**09 ФЕВРАЛЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РИА НОВОСТИ; 2018.02.08; СОКОЛОВ РАССКАЗАЛ, КОГДА МОГУТ ВОЗОБНОВИТЬСЯ ПОЛЕТЫ МЕЖДУ МОСКВОЙ И КАИРОМ

Полёты между Москвой и Каиром возобновятся, скорее всего, в 20-х числах февраля текущего года, сообщил журналистам глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов**.

Прямые рейсы между Москвой и Каиром, остановленные в ноябре 2015 года после крушения над Синаем самолета авиакомпании «Когалымавиа», летевшего из Шарм-эш-Шейха в Петербург, должны возобновиться со второй половины февраля 2018 года. Решению об открытии авиасообщения предшествовала большая работа по усилению мер безопасности в аэропорту египетской столицы.

«Я подтверждаю, что это (возобновление полётов – ред.) будет вторая половина февраля, скорее всего, двадцатые числа», – сообщил **Соколов** в четверг.

Прямые регулярные рейсы между Москвой и Каиром до закрытия авиасообщения между Россией и Египтом осенью 2015 года выполняли «Аэрофлот» и EgyptAir. Египетский перевозчик летал из «Домодедово», российский – из столичного аэропорта «Шереметьево». Эти же авиакомпании, как предполагается, и будут выполнять рейсы между Москвой и Каиром.

Какая из авиакомпаний – «Аэрофлот» или EgyptAir – выполнит первый рейс, будет зависеть от того, насколько они успеют заключить все необходимые соглашения по возобновлению полётов, связанные с хендлингом (наземным обслуживанием) самолётов, сообщил **Соколов** в четверг.

Он отметил, что это целая система необходимых контактов, которые взаимосвязаны между собой. «Сейчас авиакомпании и аэропорты активно этим занимаются», – заметил он.

<https://ria.ru/tourism/20180208/1514209120.html>

На ту же тему:

<https://vz.ru/news/2018/2/8/907351.html>

<https://www.gazeta.ru/business/news/2018/02/08/n_11144341.shtml>

<https://rg.ru/2018/02/08/v-mintranse-nazvali-sroki-vozobnovleniia-aviasoobshcheniia-s-egiptom.html>

<http://www.ntv.ru/novosti/1979553/>

<https://govoritmoskva.ru/news/150254/>

<http://tass.ru/ekonomika/4940213>

<http://www.tvc.ru/news/show/id/132311/>

<http://rusplt.ru/news/nazvanyi-sroki-vozobnovleniya-669726.html>

<https://riafan.ru/1023857-glava-mintransa-rf-utochnil-sroki-vozobnovleniya-poletov-mezhdu-moskvoi-i-kairom>

<https://iz.ru/706001/2018-02-08/v-mintranse-nazvali-sroki-vozobnovleniia-poletov-mezhdu-moskvoi-i-kairom>

<https://www.kp.ru/online/news/3016310/>

### ТАСС; 2018.02.08; СОКОЛОВ НЕ ВИДИТ НЕГАТИВНЫХ ЭФФЕКТОВ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ ОТ «КРЕМЛЕВСКОГО СПИСКА»

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** не видит негативных эффектов для транспортной отрасли от включения его и ряда глав российских транспортных компаний в «кремлевский список», опубликованный минфином США.

«Я этого не заметил на настоящий момент», – заявил **Соколов** журналистам.

Комментируя, в частности, возможное влияние обнародования этого списка на финансирование проекта высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва-Казань, **Соколов** отметил: «Полагаю, что пул инвесторов, который сейчас интересуется ВСМ, явно никак не связывает свои намерения инвестировать с наличием тех или иных списков».

Минфин США ранее опубликовал «кремлевский список», в который попали 210 человек. Это российские бизнесмены и чиновники, которых руководство США считает наиболее близкими к президенту России. В этот список включены, в частности, **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, президент РЖД Олег Белозеров, президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Юрий Слюсарь и гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев.

Попадание в список не означает введения каких-либо санкций в отношении фигурантов, однако министр финансов США Стивен Мнучин заявил, что администрация США намерена «использовать этот доклад и имеющиеся разведывательные данные для того, чтобы продвигаться вперед с дополнительными санкциями».

<http://tass.ru/ekonomika/4940520>

На ту же тему:

<https://ria.ru/sanctions/20180208/1514220424.html>

### ТАСС; 2018.02.08; АЭРОПОРТ МАХАЧКАЛЫ ПРИЗНАН ЛУЧШИМ В КАТЕГОРИИ ПО ВЕРСИИ ПРЕМИИ «ВОЗДУШНЫЕ ВОРОТА РОССИИ»

Аэропорт Махачкалы признан лучшим в категории «Региональный проект Северо-Кавказского федерального округа» (СКФО) по версии премии «Воздушные ворота России», сообщила в четверг журналистам помощник генерального директора аэропорта Камила Гамзатова.

«Международный аэропорт Махачкалы признан лучшим аэропортом в категории «Региональный проект СКФО» по версии экспертов премии «Воздушные ворота России». Соответствующий знак был вручен гендиректору воздушной гавани Дагестана Арсену Пирмагомедову в рамках пятой выставки инфраструктуры гражданской авиации России NAIS 2018, которая проходит в эти дни в «Крокус-Сити» в Москве», – сказала Гамзатова.

По ее словам, аэропорт Махачкалы представил на выставке свою экспозицию, которую посетили **министр транспорта** России Максим **Соколов** и руководитель **Федерального агентства воздушного транспорта** Александр **Нерадько**.

В 2017 году в аэропорту Махачкалы было перевезено рекордное количество пассажиров – 1,068 млн, что на 23% больше показателей 2016 года. В прошлом году на 16% больше было обслужено отбывших и прибывших воздушных судов. В абсолютных показателях их количество составляло 1268 бортов, сообщала Камила Гамзатова.

Генеральный директор АО «Аэропорт Махачкала» Арсен Пирмагомедов ранее сообщил ТАСС, что в 2018 году аэропорт Махачкалы планирует нарастить пассажиропоток почти на 5% за счет увеличения маршрутной сети. По мнению Пирмагомедова, пассажиропоток увеличится за счет «общего естественного развития рынка авиаперевозок, а также за счет расширения маршрутной сети полетов и увеличения частот полетов по уже существующим направлениям».

Новый терминал почти за 1 млрд рублей

Кроме того, в аэропорту Махачкалы идет строительство международного терминала стоимостью 0,9 млрд рублей. Завершение строительства терминала, которое осуществляется за счет средств частного инвестора, планируется в конце 2018 года.

Строительство терминала началось в 2016 году, устройство фундамента уже завершено, сейчас ведутся работы по установке металлоконструкций здания. Площадь терминала составит более 8 тыс. кв. м, пропускная способность – 190 человек в час. Прилетающие и вылетающие пассажиры будут обслуживаться одновременно.

Единственный аэропорт

Аэропорт Махачкалы – единственный аэропорт Дагестана. После реконструкции взлетно-посадочной полосы в 2014 году воздушная гавань с каждым годом улучшает основные показатели. По итогам 2016 года пассажиропоток авиаузла увеличился на 23% по сравнению с 2015 годом и составил более 869 тыс. человек. За шесть месяцев 2017 года пассажиропоток увеличился на 17% по сравнению с аналогичным периодом 2016 года.

С мая 2017 года аэропорт получил допуск к приему и выпуску широкофюзеляжных самолетов Boeing-767-200, Boeing-767-200ER, Boeing-767-300 и Boeing-767-300ER, а также Airbus A-330-200 и их модификаций.

Пропускная способность на внутренних рейсах – 200 пассажиров в час, на международных – 60 пассажиров в час. Отсюда выполняются рейсы в Москву (8-10 вылетов в день), Санкт-Петербург (ежедневно), Сургут, Ростов-на Дону, Сочи, Минеральные Воды, Краснодар, а также в города Казахстана, Турции и Объединенных Арабских Эмиратов (ОАЭ).

<http://tass.ru/ekonomika/4940841>

### RNS; 2018.02.08; TURKISH AIRLINES МОЖЕТ ЗАПУСТИТЬ ПЕРЕЛЕТЫ ПО РОССИИ ВО ВРЕМЯ ЧМ-2018

Турецкая авиакомпания Turkish Airlines рассматривает возможность осуществления внутренних рейсов по России во время Чемпионата мира по футболу, который пройдет в России летом 2018 года. Об этом RNS рассказал глава представительства компании в России Мефаил Дерибаш в кулуарах Форума инфраструктуры гражданской авиации.

«Да, мы работаем над этим. Мы изучаем возможности нашего парка, сможем ли осуществлять такие перевозки», – сказал он RNS в ответ на соответствующий вопрос. По словам Дерибаша, решение будет принято в течение полутора месяцев.

11 января **министр транспорта** России Максим **Соколов** рассказал журналистам, что **Минтранс** разрешит иностранным авиакомпаниям осуществлять пассажироперевозки внутри России в период чемпионата мира по футболу в 2018 году.

Глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** заявил RNS, что иностранные авиакомпании пока не подали соответствующих заявок.

<https://rns.online/transport/Turkish-Airlines-mozhet-zapustit-pereleti-po-Rossii-vo-vremya-CHM-2018-2018-02-08/>

***Деятельность руководителей Федеральных агентств***

*Федерального агентства воздушного транспорта*

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.02.08; ФЛАГ ПОДНИМАЮТ НА ВЫСОТУ

Отечественные авиакомпании обяжут регистрировать воздушные суда в России

Глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** считает необходимым обязать отечественные авиакомпании зарегистрировать все воздушные суда в России. Об этом он заявил на вопрос «РГ» в ходе авиационной выставки NAIS-2018 в Москве.

Ведущие российские авиакомпании (их 15) эксплуатируют 644 воздушных судна, из них только 12 находятся в собственности перевозчиков, остальные – в лизинге. «Когда у тебя в собственности ничего нет и воздушные суда находятся не под юрисдикцией государства, где ты ведешь бизнес, то решение многих вопросов может быть легкомысленным», – отметил **Нерадько**. Чтобы авиабизнес почувствовал свою ответственность, нужно в том числе возвращать воздушные суда под юрисдикцию РФ, настаивает он. «Возможно, эта мера непопулярна, – сказал глава **Росавиаци**и. – Но если суда не в собственности авиакомпаний, мы вообще можем остаться без воздушного флота. Наша система поддержания летной годности успешно работает с судами иностранного производства, и нет объективных причин затягивать переход судов под российский флаг».

Он предлагает дать лизингодателям и авиакомпаниям два-три года на обязательную регистрацию в реестре гражданских воздушных судов РФ.

По его словам, частная авиация (авиация общего назначения), в отличие от коммерческой, более охотно регистрируется в российском реестре.

Сейчас авиакомпаниям действительно терять нечего.

Выяснилось, что ряд перевозчиков подавали заявки на чартерные полеты, не имея еще подтверждений на прием в аэропорту прилета, а страдали туристы. Подстегивал перевозчиков к таким действиям возможность заработать, которую давали им туроператоры.

«Ростуризм находится под впечатлением недобросовестных туроператоров, которые так легкомысленно распоряжаются судьбами своих туристов, – сказал **Нерадько**. – Туристический бизнес в сочетании с авиационным бизнесом – гремучая смесь, как показывает жизнь. И проблемы одной отрасли очень часто переносятся на проблемы в другой». Например, недавно из-за разногласий туроператоров пришлось менять перевозчика в Канкун (Мексика). **Росавиаци**я тесно сотрудничает с Ростуризмом, чтобы избежать подобных ситуаций, отметил Александр **Нерадько**, отвечая на вопрос «РГ».

авиакомпаниям, если слоты (обслуживание в аэропорту) не подтверждены, если нет разрешения на полеты от властей страны назначения. Хотя подразумевалось ранее, что, не имея на руках этих подтверждений, перевозчик не может подавать заявки на выполнение чартерных программ.

Кроме этого, **Росавиаци**я изменила методику оценки экономического состояния авиакомпании, добавив оценку производственных показателей. Случай с авиакомпанией «ВИМ-Авиа» заставил **Росавиаци**ю более тщательно оценивать такие производственные показатели, как задержка рейсов, задолженность перед топливно-заправочными комплексами, организациями обслуживания в аэропортах, госкорпорацией по организации воздушного движения, а также долги по зарплатам, отметил **Нерадько**. Ростуризм готов ограничить туроператоров в продаже путевок, ориентируясь на реальные возможности авиакомпаний. Сами перевозчики теперь должны за месяц запрашивать разрешения на чартерный полет, хотя ранее можно было подать заявку буквально за три дня.

<https://rg.ru/2018/02/08/otechestvennye-aviakompanii-obiazhut-registrirovat-vozdushnye-suda-v-rossii.html>

На ту же тему:

[https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-predlagaet-vvesti-obyazatelnuyu-registratsiyu-rossiiskih-samolyotov-v-Rossii–2018-02-08/](https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-predlagaet-vvesti-obyazatelnuyu-registratsiyu-rossiiskih-samolyotov-v-Rossii--2018-02-08/)

[https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-ne-budet-vidavat-razreshenie-aviakompaniyam-na-poleti-bez-podtverzhdeniya-slotov–2018-02-08/](https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-ne-budet-vidavat-razreshenie-aviakompaniyam-na-poleti-bez-podtverzhdeniya-slotov--2018-02-08/)

<http://tass.ru/ekonomika/4941231>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.08; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТОВ МОСКОВСКОГО АВИАУЗЛА В ЯНВАРЕ ВЫРОС НА 10% – НЕРАДЬКО

Пассажиропоток аэропортов Московского авиаузла (МАУ, «Шереметьево», «Домодедово» и «Внуково») в январе вырос на 10%, сообщил журналистам глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** в четверг.

«Продолжается рост перевозок в МАУ, рост (за январь – ИФ) примерно 10% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года», – сказал он на пресс-конференции в рамках выставки NAIS-2018.

Ранее сообщалось, что пассажиропоток «Шереметьево» в январе 2017 г. составил 2,68 млн человек, пассажиропоток «Домодедово» – 2,09 млн человек, «Внуково» – 1,08 млн человек.

А.**Нерадько** также добавил, что по итогам 2018 года **Росавиаци**я ожидает роста авиаперевозок в РФ «на 10% и более». Согласно данным ведомства, в 2017 году российские авиакомпании перевезли 105 млн пассажиров, что на 18,5% превышает результат за 2016 год.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Passazhiropotok-aeroportov-moskovskogo-aviauzla-v-yanvare-viros-na-10-2018-02-08/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.08; ГОСБЮДЖЕТ НЕ РАСПОЛАГАЕТ СРЕДСТВАМИ НА СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО АЭРОПОРТА В ИРКУТСКЕ – НЕРАДЬКО

Госбюджет РФ в настоящее время не располагает средствами на строительство аэродромной инфраструктуры нового аэропорта в Иркутске, сообщил журналистам глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько**.

«В настоящее время (действующий в Иркутске – ИФ) аэропорт устойчиво функционирует, перспективы развития существуют, потенциальные инвесторы приходят в аэропорт, даже борются за него. Но средств федерального бюджета на горизонте планирования на строительство нового аэропорта сейчас нет», – сказал А.**Нерадько** на пресс-конференции в рамках авиавыставки NAIS-2018.

Конкурс на выбор инвестора иркутского авиаузла обсуждается с 2015 г., когда действующий аэропорт Иркутска был передан из федеральной собственности в областную. Сначала проект ограничивался реконструкцией существующей гавани, а также строительством новой – за пределами города. Позднее в него включили модернизацию 10 областных малых аэропортов (Бодайбо, Мамы, Киренска, Усть-Илимска, Нижнеудинска, Железногорска-Илимского и др.).

Об интересе к проекту ранее заявляли холдинги «Аэропорты регионов» (входит в «Ренову» Виктора Вексельберга), «Новапорт» Романа Троценко и «БазЭл» Олега Дерипаски, которые готовы профинансировать терминальную инфраструктуру. При этом строительство аэродромных объектов должно было обеспечить государство. В федеральной целевой программе на это было предусмотрено 23 млрд руб., однако в 2016 году эти деньги были секвестированы, а сама программа в 2018 году упразднена

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Glava-Rosaviatsii-zayavil-ob-otsutstvii-byudzhetnih-sredstv-na-stroitelstvo-aeroporta-Irkutska-2018-02-08/>

### RNS; 2018.02.08; РОСАВИАЦИЯ: ГОСКОРПОРАЦИЯ ПО ОРВД НЕ ОБРАЩАЛАСЬ В ВЕДОМСТВО О ЕЕ РЕОРГАНИЗАЦИИ

Госкорпорация по организации воздушного движения» (ГК по ОрВД) не обращалась в **Росавиаци**ю по поводу изменения своей правовой формы, сказал журналистам глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько**.

«Разговоры об организационно-правовой форме деятельности госкорпорации введутся уже не первый год. Первые попытки прощупать как будет вести себя власти в отношении таких предложений были в 2002 году. Тогда одно должностное лицо заявило о приватизации Госкорпорации по организации воздушного движения. Госкорпорация не выходила с официальным предложением, отдельные должностные лица на общественных площадках начинают обсуждать эту тему. Может быть эта разведка. Но не надо забывать, что Госкорпорация по ОрВД имеет непосредственное отношение к единой системе организация воздушного движения, в том числе и в интересах обороноспособности страны», – сказал он.

«Та информация, которая поступает в Госкорпорацию по ОрВД, транслируется у нас в центр управления полетами боевой авиации. И прежде чем инициировать такое общественное обсуждение, не плохо было бы узнать мнение Минобороны, ФСБ, МВД, Минпромторга. Как они отнесутся к такой реорганизации. Мы от контроля над Госкорпорацией по ОрВД ничего не имеем. У нас единственный интерес, чтобы средства расходовались эффективно, для того чтобы предприятие работало устойчиво», – добавил он.

Ранее газета «Коммерсант» сообщила, что ФГУП ГК по ОрВД с доходами более 93 млрд руб. до конца года может изменить организационно-правовую форму. По версии газеты, сама ГК предложила акционирование или создание публично-правовой компании. Но Росавиция не хочет лишиться контроля над прибыльным ФГУПом и предлагает создать на его базе федеральное казенное предприятие (ФКП).

[https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-Goskorporatsiya-po-OrVD-ne-obraschalos-v-vedomstvo-o-ee-reorganizatsii–2018-02-08/](https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-Goskorporatsiya-po-OrVD-ne-obraschalos-v-vedomstvo-o-ee-reorganizatsii--2018-02-08/)

### ТАСС; 2018.02.08; ЗАЯВКА НА СЕРТИФИКАЦИЮ АВИАКОМПАНИИ «БАЙКАЛ» В РОСАВИАЦИЮ НЕ ПОСТУПАЛА

Заявка на сертификацию авиакомпании «Байкал» в **Росавиаци**ю не поступала, сообщил журналистам глава ведомства Александр **Нерадько** в кулуарах форума NAIS-2018.

«Ничего предосудительного в этом не вижу, но еще заявка на сертификацию не поступала», – сказал он, отметив, что о намерении бывшего иркутского губернатора создать авиакомпанию узнал из СМИ.

**Нерадько** подчеркнул, что создание компании является очень капиталоемким процессом.

Как сообщалось, структуры, входящие в холдинг «Истлэнд» бывшего иркутского губернатора Сергея Ерощенко, зарегистрировали в Бурятии региональную авиакомпанию «Байкал» с базированием в аэропорту Улан-Удэ. К 1 августа «Байкал» надеется получить сертификат эксплуатанта на коммерческие воздушные перевозки.

Как пояснял министр по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Бурятии Сергей Козлов, уже создано акционерное общество «Авиакомпания «Байкал», проведена регистрация юридического лица на территории республики. Кроме того, уже проработана маршрутная сеть, формируется парк воздушных судов из Ан-24, Ми-8, а также авиационная инфраструктура.

В Бурятии с целью повышения транспортной доступности населения с 2017 года реализуется программа субсидирования из республиканского бюджета авиакомпаний, осуществляющих перевозки в северные районы региона, приравненные к районам Крайнего Севера. На 2018 год в республиканском бюджете на эти цели предусмотрено 60 млн рублей.

<http://tass.ru/sibir-news/4940999>

***Новости отрасли***

*Автомобильный и городской транспорт, дорожное хозяйство*

### ТАСС; 2018.02.08; КАБМИН РАСПРЕДЕЛИТ БОЛЕЕ 17 МЛРД РУБЛЕЙ РЕГИОНАМ НА РАЗВИТИЕ АВТОДОРОГ

Премьер-министр России Дмитрий Медведев сообщил о финансовой поддержке регионов для развития дорожной сети.

«Мы продолжаем совершенствовать законодательство и управлять финансированием на региональные дороги, будем поддерживать субъекты Федерации, чтобы они могли строить новые и ремонтировать старые дороги», – сказал председатель правительства в четверг на заседании кабмина. Он уточнил, что «сегодня распределяется более 17 млрд рублей межбюджетных трансфертов, регионы получат деньги на реализации наиболее важных проектов», – сказал Медведев.

Среди таковых премьер перечислил «реконструкцию автодорог, строительство путепроводов, мостов, обходных магистралей, транспортных развязок, что связано с дорожным фондом».

<http://tass.ru/ekonomika/4940772>

### АИФ-ЯМАЛ; 2018.02.08; НА ЯМАЛЬСКИХ ТРАССАХ УСТАНОВЯТ АВТОМАТИЧЕСКИЕ ПУНКТЫ ВЕСОВОГО КОНТРОЛЯ

В 2017 году контроль прошло 380 тысяч грузовых автомобилей

Сегодня на загородных трассах Ямала работает пять пунктов весового контроля, сообщает портал правительства ЯНАО.

Стационарные расположены на автодороге «Салехард – Лабытнанги» в районе ледовой переправы через реку Обь и на участке «Граница ЯНАО – Губкинский» автодороги «Сургут – Салехард» на посту «Карамовский». Три пункта – передвижные, они работают на разных участках региональных автодорог. По данным весового контроля дорожной дирекции, через стационарные пункты весового контроля в минувшем году прошло 380 тысяч грузовых автомобилей.

Инженеры весового контроля планируют в 2018 году изучить возможности внедрения на загородных автомобильных дорогах округа автоматических пунктов весогабаритного контроля. В планах **Минтранса** подготовить проект такой системы уже до лета 2018 года.

<http://www.yamal.aif.ru/auto/na_yamalskih_trassah_ustanovyat_avtomaticheskie_punkty_vesovogo_kontrolya>

*Железнодорожный транспорт*

### ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2018.02.09; РЖД МОЖЕТ ПОЧТИ ВДВОЕ УВЕЛИЧИТЬ ПАРК «САПСАНОВ»

Компания может купить 11 составов к 16 имеющимся и вдобавок удлинить поезда

Siemens рассчитывает заключить в 2018 г. контракт с РЖД на поставку новых скоростных поездов «Сапсан», а также промежуточных вагонов к ним, сказал президент Siemens в России Дитрих Меллер. «Мы обсуждаем 10–11 поездов плюс 27 промежуточных вагонов – это для тех 16 поездов, которые есть, и 11 новых», – приводит ТАСС его слова.

Сегодня в «Сапсане» 10 вагонов: семь эконом-класса, один бизнес-класса, один 1-го класса и вагон-бистро. Если контракт будет заключен, то длина каждого увеличится до 11 вагонов.

Сейчас идет согласование контракта с РЖД, добавил Меллер. О том, что с Siemens обсуждается поставка 11 новых «Сапсанов», ранее говорил и заместитель гендиректора РЖД Александр Мишарин. По словам Меллера, поставка дополнительных промежуточных вагонов и удлинение поездов могут стать вторым этапом контракта.

Какой может быть стоимость поездов и другие условия нового контракта, не известно. «Данный вопрос пока находится в стадии обсуждения с РЖД», – сказал представитель Siemens. Представитель РЖД не стал комментировать ход переговоров.

Первый контракт с РЖД, заключенный в 2006 г., предполагал поставку восьми электропоездов Siemens стоимостью 276 млн евро плюс сервис на 300 млн евро, напоминает представитель немецкого концерна. Второй заказ на восемь «Сапсанов» был заключен в 2011 г. Его стоимость с учетом технического обслуживания – около 600 млн евро. Все поезда были произведены в Германии.

Для каких маршрутов нужны новые поезда, представитель РЖД не пояснил. Сейчас «Сапсаны» 15 раз в сутки курсируют по направлению Москва – Санкт-Петербург. В 2017 г. перевозки с использованием этих поездов выросли на 6,1% до 5,1 млн пассажиров. При этом занятость кресел была близка к 100%, сообщала компания. С 1 марта «Сапсан» раз в сутки будет курсировать еще и между Санкт-Петербургом и Нижним Новгородом.

В перспективе 2–3 лет все 11 новых поездов и дополнительные вагоны к ним могут быть востребованы в направлении Москва – Санкт-Петербург, считает гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. РЖД удачно дополнила расписание «Сапсанов» ранними и поздними поездами, что стимулировало рост перевозок, поясняет он. «А вот на маршруте Санкт-Петербург – Нижний Новгород экономическая эффективность «Сапсанов» будет существенно ниже, – отмечает эксперт. – Поэтому там целесообразнее было бы использовать «Ласточки» или «Стрижи».

Если бы уже сейчас по маршруту Москва – Санкт-Петербург курсировали 27 удлиненных «Сапсанов» с загрузкой, близкой к 100%, перевозки увеличились бы почти вдвое – на 4,4 млн человек в год.

РЖД вполне логично покупает новые «Сапсаны» – все они будут востребованы с учетом растущего туристического потока и деловых поездок по маршруту Москва – Санкт-Петербург, считает создатель ресурса Aviablogger.ru Константин Парфененок. Прирост пассажиров частично также обеспечат пассажиры авиакомпаний и других поездов РЖД. В последние месяцы РЖД в отношении «Сапсанов» проводит активную ценовую политику, снижая, например, стоимость проезда вагонами бизнес-класса, отмечает Парфененок. Для сравнения: билет на «Сапсан» и на авиарейсы (в одну сторону) эконом-класса стоит примерно одинаково – около 2000 руб., в бизнес-классе разница в пользу «Сапсанов» – 3000–4000 руб. против 15 000–18 000 руб., приводит данные эксперт.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/02/09/750425-rzhd-sapsanov>

### ТАСС; 2018.02.08; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ПОЕЗДАМИ «САПСАН» В ЯНВАРЕ 2018 ГОДА ВЫРОСЛИ НА 6,6%

Перевозки пассажиров высокоскоростными поездами «Сапсан» между Москвой и Санкт-Петербургом увеличились в январе 2018 года на 6,6%, до 381 тыс. человек, следует из сообщения ОАО «РЖД».

«С момента запуска в 2009 году высокоскоростного сообщения «Сапсанами» перевезено около 28,4 млн пассажиров», – говорится в сообщении.

Ранее ТАСС сообщал, что услугами поездов «Сапсан» в 2017 году воспользовались 5,1 млн пассажиров (+6,1% к 2016 году).

<http://tass.ru/transport/4940362>

*Морской транспорт*

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.08; ТУАПСИНСКИЙ МОРПОРТ В 2017Г НЕЗНАЧИТЕЛЬНО УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВАЛКУ ГРУЗОВ

АО «Туапсинский морской торговый порт» (MOEX: TMTP) (ТМТП, Краснодарский край) в 2017 году обработало 14,2 млн тонн грузов, что на 0,7% больше, чем в 2016 году, говорится в сообщении компании.

В целом за 2017 год объем экспорта, формирующего основную часть грузопотока ТМТП, составил 14,05 млн тонн (рост на 0,2%). В структуре грузооборота доля экспорта составила 99,15%, импорта – 0,25%, каботажа – 0,6%.

Обработка сухих грузов ТМТП выросла на 10%, до 7,8 млн тонн. Так, объем перевалки зерновых увеличился на 15,9% и составил 2,2 млн тонн, угля – на 5%, до 3,1 млн тонн, черных металлов – на 10,5%, до 2,5 млн тонн.

«На рост перевалки зерновых повлияли сохранение спроса на экспортных рынках зерновых культур, высокая урожайность, а также проведение комплекса ремонтных и профилактических мероприятий, направленных на обеспечение эффективной и бесперебойной работы зернового терминала», – отмечает компания.

Переработка нефтепродуктов на причалах порта за 2017 год составила 6,4 млн тонн, что на 9% ниже показателя предыдущего года.

В 2017 году ТМТП обработал 706 транспортных судов (из них 342 сухогрузных и 364 нефтеналивных) и 112,589 тыс. железнодорожных вагонов.

АО «ТМТП» – основной оператор морского порта Туапсе, одного из крупнейших в России. Основным акционером АО является международный транспортный холдинг Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding) Владимира Лисина, владеющий напрямую 69,52% уставного капитала ТМТП, а также через ЗАО «Порт Инвест» (Туапсе) – 26,01 %.

### РБК; АРТЕМ ФИЛИПЕНОК; ВАСИЛИЙ МАРИНИН; 2018.02.08; «СУММА» ОСТАНЕТСЯ БЕЗ КАНДИДАТОВ В СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ НМТП

Представители группы «Сумма», которая вместе с «Транснефтью» владеет большинством акций в «Новороссийском морском торговом порте», не смогли выдвинуть кандидатов в совет директоров компании

Совет директоров НМТП утвердил кандидатов в новый совет директоров в компании, голосование по которому пройдет 5 марта, говорится в сообщении группы. В нем оказались два человека, представляющих государство, – глава Росимущества (владеет 20% НМТП) Дмитрий Пристансков и директор департамента имущественных отношений **Минтранса** Александр Тихонов, а также пять представителей «Транснефти». Структура компании, «Транснефть-Сервис», является миноритарным акционером НМТП с 10,5%. Ни одного человека в совет директоров не выдвинула зарегистрированная на Кипре компания Novoport Holding, у которой 50,1% акций.

Поскольку Novoport Holding является совместным предприятием «Транснефти» и группы «Сумма» (доли по 50% у каждой), ни одного кандидата от «Суммы» в совет директоров не оказалось. В нынешнем совете директоров НМТП у группы «Сумма» два представителя группы – генеральный директор «Суммы» Лейла Маммедзаде, а также член ее совета Александр Потапушин.

Как объяснили РБК в группе «Сумма», невыдвижение кандидатов в совет директоров НМТП объясняется существованием поручения правительства заключить новое акционерное соглашение: «Ввиду этой юридической реструктуризации Novoport не имеет технической возможности выдвигать своих кандидатов в совет директоров. Как только реструктуризация будет завершена, Novoport намерен выдвинуть своих кандидатов».

«Транснефть» оценивает это как техническую ошибку. Будет разбираться в этом. Надеется, что к следующему собранию акционеров Novoport сможет выдвинуть кандидатов», – заявил РБК советник президента «Транснефти» Игорь Демин. «Транснефть» подстраховалась через дочернюю компанию «Транснефть-Сервис», поэтому наши кандидаты попали в список», – заявил он.

В ноябре прошлого года в НМТП сменился генеральный директор, сообщал «Коммерсантъ». В отставку ушел Султан Батов, который в 2014 году был предложен «Суммой». Временно исполняющим обязанности руководителя стал Сергей Киреев, который до этого трудился в структурах «Транснефти», в том числе был генеральным директором «Транснефть-Сервиса».

НМТП – крупнейший портовый оператор в России по объему грузооборота. В состав группы входят как порт в Новороссийске, так и порт в Приморске на Балтийском море, а также порт Балтийска в Калининградской области.

По итогам 2016 года рыночная доля Группы НМТП составила 20,3% от грузооборота всех морских портов России.

<https://www.rbc.ru/business/08/02/2018/5a7c90e49a79474084b1a446>

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2018.02.08; СУДНО «ИГОРЬ ФАРХУТДИНОВ», СЛЕДОВАВШЕЕ С ЮЖНЫХ КУРИЛ К САХАЛИНУ, ДО СИХ ПОР ОСТАЕТСЯ В ЛЕДОВОМ ПЛЕНУ ВОЗЛЕ ЯПОНСКОГО ОСТРОВА ХОККАЙДО

Грузопассажирский теплоход «Игорь Фархутдинов», который при выполнении рейса с Южных Курил к Сахалину застрял во льдах возле японского о. Хоккайдо, до сих пор остается в окружении льдов в том же районе, сообщили в пятницу агентству «Интерфакс – Дальний Восток» в морском спасательно-координационном центре «Южно-Сахалинск».

«Судно остается пока на том же месте, где и застряло во льдах (в южной части Охотского моря на траверзе японского города Момбецу – ИФ)», – сказал собеседник агентства.

По его словам, судовладелец ждет ветра южного направления, который может растянуть льды, и «возможно, появятся промоины, через которые теплоход сможет выбраться из заторов льда».

Сигнал бедствия теплоход не подавал, угрозы экипажу и судну пока нет, отметил собеседник агентства.

В управлении Сахалингидрометслужбы агентству сообщили, что сейчас океанологи работают над картой, чтобы найти возможность выхода судна из ледового плена. Там также отметили, что льдов в южной части Охотского моря в этом году «больше чем обычно».

Ранее сообщалось, что теплоход «Игорь Фархутдинов» выполнял рейс из сахалинского порта Корсаков к Южным Курилам (теплоход заходит в порты островов Итуруп, Кунашир и Шикотан – ИФ).

5 февраля со 127 пассажирами и 42 контейнерами вечером судно вышло с Шикотана в обратный рейс к Сахалину и на выходе из Кунаширского пролива застряло во льдах толщиной до 1,5 м, их плотность, по оценкам специалистов, достигает максимальных значений – 10 баллов.

По данным пресс-службы правительства Сахалинской области, теплоход обеспечен достаточным количеством топлива, запасами продуктов питания и питьевой воды, кормят пассажиров судна бесплатно.

При необходимости к судну на выручку могут направить ледокол, сообщала пресс-служба в четверг.

Пресс-служба также сообщала, что если ледовая обстановка в южной части Охотского моря в ближайшие дни не улучшится, то следующий рейс «Игорь Фархутдинов» будет совершать в обход ледовых полей – через Сангарский пролив.

*Воздушный транспорт*

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2018.02.08; РУСЛЕ МИРОВЫХ ТРЕНДОВ

Главная функция российской гражданской авиации – социальная.

Гражданской авиации России 95 лет! «ТР» поздравляет с профессиональным праздником – Днем гражданской авиации – всех, кто причастен к полетам – от пилотов, диспетчеров до преподавателей летных училищ и специалистов–ремонтников. Отдельный поклон ветеранам отрасли за мужество, стойкость, самоотверженный труд!

О сегодняшнем и завтрашнем дне гражданской авиации размышляет заместитель **министра транспорта** РФ Александр ЮРЧИК.

– Александр Алексеевич, примите поздравления в связи с вашим назначением на ответственную должность заместителя **министра транспорта** Российской Федерации.

– Спасибо. Позволю себе поздравить все авиасообщество России с большой и значимой датой и пожелать коллегам здоровья, оптимизма, достатка и профессионального задора…

– Гражданскую авиацию вы знаете не понаслышке. За плечами опыт работы в **Федеральном агентстве воздушного транспорта** в качестве руководителя. Какие основные тренды существуют, на ваш взгляд, в развитии гражданской авиации в последние годы?

– Тема интересная. Тренды или тенденции в авиации не являются национальной спецификой. Развитие идет в общемировом русле. И здесь я могу абсолютно точно сказать, что гражданская авиация динамично и последовательно развивается. Случаются небольшие просадки, не такие глубокие, как в других отраслях, но общий тренд явно указывает на то, что доля авиаперевозок в транспортном сегменте экономики увеличивается год от года. Например, расчеты ИАТА указывают – к 2035 году мировые объемы ежегодных авиаперевозок увеличатся в два раза и достигнут 7,5 млрд человек. То есть сравняются с населением планеты.

И на это есть причины. Одна из основных – экономическая. За последние 20 лет средняя стоимость авиаперевозок уменьшилась на 60%. Это еще один тренд. Он отмечается и в России. Для иллюстрации, за последний год средний авиатариф у нас снизился на 4–4,2%.

– Тем не менее нередко мы слышим, что стоимость авиабилета в России непомерно высока…

– Разговоры о дороговизне авиаперевозок – это устойчивый миф. Да, случаются кризисные периоды, когда в процессе общеэкономической турбулентности «проседает» рубль. При этом резко, но не пропорционально поднимаются цены на международные перевозки. К тому же у нас огромная валютная составляющая и во внутренних перевозках.

Согласен и с тем, что далеко не все социальные группы россиян могут позволить себе регулярные перелеты. Но давайте зададимся вопросом: это упрек к авиаотрасли или к уровню доходов населения? Немаловажно и то, что российская гражданская авиация открыто конкурирует на международном рынке. И конкурирует успешно. По сервисному обеспечению полетов наши эксплуатанты пока уступают разве что ближневосточным авиакомпаниям. Не случайно Аэрофлот получил приз английского рейтингового агентства (Skytrax – главный в мире оценщик качества авиационного сервиса. – Прим. ред.), а также высший рейтинг американской авиационной ассоциации APEX. А что, другие отечественные авиакомпании хуже Аэрофлота? Нет, они успешно с ним конкурируют.

Почему я говорю об этом? Мы работаем на открытом рынке. Тарифы эксплуатантов выстраиваются на основе мирового рыночного механизма – спроса и предложения. Но есть и другие рыночные факторы, определяющие ценовую политику. Они объединены понятием «себестоимость». Основные из них – стоимость владения воздушным судном, зарплаты персоналу, аэропортовые и аэронавигационные сборы и стоимость ГСМ. Значительная часть этого перечня привязана к доллару. Скажем, даже предлагая авиакомпаниям воздушные суда отечественного производства, наши финансовые институты определяют стоимость лизинговых контрактов в долларах, считая, что это более надежно и стабильно. Все лизинговые контракты на приобретение зарубежных воздушных судов оплачиваются в валюте США. Зарплаты кабинного персонала также зачастую конкурентны мировым. В противном случае это чревато утечкой специалистов за рубеж. Растет и стоимость авиатоплива. Причем с нашей, российской спецификой – когда мировые цены на ГСМ поднимаются, наши производители следуют этому курсу, но если стоимость авиакеросина на мировых биржах проседает – отечественные тарифы остаются незыблемыми. Все это сильно бьет по эксплуатантам. Отсюда риторический вопрос: имеются ли экономические основания у нас с вами ожидать, что себестоимость перевозок и, следовательно, тарифы в ожидаемой перспективе снизятся? Казалось бы, ситуация патовая. Но мы находим решения.

– Догадываюсь, что речь пойдет о господдержке авиаотрасли…

– Об этом чуть позже. А пока об очень перспективном механизме снижения ценовой нагрузки на потребителей авиауслуг – лоукосте. Сейчас в этом сегменте активно работает «дочка» Аэрофлота – авиакомпания «Победа». Остальные эксплуатанты присматриваются к этой нишевой возможности. Ряд из них используют элементы лоукост–технологий. Это говорит о том, что авиакомпании ищут возможности снижения себестоимости перевозок за счет внутренних резервов для того, чтобы сохранить конкурентность цен для своих пассажиров. В условиях не очень высокого покупательского спроса населения этот процесс очень актуален. Кстати, именно кризис и санкции подстегнули авиапредприятия пристальнее присмотреться к этой модели. Перелеты по низким ценам в данный период самое то. Правда, сервис в данном сегменте, прямо скажем, ненавязчивый, но достаточный для недлительных перелетов. Предложение пока единственного у нас низкобюджетного перевозчика оказалось весьма востребованным. «Победа» по итогам 10 месяцев 2017 года стала седьмой российской авиакомпанией по числу перевезенных пассажиров. При этом порядка 12% из них полетели впервые. Предполагается, что в 2022 году пассажиропоток компании достигнет 16 млн человек. Также прогнозируется, что парк лоукостера, насчитывающий сегодня двенадцать B–737, вырастет более чем в 3,5 раза – до 45 самолетов. Чем не пример решения ценового вопроса за счет внутренних резервов.

Непомерные ценовые скачки, тем более необоснованные, у нас невозможны, поскольку система тарификации выстроена очень четко. Да и высокая конкуренция не позволяет эксплуатантам проявлять чрезмерные аппетиты. Никто не хочет терять пассажиров. Поэтому даже в самые нелегкие периоды экономических потрясений пассажиропоток в стране рос, и чаще всего значительно. Исключение – 2016 год, когда произошло снижение на величину допустимой погрешности. Замечу: это было спровоцировано событиями (общемировой экономический кризис, санкции, потеря рынков Египта, Турции, Украины), любое из которых могло привести к банкротству авиаотрасли самой развитой державы. Это говорит о том, что система управления гражданским авиатранспортным сегментом в стране выстроена в целом правильно.

– Не кажется ли вам, что появлению новых лоукостеров не способствует в том числе не всегда приемлемая для такого механизма тарифная политика аэропортов?

– Аэропорт по своей сути является естественной монополией. Мы сознательно зафиксировали это в нашем законодательстве. Тарифы в регулируемом секторе услуг воздушных гаваней контролируются. Любое повышение тарифов здесь согласовывается с ФАС. Но, с другой стороны, аэропорты возводят новые терминалы, развиваются. Правда, отмечу, любое повышение тарифов здесь должно быть обоснованно.

Лоукостеров не случайно называют бюджетными перевозчиками. Следовательно, и аэропортовые сборы им желательны более мягкие, на что аэропорты, подстегиваемые иногда базовыми авиакомпаниями, идут не всегда. Тем не менее я вижу иную причину неактивного развития лоукост–перевозок. У нас нет альтернативных аэропортов, а значит, нет должной конкуренции в этом сегменте. В Европе они есть.

– Определенный опыт создания альтернативной аэропортовой сети можно почерпнуть из практики развития ФКП «Аэропорты Севера».

– Это так. Разумеется, для такой большой страны, как Россия, действующая аэропортовая сеть далека от оптимальной. И при дальнейшем ее расширении нельзя будет забывать о том, что воздушные гавани – не только коммерческие предприятия. Они еще выполняют и важную социальную функцию. И мы должны в своей перспективной модели развития это учитывать. Не может государство оставлять без внимания даже сотню–другую граждан, отрезанных от Большой земли за неимением альтернативных видов транспорта. И мы уже более десяти лет практикуем поддержку заведомо нерентабельных аэропортов на Дальнем Востоке, объединяя их в расширяющуюся сеть федеральных казенных предприятий.

Сейчас мы готовим предложения в госпрограмму развития транспортной системы страны, которую правительство предполагает продлить на несколько лет. И во многом они будут касаться тех самых аэропортов Дальнего Востока, северных районов страны, где социальная функция особенно востребована.

– Как вы сказали, авиакомпании ищут своего пассажира. А как обстоят дела с процессом поиска аэропортами авиакомпаний – хороших и разных? Скажем, представители авиации общего назначения не всегда здесь желанные клиенты. Способствует ли полноправной интеграции АОН в структуру гражданской авиации работа Комиссии при Президенте РФ по вопросам развития авиации общего назначения?

– Ваш покорный слуга – ответственный секретарь этой комиссии. Изложу свое видение проблемы. АОН у нас небольшой сегмент. Но владельцы воздушных судов вполне состоятельные, сложившиеся и активные люди, яркие, интересные личности и безмерно любящие авиацию. Они – большое благо для авиации. И важно, чтобы мы воспринимали их не как досаждающую и причиняющую головную боль проблему, а как представителей важного и нужного авиасегмента. Именно так мы их и воспринимаем. Потому и существует комиссия, возглавляемая помощником президента **Игорем Левитиным**. И я намерен далее продолжать работу в этой комиссии, потому что АОН нужно развивать, нужно двигать. Надо понимать, что это огромный, перспективный и очень важный сектор экономики.

Исторически российская авиация развивалась иначе, нежели европейская и американская. Там развитие начиналось от небольших частных компаний. Затем возникли большие перевозчики, но малая авиация не зачахла. У нас активное развитие гражданская авиация получила в советский период. Это была государственная задача, грамотно поставленная и качественно реализованная. Создавались сразу крупные структуры при практическом отсутствии небольших частных авиапредприятий. Во многом это определялось отношением к собственности. А потому не было и соответствующих традиций малой авиации. Как результат появился Аэрофлот – самая крупная на тот период в мире авиакомпания. И низкий поклон ветеранам, которые смогли вывести нашу страну на передовые рубежи гражданской авиации.

Важно и то, что вся инфраструктура, включая аэропортовую, была выстроена под крупные авиакомпании, большие перевозки и объемы. Да, были малые аэропорты в небольших населенных пунктах, где летала так называемая малая авиация. Но это была, опять же, социально выстроенная сеть Аэрофлота. Сейчас стоит задача каким–то образом дать возможность людям реализовать свой интерес к авиации, работать и развиваться здесь.

Важную роль в ее решении играет нормотворчество. Совсем недавно мы пришли к выводу, что необходимо создать систему норм, правил, законов, которые позволят АОН при соблюдении определенных требований заняться коммерцией. Этот сектор должен быть интегрирован в цивилизованный рынок. То есть предполагается создать целый класс среднего и малого предпринимательства в авиатранспортном сегменте. В настоящий момент предстоит непростая и кропотливая работа по созданию соответствующих федеральных авиационных правил – выполнение коммерческих перевозок малыми воздушными судами. Предполагается определить несколько ступеней допуска к выполнению работ. От простейших – картография, облеты трубопроводов – до перевозок пассажиров. Необходимо определить новые специфические для частной авиации подходы, которые будут способствовать развитию АОН и обеспечивать дисциплину и, соответственно, безопасность полетов малой воздушной техники, включая дирижабли и другие воздухоплавательные аппараты. Важно найти баланс между требованиями и ответственностью, возможностью и желанием. Важно, чтобы требования авиационных властей не стали запретительными, дабы не задушить бизнес в зародыше.

Здесь должно быть двустороннее движение. Эксплуатантам АОН также необходимо скорректировать свои принципы. Приоритетом должна быть не выгода, а обеспечение безопасности полетов. Это один из основных принципов авиации. Именно он будет заложен в основу развития малых коммерческих авиапредприятий.

– Когда же коммерциализация деятельности АОН будет узаконена?

– Мы предполагаем за год–полтора выпустить нормативные документы. Думаю, к 2020 году механизм должен активно заработать и дать серьезный толчок для развития АОН. Кстати, это станет сигналом и для аэропортов, у которых появятся смысл активизировать работу в этом направлении и желание видеть в малой авиации значимую клиентскую сеть. Это произойдет не по указке, директивному решению, а из рыночных соображений.

– Есть еще одна болезненная проблема – беспилотники.

– Развитие этого направления сравнимо со взрывом, который наблюдается на рынке компьютерной техники. Беспилотные технологии активно завоевывают пространство транспортного сегмента экономики. Этот лавинообразный тренд отмечается во всем мире. Применительно к авиации – это сегмент АОН. Создавать для беспилотников отдельные трассы, зоны полетов считаю непродуктивным и бесперспективным. Абсолютно ясно, что пилотируемая и беспилотная авиация будет поначалу сосуществовать. Но затем беспилотные технологии окажутся вне конкуренции.

Следовательно, нам нужно быть готовыми к такому развитию событий, разрабатывать соответствующие правила. Пока этот рынок малоуправляемый и в какой–то степени анархичный. Универсальность беспилотников позволяет применять их в том числе и в противоправных акциях. В этой проблеме фокусируются такие факторы, как гражданское понимание вероятных рисков, бизнес–интересы владельцев БЛА и правовая ответственность за несоблюдение установленных норм и правил. Здесь также необходимо соблюдение баланса. Пока универсального решения не найдено нигде в мире. Среди основных задач, снижающих уровень риска применения беспилотников в неправовом поле, – идентификация воздушного судна, ее владельца и лица, ответственного за возможно причиненный беспилотником ущерб. Решение одно – регистрационный механизм. Но он станет работать лишь в том случае, если владельцы БЛА придут к пониманию, что законопослушание выгодно. Именно такое представление должна культивировать в сознании наших граждан создаваемая в этом сегменте нормативно–правовая конструкция. При ее формировании нужно соблюсти два принципа: не переступить грань и создавать условия. Также экспертами вырабатываются технические условия безопасных полетов беспилотников. Уже сегодня надо знать, какой механизм взаимодействия с беспилотными технологиями будет выстраиваться у служб аэронавигации, аэропортовых комплексов и многих других структур. Новые вызовы требуют новых взглядов, подходов, иной психологии.

– Ранее вы отметили, что наша система управления гражданским авиатранспортным сегментом оптимальна. Между тем есть эксперты, считающие, что **Минтранс** и **Росавиаци**я зачастую дублируют друг друга, и это не всегда эффективно.

– Основной орган, который формирует госполитику в отрасли, – это **Министерство транспорта** РФ. Кстати, часто даже в экспертной среде проскальзывает непонимание структуры управления транспортным блоком. Так вот, об основной функции **Минтранса** уже сказано. Существует подведомственное ему **Федеральное агентство воздушного транспорта** (**Росавиаци**я), которое является своего рода исполнительным органом, но не является авиационной властью. **Росавиаци**я наделена определенным функционалом, оказывает в рамках своих полномочий госуслуги, управляет имуществом, реализует меры в области безопасности полетов, авиационной безопасности и т. д. Агентство также активно участвует в формировании предложений, нацеленных на развитие авиатранспортного сегмента, которые учитываются при совершенствовании **Минтрансом** значимых направлений поступательного движения

авиаотрасли.

Прошлогодние показатели тому свидетельство. Российскими авиакомпаниями перевезены 105 млн пассажиров. Больше, чем перевозилось в Советском Союзе, где была самая крупная в мире авиакомпания – Аэрофлот. Это важный показатель, который говорит о том, что мы смогли адаптировать отрасль к новым рыночным условиям.

Международные перевозки возросли до 42,5 млн пассажиров (30%), внутренние – на 11% и достигли отметки 62,5 млн человек. Чем интересны эти цифры? До недавних пор объем международных пассажироперевозок у нас превышал внутренний. Такая диспропорция указывала на то, что доступ к авиауслугам имела небольшая доля высокообеспеченных граждан. А полеты для рядовых россиян были просто роскошью. О доступных даже для среднеобеспеченного пассажира тарифах, скажем, из Владивостока к Черному морю, можно было только мечтать.

Подобная ситуация не могла устраивать руководство страны и отрасли. Активный поиск привел к оптимальным на тот период решениям. Были запущены сразу несколько программ поддержки и развития внутренней авиасети, выстраивались условия увеличения авиаподвижности населения на внутренних маршрутах. И вот результат. Не это ли объективный показатель эффективности управления?

– Кстати, о механизме, обеспечивающем доступность полетов для населения. Нуждаются ли в корректировке программы субсидирования?

– Нуждаются. У нас работали несколько программ субсидирования полетов и развития маршрутной сети. Сейчас мы выходим на понимание, что эти ресурсы надо консолидировать. Тогда субсидирование обретет большую маневренность. С этого года, не отменяя ни одну из действующих программ, мы объединили их в единый комплекс. При этом число маршрутов по сравнению с прошлым годом традиционно увеличилось. В рамках не очень больших средств мы получаем большую возможность маневра ими. Если одна из программ становится более востребованной, ее можно расширить за счет менее интересной пассажирам. Нам также необходимо выработать единые подходы к субсидированию, которые исключили бы местечковое лоббирование, а базировались на социальных принципах. Механизм субсидирования должен стать более универсальным. Хочу при этом заверить, что приоритетное внимание будет уделяться Дальнему Востоку и Сибири, северным территориям. Словом, совершенствование программ субсидирования идет и будет продолжаться.

– Все еще случаются ситуации, связанные с банкротством авиакомпаний, что весьма болезненно отражается на пассажирах. **Минтрансом** разработан и реализуется план мероприятий по повышению контроля за деятельностью авиакомпаний. Какие еще меры организационного характера, на ваш взгляд, следует принять, чтобы исключить рецидивы ситуаций, аналогичных произошедшей с «ВИМ–Авиа»?

– Авиакомпании – коммерческие предприятия, работают в рыночных условиях, а значит, не застрахованы от банкротств. Наша задача выявлять предкризисные ситуации. Механизм, позволяющий решать эту проблему, предусмотрен упомянутым планом мероприятий, который одобрен Правительственной комиссией по транспорту.

Планом предусмотрено введение процедуры ограничения действия сертификата эксплуатанта в случае ухудшения основных финансово–экономических и технологических показателей деятельности авиаперевозчиков и системы управления деятельностью, влияющих на безопасность полетов, права потребителей. Расширены основания для принятия решений о при-

остановлении действия или аннулировании сертификата эксплуатанта.

Также приказом **Минтранса** России внесены изменения в ФАП. В частности, для оценки финансово–экономического состояния эксплуатантов им надлежит ежемесячно, до истечения 35 дней, следующих за отчетным месяцем, предоставлять в **Росавиаци**ю данные бухгалтерской отчетности и соответствующую статистическую информацию. В перечень этих данных входят: показатели чистого оборотного капитала, периода оборота (погашения) кредиторской задолженности, наличия или недостаточности финансовых ресурсов обеспечения текущей деятельности, стоимости чистых активов, а также суммы кредиторской задолженности, в том числе по оплате труда, аренде, лизингу воздушных судов, авиаГСМ, техническому, аэропортовому обслуживанию и ремонту воздушных судов.

Кроме того, с учетом анализа ситуации, сложившейся с «ВИМ–Авиа», внесены изменения, предусматривающие по-

этапное введение ограничений при неудовлетворительном финансово–экономическом состоянии авиакомпании. Среди настораживающих индикаторов – наличие просроченной задолженности по итогам двух месяцев подряд по заработной плате, более 20% рейсов (от общего числа выполненных в течение календарного месяца), выполненных с задержкой более 2 часов либо отмененных. В таком случае предусмотрено введение в сертификат эксплуатанта ограничений. Если же неудовлетворительная деятельность эксплуатанта продлится более двух кварталов подряд, то действие его сертификата приостанавливается.

Также уделяем большое внимание разработке мер, позволяющих авиаперевозчику осуществлять вывоз пассажиров, заключивших с ним договор воздушной перевозки, в случае введения ограничений в сертификат эксплуатанта данного перевозчика.

В заключение хотел бы отметить, что работники авиационной отрасли показали слаженную и четкую работу, обеспечив безопасные полеты не только на территории России, но и за ее пределами и достигнув рекордных показателей.

Еще раз хочу поздравить коллег с профессиональным праздником и пожелать крепкого здоровья, душевной гармонии, благополучия, новых открытий, блестящих перспектив и дальнейших успехов в укреплении позиций гражданской авиации нашей страны.

<http://transportrussia.ru/item/4130-v-rusle-mirovykh-trendov.html>

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2018.02.08; АВИАКОМПАНИЯМ НАПОМНИЛИ О ЗАПРЕТЕ ПОВЫШАТЬ ЦЕНЫ ВО ВРЕМЯ ЧМ-2018

У большинства из них билеты уже подорожали в разы

Авиакомпании, аэропорты и территориальные подразделения **Росавиаци**и получили в четверг 8 февраля телеграмму от **Росавиаци**и с заголовком «О транспортном обеспечении чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года». Документ пришел за подписью замруководителя **Росавиаци**и Олега Клима. «Ведомости» ознакомились с ним, получение подтвердили менеджер крупного аэропорта и менеджер крупной авиакомпании.

Клим поручает подчиненным сообщить аэропортам и авиакомпаниям, что необоснованное повышение аэропортовых сборов и авиабилетов в города – организаторы матчей запрещено федеральным законом ФЗ-108 от 2013 г. Также подразделениям **Росавиаци**и поручено вести мониторинг цен на авиабилеты в города-организаторы, при выявлении фактов завышения информировать **Росавиаци**ю и Федеральную антимонопольную службу (ФАС). Также с 10 марта подразделения должны еженедельно по средам представлять в **Росавиаци**ю информацию о наличии билетов в города – организаторы матчей.

ЧМ-2018 пройдет с 14 июня по 15 июля в 11 городах: Москве, Санкт-Петербурге, Волгограде, Екатеринбурге, Калининграде, Екатеринбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Саранске и Сочи.

Закон, на который ссылается Клим, – «О подготовке и проведении в Российской Федерации чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года, Кубка конфедераций FIFA 2017 года и внесении изменений в отдельные законодательные акты». Пункт 15 ст. 10 закона действительно запрещает необоснованный рост «тарифов на воздушные перевозки пассажиров в аэропорты, обслуживающие населенные пункты, в которых проводятся матчи спортивных соревнований, а также тарифов и сборов на услуги аэропортов».

В законе не поясняется, что такое необоснованный рост. Но цены на билеты выросли уже давно. Уже 3 декабря крупнейший сервис по поиску авиабилетов Аviasales сообщил, что после 1 декабря, когда прошла жеребьевка матчей группового этапа, средняя стоимость билетов в города-организаторы выросла в среднем на 10%. Но это в среднем, билеты из Москвы в города-организаторы, особенно накануне матчей, стоят дороже обычных дней на десятки и сотни процентов.

На сколько дороже?

Представители крупнейших перевозчиков, «Аэрофлота» и S7, объясняли в декабре, что цены не повышали – просто из-за возросшего спроса быстро кончились самые дешевые билеты.

«Это лукавство. Билеты в несколько раз дороже продаются на дни ЧМ-2018 в эконом-класс, так не бывает. Если кончаются дешевые билеты, то дорогие должны быть только в бизнес-класс. Это именно повышение, с этим будет разбираться транспортная прокуратура», – говорит федеральный чиновник.

Правда, «Аэрофлот» в январе предложил новую партию билетов по самым низким своим тарифам, его предложение стало самым дешевым на рынке, отмечал сервис OneTwoTrip.

Сегодня продажи на летний сезон, в том числе в города чемпионата на июнь – июль, последним из регулярных авиакомпаний начал лоукостер «Победа» («дочка» «Аэрофлота»). В дни чемпионата билеты «Победы» на 1000-3000 руб. в зависимости от дня дороже, чем до чемпионата. Они дороже, чем у «Аэрофлота», у которого цены в дни ЧМ остаются на уровне обычного высокого сезона.

«Очевидно, что «Аэрофлот» выставил билеты по нижней ценовой границе и закрыл билеты по верхней цене», – объясняет топ-менеджер российской авиакомпании цены «Аэрофлота» на дни ЧМ. Такие действия в период повышенного спроса, скорее всего, политически мотивированы, направлены на заигрывание с массами, добавляет он. Экономического смысла в таких низких ценах «Аэрофлота» нет, это скорее продолжение социальной акции, начатой дешевыми перелетами на Олимпиаду в Сочи, говорит исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

Но у других авиакомпаний билеты еще дороже и в разы превышают стоимость перелета в обычные дни. «Ведомости» направили запросы в S7, «Уральские авиалинии» и Utair.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/02/08/750401-rosaviatsiya>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3542457>

<https://www.rbc.ru/business/08/02/2018/5a7c62e59a794770f1423824>

<http://tass.ru/ekonomika/4942422>

<https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-zapretila-podnimat-tseni-na-aviabileti-vo-vremya-CHM-2018-2018-02-08/>

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.02.08; В МИНТРАНСЕ ОТВЕТИЛИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕ ВЕРНУТЬ КУРИЛКИ В АЭРОПОРТЫ

В **Минтрансе** считают, что необходимо взвешенно подойти к решению вопроса о возврате курилок в чистую зону аэропортов, соблюдая действующее законодательство, а также гражданские права как курящих, так и не курящих людей. Так прокомментировали в ведомстве новую попытку парламентариев ввернуть курительные комнаты в воздушные гавани.

Заместитель председателя комитета Государственной Думы по экологии и охране окружающей среды, сопредседатель Центрального координационного совета сторонников «Единой России» Сергей Боярский скорректировал свою законодательную инициативу, которая вносилась ранее в Государственную думу. Текст проекта есть у «РГ».

Предлагается расширить список исключений, предусмотренных законом «Об охране здоровья граждан от воздействия окружающего табачного дыма и последствий потребления табака», а именно: вписать туда пункты о зонах аэропортов, предназначенных для нахождения зарегистрированных пассажиров после проведения предполетного досмотра, а также зонах, предназначенных для пассажиров, следующих транзитом, то есть о «чистых зонах». Оттуда пассажиры не могут выйти на пять минут на улицу, чтобы покурить, и в результате курят в туалетах и других не предназначенных для этого местах.

Автор законопроекта подчеркивает, что он на стороне Минздрава России в части защиты граждан от воздействия окружающего табачного дыма. «Именно об этом мой законопроект – о защите здоровья людей, вынужденных вдыхать продукты горения табака в местах, в которых систематически нарушается установленный запрет на курение. Разрешив организацию специально оборудованных мест для курения в «чистых» зонах аэропортов, будет сделан еще один шаг вперед к защите окружающих от воздействия табачного дыма, отметил Сергей Боярский.

<https://rg.ru/2018/02/08/v-mintranse-otvetili-na-predlozhenie-vernut-kurilki-v-aeroporty.html>

### ТАСС; 2018.02.08; AZUR AIR НАМЕРЕНА В 2018 Г. УВЕЛИЧИТЬ ПЕРЕВОЗКИ С ПРИНЯТИЕМ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ НОВЫХ ЛАЙНЕРОВ

Azur Air намерен в 2018 году увеличить перевозки с принятием в эксплуатацию нового флота. Об этом заявил гендиректор авиакомпании Михаил Крицкий, выступая на авиационной выставке NAIS-2018.

«Мы в том году ввели 5 воздушных судов (четыре Boeing-737 и один Boeing-757 – прим. ТАСС), в планах на этот год – не снижение, а увеличение объемов в связи с принятием в эксплуатацию нового флота», – сказал он.

В пресс-службе Azur Air уточнили, что к весенне-летнему сезону 2018 года компания планирует принять 2 лайнера – Boeing-737 и Boeing-767. Также в планах на этот год пополнение парка Boeing-777.

По данным **Росавиаци**и, Azur Air занимает восьмое место по объему авиаперевозок в России. В 2017 году компания перевезла 3,7 млн пассажиров.

<http://tass.ru/ekonomika/4940568>

### ИНТЕРФАКС-КАЗАХСТАН; 2018.02.08; «СИБИРЬ» ОТКРЫВАЕТ ТРИ НОВЫХ АВИАРЕЙСА ИЗ РОССИИ В КАЗАХСТАН

Российская авиакомпания «Сибирь» планирует открыть регулярные рейсы по направлению Москва – Тараз, Москва – Кокшетау и Новосибирск – Павлодар, сообщила в четверг пресс-служба Министерства по инвестициям и развитию Казахстана.

Рейс по направлению Москва – Тараз планируется открыть с 29 апреля с частотой полетов два раза в неделю, Москва-Кокшетау – с 1 июня с той же частотой полетов.

Также с 30 мая авиакомпания намерена начать выполнение регулярных рейсов по новому направлению Новосибирск – Павлодар с частотой полетов два раза в неделю, отмечается в сообщении.

Авиакомпания «Сибирь» (эксплуатирует самолеты Airbus) входит в группу компаний S7, по итогам девяти месяцев 2017 года заняла третье место по объему пассажирских авиаперевозок в РФ.

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.08; КИРГИЗСКАЯ AIR MANAS В ИЮНЕ ВОЗОБНОВИТ РЕЙСЫ ИЗ ЖУКОВСКОГО В БИШКЕК

Киргизская авиакомпания Air Manas с 2 июня возобновит рейсы из подмосковного аэропорта «Жуковский» в Бишкек, следует из информации на сайте аэропорта «Жуковский».

Ранее Air Manas уже выполняла рейсы по данному маршруту, однако позднее они были прекращены.

Аэропорт «Жуковский» находится в 40 км от Москвы, открылся в середине 2016 г. Обслуживает регулярные и чартерные рейсы российских авиакомпаний «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) и Pegas Fly, киргизской Avia Traffic Company, белорусской «Белавиа», турецких Onur Air и SunExpress. Полеты выполняются, в основном, в страны СНГ.

По данным источника «Интерфакса», по итогам 2017 г. аэропорт обслужил около 398 тыс. человек при прогнозе на уровне 2 млн пассажиров.

### ТАСС; 2018.02.08; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА НОРИЛЬСКА НЕ ПОВЛЕЧЕТ ОГРАНИЧЕНИЙ НА БОЛЬШИЕ САМОЛЕТЫ

Последний этап реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорта Норильска, основной воздушной гавани севера Красноярского края, летом 2018 года, не потребует ввода ограничений для больших воздушных судов. Об этом в четверг сообщила пресс-служба Таймырского муниципального района края.

Во время второго этапа ремонта ВПП в июне – сентябре 2017 тяжелые самолеты не могли приземляться в аэропорту, перевозки пассажиров осуществлялись воздушными судами малой авиации типа ATR.

«Период третьего строительного этапа реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорта Норильск продлится с 4 июня по 22 сентября 2018 года. Однако, все это время будут организованы рейсы на больших воздушных судах типа Boeing 737-800. Длины полосы для них достаточно», – сообщили в пресс-службе.

Во время реконструкции дважды в день из Норильска в Красноярск будут вылетать самолеты авиакомпании NordStar. Также они будут летать и в обратном направлении с частотой по два рейса в день. Рейсы из Норильска в Москву будут проходить через Новый Уренгой, а из Москвы напрямую в Норильск по три в день. Полеты будут производиться шесть дней в неделю, за исключением воскресенья.

Кроме того, авиакомпания S7 предлагает дополнительные рейсы на направлении Норильск – Новосибирск и далее по всей географии полетов компании. В пресс-службе добавили, что ограничений по продаже билетов и лимитирования не будет. Тариф на направлениях Норильск – Красноярск и Красноярск – Норильск составляет 11,77 тыс. рублей, на направлениях Норильск – Москва (через Новый Уренгой) и Москва – Норильск (прямой) – 18,75 тыс. рублей.

Реконструкция норильского аэропорта Алыкель началась в 2016 году. Работы по обновлению инфраструктуры норильского аэропорта 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».

<http://tass.ru/ekonomika/4939729>

### ТАСС; 2018.02.08; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА АСТРАХАНЬ В ЯНВАРЕ 2018 ГОДА ВЫРОС НА 8,9%

Пассажиропоток международного аэропорта Астрахань в январе 2018 года увеличился на 8,9% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года, до 40,7 тыс. человек, следует из сообщения аэропорта.

На внутренних воздушных линиях в январе 2018 года было обслужено порядка 37 тыс. пассажиров (+6,7%), на международных – 3,1 тыс. пассажиров (-3,4%). Количество пассажиров прямого транзита составило около 1,16 тыс. человек.

В январе 2018 года аэропорт обеспечил выполнение 256 самолетовылетов (+5,8%) и обработал 65,7 тонн груза и почты.

Аэропорт Астрахани – один из основных аэропортов на юге России, с 1994 года имеет статус международного. За 2017 год аэропорт обслужил около 582 тыс. пассажиров – что на 10,8% больше показателя за 2016 год.

<http://tass.ru/transport/4940490>

### ТАСС; 2018.02.08; ПЕРВЫЕ РЕЙСЫ «ПОБЕДЫ» ИЗ ПЕТЕРБУРГА В КАЛИНИНГРАД СОСТОЯТСЯ В КОНЦЕ МАЯ

Лоукостер «Победа» планирует начать полеты из петербургского аэропорта «Пулково» в Калининград в конце мая, сообщили в четверг ТАСС в пресс-службе авиакомпании.

«Полеты планируем начать в конце мая. И откроем мы [продажи билетов в] Калининград», – сказали в пресс-службе.

В пресс-службе добавили, что рейсы из Петербурга в Калининград открываются впервые. «Сейчас будем летать несколько раз в неделю, а дальше посмотрим, пока открываем это направление на летний период», – отметили в компании.

«Стоимость билетов – как всегда, от 499 рублей, на всех маршрутах они есть», – уточнили в компании.

Как сообщало ранее издание «Ведомости», авиакомпания «Победа» планирует выполнить в весенне-летний сезон текущего года в 1,6 раза больше рейсов, чем в 2017 году – 24 717 по 79 направлениям. Наибольший рост региональных перевозок обеспечит Санкт-Петербург, количество направлений из которого вырастет с 8 до 15, а количество рейсов – в 2,8 раза. Из аэропорта «Пулково» «Победа» начнет летать в Калининград, Пизу, Жирону, Тбилиси, Кельн, Гюмри и Минск, если удастся договориться с аэропортом последнего о тарифах.

Авиакомпания «Победа» – первый российский лоукостер, образованный в сентябре 2014 года. В 2017 году «Победа» перевезла 4,58 млн человек, что на 6,9% больше, чем в 2016 году. На данный момент авиакомпания осуществляет полеты по ряду российских и зарубежных направлений, в том числе перевозчик осуществляет полеты в Испанию, Италию, Грецию, Германию, Израиль и на Кипр.

<http://tass.ru/ekonomika/4941104>

### ТАСС; 2018.02.08; АЛТАЮ НЕОБХОДИМЫ СУБСИДИИ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ «ЗЕЛЕНОЙ ЭКОНОМИКИ»

Отсутствие субсидий на авиаперевозки в Республику Алтай является одним из сдерживающих факторов для развития так называемой «зеленой экономики» – с разумным природопользованием, позволяющим сохранить высокие экологические стандарты. Об этом сообщил в четверг во время заседания Федерального совета Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) глава региона Александр Бердников.

«Мы крайне заинтересованы в субсидировании региональных авиаперевозок, поскольку цены на авиабилеты чрезмерно высоки, это сдерживает развитие внутреннего туризма. Добраться на Камчатку, Байкал, Алтай для жителей европейской части России гораздо дороже, чем на заграничные курорты. В 2018 году рейсы в Горно-Алтайск в перечень субсидируемых не вошли. Для изменения этой ситуации нужно включить Республику Алтай в перечень удаленных и труднодоступных регионов, а мы таковым по факту являемся, у нас нет железнодорожного сообщения, мы угловой горный регион на стыке границ четырех государств – Китая, Казахстана и Монголии», – сказал Бердников.

Также, по словам главы региона, развитие экономики сдерживают высокие энерготарифы. Он отметил, что развитие собственной энергогенерации (в регионе построены пять солнечных электростанций – прим. ТАСС), возможно, со временем даст возможность гражданам и бизнесу пользоваться электроэнергией по приемлемым ценам. По словам Бердникова, сегодня на Алтае энерготарифы самые высокие в Сибири из-за низкой плотности населения, большой протяженности и износа сетей. Это сдерживает развитие бизнеса, отражается на стоимости продукции.

Также, для развития турбизнеса, который для Горного Алтая является основным, необходимо решить вопрос с использованием под цели рекреации земель лесного фонда, которые занимают более 50% республики. По словам Бердникова, около 200 туробъектов построены на таких землях по временным разрешениям. Для их легализации необходимы поправки в Лесной кодекс РФ, разрешающие строительство, реконструкцию и эксплуатацию объектов капитального строительства на землях лесного фонда – пока этот вопрос не решен.

Республика Алтай – приграничный горный регион РФ с населением около 220 тыс. человек. Развитие «зеленой экономики» – одна из приоритетных задач. Предприятиям, которые вписываются в эту концепцию, в республике оказывается господдержка. Туризм, как одно из направлений этой сферы – одна из главнейших составных экономического развития республики.

Заседание Федерального совета Российского союза промышленников и предпринимателей в Москве проходит в рамках ежегодной Недели российского бизнеса. Федеральный совет является консультативным и совещательным органом РСПП, образуемым для подготовки предложений и рекомендаций по основным направлениям деятельности и обобщения практики работы координационных советов.

<http://tass.ru/ekonomika/4942403>