОЗДАНИИ ДОРОЖНОЙ КОРПОРАЦИИ

Создание дорожной корпорации путем реформирования госкомпании «Автодор» и **Федерального дорожного агентства** пока не планируется. Об этом сообщил ТАСС глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** во вторник в кулуарах форума «Нева-2017».

«Такой идеи пока нет», – сказал он, отвечая на вопрос о возможном реформировании или объединении «Автодора» и **Росавтодор**а.

В начале сентября газета «Ведомости» со ссылкой на собственные источники сообщала о возможном реформировании госкомпании «Автодор» и **Федерального дорожного агентства** после выборов.

По данным «Ведомостей», варианты реформирования системы госрегулирования дорожной отрасли уже несколько месяцев прорабатывает в закрытом режиме Центр стратегических разработок (ЦСР) Алексея Кудрина, который выиграл конкурс (цена контракта – 111 млн руб.) на разработку «целевого видения» состояния дорожной отрасли и должен подготовить стратегию развития дорожного хозяйства до 2030 г.

В частности, ЦСР предложил два основных варианта: слияние «Автодора» и **Росавтодор**а в объединенную дорожную корпорацию, которая получит новую организационно-правовую форму, или переподчинение «Автодора» **Минтрансу** (сейчас подчиняется напрямую правительству, а стратегию утверждает наблюдательный совет госкомпании).

Однако итоговую версию после выборов 2018 года должно утвердить уже новое правительство, сообщает газета.

Государственная компания «Автодор» была создана в 2009 году, выполняет функции заказчика при проектировании, строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации на платной основе федеральных автомобильных дорог.

**Росавтодор** является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, в том числе в области учета автомобильных дорог, а также функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности в этой сфере.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.19; РАБОТА ПО ВОЗОБНОВЛЕНИЮ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ ЕГИПТОМ И РФ ИДЁТ ОЧЕНЬ АКТИВНО – ГЛАВА ЕГИПЕТСКОЙ ГОССЛУЖБЫ ПО ТУРИЗМУ

Каир плотно работает с Москвой для возобновления прямого авиасообщения между странами, заявил глава государственной службы Египта по развитию туризма Хишам аль-Домери.

«Мы очень тесно работаем с нашими российским партнёрами для возобновления рейсов из России в Египет», – сказал Х.аль-Домери на пресс-конференции в центральном офисе агентства «Интерфаксе» во вторник.

Он отметил, что «две недели назад в Египте проходила выставка, посвящённая международной авиации, и Международные авиаслужбы отметили, что большинство аэропортов Египта соответствуют международным стандартам по приёму туристов».

Он также подчеркнул, что в аэропортах Египта прошло уже много проверок с российской стороны.

«Если у российской стороны есть обеспокоенность, то у нас уже прошло очень много проверок и много переговоров между египетской и российской сторонами. Было много инспекций с российской стороны, а также других международных организаций за последние два года. Этот процесс идёт постоянно. Инспекции аэропортов проходят во всем мире, и в Москве, и в Каире, и в Шарм-эль-Шейхе «,– добавил глава госслужбы.

Ранее во вторник **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявил, что российская сторона пока не получала приглашения от своих египетских коллег оценить безопасность аэропортов Хургады и Шарм эль Шейха.

«Пока ещё нет», – ответил М.**Соколов**, отвечая на вопрос, получала ли российская сторона приглашения посетить данные аэропорты для оценки уровня авиабезопасности.

Россия прекратила авиасообщение с Египтом в ноябре 2015 года после крушения над Синаем самолёта российской авиакомпании «Когалымавиа». На борту лайнера, летевшего из Шарм-эль-Шейха в Санкт-Петербург, находились 217 пассажиров и семь членов экипажа, все они погибли. ФСБ впоследствии признала случившееся терактом.

В начале сентября этого года президент РФ Владимир Путин выразил надежду, что в ближайшее время авиасообщение с Египтом будет восстановлено в полном объёме при условии уверенности в безопасности перелётов.

### ПЕТЕРБУРГСКИЙ ДНЕВНИК; 2017.09.19; В ПЕТЕРБУРГЕ ОТКРЫЛАСЬ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА «НЕВА-2017»

На площадке «Экспофорума» развернулась международная выставка «Нева-2017», посвященная гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов, а также освоению океана и шельфа. Мероприятие проходит в Северной столице в 14-й раз.

Выставка проводится под эгидой Морской правительственной коллегии и Морского совета Смольного, при поддержке **Минтранса**, МИД России и Торгово-промышленной палаты.

Открыл экспозицию **министр транспорта** Максим **Соколов**. Он зачитал участникам приветствие от вице-премьера Дмитрия Рогозина и пожелал всем успешной работы. На церемонии также присутствовал вице-губернатор Северной столицы Игорь Албин, который обратился к собравшимся от лица губернатора Георгия Полтавченко.

«Петербургские верфи сохраняют высокие темпы выполнения госзаказа, в том числе по строительству первоклассных военных кораблей. Большой порт Санкт-Петербург вносит существенный вклад в наращивание экспортно-импортного потенциала государства», – говорится в обращении градоначальника.

Отметим, выставка включает в себя стенды и экспозиции более 600 фирм из 36 стран мира. Среди ключевых тем мероприятия – производство судов и техники для освоения шельфа, обслуживание морских центров нефтегазодобычи и навигации по Севморпути, а также использование новых способов финансирования.

### НОМЕР ОДИН; 2017.09.20; НА БАЙКАЛЕ ПОСТРОЯТ ЭКОСУДНО

В планах также смена флота, возведение причалов и туристические круизы по Селенге

На днях состоялось третье заседание рабочей группы по вопросам развития водного туризма. Команда была сформирована по распоряжению **министра транспорта** России Максима **Соколов**а. Обсудить проблемы пассажирских перевозок на Байкале прибыл руководитель **Росморречфлот**а Виктор **Олерский**. Судя по всему, после его визита туризм Бурятии ждут глобальные перемены. Межрегиональные круизы

В здании правительства собрались представители федеральной и местной власти, бизнесмены из Иркутской области и Бурятии, сотрудники надзорных ведомств. Уже с первой вступительной фразы Виктора **Олерск**ого стало понятно, что разговор предстоит долгий.

– К сожалению, потенциал водного туризма в Бурятии не использован до конца. Я бы даже сказал, что использование его – минимально. В то время как за границей зачастую это основная статья доходов, – начал Виктор Александрович.

Ремонт и строительство причалов, обновление флота и дноуглубительные работы на реках позволили бы развить водный туризм и, как результат, принести в бюджет республики миллионы налоговых отчислений. Это в своем докладе отразил **министр транспорта** Бурятии Сергей Козлов. – Построенный в Турке причал станет частью межрегиональной сети регулярных маршрутов, соединяющей населенные пункты Бурятии и Иркутской области, – рассказал Сергей Юрьевич. Чтобы реализовать туристические рейсы между двумя соседствующими регионами, необходимо углубить дно в устье реки Турка. Работы обойдутся примерно в 180 миллионов рублей. Также есть необходимость строительства гидротехнических сооружений в порту реки. Но и это, пожалуй, не все.

– Для осуществления пассажирских перевозок необходимо построить причалы и плавучие понтоны в Северобайкальске, на мысе Котельниковский, местности Хакусы, в Нижнеангарске, Танхое, Байкальске, Энхалуке, Сухая, Выдрино, Тунка, Усть-Баргузин и в поселке Курбулик, – перечислил министр.

Ориентировочная стоимость возведения всех сооружений – 300 миллионов рублей. Сергей Козлов предложил включить работы в ФЦП «Развитие транспортной системы России» и предусмотреть финансирование до 2020 года. Если федеральная власть поддержит все вышеперечисленные проекты, по Байкалу начнут курсировать теплоходы с туристами. Это позволит увеличить турпоток и пополнить бюджет республики.

160 тонн грязи сливают в Байкал

Состояние причалов оставляет желать лучшего, требуются большие затраты на ремонт существующих и строительство новых. К примеру, **министр транспорта** предложил реконструировать пирсы Байкальской переправы.

– Это значимый для истории страны объект, в годы Русско-японской войны переправа обеспечивала сквозное движение по Транссибирской железной дороге. С помощью нее на фронт попадало вооружение, провизия и обмундирование, – отметил Сергей Козлов.

Для восстановления Байкальской переправы требуется 630 миллионов рублей. Также нужны деньги для поддержания в надлежащем состоянии причалов в Усть-Баргузине, по реке Селенга и в Турке.

А вот на южном побережье Байкала строительство причалов нецелесообразно по климатическим особенностям.

Пирсы – далеко не все, что требуется для развития водного туризма. Для курсирования теплоходов необходимо провести дноуглубительные работы на реках. Но для начала построить шаланду, которая будет выполнять эти функции. Она обойдется бюджету в 250 миллионов рублей. Однако есть возможность сэкономить – отремонтировав существующий земснаряд. Также на заседании подняли экологически важный вопрос – загрязнения Байкала. На сегодняшний день озеро бороздят около 2500 судов. Из-за этого появились проблемы с утилизацией хозяйственно-бытовых и сточных вод, твердых коммунальных отходов и подсланевых (нефтесодержащих) вод.

Подавляющее число теплоходов не сдают отходы в специальные пункты, а сбрасывают прямо в озеро. По приблизительным подсчетам, ежегодно в Байкал попадает около 160 тонн нефтепродуктов.

Бункеровщик за полмиллиарда

Решением экологической проблемы может стать строительство судна-бункеровщика для утилизации отходов. Одно такое уже есть на Байкале, однако оно требует модернизации и находится на иркутской стороне. Новое хотят разместить на бурятской стороне.

Конкурс на изготовление экологического судна пройдет в ближайшее время. Строить планируют прямо на Байкале. Бункеровщик будет сжигать мусор и перерабатывать нефтесодержащие воды. – Его строительство позволит минимизировать сбросы в воды Байкала. Оно будет принимать как жидкие, так и твердые отходы, а также канализационные стоки и нефтепродукты с других судов, очищать и сбрасывать в Байкал уже чистую воду. Также на этом судне предусмотрена специальная печь для сжигания твердых отходов, соответствующая экологическим требованиям, – отметил глава Бурятии Алексей Цыденов.

Строительство экосудна оценивается в полмиллиарда рублей, финансирование – из федерального бюджета. Ввести в эксплуатацию планируют уже в 2019 году. Базироваться оно будет в Турке, где максимально присутствует флот.

Круиз по Селенге

Представители туристического бизнеса, в свою очередь, отметили важность пассажирских перевозок по Байкалу и Селенге. Они уверены, что прогулки на теплоходах позволят увеличить интерес к Бурятии. Между тем это вплотную зависит от смены флота на озере. Если качество сплавсредств будет повышено, туристических круизов станет в разы больше и, самое главное, они будут безопасными.

Туроператоры внесли свои предложения по поводу развития водного туризма. На их взгляд, нужно проложить маршрут по Селенге от Улан-Удэ до села Омулевка. Он не только привлекателен, но и экономичен. Правда, чтобы это сделать, требуются дноуглубительные работы на реке, что, в принципе, уже в планах. В перспективе также круизы одного дня на Байкале. Собственно, предложений на заседании прозвучало очень много. Были желающие незамедлительно взяться за строительство экосудна, были те, кто готов проложить новые турмаршруты, и те, кто хочет ужесточить законодательство. Одним словом, инициатив прозвучало много.

Однако торопиться власти не собираются. Высоки риски наделать ошибок. По итогу совещания было решено начать развитие водного туризма со строительства экосудна, реконструкции земснаряда – судна, предназначенного для проведения дноуглубительных работ, и попытки ужесточить законодательство в сфере нелегального туризма.

Все остальное будет обсуждаться на федеральном уровне после окончания всех мероприятий. К слову, их у рабочей группы намечено семнадцать. Следующий шаг – выезд на Байкал и осмотр причальных конструкций.

– Революции, конечно, не будет, но развитие водного туризма я вам обещаю, – такими словами закончил обсуждение байкальских проблем Виктор **Олерский**.

### ТАСС; 2017.09.19; ГРУЗООБОРОТ ТРАНСПОРТА В РОССИИ ЗА 8 МЕСЯЦЕВ ВЫРОС НА 7,3%

Грузооборот транспорта в России в январе-августе 2017 г. вырос на 7,3% по сравнению с показателем за аналогичный период прошедшего года и составил 3 трлн 598 млрд т/км. Об этом говорится в оперативном докладе Росстата.

В частности, грузооборот железнодорожного транспорта увеличился на 6,8% – до 1 трлн 643,2 млрд т/км, автомобильного транспорта – на 4,2%, до 153,6 млрд т/км. Грузооборот трубопроводного транспорта вырос на 8,3% и составил 1 трлн 721,6 млрд т/км.

Грузооборот морского транспорта за отчетный период увеличился на 3% – до 30,1 млрд т/км, внутреннего водного транспорта – снизился на 1,3%, до 44,6 млрд т/км.

Грузооборот воздушного транспорта увеличился на 19,7% и достиг 4,9 млрд т/км.

### ТАСС; 2017.09.19; ЗАКОНОПРОЕКТ О БЕСПЛАТНОМ ПРОЕЗДЕ ДЛЯ ЖУРНАЛИСТОВ, ОСВЕЩАЮЩИХ ЧМ-2018, ВНЕСЕН В ГОСДУМУ

Сенатор Андрей Кутепов внес во вторник на рассмотрение Госдумы проект закона, который устанавливает право бесплатного проезда в дополнительных поездах к местам проведения матчей чемпионата мира по футболу 2018 года для аккредитованных журналистов. Документ размещен в думской электронной базе данных.

Согласно пояснительной записке, инициатива подготовлена в целях исполнения поручения вице-премьера Виталия Мутко о предоставлении «права бесплатного проезда железнодорожным транспортом в дополнительных поездах аккредитованным представителям СМИ на основании документа, удостоверяющего личность, и карты аккредитации в пределах нормы мест, утвержденных приказом **Минтранса** России».

Обязательство РФ об обеспечении аккредитованных представителей журналистов правом бесплатного проезда на поездах между городами-организаторами содержится также в Заявочной книге «Россия-2018».

По словам автора, принятие законопроекта не повлечет за собой увеличение расходов федерального бюджета и будет осуществляться в пределах ассигнований, предусмотренных законом о бюджете на 2018 год.

### КОММЕРСАНТ; ЯНА ЦИНОЕВА; ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2017.09.20; «РУССКИЕ МАШИНЫ» ЗАПРАВИЛИ «ГАЗПРОМ»

Концерн создал мобильную газовую заправку

Как выяснил “Ъ”, «Русские машины» Олега Дерипаски нашли новое направление бизнеса: входящая в группу РМ КПГ заключила контракт с «Газпром газомоторное топливо» на поставку четырех мобильных газовых заправок. До последнего времени развитие газомоторного транспорта охотно субсидировалось государством, но сейчас развитие программы под вопросом.

Компания РМ КПГ (входит в «Русские машины») поставила первую мобильную газозаправочную станцию (мобильную АГНКС) для «Газпром газомоторное топливо», рассказали “Ъ” в «Русских машинах». До конца года РМ КПГ планирует передать «Газпрому» еще четыре штуки – как предполагается, для установки в Москве.

Мобильные АГНКС выпускаются на площадке РМ КПГ в Нижнем Новгороде, мощность производства – 50 станций и 300 газораспределительных колонок в год. В компании подчеркивают, что, помимо итальянских компрессоров, другие ключевые компоненты (в частности, узел учета газа, блок аккумулятора газа и т. д.) выпускаются в РФ, так что уровень локализации – около 70%. Мощность заправки – в пределах 43,2 тыс. нормальных кубометров в сутки, этого хватит для парка в 200–300 автобусов.

В «Русских машинах» говорят, что вычленить инвестиции отдельно под этот проект сложно, но поясняют, что в целом на развитие газомоторной техники (новая линейка транспорта и развитие газозаправочной инфраструктуры) направлено более 0,5 млрд руб. В концерне отмечают, что природный газ – наиболее перспективный вид топлива с учетом его запасов и климата в России, и называют газомоторный транспорт приоритетным направлением развития. В группе рассказали, что разработали контейнерный модуль АГНКС по заказу «Газпром газомоторное топливо» за год. В «Газпром газомоторное топливо» “Ъ” подтвердили закупку четырех станций, последующие закупки компания определит в соответствии с планом.

«Газпром» активно развивает направление газомоторного топлива с 2012 года, а в 2013 году правительство приняло первую соответствующую программу. Успехи пока довольно скромные: число заправок увеличилось примерно до 270 штук с 246 в 2013 году, объем продаж компримированного газа увеличился примерно на 18%, до 460 млн кубометров в 2016 году. По словам собеседников “Ъ”, определенный эффект может быть от перевода на газ техники «Газпрома» (задача перевести 70% парка к 2020 году, сейчас на газе 26% парка – 7,2 тыс. машин), в том числе тяжелой техники для месторождений.

Сегодня, по данным «Газпрома», парк газомоторных машин в России – порядка 145 тыс. единиц. В июле замминистра энергетики РФ Кирилл Молодцов говорил «Интерфаксу», что в 2020 году объем потребления газа как моторного топлива ожидается в объеме 1,26 млрд кубометров, число газовых заправок увеличится до 743, а парк – до 370 тыс. единиц. Но источник “Ъ” в автопроме называет ситуацию с реализацией газомоторной программы «критичной»: программу администрирует **Минтранс**, а там «нет источника финансирования программы на следующий год, как и признаков того, что ведомство озабочено его поиском».

В **Минтрансе** говорят, что проект программы не утвержден, но рассматривается вопрос включения проекта в перечень госпрограмм с финансированием, в том числе из бюджета. В министерстве рассчитывают, что в ближайшее время будет принято решение о финансировании программы в 2018 году. В Минпромторге сообщили, что в 2016 году субсидии производителям газомоторной техники на скидки покупателям составили 3 млрд руб., как и в 2017 году.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.19; ЗАКОНОПРОЕКТ, ОБЯЗЫВАЮЩИЙ ЛИЦЕНЗИРОВАТЬ ПЕРЕВОЗКИ СВЫШЕ ВОСЬМИ ЧЕЛОВЕК, РЕКОМЕНДОВАН ДУМСКИМ КОМИТЕТОМ К ПЕРВОМУ ЧТЕНИЮ

Комитет Госдумы по транспорту во вторник рекомендовал принять в первом чтении правительственный законопроект, возвращающий обязанность лицензирования при общественных перевозках более восьми человек.

«Все, что перевозит более восьми пассажиров, должно лицензироваться и отвечать всем нормам, это безопасность, это всем понятно», – сказал на заседании комитета зам**министра транспорта** РФ Сергей **Аристов**.

В свою очередь, глава комитета Госдумы по транспорту Евгений Москвичев отметил, что при подготовке инициативы ко второму чтению необходимо определить, что лицензии на заказные перевозки и перевозки для собственных нужд может выдавать **Ространснадзор**.

Глава комитета отметил, что 22 сентября «будет президиум Госсовета о наземном транспорте, и уже есть информация, что некоторые хотят, чтобы каждый субъект выдавал такие лицензии». Такой подход, по его мнению, недопустим.

«Мы наоборот, хотим, чтобы для предприятий и для индивидуальных предпринимателей (лицензия – ИФ) была постоянной, а в случае смерти индивидуального предпринимателя переходила его семье», – отметил парламентарий.

«Ставим задачу, чтобы до Нового года этот законопроект был принят», – сказал Е.Москвичев.

Законопроект нацелен на исключение возможности перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в уведомительном порядке без получения лицензии.

Это касается, в частности, перевозок по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя, говорится в пояснительной записке законопроекта.

### ТАСС; 2017.09.19; ПОЛЬША НАМЕРЕНА ДОБИТЬСЯ ВЫГОДНЫХ ДЛЯ СВОИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОВ УСЛОВИЙ ПОЕЗДОК В РФ

Польская сторона в ходе обсуждения с РФ транспортных перевозок намерена добиться удовлетворительных для республики условий. Об этом заявил во вторник телеканалу Telewizja Republika заместитель министра инфраструктуры и строительства Польши Ежи Шмит, отправляющийся на переговоры в Москву.

«Мы начинаем переговоры в **Министерстве транспорта** РФ. Каждый год мы согласовываем пакет разрешений, которыми обмениваются два государства. В этом году мы располагаем 190 тысячами разрешений, которые получают Россия и Польша. Из них третьи страны затрагивают 48 тысяч разрешений, наиболее востребованных нашими перевозчиками», – напомнил Шмит. «Если польский предприниматель хочет перевезти товар из Франции, Италии или Испании в Россию, у него должно быть специальное разрешение», – пояснил он.

По утверждению польского министра, Россия пытается выдавать Польше как можно меньше таких разрешений, «так как считает, что эти перевозки должны осуществлять российские перевозчики». «Мы полагаем, что если заказы получают польские перевозчики, то они должны осуществляться на нормальных условиях. К сожалению, с российской стороной нам приходится вести долгие переговоры на эту тему», – указал он.

«Мы настроены на то, чтобы довести наши сегодняшние переговоры, которые, возможно, не удастся завершить одним днем, до удовлетворительного для наших перевозчиков и транспортников результата», – отметил Шмит.

В начале прошлого года Москве и Варшаве не удалось заранее прийти к соглашению по новым разрешениям, в частности из-за недовольства польской стороны положениями российского законодательства в области международных грузоперевозок. В результате 1 февраля, когда истек срок действия разрешений, водители грузовиков на протяжении нескольких недель не могли пересекать границу.

19 февраля стороны впервые смогли достичь определенных договоренностей. В частности, было решено обменяться разрешениями в объеме 20 тысяч штук для каждой страны с действием до 15 апреля, а обмен разрешениями на автомобильные грузоперевозки на весь 2016 год Россия и Польша произвели только в апреле.

### ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; 2017.09.20; РЖД РЕЗКО СНИЗИЛА СТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА В БИЗНЕС-КЛАССЕ «САПСАНА»

Теперь добраться из Москвы в Санкт-Петербург и обратно можно от 4000 рублей

РЖД снизила в 1,5–2 раза стоимость проезда в бизнес-классе скоростных поездов «Сапсан», сообщила компания. Теперь, как следует из данных системы бронирования, самый дешевый билет стоит чуть дороже 4000 руб. вместо 6000 руб. ранее. Кроме того, теперь цена билетов в бизнес-класс будет жестко привязана к тарифу в экономе и будет дороже всего на 1251,5 руб., сообщила РЖД. Срок действия предложения компания не сообщила.

Цель маркетинговых инициатив РЖД – нарастить пассажиропоток поездами «Сапсан», говорит ее представитель. Хотя в целом спрос на эти поезда и так растет, указывает он. За январь – август 2017 г. перевозки «Сапсанами» выросли на 8,2% до 3,3 млн пассажиров. При этом свободных мест в поездах почти нет. Заполняемость кресел в эконом-классе составляет 100%, в бизнес-классе – 88%, говорит представитель РЖД. Он не стал называть среднюю цену билета в бизнес-класс, но выразил уверенность, что снижение цен приведет к росту выручки за счет увеличения числа пассажиров.

Расчеты «Ведомостей» показывают, что более вероятно снижение выручки. В каждом «Сапсане» есть два вагона бизнес-класса, в каждом из них – от 44 до 52 мест. Ежедневно по маршруту курсируют 13 пар поездов. Если допустить, что все билеты продаются по минимальной цене и при этом после снижения тарифов загрузка бизнес-класса вырастает до 100% и такой же останется загрузка в эконом-классе, то ежемесячная выручка РЖД падает с 362 млн до 290 млн руб.

За счет кого РЖД рассчитывает нарастить пассажиропоток на «Сапсанах», представитель компании не говорит. «Спрос на эти поезда зависит от дня недели и времени отправления поезда, – замечает собеседник «Ведомостей». – Наиболее популярные рейсы – вечер пятницы и воскресенья, наименее – утро вторника и среды».

Это могут быть пассажиры как эконом-класса, так и авиакомпаний, в первую очередь выбирающие перелет бизнес-классом, считает ведущий эксперт УК «Финам менеджмент» Дмитрий Баранов. По сравнению с авиаперелетом поездка по железной дороге имеет свои плюсы – поезд прибывает сразу в центр города, не надо ждать получения багажа. Привлекательная цена как раз и должна стимулировать авиапассажиров попробовать проехать по железной дороге, рассуждает Баранов.

Наверняка основная их часть в итоге пересядет на «Сапсаны». Останутся в бизнес-классе и часть пассажиров, ранее предпочитавших эконом, говорит эксперт. Поэтому в долгосрочной перспективе РЖД выиграет – пассажиров станет больше.

Всего за январь–июль 2017 г. РЖД перевезла только 57,9 млн пассажиров, что на 0,3% меньше аналогичного периода 2016 г.

Скорее всего, РЖД снижает цены не навсегда, продолжает Баранов. Ведь в любом виде транспорта – будь то железная дорога или авиация – эконом-класс стоит в 1,5–2 раза дешевле бизнес-класса. Сейчас же максимальный разрыв составляет 44%. Впрочем, может быть и другой вариант. РЖД оставит цены неизменными и увеличит интенсивность движения поездов. Впрочем, этому может помешать пропускная способность железной дороги, так как для «Сапсанов» не строили выделенных путей, отмечает Баранов.

Авиакомпании возможная переориентация пассажиров на поезда не пугает. Коммерческий директор Nordwind Имран Назаров считает, что может произойти лишь незначительный отток пассажиров и то только на время низкого сезона в зимний период. Пассажиры, выбирающие скорость и комфорт, вне зависимости от стоимости билета не сделают выбор в пользу железной дороги. А РЖД просто «повысит класс» своих клиентов за счет перехода с эконом-класса в бизнес, считает Назаров.

Это не первая акция РЖД. В сентябре компания снизила вдвое цены на билеты на «Сапсан» при покупке в день отправления.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.19; РЖД ВВОДЯТ 10,3%-НУЮ СКИДКУ НА ЭКСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ЗЕРНОВЫХ ИЗ РЯДА РЕГИОНОВ РФ

ОАО «Российские железные дороги» вводит 10,3%-ную скидку к действующим тарифам на перевозки зерна со станций Воронежской, Орловской, Тамбовской, Оренбургской, Саратовской, Новосибирской и Омской областей, сообщила пресс-служба РЖД.

Соответствующее решение приняло правление компании, понижающий коэффициент 0,897 вступает в силу 1 октября 2017 года и будет действовать по 30 июня 2018 года включительно.

Под действие скидки подпадает пшеница, рожь, овес, ячмень, кукуруза, рис, гречиха, бобы, горох, фасоль и другие зерновые грузы, следующие на экспорт через российские порты в собственном подвижном составе и контейнерах.

По сравнению с аналогичным периодом прошлого года, в январе-августе 2017 года рост отправок зерна со станций РЖД увеличился на 10,7%, – до 12,5 млн тонн, в том числе на экспорт – на 23,8%, до 6,4 млн тонн. При этом основной объем экспорта приходится на порты юга России и, главным образом, на Новороссийск, чья доля в структуре всего экспорта зерна превысила 50%, отмечается в сообщении.

Право варьировать грузовые тарифы в рамках «ценового коридора» «Российские железные дороги» получили в 2013 г. Верхняя граница сейчас установлена на уровне «+10%» к действующим ставкам, нижняя – на уровне «минус 50%» для грузов II (базового) и III (высокодоходного) тарифного классов без ограничения по дальности транспортировки и «минус 14%» для грузов I (низкодоходного) тарифного класса в пределах 3 тыс. км.

### ТАСС; 2017.09.19; ФЕДЕРАЛЬНАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ В АВГУСТЕ УВЕЛИЧИЛА ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК НА ПЛАТФОРМАХ НА 21%

АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК) в августе 2017 года увеличило объем перевозок грузов на платформах на 21% по сравнению с показателем аналогичного периода прошлого года, до 223,3 тыс. тонн, говорится в сообщении ФГК.

Максимальный рост зафиксирован при перевозках метизов – в 2,2 раза (до 12,5 тыс. тонн), черных металлов – на 69% (до 39 тыс. тонн), лесных грузов – на 52 % (до 16,6 тыс. тонн), сельскохозяйственных машин – на 34% (до 4,2 тыс. тонн), машин и оборудования – на 11% (до 7 тыс. тонн) и др.

Как отметила заместитель начальника департамента внешней логистики – начальник службы железнодорожных перевозок ООО «КЗ «Ростсельмаш» Наталья Смыкова, в настоящее время платформами ФГК осуществляется более 30% перевозок техники, выпускаемой ООО «КЗ «Ростсельмаш», – одного из ключевых клиентов оператора в сегменте перевозок на платформах.

Оператор предоставляет для ООО «КЗ «Ростсельмаш» платформы под перевозку сельхозтехники на всем полигоне российских железных дорог и в экспортных направлениях, уточнила Наталья Смыкова.

В августе 2017 года наибольший рост погрузки к уровню прошлого года на платформы ФГК отмечен с полигонов Забайкальской – в 4 раза (до 16 тыс. тонн), Куйбышевской – в 3 раза (до 14,6 тыс. тонн), Московской – в 2 раза (до 17,4 тыс. тонн), Западно-Сибирской – в 1,6 раза (до 36,3 тыс. тонн) и других железных дорог.

АО «Федеральная грузовая компания» (дочернее общество ОАО «РЖД») – один из крупнейших грузовых железнодорожных операторов в России. Основным видом деятельности компании является предоставление подвижного состава под перевозки грузов, а также оказание транспортно-экспедиционных услуг. Вагонный парк в оперировании ФГК насчитывает 156 тыс. единиц подвижного состава (по состоянию на 13.09.2017 года).

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; УЛЬЯНА ВЫЛЕГЖАНИНА; 2017.09.19; НЕЛЕГКИЙ ГРУЗ

Что мешает портам российской Балтики конкурировать с европейскими соседями в контейнерных перевозках

Порты Северо-Западного федерального округа испытывают дефицит контейнерных грузов. По оценкам специалистов, мощности некоторых морских ворот загружены меньше чем наполовину. При этом товары, которые могли бы переваливаться в российских гаванях Балтийского моря, следуют транзитом через прибалтийские европейские государства. Что мешает портам СЗФО наращивать контейнерный грузооборот, выясняла корреспондент «Российской газеты».

Больше услуг

Говоря о контейнерном экспорте, следующем в Россию через прибалтийские порты, эксперты сталкиваются с неточно-стью статистической информации о размерах такого грузопотока. Дело в том, что далеко не весь груз идет через Прибалтику как транзит. У большой части контейнеров, согласно транспортным документам, перевозка заканчивается в Латвии, Эстонии или Литве. Груз следует в адрес местной компании, а в Россию он отправляется уже по новым измененным документам.

– По оценке руководителя рижского порта, примерно 70 процентов контейнерных грузов, приходящих в порт, в дальнейшем тем или иным способом попадает в Россию, – рассказывает директор логистического и аналитического направления петербургской инжиниринговой компании «Морстройтехнология» Александр Головизнин. – Если говорить о литовских портах, то контейнеры следуют, в том числе, и через Белоруссию. Так на российских прилавках появляются знаменитые белорусские киви и креветки. Почему же импортеры выбирают прибалтийский маршрут? Потому что в прибалтийских портах широко развита так называемая логистика добавленной стоимости (value added logistics). То есть прибалтийские логисты оказывают клиентам дополнительные услуги, которые наши компании в российских портах им оказать не могут.

В основном речь идет о различных дополнительных операциях с грузом, выполняемых до пересечения российской границы. Это и перекомплектация грузовых партий, и изменение транспортных и товарораспорядительных документов. Другая востребованная услуга – свободное (или очень дешевое) хранение груза без уплаты таможенных платежей.

– Даже если российский порт был бы готов предоставить до 60 суток свободного хранения, как зачастую это делают наши соседи, импортеру все равно необходимо растаможить груз в течение двух недель. То есть, в том числе, оплатить таможенные пошлины, – поясняет Александр Головизнин.

Еще один пример связан с экспортом алкогольной продукции. Спиртное в магазинной упаковке, согласно действующему российскому законодательству, не может поступать на территорию нашей страны без акцизных марок. Поэтому прибалтийские логисты оказывают импортерам услуги по наклеиванию этих фискальных документов. В результате порты получает под обработку дополнительные контейнеры, а логистические компании – дополнительный заработок на операциях с грузом.

Узкая дорожка

Перспективы развития российских портов эксперты и игроки рынка обсудили на 9-м международном Балтийском транспортном форуме, который прошел на днях в Калининграде. Как выяснилось, ряд гаваней российской Балтики, несмотря на все сложности, в последнее время прирастает контейнерным грузооборотом. Однако эти грузы можно потерять, если оперативно не решить инфраструктурные проблемы.

Так, в Калининградской области в 2016 году перевалили 189 тысяч «теусов» (эта единица измерения равна объему, занимаемому стандартным 20-футовым контейнером). По сравнению с 2015-м показатель вырос на 5,5 процента. Положительная динамика фиксируется и сейчас – плюс 30 процентов за семь месяцев текущего года.

– В ближайшие годы, опираясь на планы калининградских предприятий, мы также намерены существенно нарастить грузооборот, – делится информацией Алексей Павлов, генеральный директор Балтийской стивидорной компании (БСК), через терминал которой проходит свыше 50 процентов всех контейнерных грузов калининградского региона. – В частности, крупнейшая компания по производству автомобилей в Калининградской области планирует к 2022 году увеличить количество собираемых авто с 90 тысяч практически до 250 тысяч единиц. Рост ожидается и по итогам текущего года – объем производства автомобилей должен составить порядка 140 тысяч штук.

Сейчас ФГУП «**Росморпорт**» и БСК реализуют в порту калининградского города Балтийска инвестиционный проект. Финансирование по линии федерального учреждения составляет 1,2 миллиарда рублей, инвестиции стивидоров – 1,3 миллиарда рублей.

– Мы реконструируем причал N 82, а БСК фактически завершила строительство сопут-ствующей инфраструктуры – площадок, административных зданий и прочих сооружений, – комментирует ситуацию заместитель директора Северо-Западного бассейнового терминала ФГУП «**Росморпорт**» Андрей Мошков. – Только на этом терминале можно будет осуществ-лять обработку порядка 300 тысяч «теусов». Общая же мощность порта составит как минимум 400 тысяч «теусов».

Впрочем, воплощению масштабных планов в жизнь может помешать недостаточно развитая дорожная инфраструктура, отмечают эксперты. Региональный центр и морские ворота эксклава связывает перегруженная двухполосная дорога. Ей помимо клиентов порта, пользуются и близлежащие крупные промышленные предприятия и жители региона.

– Надеемся, в регионе все-таки запланируют строительство четырехполосной трассы. Вместе с Калининградской железной дорогой мы прорабатываем проект по доставке грузов в порт по рельсам, но переключить весь грузопоток на железнодорожный транспорт все равно не получится, – продолжает Алексей Павлов.

Ставка на каботаж

В эксклаве готовятся к реализации еще два масштабных проекта, призванных привлечь в регионы Северо-Запада дополнительные морские грузы. Один из них, получивший название «Балтийский экспресс», подразумевает запуск прямого водного чартера. Он соединит Калининград и Санкт-Петербург, но не будет пересекать государственные границы транзитных государств.

– Нашим генеральным партнером выступает Северное морское пароходство, штаб-квартира которого находится в Архангельске, – отмечает Владимир Зарудный, генеральный директор корпорации развития Калининградской области, инициировавшей реализацию проекта. – Судоходная компания владеет одним из самых крупных парков судов, ходящих под российским флагом. Этот момент очень важен, поскольку режим российского флага позволит в полной степени реализовать практику каботажных перевозок. То есть судно проследует из одного российского порта в другой российский порт, а на товары, согласно статье Конституции РФ, гарантирующей свободу перемещения грузов и товаров внутри страны, будет оформляться минимальное количество документов.

Как планируют организаторы, свой первый судозаход «Балтий-ский экспресс» совершит в октябре. Для начала по маршруту Калининград – Санкт-Петербург должны отправиться пятьдесят 40-футовых контейнеров. Сейчас идут переговоры с крупнейшими калининградскими грузовладельцами, в том числе и касательно обратного трафика.

– Вариант транспортировки грузов из Санкт-Петербурга с помощью контейнерной линии рассматривают наши крупнейшие аграрные компании, приобретающие в других регионах РФ минеральные удобрения, – приводит пример Владимир Зарудный. – Это приблизительно 70-80 тысяч тонн груза в год – пока он следует в Калининградскую область автомобильным транспортом.

Инфляция пришла в порт

Второй проект, который давно обсуждают и на региональном, и на федеральном уровне, предусматривает строительство глубоководного морского терминала в городе Пионерский. Чтобы сократить нагрузку на федеральную казну, в федеральном центре разработали новую схему финансирования работ. Часть объектов стоимостью порядка 850 миллионов рублей должен будет возвести за счет внебюджетных средств генеральный подрядчик. Объем бюджетных вложений составит 7,3 миллиарда рублей.

– Сейчас идет согласование соответствующего распоряжения правительства РФ, – говорит Андрей Мошков. – Заинтересованность проявляет достаточно большое число компаний. Мы говорим как минимум о восьми известных запросах со стороны инвесторов.

Почему самому западному российскому региону нужен глубоководный порт? Как поясняет Андрей Мошков, инфраструктура калининградских морских ворот не позволяет принимать суда, длина которых превышает 200 метров. При этом международные исследования показывают: больше половины всего флота, курсирующего на Балтике, составляют суда длиной свыше 275 метров. Еще около 20 процентов – это уже 300-метровые лайнеры.

– Сейчас существует такой термин, как «глубинная инфляция», – развивает тему Владимир Зарудный. – Каждые 10 лет глубины портов должны расти, поскольку растет размерность судов и, соответ-ственно, их осадка. Недавно я посетил порт Гдыня в соседней Польше и увидел, какие колоссальные бюджетные инвестиции там направляют в дноуглубление. В результате Гдыня начинает доминировать на рынке стивидорных компаний Балтики, предоставляя не только услуги по бункировке судов, но и услуги полноценного технопарка. Калининграду следует использовать опыт соседей, если мы хотим не потерять имеющиеся грузы и наращивать грузооборот.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.19; ОПЕРАТОР ПАРОМА РОССИЯ-КНДР ПРОСИТ ТРУТНЕВА РАЗОБРАТЬСЯ С ПРИОСТАНОВКОЙ РЕЙСОВ

Руководство российской компании «ИнвестСтройТрест», которая в мае открыла грузопассажирское паромное сообщение между Раджином и Владивостоком, направило открытое письмо вице-премьеру, полпреду президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрию Трутневу с просьбой разобраться в причинах приостановки работы паромной линии.

Копия письма имеется в распоряжении «Интерфакса».

В начале сентября рейсы парома ManGyongBong были приостановлены на неопределенное время из-за разногласий компании-оператора и ООО «Владивостокский морской терминал», в аренде у которого находятся причалы морского вокзала Владивостока. Парому запретили швартоваться у морвокзала. К другим причалам судну по законодательству подходить нельзя, поскольку именно на морском вокзале расположен пункт пропуска, через который должны оформляться прибывающие на морских судах иностранные туристы.

«В настоящее время теплоход ManGyongBong стоит в порту Раджин в непроизводительном простое, морская государственная граница в порту Владивосток для граждан КНДР, России, других стран закрыта по велению частной компании «Владивостокский морской терминал», – говорится в письме.

Гендиректор «ИнвестСтройТреста» Владимир Баранов отмечает, что его обращения в ряд госорганов, среди которых ФКУ «Росгранстрой», управление Федеральной антимонопольной службы по Приморскому краю, остались без ответа.

В свою очередь, представители ООО «Владивостокский морской терминал» сообщили местным СМИ, что запрет на швартовку теплохода ManGyongBong обусловлен истечением срока договора на его прием и обслуживание.

Грузопассажирское паромное сообщение между портами Раджин (КНДР) и Владивосток было открыто 18 мая 2017 года. 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 входит в состав особой экономической зоны Расон.

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».

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.09.20; «ДОМОДЕДОВО» РАСШИРИТ ЗОНУ ШОПИНГА К ЧЕМПИОНАТУ МИРА ПО ФУТБОЛУ – 2018

Площадь коммерческих площадей в терминале аэропорта вырастет почти в 4 раза

В строящемся сегменте Т2 пассажирского терминала «Домодедово» предусмотрено 18 000 кв. м для коммерческой аренды, рассказал директор по маркетингу «Домодедово нон-авиэйшн сейлз» (входит в группу «Домодедово») Владимир Бурденко на форуме, организованном для арендаторов аэропорта. Всего в сегментах Т1 и Т2 под коммерческую аренду запроектировано порядка 44 000 кв. м (на август использовалось 12 700 кв. м), площади Т1 будут расширены в том числе за счет того, что таможенные и пограничные пункты будут перенесены в сегмент Т2, а Т1 будет обслуживать исключительно внутренние рейсы, добавил он.

Сегмент Т2 стоимостью 32,3 млрд руб. и площадью 239 000 кв. м будет введен к чемпионату мира по футболу – 2018. Общая площадь терминала с учетом расширения Т1 вырастет почти в 2 раза – до 500 000 кв. м. Коммерческие площади при этом увеличатся примерно вчетверо (см. график).

Сейчас в «Домодедово» дефицит коммерческих площадей, по их количеству аэропорт отстает от лучших практик (см. график), высокий пассажиропоток не позволяет разместить коммерческие объекты на некоторых предназначенных для этого площадках, пояснил Бурденко.

«В годы интенсивного роста пассажиропотока (до 2015 г.) «Домодедово» делало акцент на развитии сектора по обслуживанию пассажиров в ущерб неавиационной коммерции – отсюда дефицит площадей», – говорит исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

В первом полугодии 2016 г. «Домодедово» выручило от сдачи в аренду 2,4 млрд руб. (13,6% от выручки по МСФО). Представитель аэропорта не уточняет, как вырастет доля арендных платежей после достройки Т2.

«Поступления от арендных платежей заметно вырастут, как и их доля в выручке, но не втрое, так как плата крупных игроков частично привязана к обороту», – считает Пантелеев. Оборот же зависит от пассажиропотока, но само появление Т2 не увеличит трафик, а создаст хорошие условия для привлечения новых авиакомпаний и повысит качество сервиса, рассуждает он.

В январе – июле «Домодедово» приняло 17,4 млн человек (+9% год к году), в 2016 г. – 28,5 млн (-6,6%).

Крупнейший аэропорт России «Шереметьево» достраивает терминал В площадью 114 000 кв. м (площадь действующих терминалов – 400 000 кв. м). В 2016 г. «Шереметьево» получило от аренды 8,3 млрд руб. Это 30% всей выручки по МСФО, но в 2016 г. «Шереметьево» не консолидировало свои компании по обработке грузов и продаже топлива в аэропорту.

«Если предприятия ритейла и общественного питания будут размещены с такой же плотностью, как сейчас в Т1, это будет не очень удобно пассажирам. В «Домодедово» и «Шереметьево» очевидно не хватает залов ожидания, некоторых сервисов для пассажиров», – говорит директор Infomost Борис Рыбак.

### КОММЕРСАНТ; АЛЕКСАНДР ВОРОНОВ; 2017.09.20; ДОМОДЕДОВО ВЕРНУЛО ИНВАЛИДОВ НА ПАРКОВКУ

Аэропорт по требованию прокуратуры изменил правила пользования бесплатной стоянкой

Столичный аэропорт Домодедово объявил, что вернет право бесплатной парковки инвалидам третьей группы. По правилам, введенным администрацией авиаузла с августа 2017 года, эта льгота сохранялась лишь за инвалидами первой и второй групп. Новшество вызвало критику представителей туриндустрии, к которой позднее подключилась и транспортная прокуратура. Впрочем, эксперты указывают: Правила дорожного движения расходятся с законом о соцзащите инвалидов, и в этой ситуации прокуроры должны предъявлять претензии правительству РФ, а не аэропорту.

Корректировка правил парковки в Домодедово стала ответом на заявление Московской межрегиональной транспортной прокуратуры. Надзорное ведомство опротестовало правила пользования стоянками ООО «Домодедово паркинг»: прокуроры установили, что ими не могут пользоваться инвалиды третьей группы, что противоречит федеральному закону о соцзащите инвалидов. «Устранение нарушений находится на контроле»,– заявили в ведомстве.

Раскритикованные прокуратурой правила парковки были введены в Домодедово 9 августа 2017 года. В них говорилось, что на право бесплатной стоянки могут рассчитывать лишь инвалиды первой и второй групп. Информация стала неожиданностью для пассажиров: по сообщениям издания туриндустрии RATA-news, многие из них по возвращении из отпусков «фактически стали заложниками аэропорта» с задолженностью в 20 тыс. руб. за парковку. В Российском союзе туриндустрии напоминали о нормах федерального закона «О социальной защите инвалидов», по которым не менее 10% парковочных мест должны выделяться для бесплатной стоянки инвалидов вне зависимости от того, к какой группе они принадлежат. В свою очередь, в аэропорту настаивали, что правила введены «для приведения в соответствие с действующей законодательной базой» и позволят исключить «случаи, когда местами для инвалидов пользуются недобросовестные водители». Отметим, что в Домодедово оборудовано 5 тыс. парковочных мест, из них 890 – для инвалидов.

«В рамках оперативного реагирования на требование прокуратуры», пояснили во вторник в Домодедово, в правила парковки аэропорта включат льготу «по парковке специальных транспортных средств вне зависимости от группы инвалидности». Пресс-секретарь авиаузла Александр Власов заверил, что аэропорт «неукоснительно соблюдает требования законодательства».

Между тем эксперты считают, что корректировать правила Домодедово было не обязано, указывая на расхождение норм федерального закона с Правилами дорожного движения (ПДД). Так, в ПДД прямо говорится, что под знаком «Парковка для инвалидов» могут парковаться только транспортные средства с опознавательным знаком «Инвалид», а им, в свою очередь, могут обладать лишь инвалиды первой и второй групп либо граждане, перевозящие лиц этих категорий. Юрист, эксперт по безопасности движения Катерина Соловьева напоминает, что формально закон превалирует над ПДД, утверждаемыми постановлением правительства РФ. «Но ПДД – конкретизирующий отраслевой правовой акт и у правоприменителей обычно имеет приоритет»,– говорит госпожа Соловьева, приводя в пример решения Верховного суда по этому поводу. «Что делать с инвалидами третьей группы, в ПДД не урегулировано. В такой ситуации прокуратура неправа, так как трактует закон в расширительном смысле, а делать этого она не может в отличие от судов»,– считает координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов.

По мнению господина Шкуматова, в надзорном ведомстве неверно выбрали адресата претензий: им должна стать не администрация аэропорта, а правительство РФ, издавшее постановление, противоречащее федеральному законодательству.

«Иначе такую же претензию относительно парковки инвалидов можно предъявлять и столичным властям»,– добавил эксперт.

По данным Росстата на 1 января 2017 года, в Москве насчитывалось 1,5 млн инвалидов, в том числе около 500 тыс. человек – с инвалидностью третьей группы. В то время как по всей стране в эту группу попали 4,3 млн граждан (из 12 млн инвалидов).

### ТАСС; 2017.09.19; У АВИАВЛАСТЕЙ РФ НЕТ ДАННЫХ О КОНФЛИКТНЫХ СИТУАЦИЯХ С ГОСАВИАСЛУЖБОЙ УКРАИНЫ

У российских авиавластей нет информации о конфликтных ситуациях с диспетчерами Украины при использовании воздушного пространства республики Крым, являющейся субъектом РФ. Об этом ТАСС сообщил источник, знакомый с ситуацией.

«Информация о конфликтных ситуациях с диспетчерскими службами Украины (их контролирует Украэрорух, который подчиняется Госавиаслужбе – прим. ТАСС) при использовании воздушного пространства Украины и республики Крым, являющейся субъектом РФ, у российской стороны отсутствует», – сказал он.

Источник ТАСС в одном из профильных ведомств уточнил, что в РФ не поступало никаких документов с информацией о штрафах от Госавиаслужбы Украины.

\*\*\*

Пресс-службы «Аэрофлота» и «Сибири» отказались комментировать штрафы Госавиаслужбы.

### ТАСС; 2017.09.19; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА ЕМЕЛЬЯНОВО В КРАСНОЯРСКЕ ИДЕТ С ОТСТАВАНИЕМ ОТ ГРАФИКА

Реконструкция аэропорта Емельяново в Красноярске, которую надо завершить до декабря 2017 года, ведется с отставанием, сообщил во вторник на совещании по подготовке к Универсиаде-2019 с полномочным представителем президента РФ в Сибирском федеральном округе Сергеем Меняйло председатель краевого правительства Виктор Томенко. В свою очередь Меняйло подчеркнул, что власти должны проконтролировать своевременное завершение работ, так как объект особенно важен для Универсиады.

«По оперативной информации, идем с небольшим отставанием по реконструкции перрона, который надо подвести под новый терминал», – сказал Томенко.

По словам Меняйло, власти края взяли на себя обязательство завершить реконструкцию в срок перед президентом РФ, плюс к этому объект играет большое значение для подготовки и проведения Универсиады-2019. «Никто никого не заставлял заявлять срок окончания реконструкции в ноябре 2017 года. Аэропорт в Красноярске – это не объект Универсиады, но он напрямую с ней связан. Не должно такого быть, чтобы воздушные ворота не соответствовали уровню такого мероприятия», – сказал Меняйло.

Строительство нового терминала в международном аэропорту Емельяново с инвестициями в 5 млрд рублей началось в конце 2015 года. Весь объект планируется сдать к декабрю 2017 года.

Всемирные зимние студенческие игры пройдут в Красноярске со 2 по 12 марта 2019 года. Там построят или реконструируют 34 спортивных, медицинских, транспортных объектов. Инвестиции в подготовку Универсиады оцениваются в 60 млрд рублей.

### RNS; 2017.09.19; АЭРОПОРТ ВНУКОВО ОЦЕНИВАЕТ РОСТ ПАССАЖИРОПОТОКА В 2017 ГОДУ В 24%

Пассажиропоток московского аэропорта Внуково в 2017 году может вырасти на 24% к предыдущему году – до 17,3 млн человек, сообщил журналистам гендиректор управляющей аэропортом компании Василий Александров. Внуково повысил свой прогноз по отношению к изначальному бизнес-плану на 2017 год, который предполагал пассажиропоток по итогам года в 15,25 млн человек.

«В этом году будет не 15,25 млн, а 17,3 млн», – сказал Александров.

Пассажиропоток Внуково в 2016 году составил 13,95 млн пассажиров. По итогам восьми месяцев 2017 года он вырос на 34,9% к аналогичному периоду 2016 года и составил 12 млн пассажиров.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.19; «ВИМ-АВИА» ОПРОВЕРГЛА ИНФОРМАЦИЮ О ЗАКРЫТИИ РЕЙСОВ МОСКВА – МАГАДАН

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» опровергла информацию о закрытии рейсов из Москвы в Магадан.

«В данный момент авиакомпания готовится к осенне-зимнему сезону и корректирует расписание на зиму. Возможно, расписание полетов в Магадан будет изменено», – сообщила «Интерфаксу» официальный представитель «ВИМ-Авиа», пояснив, что о закрытии рейса по этому направлению говорить преждевременно.

Ранее во вторник мэр Магадана Юрий Гришан заявил, что 10 октября «ВИМ-Авиа» намерена выполнить последний рейс из Магадана в Москву. «Мы провели переговоры с руководством авиакомпании, где нам сообщили, что с 10 октября 2017 года авиакомпания перестанет выполнять авиарейсы в Магадан. Они передадут пассажиров, которые приобрели ранее авиабилеты, на другие авиарейсы. К сожалению, это не совсем хорошо, поскольку рынок был сформирован, и цены на билеты нас устраивали», – отметил Ю.Гришан.

Он также заявил, что «ВИМ-Авиа» – единственная авиакомпания, которая подписала с мэрией соглашение, «фиксирующее максимальную цену для перевозки бюджетников в отпускную кампанию».

«С авиакомпаниями «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) и «Россия» договориться о фиксации цен пока сложно – ни в 2016-м, ни в 2017 году они не выходили на переговоры на эту тему», – добавил мэр Магадана.

«ВИМ-Авиа» входит в десятку крупнейших авиакомпаний РФ. По данным «СПАРК-Интерфакс», принадлежит гражданам РФ Светлане и Рашиду Мурсекаевым.

### ТАСС; 2017.09.19; АВИАКОМПАНИЯ «БЕЛАВИА» ПРИНЯЛА РЕШЕНИЕ О ПРОДЛЕНИИ РЕЙСОВ ИЗ НИЖНЕГО НОВГОРОДА В МИНСК

Прямые регулярные рейсы из Нижнего Новгорода в Минск будут продлены. Авиакомпания «Белавиа» приняла решение сохранить полеты в осенне-зимнем расписании, сообщили во вторник в пресс-службе нижегородского аэропорта Стригино.

«В осенне-зимнем расписании международного аэропорта Стригино (входит в холдинг «Аэропорты регионов») остаются прямые регулярные рейсы авиакомпании «Белавиа» в Минск. Авиакомпания «Белавиа» планирует выполнять рейсы четыре раза в неделю», – отмечается в сообщении.

Рейсы будут выполняться в понедельник, среду, пятницу и субботу, уточнили в пресс-службе. Перевозить пассажиров будут на судне Embraer-195, время в пути составит 2 часа.

«Минск для международного аэропорта Стригино – новое направление. Этой весной оно было запущено впервые в новейшей истории воздушной гавани. Оценив спрос, авиакомпания решила остаться на осенне-зимний период», – цитируют в пресс-службе исполнительного директора аэропорта Стригино Дениса Букина.

### ИЗВЕСТИЯ; ПАВЕЛ ПАНОВ; 2017.09.19; В КАБАРДИНО-БАЛКАРИИ ЛИКВИДИРУЮТ ПОСЛЕДСТВИЯ СЕЛЯ

Глава региона доложил правительству о восстановлении пострадавшей инфраструктуры

Власти Кабардино-Балкарии активно приступили к ликвидации последствий природного катаклизма, случившегося в ночь на 1 сентября. Об этом заявил глава республики Юрий Коков на встрече с премьер-министром России Дмитрием Медведевым.

Обильные осадки вызвали сход селя со склона ущелья Адыл-Су на федеральную автодорогу А-158 Прохладный–Баксан–Эльбрус. Это случилось в нескольких километрах от поселка Эльбрус. В результате были повреждены восемь участков дорожного полотна общей протяженностью более 3 км, а также газопровод. Нарушено газоснабжение шести населенных пунктов, где проживает свыше 5,6 тыс. человек. Также, по данным ГУ МЧС по Кабардино-Балкарии, были отрезаны 10 турбаз и 49 туристических групп. Общая численность туристов превышала 500 человек, в их числе 133 иностранных гражданина. Селевым потоком были снесены в реку несколько автомобилей. Три человека пропали без вести, их тела были найдены позже.

– У вас на территории республики произошло чрезвычайное происшествие, даже несколько – я имею в виду сход селя. Какие меры сейчас принимаются для ликвидации последствий этого ЧП и какие решения необходимо еще принять, в том числе по федеральной линии? – поинтересовался Дмитрий Медведев у главы республики.

Юрий Коков доложил премьер-министру, что общими усилиями, при поддержке федеральных властей, удалось очень активно и целенаправленно поработать в первые дни. В кратчайшие сроки восстановили электроснабжение, подачу газа и транспортное сообщение.

– Газ сейчас – около 4 км по временной схеме, тем не менее это дает нам возможность отапливать помещения, и проблем нет, – отметил Юрий Коков. – Мы сейчас работаем с газовыми корпорациями. Уже всё готово для того, чтобы восстановить стационарные газовые коммуникации – эти 4 км с лишним. С дорожниками согласовали, в ближайшее время всё будет сделано. Мы, кстати, решили оставить пока и временную газовую линию, и сделать стационарную.

По его словам, власти республики в рамках правительственной комиссии активно взаимодействовали с МЧС и Министерством обороны.

– 58-я армия нам очень серьезно помогла, временные мосты доставили очень оперативно. Всё это ускорило процесс ликвидации главных проблем, – продолжил глава Кабардино-Балкарии.

Через специальный воздушный коридор удалось оперативно эвакуировать 1,5 тыс. человек. В Приэльбрусье, по словам Кокова, жизнедеятельность не прекращалась и люди уже возвращаются в свои дома. Совместно с Федеральным дорожным агентством по поручению председателя правительства восстанавливается трасса А-158.

Юрий Коков доложил, что власти республики совместно с МЧС и **Минтрансом** разрабатывают программу предотвращения подобных ситуаций.

– С учетом последних климатических изменений в мире ситуация непростая, она нас будет постоянно беспокоить, – продолжил глава региона. – Город Тырныауз, с 20 тыс. населения, в 2000 году был фактически весь затоплен до третьего этажа. На федеральном уровне было принято решение построить селевой лоток – 1,5 км, 7 м глубиной. Он фактически сейчас спас ситуацию.

Председатель правительства заявил, что в подобных ситуациях необходимо работать на упреждение, стараться в максимальной степени предотвращать возможные проблемы.

14 сентября глава республики отменил режим ЧС, введенный в Эльбрусском и Баксанском районах после схода селя. Силы и средства Кабардино-Балкарской территориальной подсистемы Единой государственной системы предупреждения и ликвидации ЧС переведены в режим повседневной деятельности.