**21 СЕНТЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### КОММЕРСАНТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ЛИДИЯ ГОРБОРУКОВА; 2017.09.21; ВОСТОЧНЫЙ ДИАМЕТР ДОТЯНУТ ДО ВСЕВОЛОЖСКА

Новую скоростную трассу планируют продлить до южного микрорайона города в Ленобласти

Власти Ленобласти договорились с **Минтрансом** РФ о продлении трассы Восточного скоростного диаметра (ВСД) до южного микрорайона города Всеволожска. Для этого со скоростной трассы будет сделан платный съезд, который приведет к Колтушскому шоссе. В АО «ЗСД», которое является заказчиком проектных работ по ВСД, сообщили, что сейчас прорабатываются различные варианты трассировки участка скоростной магистрали, проходящего по территории Ленобласти, поэтому говорить о каких-то технических и финансовых подробностях их реализации преждевременно.

Как сообщил вчера заместитель председателя правительства Ленинградской области по строительству Михаил Москвин, маршрут ВСД может быть продлен до Колтушского шоссе и соединен платным съездом с проектируемой дорогой к городу Всеволожск. По словам господина Москвина, данное решение согласовано на уровне **Минтранса** РФ. Он отметил, что власти Ленинградской области готовы выполнить проект планировки территории «смычки», то есть участка дороги, соединяющего участок ВСД в районе пересечения с КАД, и проектируемой дороги во Всеволожск. Реализация проекта будет идти по форме государственно-частного партнерства. По мнению Михаила Москвина, «такая развилка, при которой машины будут направляться направо на Мурманское шоссе и налево – во Всеволожск», принесет ВСД дополнительные транспортные потоки с заселенной и одновременно активно застраиваемой территории Всеволожского района.

Вице-губернатор Ленобласти по строительству добавил, что концепцию и финансовую проработку включения этих участков в проект ВСД готовит АО «ЗСД».

В пресс-службе АО «ЗСД» сообщили, что в настоящее время прорабатываются различные варианты трассировки участка ВСД, проходящего по территории Ленинградской области до Мурманского шоссе и Всеволожска. Говорить о каких-то технических и финансовых подробностях реализации этих проработок преждевременно, подчеркнули в компании.

Как ранее писал «Ъ», **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** предложил на стадии предпроектных проработок ВСД продлить трассировку будущей магистрали в Ленинградской области, сделав более «длинную петлю, уводящую на Мурманское шоссе через южную границу Всеволожска», а также предусмотреть возможность прокладки рельсов для надземного экспресса. Он отмечал, что это может увеличить стоимость проекта, но серьезно улучшит его качество (см. «Ъ» от 01.08.2017).

ВСД должен перераспределить потоки с наиболее загруженного участка КАД и Мурманского шоссе, а также сформировать новую связь правого и левого берегов Невы. Протяженность скоростной магистрали составит 22 км, ее стоимость оценивается в 150 млрд рублей. Предполагаемый спрос на трассу оценивается в 100 тыс. автомобилей в сутки и более. Реализовывать проект платной скоростной магистрали с мостом в створе улиц Фаянсовая – Зольная будет консорциум из нескольких инвесторов.

Первыми о своих намерениях вложить средства в проект официально заявили банк ВТБ и Евразийский банк развития. Именно с ними в рамках ПМЭФ-2017 Смольный подписал два соглашения о намерениях. При этом городские власти параллельно ведут переговоры с другими потенциальными компаниями-инвесторами, названия которых пока не разглашаются.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.09.21; МИНТРАНС РФ РАССМОТРИТ ПРЕДЛОЖЕНИЕ О ПЕРЕВОДЕ ОБЪЕЗДНОЙ ДОРОГИ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ

**Министерство транспорта** РФ готово рассмотреть предложение властей Приморья, поддержанное депутатами Госдумы, о переводе в федеральную собственность участка дороги во Владивостоке, которой, в том числе, пользуются гости Восточного экономического форума (ВЭФ) во время его проведения.

Вопрос о переводе в федеральную собственность 40-километрового участка трассы от аэропорта Владивостока к о.Русский, где на базе кампуса Дальневосточного федерального университета (ДВФУ) ежегодно проходят десятки международных мероприятий, обсудили в Госдуме на встрече **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а с депутатами внутрифракционной группы Виктора Пинского, сообщает пресс-служба фракции «Единой России» в Госдуме.

«Идеального состояния, на мой взгляд, заслуживает весь гостевой маршрут, по которому добираются участники ВЭФ к месту его проведения на о.Русский. Это главы государств, члены правительств, представители крупного бизнеса со всего Азиатско-Тихоокеанского региона», – сказал на встрече В.Пинский, слова которого приведены в сообщении.

Сейчас за состояние этих 40 км дороги отвечает Приморский край.

Как пояснил депутат, по сути, из международного аэропорта Владивосток в центр города нет федеральной трассы.

«Федеральные куски чередуются с краевыми. Разницу чувствуют все автомобилисты. Форум ежегодный, и проблема приведения дороги, ведущей на ВЭФ, в достойное состояние, возникает каждый год, так как часть работ должна финансироваться из местного бюджета. Дорога – это наше лицо. Она демонстрирует, насколько качественная инфраструктура создана в Приморье. Показывает, готовы ли мы быть привлекательными для инвесторов, как говорим об этом на форуме», – сказал В.Пинский.

Как сообщил депутат, Приморский край сейчас готовит официальное письмо на эту тему в адрес **Минтранса** страны.

М.**Соколов**, слова которого также приводит пресс-служба фракции, в свою очередь отметил, что готов рассмотреть эту инициативу, как только в ведомство поступят соответствующие документы.

В то же время министр добавил, что до конца года 77% федеральных дорог России, включая трассы в дальневосточном регионе – «Уссури», «Лена», «Вилюй», «Колыма», будут приведены в нормативное состояние.

«Это результат, которого мы вместе добились, благодаря тем решениям, которые были приняты, в том числе и в Государственной Думе за последние пять лет. Стартовали мы с отметки 40%. Показатели для региональных и муниципальных дорог пока ниже «, – отметил М.**Соколов**.

По его словам, сейчас основные усилия министерства будут направлены, в том числе, на помощь регионам и муниципалитетам в приведении в порядок дорог местного назначения.

С начала этого года Госдума приняла семь федеральных законов, связанных с развитием транспортной инфраструктуры страны. Еще 17 – в настоящее время готовятся к рассмотрению.

Дорога от международного аэропорта Владивостока к кампусу ДВФУ на о.Русский была построена в столице Приморья к саммиту АТЭС, который прошел там в 2012 году. На строительство трассы было потрачено около 30 млрд рублей.

### SM-NEWS; 2017.09.20; СОКОЛОВ: РОССИЙСКИЕ АЭРОПОРТЫ ПРИМУТ В ЭТОМ ГОДУ 160 МЛН ПАССАЖИРОВ

Рост внутрирегиональных перевозок составил 12%

Аэропорты в России обслужат в этом году около 160 млн человек. Об этом заявил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** на заседании партии «Единая Россия».

**Соколов** отметил, что рост внутрирегиональных перевозок составил 12%, сообщили в пресс-службе **Минтранса** России.

Кроме того, к Чемпионату мира по футболу – 2018 продолжается работа по строительству и реконструкции объектов. Уже завершены работы в аэропортах Волгограда, Нижнего Новгорода и Самары. Заработали термины в Анапе и Тюмени, завершился первый этап строительства пассажирского терминала в Калининграде, а до конца года введут терминалы в Красноярске, Перми и аэропорт «Платов» в Ростове-на-Дону.

Министр сообщил, что на Восточном экономическом форуме было подписано соглашение о строительстве нового терминала в Петропавловске-Камчатском. Также новая инфраструктура возводится в Шереметьево и Домодедово.

В заключение **Соколов** напомнил об успешной организации транспортного обслуживания Кубка Конфедераций и поделился планами по транспортному обслуживанию Чемпионата мира-2018.

### ТАСС; 2017.09.20; АВИАКОМПАНИИ ХОТЕЛИ ВДВОЕ СНИЗИТЬ ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ОБЪЕМ КОМПЕНСАЦИЙ ЗА ОВЕРБУКИНГ

Российские авиакомпании при разработке законопроекта по овербукингу предлагали **Минтрансу** РФ снизить предполагаемый ведомством размер компенсаций за перебронирование в два раза. Об этом ТАСС сообщил источник в **Минтрансе**. Овербукинг – продажа на самолет большего количества билетов, чем мест в самолете.

«Мы с авиакомпаниями еще в 2015 году обсуждали объем компенсаций пассажирам за овербукинг. Тогда **Минтранс** РФ предложил компенсации пассажирам на европейском уровне, – отметил собеседник ТАСС. – После этого на совещании в **Минтрансе** авиакомпании сказали, что это слишком большой объем компенсаций, и они бы хотели бы как минимум вдвое ее снизить. **Минтранс** пришел к выводу, что дальнейшая разработка законопроекта по овербукингу не целесообразна».

Объем компенсаций, по словам источника ТАСС, привязывался ко времени вылета пассажира, попавшего под овербукинг, следующим рейсом.

В пресс-службе **Минтранса** РФ пока не смогли предоставить комментарий.

На каких условиях планировалось легализовать овербукинг

Единственные цифры, которые называл **Минтранс**, – размер компенсаций от 12 до 28 тыс. руб. Как в 2015 г. сообщала газета «Известия», в **Минтрансе** прорабатывался следующий вариант компенсаций: если время задержки прибытия пассажира в аэропорт назначения будет более двух часов, но менее шести часов, то объем компенсации составит 12 тыс. руб. Для задержек от шести до 12 часов компенсация составит 18 тыс. руб., а от 12 до 24 часов – 21 тыс. руб. За ожидание вылета более суток пассажир получит 28 тыс. руб. Также, сообщала газета, предусматривалось, что авиакомпания при «сверхбронировании» обязана будет предложить пассажиру альтернативный вариант перелета. Если этот вариант устроит пассажира, то авиакомпания ему выплатит только компенсацию, если не устроит – и компенсацию, и стоимость авиабилета.

Источник ТАСС в одной из крупных авиакомпаний РФ подтвердил, что авиакомпании были недовольны предложением **Минтранса** РФ.

«При средней стоимости авиабилета в 6-8 тыс. руб., компенсация в размере до 28 тыс. руб. – слишком большой объем», – сказал собеседник агентства в авиакомпании.

От официальных комментариев в «Аэрофлоте», по чьей инициативе разрабатывался законопроект, отказались. В пресс-службе «Сибири» также не ответили на вопрос о том, какой уровень компенсации пассажиру компания считает подходящим при овербукинге.

Размер компенсаций могут и повысить

Впервые идея узаконить овербукинг была озвучена председателем правительства РФ Дмитрием Медведевым в феврале 2015 года. Позже **Минтранс** вывесил на официальный портал проектов федеральных нормативных правовых актов законопроект по легализации овербукинга. Законопроект был широко раскритикован общественностью и его дальнейшая проработка приостановлена. Также **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявлял, что в **Минтранс** с инициативой узаконить такую практику обращался «Аэрофлот». Тогда же инициативу поддержали «Сибирь» и «Ютэйр».

18 сентября 2017 г. депутат Госдумы от «Справедливой России» Игорь Ананских предложил обязать авиакомпании возмещать в десятикратном размере стоимость билета при овербукинге. **Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявил, что **Минтранс** поддержит такую идею, если компании ее одобрят.

### РИА НОВОСТИ; НАДИМ ЗУАУИ; 2017.09.21; В ЕГИПТЕ РАССКАЗАЛИ О СИТУАЦИИ С ВОЗОБНОВЛЕНИЕМ АВИАСООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ

Договоренности о конкретных сроках возобновления авиасообщения между Египтом и Россией пока нет, но есть позитивные подвижки в этом направлении, заявил министр гражданской авиации этой арабской страны Шериф Фатхи.

«Я ожидаю уже скоро позитивных новостей. Но опыт научил меня озвучивать какие-либо конкретные сроки только в том случае, если у меня есть конкретные договоренности, и я в состоянии их выполнить», – сказал египетский министр в интервью местному телеканалу Dream.

Он добавил, что о сроках возобновления полетов в Россию будет объявлено сразу после того, как будет достигнута соответствующая договоренность. «Когда мы договоримся о конкретных датах по Каиру, мы объявим об этом и будем придерживаться этих сроков», – отметил Фатхи.

В июле этого года специалисты из РФ проверили меры безопасности второго терминала Каирского международного аэропорта и дали положительную оценку. Позже **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявил, что есть предпосылки для возобновления авиасообщения с Египтом в этом году. Он также подчеркнул, что после принятия решения российским авиакомпаниям потребуется около месяца для начала полетов.

РФ прервала авиасообщение с Египтом в ноябре 2015 года после крушения над Синаем самолета российской авиакомпании «Когалымавиа», летевшего из Шарм-эш-Шейха в Санкт-Петербург.

На его борту находились 217 российских туристов и семь членов экипажа. Все они погибли. ФСБ впоследствии квалифицировало случившееся как теракт. В Египте работа по определению причин крушения продолжается до сих пор.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.20; ИНИЦИАТОРОМ ПРОВЕРКИ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОПОРТОВ ХУРГАДЫ И ШАРМ-ЭЛЬ-ШЕЙХА ДОЛЖЕН ВЫСТУПИТЬ ЕГИПЕТ – ИСТОЧНИК

Инициатива о проверке российскими специалистами мер безопасности в аэропортах курортов Хургада и Шарм-эль-Шейх должна исходить от египетской стороны, сообщил «Интерфаксу» источник в туротрасли.

«Административный механизм предполагает инициативный подход египетской стороны к приглашению российских инспекторов для проверки мер безопасности. Авиационные власти Египта, согласно традиционной процедуре, направляют документ российской стороне, в котором содержится приглашение специалистам по авиабезопасности посетить аэропорты Хургады и Шарм-эль-Шейха и проверить степень устранения выявленных ранее недостатков и меры безопасности в целом», – сказал источник.

Он сообщил, что российская сторона пока такого рода приглашения от Каира не получала.

«Египет как заинтересованная сторона должен выступить инициатором такой проверки. Пока невозможно утверждать, устранены ли ранее выявленные нарушения. Приглашение же от египетской стороны пока в Москву не поступало», – сказал источник.

Ранее ряд СМИ сообщили, что Египет ожидает от России запроса на проверку в аэропортах Хургады и Шарм-эль-Шейха.

Ранее глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** заявил, что российские специалисты позитивно оценивают уровень обеспечения безопасности во втором терминале аэропорта Каира, где будут обслуживаться граждане РФ.

«Наши специалисты, предварительно несколько раз обследовав ситуацию с безопасностью в терминале №2 аэропорта Каира, дают позитивный анализ того, что они увидели», – заявил М.**Соколов** журналистам в преддверие встречи президентов России и Египта «на полях» саммита БРИКС.

По его словам, «сама встреча на полях форума БРИКС – это уже хороший сигнал». Однако чиновник отказался отвечать на вопрос, намерен ли **Минтранс** давать рекомендации о возобновлении авиасообщения между РФ и Египтом.

Ранее сообщалось, что возобновление авиасообщения между РФ и Египтом начнется с открытия регулярных рейсов между столицами государств. Российские пассажиры будут обслуживаться во втором терминале аэропорта Каира, который был оснащен новыми системами обеспечения безопасности.

### НАТАЛЬЯ ЕРЕМИНА; ЕКАТЕРИНА КАТКОВА: 2017.09.20; КРЫМ ДОРОЖАЕТ НА ПОДЛЕТЕ

Нулевая ставка НДС на авиаперевозки в Крым перестанет действовать с 2019 года

Действие нулевой ставки НДС на авиаперелеты в Крым и обратно заканчивается 1 января 2019 года. По подсчетам чиновников, прекращение льготного режима для полуострова пополнит бюджет на 3-4 млрд рублей. Эксперты полагают, что в результате авиабилеты в Крым могут подорожать примерно на 10%, из-за чего часть россиян вообще откажется от от крымского отдыха.

Действие нулевой ставки НДС на авиаперелеты в Крым и обратно заканчивается 1 января 2019 года и, по всей видимости, продлевать ее правительство России не будет. По крайней мере, отмена льготного режима прописана в материалах к заседанию правительства, на котором в понедельник, 18 сентября, рассматривался проект бюджета на ближайшую трехлетку – с 2018 по 2020 год (документ есть в распоряжении «Газеты.Ru»).

«Прекращение действия с 1 января 2019 года ставки НДС 0% при реализации услуг по внутренним воздушным перевозкам пассажиров и багажа при условии, что пункт отправления или пункт назначения пассажиров и багажа расположен на территории Республики Крым или на территории города федерального значения Севастополя», приведет к «дополнительным поступлениям в федеральный бюджет в 2019 году в размере 3 млрд рублей и в 2020 году – 4 млрд рублей», отмечается в документе.

В настоящее время Крым – единственный регион РФ, для которого действует нулевая ставка НДС на воздушные перевозки. Для остальных внутренних направлений действует льготная ставка НДС 10%. Она сохранится до 31 декабря 2020 года, что также прописано в бюджете.

Авиаперевозки в Крым не облагаются НДС с 2014 года. Тогда, после вхождения региона в состав России, для поддержания воздушного сообщения с полуостровом был принят целый ряд мер, включая субсидирование региональных маршрутов и установление специального тарифа на полеты в туристический сезон. С тех пор льготы неоднократно продлевались. Последний раз в 2016 году действие нулевой ставки НДС при авиаперевозках в Крым было пролонгировано на 2017-2018 годы.

При этом решение о прекращении действия льготы для авиаперевозчиков, летающих в Крым, не окончательное и может быть пересмотрено в этом году.

**Минтранс** еще летом направил правительству РФ предложение ввести налоговые льготы на региональные и прямые авиаперевозки в Крым.

«Мы уже внесли предложение в правительство РФ, чтобы сохранить или даже снизить на региональные прямые авиаперевозки, вне московского авиационного узла, налоговые льготы в виде нулевого НДС», – заявил в июле журналистам **министр транспорта** Максим **Соколов**.

По его словам, такая мера поможет снизить стоимость авиабилетов на полуостров, куда в пиковый период заявлены прямые рейсы из более чем 60 городов России.

«Вопрос продления ставки НДС 0% на воздушные перевозки в Крым после 2018 года планируется рассмотреть в конце текущего года», – сообщили «Газете.Ru» в пресс-службе Минфина.

Группа «Ренова» Виктора Вексельберга, владеющая несколькими аэропортами, предлагала ранее сохранить 10-процентную ставку НДС для рейсов через Москву и обнулить налог для прямых региональных полетов. Однако Минфин счел эту меру нецелесообразной.

В **Минтрансе** отмечали, что возможные потери бюджета от введения льготной ставки налога на региональные рейсы оцениваются в около 8 млрд руб., однако эта сумма будет компенсирована «за счет увеличения объемов транспортной работы и дополнительного дохода от неавиационной деятельности».

По мнению ведущего эксперта Высшей школы экономики Андрея Крамаренко, скорее всего нулевой НДС для полетов в Крым все же будет продлен.

По его мнению, если нулевая ставка не будет продлена для полетов в Крым, цены на билеты могут вырасти на 10%.

По данным сервиса aviasales.ru, средняя стоимость перелета из Москвы в Симферополь и обратно в 2017 году составила 10 402 рублей, в летний сезон – 15 403 рубля. В 2016 году авиабилеты из столицы в Крым в среднем стоили 9 961 рублей. Зимой авиабилеты в Крым из Москвы дешевле на 30-40%.

Часть потока может переориентироваться на наземный транспорт, считают эксперты.

К моменту отмены нулевого НДС на авиасообщение с Крымом будет оказывать влияние построенный Крымский мост: значительную часть потока туристов заберет наземный транспорт, напоминает исполнительный директор отраслевого агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев.

Запустить автомобильное движение по трассе планируется уже в конце 2018 года, а с 2019 года начнет функционировать железная дорога по мосту через Керченский пролив.

Повышение цен на авиабилеты может стать фактором, который заставит часть россиян отказаться от отдыха на полуострове, считают эксперты.

«Туристы чувствительны к любым колебаниям цен на отдых в Крыму. Уже в этом году на фоне открытия Турции турпоток в Крым, по данным местных властей, сократился на 4%. Другие источники рынка отчитываются о еще более существенном сокращении числа путешественников – до 25%. Рост цен на авиабилеты станет дополнительным катализатором снижения интереса», – считает генеральный директор агентства делового туризма «Аэроклуб» Денис Матюхин.

Расхождение в оценках масштабов въездного туризма объясняется тем, что в Крыму статистику о туристах считают на основании данных аэропортов о количестве въехавших и переправившихся через Керченский пролив. «Однако не все въехавшие таким образом в республику являются туристами», – комментировал ситуацию «Газете.Ru» генеральный директор компании «Дельфин» Сергей Ромашкин.

Впрочем, деловых туристов рост стоимости билетов не оттолкнет от поездок в Крым. В 2017 впервые был зафиксирован рост востребованности на перелеты на полуостров, говорит Денис Матюхин.

«Ранее крымские направления не фигурировали в рейтинге популярных городов вовсе, тогда как в 2017-м Симферополь оказался в пятерке лидирующих российских направлений cреди деловых путешественников.

Эта категория туристов не так чувствительна к ценовым колебаниям, и при условии развития инфраструктуры крымские направления имеют шанс компенсировать убытки от падающего интереса со стороны самостоятельных туристов за счет бюджетов крупнейших корпораций», – отмечает эксперт.

По мнению Матюхина, в ближайшие 2-3 года, если не будет политических потрясений, российские и зарубежные компании будут по-прежнему рассматривать Крым в качестве альтернативы Сочи.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АНАТОЛИЙ МЕНЬШИКОВ; 2017.09.20; ПОЛОСА УСКОРЕНИЯ

Растущие доходы бюджета вселяют в тюменцев надежды на новые автодороги

Уральские проектировщики прокладывают в чертежах второе объездное шоссе вокруг Тюмени. Первое, активное строительство которого началось 15 лет назад, все еще не закольцовано, зато уже частично поглощено стремительно растущим городом, стало элементом уличной сети. Недавно объявлено об источниках финансирования: новый объезд появится благодаря паритетным вложениям региона и РФ. Аналогичная бюджетная схема была использована для замены на федеральной автостраде Тюмень-Тобольск узенького аварийного моста через реку Тобол двумя самостоятельными параллельными переходами. Движение запустили на минувшей неделе с завершением, вот совпадение, съемок масштабной исторической киноленты «Тобол» в экс-столице Сибири.

Тобольский тракт, важнейшая транспортная артерия Западной Сибири, тоже достоин киноповести. Ему свыше трех веков. Полностью в асфальт дорогу одели только в конце 1980-х. Крепости прежнего моста хватило всего на треть столетия. Новый, четырехполосный, стоимостью 2,7 миллиарда рублей должен прослужить намного дольше. У него суперпропускная способность – 7 тысяч машин в сутки. И он, такой просторный, – посреди двухполосной трассы. К чему, спрашивается?

Это не проектная оплошность, не расточительность, а взгляд на перспективу, говорят в **Росавтодор**е. Руководитель агентства **Роман Старовойт** обрадовал и вместе с тем заинтриговал тюменцев и жителей северных округов заявлением о скором увеличении ширины тракта вдвое и разделении потоков. То есть в каждом будет по две обособленных полосы. Капитально реконструировать 240 километров намерены за пять лет. Сроки поражают, подобными темпами масштабные дорожные работы в крае прежде не велись. Объем капвложений измеряется десятками миллиардов рублей. Впрочем, смета пока не составлена.

Вернемся к кольцевым шоссе. Достроить первое планировалось через пару лет, теперь говорят, что перерезать красную ленточку удастся уже в 2018-м. Подрядчик форсировал возведение очередной развязки на пересечении улиц, одна из которых – Федюнинского – является звеном объездного пути. В итоге на прошлой неделе путепровод, пусть и не в комплексе (предстоит, в частности, смонтировать пешеходные надземные переходы), введен в эксплуатацию. Вероятно, через год-полтора будет дан старт строительству второго объезда ориентировочной протяженностью 90 километров. Он соединит четыре федеральных автострады, связывающих Тюмень с Тобольском, Сургутом, Омском, Курганом и Екатеринбургом.

По данным **Росавтодор**а, за относительно короткий период в Тюменской области доля федеральных автомагистралей, отвечающих нормативам, выросла, без учета нынешнего сезона, с 40 до 70 процентов, во многом благодаря партнерству с регионом, где стремятся сохранить объемы финансирования отрасли. После последней корректировки бюджета предполагается освоить во втором полугодии 5,5 миллиарда рублей. Две трети денег направят на проектирование и строительство транспортных развязок, объездных шоссе, миллиард – на починку муниципальных дорог.

Форсируют работы и федералы. С месячным опережением графика отремонтированы два участка на трассе Тобольск-Ханты-Мансийск общей протяженностью 23 километра. Сэкономлено 80 миллионов рублей. Ремонт комплексный, но «неглубокий»: срезан фрезой верхний слой изношенного асфальтобетона, уложен свежий. Сколько он прослужит, вопрос открытый.

В Тюмени к экспресс-ремонту прибегают сплошь и рядом. В этом году с помощью фрезерования заменят свыше 30 погонных километров покрытия. Нередко его обновляют, особенно на перекрестках, раз в два года, а то и каждое лето. Глубокие колеи на таких участках образуются довольно быстро. Тем не менее и исполнители, и заказчик считают такой метод экономически оправданным. Главный аргумент: удается поддерживать в стабильно хорошем состоянии основные городские дороги, не перекапывая, не прерывая надолго автомобильное сообщение.

Между тем муниципальное казенное учреждение Тюмени, контролирующее качество дорожных работ, получило в свое распоряжение мобильную лабораторию на базе микроавтобуса. Обошлась она казне приблизительно в 14 миллионов рублей. Сканировать дорожное покрытие, обнаруживать даже малейшие дефекты позволяют быстродействующий компьютер с набором измерительных приборов.

Машина резва: минимальная скорость при большинстве «считывающих» операций – 35 километров час. Однако для проведения всего комплекса обследований технологическую оснастку надо не раз менять. Поэтому спецавтомобиль с прицепной тележкой сравнительно долго работает на одной улице. При испытании полотна на прочность и гибкость пятитонным гидроударом движение вовсе стопорится. Дневная производительность (если нет дождя) – 4-5 километров. Зато реально продиагностировать дорогу на всем протяжении сразу по 15 контрольным параметрам, обозначенным **минтрансом**. В их числе размер колеи, количество и глубина выбоин, трещин, соответствие стандартам по ровности покрытия, углу уклона, радиусу поворота, сцеплению с шинами…

– Что ж, похоже, практичный инструмент для оперативной оценки качества выполненных работ, для ранжирования объектов, подлежащих ремонту либо реконструкции. Москва, знаю, приобрела целую партию таких лабораторий.

Но с ними не изменишь несовершенный, мягко говоря, механизм формирования смет, миллиарды не сбережешь. Безусловное следование технологиям, безоговорочное выполнение подрядчиком гарантийных обязательств, независимая экспертиза при приемке работ, публикация на общедоступных порталах основных условий контрактов – те факторы, которые способны увеличить срок службы дорог и сократить непроизводительные траты бюджетов, – делится мнением инженер-программист, дорожник по профессии Константин Чижов.

### ТАСС; 2017.09.20; СТРОИТЕЛЬСТВО КАЛИНИНГРАДСКОГО «ПРИМОРСКОГО КОЛЬЦА» ПРОДОЛЖИТСЯ В 2019 ГОДУ

Работы по завершению строительства «Приморского кольца» – скоростной автотрассы, соединяющей Калининград с приморскими городами региона, начнутся в 2019 году, сообщил избранный губернатор Калининградской области Антон Алиханов на встрече президента Владимира Путина с избранными главами субъектов РФ.

«С **Министерством транспорта** РФ договорились, что мы часть проектно-сметной документации корректируем, обновляем, передадим ему, и с 2019 года **Минтранс** приступает к стройке», – сказал Алиханов, отметив, что «по источникам финансирования решения приняты».

На вопрос президента, «почему с 2019-го, не раньше», Алиханов ответил: «Если успеем раньше (откорректировать проектно-сметную документацию), то начнем раньше». «Проектно-сметная документация у нас требует корректировки, за региональный счет откорректируем», – добавил избранный губернатор.

Как сообщалось ранее, вопрос завершения строительства «Приморского кольца» был предметом обсуждения на совещании, посвященном перспективам развития транспортной инфраструктуры Северо-Запада РФ, которое провел Владимир Путин в Калининграде 16 августа этого года. Тогда президент обратил внимание на необходимость завершения строительства этой дороги.

По оценочным данным, которые тогда озвучил Алиханов, стоимость строительства участка трассы до приморского поселка Янтарный составит порядка 18 миллиардов рублей. С учетом строительства участка до города Балтийска стоимость завершения строительства может достичь порядка 50 миллиардов рублей.

О трассе

«Приморское кольцо» призвано связать скоростной дорогой федерального значения Калининград, балтийские курорты Светлогорск, Пионерский, Зеленоградск, международный аэропорт Храброво и города Балтийск и Светлый.

Строительство первого участка «Приморского кольца» – автотрассы Калининград – Зеленоградск с подъездом к аэропорту Храброво – началось в 2008 году и завершилось в 2009 году. Стоимость контракта – около 7 миллиардов рублей. В 2011 году был открыт еще один участок кольца протяженностью 26 километров от Зеленоградска до курортного Светлогорска с подъездом к городу Пионерский на побережье Балтики.

### ВЕДОМОСТИ; ФИЛИПП СТЕРКИН; 2017.09.20; МИНФИН ОЦЕНИЛ ВЛИЯНИЕ ПОВЫШЕНИЯ ТОПЛИВНЫХ АКЦИЗОВ НА ИНФЛЯЦИЮ

Ранее правительство приняло решение о внеплановой индексации акцизов в 2018 году

Вклад в инфляцию от повышения акцизов на топливо в 2018 г. будет менее 0,1 п. п., сообщил представитель Минфина в ответе на запрос «Ведомостей».

Внеплановое повышение акцизов на бензин и дизельное топливо в два этапа было окончательно одобрено правительством вместе с проектом бюджета в понедельник – по 50 коп. с 1 января и с 1 июля 2018 г. Это существенно большее повышение, чем предусмотрено сейчас 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.

Срок полного переноса акцизов в цену на АЗС в последние годы варьировался от 1 до 14 месяцев, комментировал ранее директор Московского нефтегазового центра EY Денис Борисов. Есть рыночные риски роста цен до конца 2017 г. на 2,8 руб. за 1 л., цитировал федеральный чиновник письмо Минэнерго в Минфин и аппарат правительства, и даже при одной только индексации на инфляцию средняя цена топлива может превысить в 2018 г. психологически важные 40 руб. Повышение акцизов на топливо «повлияет на динамику цен, но есть основания рассчитывать», что она будет близкой к инфляции (прогноз Минэкономразвития – 4%. – «Ведомости»), говорил замруководителя Федеральной антимонопольной службы Анатолий Голомолзин (его слова по «Интерфаксу»).

Рост акцизов не создает большого риска для инфляции, отмечал 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.

Инициатива повысить акцизы на топливо принадлежит Минфину, следует из ответа представителя **Минтранса** на вопросы «Ведомостей». Ранее несколько чиновников говорили, что инициатива исходит из **Минтранса**. **Минтранс** просил увеличить финансирование дорог и Минфин предложил повысить акциз, отмечает чиновник еще одного министерства.

«Согласованное всеми ведомствами предложение об увеличении акцизов одобрено правительством и учтено в проекте федерального бюджета на 2018-2020 гг.», – лаконичен представитель Минфина.

Дополнительные доходы бюджетной системы от повышения акцизов с 1 января составят 40 млрд руб., а от обоих повышений в 2018 г. – 55 млрд, указывает представитель Минфина, из них 29 млрд руб. будут направлены в региональные дорожные фонды, остальное – в Федеральный дорожный фонд.

 «Инициатива, предложенная Минфином, позволит обеспечить доходы региональных дорожных фондов не ниже уровня 2017 г.», – указывает представитель **Минтранса**. Часть средств от акцизов на топливо сегодня направляется на нужды федерального бюджета, в том числе для выполнения майских указов президента, на финансирование инфраструктуры Крыма и Калининграда, отмечает он. Деньги нужны, в частности, на строительство трасс «Приморское кольцо» в Калининградской области и «Таврида» в Крыму, рассказывали ранее чиновники.

### РИА НОВОСТИ; 2017.09.20; НА КАМЧАТКЕ РЕКОНСТРУИРОВАЛИ 18 КИЛОМЕТРОВ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ТРАССЫ

Участок автотрассы протяженностью 18 километров, связывающей Петропавловск-Камчатский и поселок Мильково реконструировали на Камчатке, что позволило открыть движение автотранспорта, сообщает пресс-служба краевого правительства.

«В твёрдое покрытие переведен грунтовый проезд от 231 до 249 километров, между селами Пущино и Шаромы. Рабочие на всем участке дороги выполнили трехслойное асфальтобетонное покрытие, перестроили четыре мостовых сооружения общей протяженностью 146 метров. Грузоподъемность мостов доведена до 100 тонн, что соответствует современным нагрузкам», – говорится в сообщении.

В торжественной церемонии открытия объекта участвовали губернатор Камчатского края Владимир Илюхин, председатель законодательного собрания Валерий Раенко и представители краевого учреждения «Камчатуправтодор».

«Для нас уже стало доброй традицией осенью подводить итоги летнего сезона, принимая очередной участок трассы Петропавловск-Камчатский – Мильково. В этом году сдали 18 километров современной дороги, которая, действительно, очень востребована.

Осталось ещё порядка 60 километров, 30 – уже в работе. Когда будет готова документация на оставшиеся участки, мы обязательно обратимся в **Росавтодор**, чтобы получить федеральное финансирование. Порядка шести миллиардов рублей еще необходимо, чтобы завершить все работы на трассе и тем самым выполнить обещание, которое мы давали жителям Мильковского района», – цитирует пресс-служба губернатора региона.

Общая протяженность трассы Петропавловск-Камчатский – Мильково составляет 308 километров.

### ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; 2017.09.21; РЖД МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ ДОЛГОСРОЧНЫЙ ТАРИФ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ

Это улучшит прогнозируемость доходов и эффективность работы железнодорожного транспорта

Минэкономразвития предлагает установить долгосрочные тарифы на перевозку грузов по железной дороге до 2025 г., следует из письма замминистра экономического развития Станислава Воскресенского вице-премьеру Аркадию **Дворкович**у (с копией документа удалось ознакомиться «Ведомостям»). Письмо подтвердили два федеральных чиновника.

Железнодорожные тарифы составляют более 50% всех транспортных расходов грузоотправителей, говорится в письме. Это влияет на их возможность реализовывать свою продукцию и осуществлять инвестиции. И, по данным Минэкономразвития, понятные и долгосрочные принципы госрегулирования могут повысить эффективность работы железнодорожного транспорта. Наличие долгосрочных тарифов является одним из основных факторов поддержания стабильной макроэкономической среды и сегодня это самый актуальный вопрос с точки зрения как потребителей, так и РЖД, добавил представитель министерства. Кроме того, непредсказуемая индексация – это ущерб для инвестиционной деятельности компаний, говорит источник в компании-грузоотправителе. «Банки не дают финансирование на длительный период, если нет фиксированных доходов», – отметил он.

РЖД поддерживает идею долгосрочного тарифа, говорит ее представитель: «Это повышает предсказуемость ценообразования для грузоотправителей и, соответственно, прогнозируемость доходной базы для перевозчика».

Необходимо установить тарифы сроком до 10 лет, заявлял ранее руководитель ФАС Игорь Артемьев. До 2018 г. действует пятилетняя индексация, установленная в 2013 г., напоминает советник руководителя ФАС Павел Шпилевой.

**Дворкович** с предложениями Минэкономразвития согласился и поручил до 1 ноября подготовить параметры индексации тарифов, следует из его ответа министерству 19 сентября.

В 2017 г. индексация составила 4%. РЖД получила также целевую надбавку в 2% на капитальный ремонт. Базовый уровень индексации тарифов в 2018–2019 гг. должен быть на уровне 4%, говорил в сентябре министр экономического развития Максим Орешкин (по ТАСС). По инвестиционной надбавке решения пока нет.

ФАС, по словам Шпилевого, поддерживает вариант тарифа, исходя из принципа «инфляция минус», но основой все-таки должен стать новый прейскурант, а не существующий. Представитель РЖД оптимальный размер индексации не назвал, сославшись на необходимость обсуждения конкретных параметров регулирования. В мае президент компании Олег Белозеров говорил «Ведомостям», что РЖД рассчитывает сохранить надбавку в 2% – и направить их на конкретные направления, например БАМ, Транссиб и подходы к портам.

Долгосрочный тариф даст грузоотправителям и РЖД предсказуемость денежных потоков, отсутствие которой сопряжено с высокими рисками при финансовом планировании, говорит партнер A.T. Kearney Евгений Богданов. Такой тариф позволит РЖД привлечь финансирование на второй этап модернизации БАМа, говорит источник в одной из компаний-грузоотправителей.

«Тарифы с привязкой к инфляции – распространенная в мире практика, большинство грузоотправителей может устроить вариант «инфляция плюс/минус 1%», – отмечает Богданов. Такой подход, кроме прочего, не создаст для грузоотправителей угрозы роста транспортных расходов. «Основой может стать и существующий прейскурант 10-01 (документ, регулирующий стоимость перевозки грузов. – «Ведомости»), но для этого необходимо зафиксировать конкретные параметры. Ждать поправок в документ не нужно», – отмечает Богданов.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.09.21; ДЛЯ ОАО РЖД ПРИДУМЫВАЮТ НОВЫЙ ТАРИФ

Владельцы вагонов опасаются роста своих расходов

Как выяснил “Ъ”, комитет Госдумы по транспорту одобрил поправки к уставу железнодорожного транспорта, которые, как считают на рынке, могут создать дополнительный источник доходов для ОАО РЖД. Речь идет о том, что операторы должны будут отдельно оплачивать отцепку и транспортировку вагонов в ремонт. Операторы опасаются, что ОАО РЖД, которое само принимает решение об отцепке и решает, кто виноват, будет перекладывать все расходы на владельцев вагонов.

19 сентября комитет Госдумы по транспорту рассмотрел проект поправок к уставу железнодорожного транспорта, изменяющие правила текущих отцепочных ремонтов (ТОР, ремонты, которые проводятся при обнаружении небольших неисправностей вагонов). Проект рекомендован к рассмотрению в первом чтении, рассказал “Ъ” источник, знакомый с итогами заседания, и подтвердил представитель комитета (докладчиком был замглавы **Минтранса** Сергей **Аристов**. Цель поправок, следует из пояснительной записки,– создать правовые основания для компенсации затрат перевозчика (то есть ОАО РЖД) при отцепке в ТОР по причинам, от него не зависящим.

Сейчас растут расходы перевозчика на операции по отцепке и прицепке к поездам неисправных вагонов, а также на груженый пробег вагонов, следующих в ТОР, объясняется в записке, и поправки позволят принять нормативный акт об их компенсации. В ОАО РЖД “Ъ” заявили, что изменения «направлены на уточнение порядка проведения операций с неисправными вагонами».

Постоянный рост числа ТОР сокращает доступный для погрузки парк и давно беспокоит железнодорожных операторов. По данным ИПЕМ, в 2016 году отцепки по сравнению с 2013 годом выросли на 22,5%, до 1,37 млн вагонов (2,6 вагона в минуту). Как говорит источник “Ъ” в отрасли, странно, что в 2013 году при старом парке было 0,89 отцепок на вагон в год, а сегодня средний возраст вагона снижен до 6,5 года, но число отцепок достигло 1,17.

По оценке главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, цена ТОР типа ТР-2 в 2017 году выросла более чем на 10%, до 23,5–25 тыс. руб. на вагон. На этом рынке, говорит он, происходит «условная» либерализация: доля вагоноремонтного комплекса ОАО РЖД немного сокращается (по итогам первого полугодия 86%), однако в пользу приватизируемых компаний ОАО РЖД (ВРК-1–3), которые частники теснят с рынка капремонтов.

Источник “Ъ” в отрасли объясняет, что если ОАО РЖД принимает вагон к перевозке, то он в нормальном состоянии, на ходу. При поломке по операционным причинам или по вине владельца вагона его отцепляют, отвозят в ремонтное депо ОАО РЖД, чинят и отправляют дальше, ответственность за вагон в это время у перевозчика. Как поясняет собеседник “Ъ”, расходы идут как на ремонт, так и на работу локомотива и стоянку на путях. Когда у ОАО РЖД был свой парк, расходы включались в тариф, но сейчас невозможно сказать, что учтено в тарифе монополии, а что – в вагонной составляющей (расходы владельцев вагонов). При этом и определение причины отцепки, и ремонт осуществляет ОАО РЖД, независимого аудита нет. Операторы опасаются, говорит источник “Ъ”, что ОАО РЖД будет постоянно признавать, что в отцепке виноват владелец вагона, и возлагать на него все затраты. ОАО РЖД призывает операторов присутствовать при отцепке, но при этом в день отцепляется 12 тыс. вагонов.

«Это попытка внести в систему тарификации ОАО РЖД якобы новые услуги, связанные с отцепкой, подачей локомотива и доставкой вагона в депо, но они до этого были предусмотрены тарифом,– считает другой собеседник “Ъ” в отрасли.– Оплату предлагается возложить на владельцев вагонов». Это далеко от рыночного регулирования, говорит он: похоже, дополнительно к повышению тарифов в 2018 году и попыткам снизить штрафы за просроченную доставку в ОАО РЖД хотят оптимизировать свои издержки за счет операторов. Другой источник “Ъ” заметил, что наибольший протест поправки вызывают у операторов старых вагонов. Он отмечает, что для ОАО РЖД затраты на операции в рамках ТОР некомпенсируемые, но закладывать их в тариф несправедливо по отношению к операторам с новым парком.

### РИА НОВОСТИ; 2017.09.20; РЖД ЗАПУСТИЛА РЕГУЛЯРНОЕ ДВИЖЕНИЕ ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ В ОБХОД УКРАИНЫ

РЖД открыла регулярное движение грузовых поездов по железной дороге в обход Украины. Первые поезда, опробовавшие новый участок, перевезли вагоны с зерном, железной рудой и строительными материалами.

«Тестовая эксплуатация позволит проверить готовность железнодорожной инфраструктуры, работу систем управления движением, а также подготовить локомотивные бригады», – отметили в РЖД.

Пассажирские поезда по новому участку запустят после грузовых.

Максимальная скорость движения грузовых поездов составит 90 километров в час, пассажирских – 140 километров в час. В летний период здесь будут курсировать до 190 составов в сутки, большая часть из них – пассажирские поезда дальнего следования.

Что представляет собой новая дорога

Строительство новой железной дороги началось в 2014 году после ухудшения отношений между Россией и Украиной. Электрифицированная двухпутная дорога протянулась между Журавкой и Миллерово по территориям Воронежской и Ростовской областей. Ее длина составляет 137 километров.

Дорога также отличается большим количеством искусственных сооружений: на ней есть пять мостов, длина одного из которых превышает 150 метров, виадук, четыре автодорожных путепровода. Кроме того, было проложено 318 километров линий электропередачи, построено две новые подстанции.

В строительстве принимали участие подразделение РЖД – «**Росжелдор**строй» – и железнодорожные войска. По словам официального представителя Минобороны Игоря Конашенкова, от военного ведомства к работам были привлечены пять бригад из Западного, Южного и Центрального военных округов – свыше 1700 военнослужащих и более 700 единиц спецтехники.

О завершении строительства РЖД объявила в августе. Работы были закончены на год раньше запланированного изначально срока.

Стабильность и выгода

По мнению экспертов, запуск железнодорожного движения в обход Украины важен не только с точки зрения безопасности перевозок, но и с экономической точки зрения.

«Начало движения по построенной линии позволит обеспечить стабильность перевозок пассажиров и грузов, а главное – снизить экономические и технологические риски, которые могли бы возникать при сохранении движения через Украину (остановка и задержка поездов, срывы сроков доставки, нарушение графика движения и т.п.)», – сказал РИА Новости в августе генеральный директор Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Юрий Саакян.

По словам эксперта, строительство железнодорожной линии на участке Журавка-Миллерово поможет обеспечить экономическую безопасность страны.

«Стоит отметить, что еще в утвержденную в 2008 году Стратегию развития железнодорожного транспорта был включен проект строительства железнодорожной линии Прохоровка-Журавка-Чертково-Батайск, а осложнение отношений с Украиной просто ускорило реализацию его части», – отмечал глава ИПЕМ.

В эфире радио Sputnik профессор Российского университета транспорта (МИИТ) Анатолий Васильев высказал мнение, что участники строительства выполнили чрезвычайно важную задачу.

В свою очередь, профессор Российского университета транспорта (МИИТ) Анатолий Васильев считает, что строительство нового участка железной дороги связано с политическими аспектами и удобством для пассажиров.

«Поскольку переходы с российской территории на украинскую и обратно создавали проблемы для железнодорожников, для пассажиров, которым приходилось дважды проходить таможенный осмотр, и создавали задержки в продвижении грузов. Поэтому было принято решение о строительстве спрямленного участка пути». – заявил эксперт в эфире радио Sputnik.

Говоря о сложности строительства, Васильев отметил масштаб работ.

«Это не самые сложные участки. Но объемы работ были значительными. Железнодорожные войска выполнили работу на год раньше срока. И это говорит о том, что накопленный ими опыт в строительстве позволил выполнить чрезвычайно важную для России задачу, поскольку стратегические участки дороги должны проходить по своей территории», – добавил Васильев.

Политолог, член Общественной палаты Республики Крым Денис Батурин заявил, что необходимость строительства обходных путей диктует в первую очередь отношение Украины к России.

«Все железнодорожные пути, электрические коммуникации, сети да и газопровод строились в рамках единого некогда Советского государства. И после развала Советского Союза, создания национальных республик никто не думал о том, что надо строить железные дороги в обход друг друга. Но 2014 год показал, что это необходимо сделать. Одним словом, единый хозяйственный комплекс был разрушен, его место заняли разрозненные железнодорожные ветки…

Теперь эта ветка позволяет обойти вот эту ситуацию, снизить экономические, социальные и другие риски, и даже свести их на нет», – сказал Батурин в эфире радио Sputnik в августе.

### ТАСС; 2017.09.20; «РЖД ЛОГИСТИКА» ЗАПУСТИЛА РЕГУЛЯРНЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПОЕЗД ИЗ КНР В ВОРСИНО КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ

«РЖД Логистика», крупнейший на территории СНГ и стран Балтии логистический оператор, запустил регулярный контейнерный поезд из китайского Чэнду в Ворсино Калужской области, говорится в сообщении компании.

«Состав с импортом из Китая 19 сентября вышел навстречу составу с экспортом из России. Поезд, в составе которого сорок один 40-футовый контейнер с техникой и посудой, проследует до терминала Freight Village Vorsino в Калужской области, – отмечается в пресс-релизе. – На погранпереходе Замын-Ууд (Монголия) он встретится с отправленным 13 сентября экспортным составом из Ворсино».

Для максимально оперативной доставки, с учетом разноколейности монгольской и китайской железных дорог, контейнеры будут оперативно перегружены с одного поезда на другой.

Прибытие поезда в Ворсино ожидается 2 октября 2017 г., поезда в Чэнду – 26 сентября.

«РЖД Логистика» создана 19 ноября 2010 г. в рамках развития логистического направления бизнеса холдинга РЖД. Компания представлена в России 33 филиалами и обособленными подразделениями, пятью дочерними обществами и совместными предприятиями за рубежом. По итогам 2016 г. «РЖД Логистика» обработала 56 млн т грузов.

### RNS; 2017.09.20; РЖД ОЖИДАЮТ РОСТА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО ТРАНССИБУ МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕВРОПОЙ В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ

Рост перевозок грузов в контейнерах по Транссибирской магистрали продолжится в ближайшие годы, заявил первый вице-президент РЖД Александр Мишарин, выступая на XXVI пленарном заседании Координационного совета по транссибирским перевозкам (КСТП) в Пекине.

По итогам восьми месяцев 2017 года по Транссибирской магистрали было перевезено свыше 482 тыс. ДФЭ (эквивалент 20-футового контейнера), что в 1,5 раза больше, чем за аналогичный период прошлого года. При этом транзитные перевозки выросли на 78% до 113 тыс. ДФЭ.

По словам Мишарина, объем перевозок крупнотоннажных контейнеров в международном сообщении по Транссибирской магистрали в 2016 году составил рекордные 517 тыс. ДФЭ.

«Каждый четвертый контейнер, который перевозился по Транссибу в 2016 году, был транзитным в сообщении Китай – Европа. Мы прогнозируем сохранение этих позитивных тенденций на 2018 и последующие годы», – приводит его слова пресс-служба РЖД.

По словам Мишарина, все более широкий круг грузоотправителей и грузополучателей воспринимает Транссибирский маршрут перевозки как реальную альтернативу морскому и авиасообщению. Это подтверждается тем фактом, что контейнерные перевозки контейнеров между Европой и Азией морем выросли всего на 3%, отметил он.

Среди факторов, стимулирующих рост транзитных сухопутных перевозок, Мишарин отметил тарифную политику железных дорог, в первую очередь Китая и России, удобные клиентские сервисы Объединенной транспортно-логистической компании и стремительное развитие электронной торговли, что привело к росту отправок небольших посылок.

По прогнозам, к 2020 году объем электронной торговли в мире составит свыше $4 трлн.

«У нас есть все предпосылки для переключения части перевозок грузов этого потока электронной торговли с морского и авиационного транспорта на сухопутные маршруты евразийского континента», – сказал Мишарин.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.20; РЖД ВВЕЛИ 2-Й ПУТЬ НА 465-КИЛОМЕТРОВОМ ОТРЕЗКЕ ОТ ТОБОЛЬСКА В НАПРАВЛЕНИИ НА СУРГУТ

ОАО «РЖД» завершило строительные и пусконаладочные работы на втором пути на участке Тангинский-Островной-Обский Свердловской железной дороги (СвЖД), сообщает пресс-служба РЖД.

«18 сентября с завершением строительных и пусконаладочных работ на перегонах Тангинский-Островной-Обский движение поездов между станцией Тобольск и разъездом Обский (близ Сургута) организовано по полностью двухпутному участку протяженностью 465 км. Таким образом, строительство вторых путей на направлении Тобольск-Сургут вошло в завершающую стадию – двухпутная железнодорожная линия вплотную приблизилась к Сургуту», – отмечается в сообщении.

Для сдачи пути в эксплуатацию было проведено переключение устройств связи, сигнализации и блокировки. При этом внедрялась современная система микропроцессорной централизации, которая позволяет в режиме реального времени контролировать работу станций, движение поездов, управлять стрелками и сигналами, используя надежные каналы связи.

РЖД отмечают, что реализация проекта по развитию направления Тобольск-Сургут-Коротчаево позволит обеспечить потребности нефте– и газохимических предприятий в перевозках сырья, полуфабрикатов и готовой продукции с учетом прогнозируемого роста грузопотоков. Необходимость увеличения пропускной и провозной способности железнодорожной инфраструктуры на данном направлении стала актуальной в начале 2000-х годов, когда на севере Тюменской области начали активно развиваться предприятия нефтегазопереработки, и в адрес железной дороги стали поступать запросы на вывоз значительного объема углеводородов.

«Тогда стало очевидным, что объемы погрузки в ближайшие годы значительно увеличатся, и было принято решение о строительстве сплошных вторых путей. Благодаря реализации инфраструктурного проекта, объем перевозок на направлении Тобольск-Сургут-Коротчаево будет увеличен до 40 млн тонн», – говорится в сообщении.

Ранее сообщалось, что РЖД в 2017 году увеличили инвестиции в крупные инфраструктурные проекты и объекты сетевого значения. В частности, на развитие пропускной способности участка Тобольск-Сургут-Коротчаево будет направлено более 7 млрд рублей, что на 1,8 млрд рублей больше, чем в 2016 году. Выделенные средства позволят ввести в эксплуатацию 63,9 км путей, а также завершить второй этап реконструкции станции «Тобольск».

«К началу 2018 года на участке Тобольск-Сургут-Коротчаево работы по строительству вторых путей и разъездов будут завершены, что позволит РЖД в полном объеме выполнять договорные обязательства по вывозу грузов ПАО «НОВАТЭК» (MOEX: NVTK), – говорилось ранее в пресс-релизе СвЖД.

РЖД реализуют проект с 2007 года, чтобы с 2018 года обеспечивать ежегодный вывоз 12 млн тонн грузов «НОВАТЭКа» со станции «Лимбей».

Свердловская железная дорога действует на территориях Пермского края, Свердловской и Тюменской областей, ХМАО и ЯНАО.

### DP.RU; 2017.09.20; ФИНЛЯНДСКИЙ ВОКЗАЛ И СЕРТОЛОВО СОЕДИНИТ ЭЛЕКТРИЧКА

Через 3 года Финляндский вокзал в Петербурге и Сертолово соединит электричка. На ее строительство ОАО «РЖД» выделит до 4 млрд рублей. Это решит проблему транспортного коллапса в районе Осиновой рощи.

Дирекция по развитию транспортной системы Петербурга и Ленобласти подготовила предпроектную документацию запуска электрички по маршруту Петербург – Левашово – Сертолово. Об этом сообщил заместитель председателя правительства Ленобласти по строительству Михаил Москвин. По его словам, документация согласована **Минтрансом**. Стоимость строительства линии между станцией Левашово и Сертолово составит 3-4 млрд рублей в зависимости от необходимости строительства путепровода, оно стартует в 2018 году. Финансирование возьмет на себя РЖД. Проект планируется реализовать к 2020 году.

Согласно проекту, протяженность участка составит 6,5 км. Рельсы на этом участке уже проложены, но их необходимо модернизировать, также будут построены два вокзала – Сертолово и Песочная-2 и, возможно, путепровод. В перспективе предполагается продление маршрута на 15 км до Пасторского ручья и Выборгского шоссе через Черную речку.

Как отмечает Михаил Москвин, сегодня около 80% жителей Сертолово ездят на работу в Петербург – это около 15 тыс. человек в день, что создает серьезный транспортный коллапс в районе Осиновой рощи.

Ранее предполагалось, что между Петербургом и Сертолово пройдет линия легкорельсового транспорта от станции метро «Парнас» стоимостью почти 20 млрд рублей (назывались разные суммы). Однако инвесторов под проект найти так и не удалось, хотя переговоры велись с разными компаниями, в том числе с НПО «Уралвагонзавод», китайскими инвесторами и т.д.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.09.21; МОРСКИЕ ПАРОМЫ СПУСКАЮТ В РЕКУ

Заказ на 14 млрд руб. может получить Невский ССЗ

Как выяснил “Ъ”, три новых парома для железнодорожной переправы Усть-Луга–Балтийск стоимостью более 14 млрд руб. могут быть построены в Ленинградской области на частном Невском судостроительно-судоремонтном заводе. Эксперты и источники “Ъ” на рынке отмечают, что преимущества завода – в географическом положении, опыте работы и заявленной цене. Конкурентами могли бы выступить верфи государственной Объединенной судостроительной корпорации (ОСК). Но они уже получили без конкурса заказ, на который претендовал и Невский завод, и новый контракт, судя по всему, уступят без серьезной борьбы.

О том, что железнодорожные паромы на линии Усть-Луга–Балтийск могут быть построены ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» (Невский ССЗ), рассказали “Ъ” четыре источника в кулуарах выставки «Нева-2017». На самом заводе эту информацию не комментируют. Планируется построить три парома за 14,1 млрд руб. в 2018–2020 годах. Из общего объема 5,1 млрд руб. должен выделить бюджет, Владимир Путин уже дал такое поручение, остальные средства предоставит Газпромбанк. Проект будет реализован на принципах ГЧП с использованием механизма концессии (см. “Ъ” от 7 марта), концессионером выступит специальная проектная компания (СПК). По плану, утвержденному правительством в июне, в сентябре доклад о создании СПК должны подготовить **Минтранс**, ОАО РЖД и ООО «Пола Менеджмент» (принадлежит кипрской «Пола Маритайм Лтд»).

Как пояснили в ОАО РЖД, СПК заключит концессионное соглашения, привлечет заемное финансирование, обеспечит проектирование, заказ и эксплуатацию паромов, включая договоры по схеме take-or-pay с якорными грузоотправителями. Сама монополия получит 25% плюс одну акцию СПК. В **Минтрансе** отказались от комментариев. По плану концессионное соглашение и контракт о строительстве паромов должны быть подписаны в ноябре.

Как пояснил “Ъ” источник, знакомый с деталями проекта, концедентом и собственником паромов будет государство в лице **Росморречфлот**а. Концессионером – Балтийская паромная компания, учрежденная «Пола Менеджмент» (75%) и ОАО РЖД. По словам собеседника “Ъ”, как таковая официальная процедура по выбору подрядчика в законе о концессии не описана. Концессионер будет проводить опрос, направлять техзадание на различные верфи. Длина судов – 200 м, ширина – более 20 м, вместимость – 66 условных вагонов. То есть, отмечает источник “Ъ”, автоматически отпадают заводы, которые находятся внутри водных путей из-за ограничений по шлюзам.

Решение о заключении контракта будет приниматься на основании предложений верфей, добавляет собеседник “Ъ”, подтверждая, что Невский ССЗ может получить заказ. Другой источник “Ъ” на рынке уточнил, что сборка паромов будет проходить на воде, две части соединят непосредственно на плаву. Это непростая технология, но опыт в отрасли есть.

Среди претендентов на заказ назывались входящие в ОСК «Янтарь» и Выборгский судостроительный завод. Однако сейчас, по словам источника “Ъ” в ОСК, верфи корпорации не претендуют на заказ, потенциал загрузки предприятий достаточно высок. Невский ССЗ, со своей стороны, уже подавал заявку на два парома для линии Ванино–Холмск на Сахалине. Но тот тендер отменили, а контракт на внеконкурсной основе передали Амурскому судостроительному заводу ОСК.

Невский ССЗ расположен в Шлиссельбурге Ленинградской области. 50,01% у Озерной верфи, владельцами которой являются Владимир Касьяненко, Ришат Багаутдинов, Олег Кондрук и Константин Бурьянов, еще 47,86% – у зарегистрированной на Кипре Algador Holdings Limited. Актуальных данных о финансовых результатах компании нет.

Источник “Ъ” поясняет, что основная цель строительства новых паромов – обеспечение транспортной независимости калининградских производителей, в первую очередь речь идет о компаниях «Содружество» и «Автотор». Из Усть-Луги в Балтийск паромы также будут принимать грузы, основной объем по этому направлению – нефтеналивные грузы, но есть и сухие, добавляет собеседник “Ъ”. Ранее эксперты в разговоре с “Ъ” называли проект стратегическим и отмечали, что без господдержки его окупаемости достичь невозможно.

Надежда Малышева из PortNews говорит, что Невский ССЗ – частная высокотехнологичная верфь, которая уже выполняла сложные заказы по строительству аварийно-спасательных судов и танкеров для военных, а также сухогрузных судов для «Пола Райз». Свободные мощности у верфи есть, так что она может быть «лояльна по цене для заказчика», кроме того, она расположена в глубоководной части реки, где нет шлюзов.

### ПОРТНЬЮС; 2017.09.20; УТВЕРЖДЕНИЕ ПОРЯДКА ФОРМИРОВАНИЯ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ ОЖИДАЕТСЯ ДО КОНЦА 2017 ГОДА

Утверждение порядка формирования федеральных и региональных внутренних водных путей ожидается до конца 2017 года. Как передал корреспондент ИАА «ПортНьюс», об этом в ходе панельной дискуссии «Развитие круизного судоходства» в рамках 14-й Международной выставки и конференции «НЕВА-2017», проходящей в Санкт-Петербурге, сообщил директор департамента государственной политики в области морского и речного транспорта **Минтранса** России Виталий Клюев.

По его словам, в настоящее время соответствующее постановление правительства России находится на регистрации в Минюсте.

Первым регионом, который запустит процесс формирования региональных внутренних водных путей, должен стать Санкт-Петербург.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.09.20; САМЫЙ «БЫСТРЫЙ» САМОЛЕТ

**Росавиаци**я составила рейтинг опаздывающих авиакомпаний

В августе из 32 авиакомпаний, на которые приходится основной поток пассажиров, только два перевозчика не задержали рейсы ни одного раза более чем на два часа. Остальные не смогли похвастаться пунктуальностью.

Лидерами по задержке рейсов, которые в августе заставили ждать пассажиров более чем 40 регулярных рейсов не менее шести часов, стали авиакомпании «Якутия», «ВИМ АВИА» и «Ред Вингс». По чартерным программам список первой тройки «опоздашек» почти не изменился по сравнению с регулярными рейсами: «ВИМ АВИА», «Ред Вингс» и «Азур Эйр».

**Минтранс** уже разработал предложения, направленные на повышение ответственности авиаперевозчиков за задержки вылета чартерных рейсов. В ближайшее время они будут согласованы с причастными ведомствами и пройдут процедуру общественного обсуждения, отметили «РГ» в ведомстве.

Пока санкции к постоянно опаздывающим не установлены, разберемся, как снизить риски долгого ожидания.

Если вы покупаете билет на самолет, то стоит сначала на сайте **Росавиаци**и посмотреть статистику по задержкам рейсов. Только после этого можно принимать решение в пользу более дешевого перевозчика, который не отличается пунктуальностью, или же наоборот – авиакомпании, которая продает билеты дороже на это же направление. Скорее всего дело не в ее жадности, а в том, что перевозчик не экономит и выполняет все требования по обязательному парку запасных судов, и имеет большой штат экипажей.

Летом, например, одна из авиакомпаний оказалась в очень сложной ситуации. Самолеты одного типа не пришли вовремя с техобслуживания, а на другие типы судов просто не было экипажей. В результате пошли массовые задержки рейсов. Их еще называют веерными.

В такой ситуации «нагнать» расписание очень сложно. Перевозчику приходится заново встраиваться в режим работы аэропортов. А при интенсивном воздушном движении тем, кто задерживает рейсы, иногда приходится ждать разрешения на вылет уже с пассажирами на борту. И решения принимают отнюдь не 10-20 минут.

**Росавиаци**я уже не раз предупреждала перевозчиков, что будет учитывать их пунктуальность при формировании зимнего расписания. Если конкретные решения наконец будут приняты, то авиакомпании-»опоздашки» могут просто не получить право совершать международные рейсы, которые более прибыльны, чем внутренние.

Но требования по пунктуальности на тех и других рейсах одинаковы. А вот стоимость компенсаций за задержку рейса пассажиру разная. На внутренних линиях она составляет всего 25 рублей за час задержки. На международных можно получить в среднем до 400 евро за длительное ожидание. Но в любом случае придется заполнить кучу заявлений и претензий к перевозчику и, возможно, пойти в суд.

А за компенсацией в тысячу рублей в суд никто не пойдет. Поэтому Союз пассажиров уже выступал с инициативой увеличить суммы компенсаций на внутренних линиях, чтобы авиакомпаниям было невыгодно не иметь запасного парка судов.

### KP.RU; 2017.09.21; «ЗАКОНЫ НЕБА ПРИНИМАЮТСЯ НА ЗЕМЛЕ»

На вопросы «Комсомольской правды» отвечает заместитель генерального директора «Аэрофлота» Владимир Александров

В гостях у нашей газеты побывал заместитель генерального директора по правовым и имущественным вопросам авиакомпании «Аэрофлот» Владимир Александров. Важная зона его ответственности – правовое обеспечение работы ведущего лидера авиаотрасли РФ в самых разных сферах, причем не только на воздушных маршрутах, но и в сложных наземных лабиринтах бизнеса. Мы попросили главного юриста «Аэрофлота» ответить в первую очередь на вопросы, которые непосредственно касаются возможностей, прав и обязанностей авиапассажиров. С гостем беседовал Михаил ГОРШКОВ.

ГОД НОВОВВЕДЕНИЙ

– Владимир Борисович, исполнился год, как вы занимаете эту ответственную должность. Это – классический срок для отчета о своей работе. Каким выдался этот год?

– Год был насыщенным, а второстепенных правовых вопросов в такой отрасли, как авиатранспортная, не бывает. Тут важно все: каждый рейс – это самое меньшее около сотни человек, и наша обязанность – доставить их в пункт назначения в целости, сохранности и хорошем настроении. Тем более если учитывать, что «Аэрофлот» – лидер российской авиации, носитель передового опыта, инициатор общественно важных законодательных инициатив. Нам приходится тщательно просчитывать каждый шаг.

– Среди нововведений, которые появились во многом по инициативе «Аэрофлота» и сегодня тревожат пассажиров, в том числе наших читателей, – отмена бесплатного провоза багажа. Если не ошибаюсь, соответствующее изменение в Воздушном кодексе РФ начнет действовать уже с 29 сентября. Чего ожидать вашим клиентам?

– Для начала определимся с терминами. Само слово «отмена» вводит в заблуждение – правильнее говорить об альтернативе. Так называемые безбагажные тарифы будут применяться только к невозвратным билетам, которые дешевле обычных, но не подлежат сдаче и предполагают отказ от некоторых привычных удобств. Таким образом государство содействует бюджетным перевозкам в России, которые неизмеримо повысили доступность авиатранспорта для ее граждан. В Группу «Аэрофлот» входят четыре авиакомпании, в том числе «Победа» – единственный лоукостер в России. Она и ее пассажиры выиграют в первую очередь. «Победа» пользуется высочайшим спросом, но ей мешают развиваться устаревшие законодательные положения, в том числе директивная норма – 10 кг бесплатного багажа на любого авиапассажира. Теперь, когда «обязательная нагрузка» снята, «Победа» может успешнее конкурировать с крупными европейскими и азиатскими лоукост-перевозчиками – теми, кто изначально свободен от таких обременений. Однако закон установил только общие рамки. Конкретные положения и нормы – это прерогатива компетентного органа. В этой части многое зависит от правил, которые теперь должен принять **Минтранс** России. В случае реализации предложений «Аэрофлота» у «Победы» появится возможность примерно еще на 20% снизить тарифы на перевозки. А у пассажиров расширяется выбор. Если летишь налегке, зачем платить за чужой багаж?

– Но это имеет смысл, только если «Аэрофлот» сам не введет жестких ограничений по багажу.

– Спешу успокоить читателей: нормы провоза багажа у «Аэрофлота» остаются прежними – можно сдавать до 23 кг бесплатно на пассажира, летящего экономическим классом. Согласитесь, это значительно больше лимита в 10 кг, прописанного в Воздушном кодексе. И, конечно, никто не отменяет ручную кладь. Мы ориентируемся на нормы глобального альянса SkyTeam, членом которого «Аэрофлот» является с 2006 года. Повального введения безбагажных тарифов опасаться не следует. Подчеркиваю, это альтернатива, а не замена билетов. У головной авиакомпании Группы нет планов перехода в разряд лоукостеров. «Аэрофлот» намерен развивать успех в премиальном сегменте, где завоевал крепкие позиции и высокое международное признание. А это совершенно иная бизнес-модель, чем лоукост. Главная ставка – на постоянное совершенствование сервиса. Напомню, «Аэрофлот» – единственная в России авиакомпания, удостоенная за качество обслуживания пассажиров престижного рейтинга «четыре звезды» Skytrax. И для нас было бы очень недальновидно терять такое достижение, снижая за счет чего-то уровень сервиса. «Аэрофлот» делает все, чтобы интересы пассажиров не были ущемлены.

БЕЗОПАСНОСТЬ И ПУНКТУАЛЬНОСТЬ

– Еще одна животрепещущая тема, судя по настроениям наших читателей, – пунктуальность воздушных перевозок. Слишком много в последнее время говорят и пишут о задержках и отменах рейсов. И при этом нередко упоминают «Аэрофлот».

– То, что о нас много говорят, причем по любому поводу, вполне закономерно. Во-первых, по объему операционной деятельности мы значительно обгоняем другие отечественные авиакомпании. Напомню, что Группа «Аэрофлот» вошла в топ-20 глобальных авиаперевозчиков по пассажиропотоку, достигнув стратегического рубежа, который изначально был намечен только на 2025 год. Но с учетом таких масштабов, а также на фоне всеобщего внимания любая сбойная ситуация виднее. Рейсы задерживаются по объективной причине, продиктованной заботой о безопасности и комфорте авиапассажиров. Форс-мажоры возникают из-за неблагоприятных метеоусловий, стихийных бедствий. Лучшей иллюстрацией здесь может служить этот год, наполненный погодными аномалиями и зимой, и летом. А бывают причины, которые не всегда видны потребителю, например, законодательные ограничения, распоряжения властей. Урегулированием именно таких коллизий мы занимаемся. Наконец, среди причин официально существует и такая: «Поиск не явившихся на посадку пассажиров и снятие их багажа». В отдельные дни по этой графе проходит чуть ли не каждый пятый случай задержки. А вообще показатель «Аэрофлота» один из самых лучших в мире. По итогам 2016 года авиакомпания заняла восьмое место в Европе по пунктуальности, по данным международного портала Flightstats.com.

– Однако имеет место и такой аргумент: «Вот «Аэрофлот» отменил рейсы из-за погодных условий, но другие-то авиакомпании летали. А не в другом ли причина? Может быть, у «Аэрофлота» техника неисправна?»

– Я бы не хотел комментировать действия других авиакомпаний. У каждого свой взгляд на риски. Скажу одно: мы не будем рисковать безопасностью своих пассажиров ни при каких обстоятельствах. Что касается погодных условий, то мы обязаны ориентироваться на официальные метеосводки. Конечно, прогнозы не всегда бывают точными, но мы в любом случае должны заранее, иногда за несколько дней, скорректировать план полетов, оповестить пассажиров, чтобы избежать транспортного коллапса в аэропорту. Случаются задержки рейсов и по техническим причинам. В большинстве случаев неисправность устраняют на месте, однако может потребоваться время, чтобы доставить и установить необходимые запчасти. Требования к авиатехнике в «Аэрофлоте» более строгие, чем даже в некоторых известнейших зарубежных авиакомпаниях. Техническое состояние нашего флота – на высоком уровне. «Аэрофлот» располагает самым молодым самолетным парком в мире среди крупных перевозчиков, эксплуатирующих более ста воздушных судов. «Аэрофлот» имеет максимальную оценку – семь звезд из семи возможных – в рейтинге самых безопасных авиакомпаний мира, который регулярно составляет независимый портал Airlineratings.com.

– Как повлияет на работу «Аэрофлота» Монреальская конвенция, которая в августе окончательно вступила в силу в нашей стране? Доводится читать, что в России уже многократно, до сотен тысяч рублей, выросли выплаты за задержку рейсов.

– Я не ожидаю каких-то крупных изменений в нашей работе. Монреальская конвенция унифицирует ряд правил международных воздушных перевозок, в том числе определяет максимум компенсации за вред, причиненный пассажиру в ходе авиаперевозки. Применяться она будет только в отношении международных рейсов. «Аэрофлот» давно уже руководствуется правилами этой конвенции в странах, которые ее ратифицировали. Никаких автоматических выплат не предусмотрено. Те же, кто надеется заработать на искусственном раздувании компенсаций за задержку рейса или проблемы с багажом, скорее всего, будут разочарованы: любые претензии, решаемые в исковом порядке, должны иметь стопроцентное документальное подтверждение. А преувеличения, которые допускают некоторые СМИ для поднятия своих рейтингов, оставим на их совести.

ДВИГАТЕЛЬ ИНИЦИАТИВ

– Действительно, в активности вашей авиакомпании не откажешь. «Аэрофлот» иногда называют лоббистом всей российской гражданской авиации. Но для такой деятельности, вероятно, необходим мощный штат высококвалифицированных юристов?

– Не назвал бы нашу юридическую службу многочисленной. В подведомственном мне юридическом департаменте трудятся чуть более 50 человек. Поле деятельности очень широкое. Это и претензионно-исковая работа, и кропотливая работа с договорами, включая контроль над закупочной деятельностью, и правовое сопровождение трудовых отношений, и международные связи. Особое внимание уделяется отношениям с государственными органами – это абсолютно необходимое условие эффективного партнерства в деле регулирования авиатранспортной отрасли. Что бы кто ни говорил, законы неба пишутся на земле. А по поводу качества кадров вы совершенно правы – это специалисты очень высокого уровня, получить которых сочла бы за честь любая компания, будь то российская или иностранная.

– Какое из ваших последних достижений в совершенствовании правовой базы гражданской авиации вы отнесли бы к наиболее успешным?

– Прежде всего, думаю, это вопрос ответственности за деструктивное поведение пассажиров на борту воздушного судна. Мы давно настаивали на том, чтобы узаконить так называемые черные списки лиц, отметившихся буйством на борту, которым на этом основании авиа­компании могли бы официально отказать в перевозке. Наконец лед тронулся – в апреле Госдумой приняты дополнения в Уголовный кодекс, которые устанавливают уголовную ответственность для хулиганов на транспорте, вплоть до лишения свободы. В июле во втором чтении приняты поправки в Гражданский и Воздушный кодексы РФ. Перевод ответственности за «воздушные дебоши» из административной в уголовную – это то, чего мы добивались особенно настойчиво. Но с 2014 года эти инициативы лежали в недрах парламента без движения. И если бы не настойчивая позиция генерального директора «Аэрофлота» В. Савельева, которую поддержал Президент России В. Путин, не исключаю, лежали бы по сей день. Между тем ситуация крайне серьезная. С 2006 по 2016 год на рейсах «Аэрофлота» было зафиксировано более трех тысяч случаев нарушения правил поведения на борту. В их числе десятки нападений на членов экипажа, случаев порчи материального имущества, создания угрозы продолжению полета, а вынужденные посадки всегда влекут колоссальные финансовые издержки. Наше законодательство позволяло авиадебоширам отделываться небольшим административным штрафом, как за мелкое хулиганство, или вообще уходить от ответственности. Вот пример: самолет совершил вынужденную посадку в Красноярске из-за пьяного хулигана, который после распития спиртных напитков стал приставать к другим пассажирам, размахивал руками и порвал форму бортпроводника. В итоге дебошира обязали выплатить штраф в размере 1000 рублей, а авиакомпания и пассажиры при этом понесли серьезные убытки. Надеюсь, теперь такого не будет. Совсем недавно, кстати, вынесен вердикт авиахулигану, которого суд приговорил к 6 месяцам лишения свободы. Возможно, это заставит граждан более сознательно относиться к правилам поведения на борту.

– Соблюдает ли «Аэрофлот» принцип равных возможностей в ведении бизнеса? Какие партнеры для вас предпочтительнее – это обязательно должны быть крупные корпорации?

– Вовсе нет. Наоборот, в настоящее время приоритетным для нас является развитие связей с малым и средним предпринимательством. Мы активно развиваем закупки у предприятий этого сектора. По итогам 2016 года показатель таких закупок составил у «Аэрофлота» почти рекордные 65% при установленном нормативе 18%. Наша компания удостоена официальной благодарности Федеральной корпорация по развитию малого и среднего предпринимательства. Считаю, что «Аэрофлот» демонстрирует выгодный формат сотрудничества с субъектами МСП. Это открывает новые возможности и создает устойчивую перспективу роста малого и среднего бизнеса, а также обеспечивает всестороннее участие крупных организаций в повышении экономического потенциала России.

– Владимир Борисович, благодарю вас за интервью, которое позволяет нашим читателям увидеть «Аэрофлот» с самых разных, подчас неожиданных сторон.

– Спасибо вам и вашим читателям. Буду рад, если помог им больше узнать о ведущей российской авиакомпании. И, если потребуется, всегда готов к продолжению разговора.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА УРФО; ЕЛЕНА МАЦИОНГ; 2017.09.20; ИГРОКИ НА ВЗЛЕТЕ

Крупнейший аэропорт Ямала сдадут в концессию на 30 лет

Определены участники конкурса, претендующие на проведение масштабной модернизации аэропорта Нового Уренгоя. Как сообщили «РГ» в правительстве Ямала, это две компании, входящие в крупнейшие аэропортовые холдинги страны.

Аэропорт в Новом Уренгое – самый большой на Ямале и основная транспортная точка экономического центра региона. Но «воздушные ворота» технологически устарели и физически изношены. Уже не первый год в автономном округе говорят о необходимости реконструкции комплекса.

Согласно условиям конкурса, частный инвестор должен построить новое здание аэровокзала, модернизировать взлетно-посадочную полосу, обеспечить аэропорт телескопическими трапами и предоставить пассажирам обслуживание на уровне международных стандартов. В результате пропускная способность аэропорта вырастет со 150-200 человек в час до 800, он сможет принимать все типы среднемагистральных пассажирских самолетов. Объекты передаются в аренду инвестору на 30 лет, на этом этапе он сможет получать от них доход, а затем вернет в собственность округа.

Комментируя поступившие заявки на участие в конкурсе, губернатор ЯНАО Дмитрий Кобылкин отметил, что «опыт у этих компаний очень большой. Люди «живут» в авиарынке и четко видят перспективу на 30-летний срок».

Срок проведения реконструкции – 3,5 года. На это время останавливать работу аэропорта не планируется, а весь персонал (761 человек) при смене собственника будет обеспечен рабочими местами без ухудшения условий труда.

Кстати

Соглашение предусматривает и второй этап реконструкции аэропорта, если пассажиропоток достигнет 1,45 миллиона человек в год. Предполагается создание международного терминала и реконструкция здания аэровокзала с увеличением пропускной способности до 1200 человек в час, а также удлинение взлетно-посадочной полосы до трех километров для обеспечения более широкой географии международных полетов.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.09.21; ПЕРВЫЙ ЧАРТЕРНЫЙ АВИАРЕЙС ВНОВЬ ПОПЫТАЮТСЯ ВЫПОЛНИТЬ ИЗ ЯПОНИИ НА ЮЖНЫЕ КУРИЛЫ

Первый чартерный рейс на Южные Курилы из Японии, который не состоялся из-за погоды 19 июня, планируется выполнить в предстоящую субботу 23 сентября, сообщил агентству «Интерфакс – Дальний Восток» руководитель компании «Южно-Курильский докер» (эта компания занимается организацией безвизовых обменов на Курильских островах) Александр Вьюговский.

«На 23 сентября запланирован чартерный авиарейс из аэропорта Накасибецу (японский о. Хоккайдо ближайший к Сахалину и Южным Курилам – ИФ), который должен в рамках безвизовых обменов между РФ и Японией доставить 70 граждан Японии на Курилы», – рассказал он.

По его словам, самолет сначала приземлится в Южно-Курильске (о. Кунашир), где выйдут 35 человек, остальную часть делегации в этот же день доставят на о. Итуруп в город Курильск.

В составе делегации будут в основном пожилые люди, ранее жившие на островах, их дети и внуки в сопровождении медработников и переводчиков. Цель их визита – посещение могил своих родственников и мест бывшего проживания. Большинство участников этой делегации посещают Курилы по безвизовым обменам уже не первый раз.

24 сентября они вернутся также чартером в Японию.

Предполагается, что чартерный рейс, как и 19 июня (когда он не состоялся), выполнит самолет «Авроры» DHC 8-Q400.

Будет ли японская сторона организовывать и дальше чартерные рейсы для доставки своих делегаций на Южные Курилы в рамках безвизовых обменов – неизвестно.

Как сообщалось ранее, 18 июня утром чартерный рейс должен был вылететь из аэропорта Накасибецу (о. Хоккайдо) в аэропорт «Менделеево» (Южно-Курильск, о. Кунашир), но из-за густого тумана в районе Южных Курил его перенесли на 19 июня, но и тогда туман не рассеялся, поэтому рейс был отменен.

Вопрос о начале авиасообщения между японским Хоккайдо и Южными Курилами в рамках безвизовых обменов между РФ (жителями Южных Курил) и Японией обсуждался во время встречи премьер-министра Синдзо Абэ с президентом России Владимиром Путиным в конце апреля. Для расширения обмена и облегчения посещения японцами могил близких было предложено использовать авиатранспорт.

До сих пор делегации в рамках безвизовых обменов доставлялись только морем.

Безвизовые обмены между Японией и РФ на японском судне «Этопирика» ежегодно начинаются в мае и завершаются в начале октября.

В рамках межправительственного соглашения 1968 года японские граждане получили возможность по упрощенной системе приезжать на Курилы с целью посещения могил своих предков. В рамках межправительственного соглашения 1991 года осуществляются безвизовые обмены между жителями Курил и Японии, документом от 1999 года введено свободное посещение бывших мест проживания на Курилах гражданами Японии. С 1991 года Курилы посетили более 21 тыс. японских граждан, Японию – 11 тыс. жителей Курильских островов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.20; РОСАВИАЦИЯ ВЫДАЛА РАЗРЕШЕНИЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛ В АЭРОПОРТУ ПЕТРОЗАВОДСКА

**Федеральное агентство воздушного транспорта** (**Росавиаци**я) выдало разрешение на строительство нового терминала аэропорта «Петрозаводск» («Бесовец»), сообщает пресс-служба администрации республики.

Разрешение на строительство терминала на 300 мест было подписано 15 сентября. Площадь застройки составит более 3,7 тыс. кв. м.

Реализация проекта, стоимость которого составляет порядка 800 млн рублей, позволит создать не менее 200 новых рабочих мест.

Планируется, что в одноэтажном здании аэровокзала будут расположены зона обработки багажа, инженерно-технические помещения, зона регистрации с дополнительными сервисами самообслуживания, кассовые стойки и стойки саморегистрации, служебные помещения, зона ожидания пассажиров с точками общественного питания и торговыми павильонами, комната матери и ребенка, медпункт и пункт полиции.

Строительство нового терминала аэропорта «Петрозаводск» пропускной способностью 300 пассажиров в час осуществляется в рамках целевой программы «Развитие Республики Карелия на период до 2020 года». Заказчиком проекта является Корпорация развития региона, а застройщиком – учрежденное корпорацией дочернее предприятие ООО «Аэровокзал «Карелия».

Как сообщалось ранее со ссылкой на главу Карелии Артура Парфенчикова, строительство нового аэровокзала в Петрозаводске может завершиться в 2018 году.

Аэродром «Бесовец» (вблизи одноименной деревни) создан в 1939 году. С момента основания до настоящего времени он является базой для подразделений истребительной авиации. В настоящее время здесь дислоцируется полк истребительной авиации ЗВО, располагающий истребителями типа Су-27.

С 1995 года постановлением правительства РФ «Бесовец» определен аэродромом совместного базирования Минобороны и **Минтранса**, на его территории построен гражданский аэропортовый комплекс.

В настоящее время из Петрозаводска осуществляются только авиарейсы до Москвы авиакомпании «Сибирь».

### REGNUM; 207.09.20; ГЕНПРОКУРАТУРУ ПРОСЯТ ЛИШИТЬ «ВИМ-АВИА» ЛИЦЕНЗИИ

Общественная организация «Общероссийское объединение пассажиров» (ООП) направила письмо в генеральную прокуратуру с целью провести проверку в отношении авиакомпании «ВИМ-Авиа» в связи с массовыми задержками рейсов. Об этом корреспонденту ИА REGNUM сообщил заместитель председателя объединения Илья Зотов. По итогам обращения в ООП надеются лишить компанию лицензии на международные перелёты. Данная мера позволит дисциплинировать остальные компании, чтобы не допускать задержки рейсов без оснований.

«За последние 4 месяца (май-август) компания «ВИМ-Авиа» задержала 240 рейсов более чем на 2 часа. При этом 11 рейсов в августе были выполнены с задержкой свыше 6 часов. Пассажиры, в свою очередь, не были во время проинформированы об этом, не получили положенного питания и проживания. Последняя история с вылетом Сочи-Москва вызвала больший резонанс, так как пассажиры потеряли более 24 часов, опоздали на стыковочные рейсы, и компания при этом не оказала должного внимания людям. Людей бросили, они покупали билеты за свой счёт. Очень надеемся, что после нашего обращения прокуратура проведёт проверку и заставит компанию возместить издержки пассажиров и на основании этой проверки **Минтранс** сможет принять соответствующее решение об отзыве лицензии у «ВИМ-Авиа» на международные вылеты», – отметил Зотов.

Согласно данным обращения в адрес главного прокурора России Юрия Чайки, авиакомпанией «ВИМ-Авиа» 10.09.2017 в 20.25 не был осуществлен рейс №116 Сочи-Москва, что подтверждается отметками в электронных билетах (маршрут/квитанции). Фактически часть пассажиров рейса №116 вылетели из Сочи 11.09.2017 в 11.20, другие пассажиры смогли вылететь только в 19.55. Также известно, что 10.09.2017 авиакомпанией «ВИМ-Авиа» был отменён рейс №118, время вылета которого в 11.00. В соответствии с подп. 4 п. 2 ст. 106 Воздушного Кодекса РФ пассажир воздушного судна имеет право бесплатного пользования услугами комнат отдыха, комнат матери и ребенка, а также местом в гостинице при перерыве в воздушной перевозке по вине перевозчика или при вынужденной задержке воздушного судна при отправке и (или) в полете. Однако авиакомпанией для пассажиров рейсов №116, №118 с 11.00 до 22.00 не было предоставлено питание, комнат отдыха, комнат матери и ребенка, никакая информация о рейсах не предоставлялась. О предоставлении питания пассажиры не были уведомлены, а узнали случайно от сотрудников аэропорта.

«От лица «Общероссийского объединения пассажиров» выражаем обеспокоенность большим количеством обращений пассажиров в адрес нашей организации по массовым задержкам рейсов компании ООО «Авиакомпания «ВИМ-Авиа». Просим Вас рассмотреть обращение пассажиров рейсов №116 и №118 Сочи-Москва, выполнявшихся авиакомпанией «ВИМ-Авиа» (далее – Авиакомпания), учитывая следующие обстоятельства. Представитель Авиакомпании в течение всего дня не выходил на связь с пассажирами, появился в аэропорту 10.09.2017 только в 20.30. Вел себя недоброжелательно, никаких пояснений по задержке рейсов не давал, списки пассажиров для предоставления питания и ночлега сформированы не были, половина людей расселялась самостоятельно. Гостиницу предоставили только в 23.45 на окраине города Сочи, на границе с Абхазией, в которой не было удобств. Утром из гостиницы пассажиров представитель авиакомпании не забрал, все добирались самостоятельно – на такси за свой счет», – говорится в официальном письме.

По его словам, в связи с тем, что были пропущены стыковочные рейсы в Москве, многим пассажирам с детьми – жителям регионов удалось добраться домой только 13.09.2017. Кроме того, они столкнулись с проблемой провоза багажа. Сотрудниками аэропорта были изменены тарифы на оплату провоза багажа и сокращены лимиты, поэтому при уже купленных билетах с них требовали оплатить перевес, заявил Зотов. Например, пассажиров, у которых был оплачен тариф «эконом» с провозом багажа 23 кг, «перевели» на тариф «промо» с провозом багажа в 10 кг.

Как сообщается на сайте **Росавиаци**и, «ВИМ-Авиа» в августе 2017 года совершила больше всех задержек рейсов (более двух часов) и лидировала по количеству задержанных чартеров среди российских авиакомпаний. «ВИМ-Авиа» в августе выполнила 59 рейсов из 479, «Азур Эйр» – 29 из 893, «Ред Вингс» – 24 из 113

### ТАСС; 2017.09.20; ГУБЕРНАТОР: СУБСИДИРОВАННЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ В КАЛИНИНГРАД НУЖНО РАСПРОСТРАНИТЬ НА ВЕСЬ ГОД

Субсидированные авиаперевозки из Калининграда в европейскую часть страны и в обратном направлении необходимо распространить на весь год, а не ограничиваться высоким сезоном, считает избранный губернатор Калининградской области Антон Алиханов.

«Очень важно сохранение субсидий, что действовали и до этого, на ближайшую трехлетку в тех же объемах, которые были предусмотрены, с распространением [программы субсидирования воздушных перевозок] не только на высокий сезон, но и на весь год. Это очень важно для особых категорий, для молодежи, для пенсионеров», – сказал Алиханов на встрече президента РФ Владимира Путина с избранными главами субъектов России в среду, отвечая на вопрос о ситуации с авиаперевозками в регионе.

Наряду с субсидированием авиаперевозок, очень важна конкуренция на рынке перевозок воздушным транспортом, добавил Алиханов.

«Когда нет монополии в этом вопросе, когда есть достаточное количество перевозных мощностей – это, собственно, рождает давление на цены [билетов], справедливость [стоимости]», – отметил избранный глава региона.

Сегодня, по его словам, «в новый, реконструированный аэропорт Храброво приходят новые авиакомпании, развивают сеть перевозок с другими городами России, не только с Москвой и Санкт-Петербургом, летаем сейчас в Калугу, Казань, Екатеринбург, Мурманск, Архангельск». Схожая ситуация и с географией полетов за рубеж напрямую из Калининграда, минуя Москву, – в Варшаву, а с октября этого года – в Берлин и Прагу.

Алиханов также проинформировал, что поручение президента об отмене НДС для авиабилетов в калининградском направлении, данное на совещании 16 августа, будет реализовано при подготовке бюджета страны следующего трехлетия. «Это, по экспертным оценкам, приведет к снижению стоимости каждого билета на 5-6%», – отметил избранный губернатор.

О программе субсидирования авиаперевозок

Программа субсидирования воздушных перевозок пассажиров из Калининграда в европейскую часть страны и в обратном направлении реализуется с 2011 года. Вначале она имела различные ограничения – по возрасту ее участников, месту регистрации, которые были сняты, сегодня право на приобретение билетов по льготной цене распространяется на всех граждан РФ.

С 2011 по 2016 год, по официальным данным, льготными перевозками воспользовались более 835 тыс. человек, на субсидированные билеты было затрачено свыше 1,7 млрд. рублей.

В летнем сезоне 2017 года программой субсидированных авиаперевозок из Москвы, Санкт-Петербурга и Екатеринбурга в Калининград и обратно воспользовались 141 тыс. пассажиров, рост по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил 44%.

На 1 сентября, по данным **Росавиаци**и, бюджетные средства, выделенные на исполнение программы, были освоены на 100%.

До конца действия программы [действует с 15 мая по 15 октября] по льготной цене авиакомпаниями реализовано 159 тыс. билетов, освоение бюджетных средств – стопроцентное.

На реализацию программы на 2017 год было выделено 341,5 млн рублей. Перевозки осуществляют компании «Аэрофлот», «Нордавиа», «Сибирь», «ЮТэйр», «Уральские авиалинии», «Ред Вингс», «Саратовские авиалинии».

### ТАСС; 2017.09.20; ПОСЛЕДНИЙ ЭТАП РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА НОРИЛЬСКА НАЧНЕТСЯ 1 ИЮНЯ 2018 ГОДА

Третий и завершающий этап реконструкции аэропорта Алыкель, основной воздушной гавани арктических территорий Красноярского края, начнется 1 июня 2018 года. Об этом в среду сообщила пресс-служба мэрии Норильска.

В конце прошлой недели завершился второй этап реконструкции аэропорта, во время которого Алыкель не мог принимать тяжелые воздушные суда, перевозки осуществлялись самолетами региональной авиации.

«Заключительный этап реконструкции стартует 1 июня следующего года. Подрядчику предстоит заменить 1080 метров полосы, после чего норильский аэропорт, по оценкам специалистов, сможет обеспечивать безопасные авиаперевозки на протяжении десятилетий», – сообщили в пресс-службе.

Во время второго этапа были обустроены 1020 метров новой полосы. Вместе с участком в 720 метров, выполненным в прошлом году, длина новой полосы составляет 1740 м. Аэропорту выдан сертификат соответствия, что означает, что он допущен к полетам среднемагистральных воздушных судов без ограничений. С 18 сентября для полетов используется вся длина ВПП, рейсы совершаются самолетами типа Boeing.

«Работы велись в штатном режиме в тесном взаимодействии с аэропортом, с небольшим опережением графика. Полоса выполнена из высокопрочного бетона с арматурой», – сказал руководитель проекта реконструкции ВПП норильского аэропорта Сергей Старостин.

Реконструкция норильского аэропорта Алыкель началась в 2016 году. Работы по обновлению инфраструктуры ведутся только в теплое время года, их планируют завершить в сентябре 2018 года. Деньги из федерального бюджета выделяют в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 гг.)», 9,6 млрд рублей на ее реализацию направили из бюджета, 3 млрд рублей – компания «Норникель».

Норильск расположен за Северным полярным кругом, транспортное сообщение города с внешним миром осуществляется через авиаперевозки. Он является самым северным городом, где живут более 100 тысяч человек.