**06 МАРТА 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РИА НОВОСТИ; 2017.03.04; МАТВИЕНКО ЗАЯВИЛА О НЕОБХОДИМОСТИ ВСТРЕЧ МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА РФ И ЕГИПТА

Председатель Совета Федерации (СФ) Валентина Матвиенко на встрече с премьер-министром АРЕ (Арабская Республика Египет) Шерифом Исмаилом попросила его дать поручение как можно скорее встретится с министром транспорта РФ для подписания протокола об авиасообщении.

«Просила бы вас принять решения поручить министру транспорта как можно скорее встретится… с нашим министром для подписания этого протокола», – сказала Матвиенко.

Она пояснила, что без подписания такого протокола российские авиакомпании не могут подписать соответствующие соглашения по работе в аэропортах Египта.

«Для возобновления авиасообщения нужно подписание согласованного (без проблем) протокола между правительствами России и Египта», – сказала Матвиенко.

При этом, по ее словам, она согласна с президентом АРЕ Абдель Фаттахом ас-Сиси, что эта работа должна вестись конфиденциально.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2017.03.03; МИНТРАНС ДАЛ ПРОГНОЗ ПО СБОРАМ «ПЛАТОНА» В ТЕКУЩЕМ ГОДУ

Сборы с большегрузов в рамках системы «Платон» должны вырасти в 2017 году на 15% по сравнению с 2016 годом и составить около 32 миллиардов рублей, рассказал журналистам первый замглавы **Минтранса** РФ Евгений **Дитрих**.

«Исходя из тех поручений, что у нас есть, мы должны повысить собираемость на 15% в результате исполнения организационных и технологических мероприятий. На 15% по году, поскольку мероприятия по передаче полномочий (по сбору штрафов) в **Ространснадзор** будут начаты с середины года, то есть с 15 июля и так далее, то есть это – итог года, как мы ожидаем. В целом по году мы планируем собрать в пределах 32 миллиардов рублей», – сказал первый замглавы **Минтранса**.

Тариф системы «Платон» с 15 апреля 2017 года по решению правительства будет увеличен вдвое – до 3,06 рублей за километр пути. До этого предполагалось двухэтапное повышение тарифа – до 2,61 рубля за километр с 1 февраля и до 3,06 рублей с июня этого года.

Как объяснял журналистам глава **Минтранса** Максим **Соколов**, нагрузка на перевозчиков снизится за счет продления действия льготного тарифа системы на 2,5 месяца. При индексации с 15 апреля до 3,06 рубля за километр среднегодовой уровень тарифа за 2017 год составит 2,61 рубля на километр пути. При двухэтапном повышении тарифа, предложенном ранее **Минтрансом**, среднегодовое значение составило бы 2,78 рубля за километр. Таким образом, правительство снизило среднегодовую тарифную нагрузку для большегрузов в рамках системы «Платон» на 17 копеек за пройденный километр.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.03; РЖД ВВОДЯТ 3,8%-НУЮ СКИДКУ НА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ В ТЕРМИЧЕСКИХ КОНТЕЙНЕРАХ

ОАО «Российские железные дороги» вводит 3,8%-ную скидку на перевозки грузов в термических контейнерах.

Соответствующее решение приняло правление компании. Выписка из протокола его заседания опубликована на сайте монополии. Документ датирован 1 марта.

Понижающий коэффициент вводится «в установленном порядке» – спустя 10 дней после официальной публикации в печатном издании компании (информация опубликована в пятницу) и будет действовать до вступления в силу решений Федеральной антимонопольной службы РФ об изменении тарификации таких перевозок, «но не позднее 31 декабря 2017 г.».

Право варьировать грузовые тарифы в рамках «ценового коридора» «Российские железные дороги» получили в 2013 г. Изначально верхняя граница была установлена на уровне «+13,4%» к действующим ставкам, но в конце 2016 г. ее было решено снизить до «+10%». Нижняя же граница была снижена с «минус 25%» до «минус 50%» для грузов II (базового) и III (высокодоходного) тарифного классов без ограничения по дальности транспортировки и до «минус 14%» для грузов I (низкодоходного) тарифного класса в пределах 3 тыс. км.

Тема использования в перевозках скоропортящихся грузов термических контейнеров и стимулирования их производства еще в 2015 г. поднималась на заседании президентского Госсовета. «Рефрижераторные вагоны уже приходят в негодность. В них трудно поддерживать необходимые температурные режимы. Рыба приходит в Москву с нарушением технологии (доставки – ИФ)», – отмечал министр сельского хозяйства РФ Александр Ткачев. «В них каждый день температура падает на 2 градуса, то есть (когда они – ИФ) приходят в Москву – там уже 8-10 градусов, значит, все течет», – пояснял он.

При этом в ходе заседания Госсовета А.Ткачев выражал мнение, что тарифы на железнодорожные перевозки в универсальных и рефрижераторных контейнерах в России нужно выровнять. «В универсальных контейнерах китайские ботинки везут в три раза дешевле, чем отечественную рыбу с Дальнего Востока. По факту мы за счет рыбы и продовольствия дотируем универсальные перевозки», – сетовал тогда глава Минсельхоза, называя это «глубочайшей ошибкой».

«Почему дешевле мы тряпки перевозим, чем готовую продукцию – еду?», – добавлял чиновник. Он отмечал, что в 2011 г. поменялся алгоритм расчета тарифов на перевозку в рефрижераторных контейнерах, из-за чего стоимость транспортировки выросла в среднем в 1,5 раза. В результате объемы таких перевозок сократились: если в 2006-2011 гг. они увеличились в 5 раз, до 530 тыс. тонн, то с 2012 г. наблюдается их ежегодное падение по 10%, говорил глава Минсельхоза.

По данным отраслевых СМИ, недавно Ассоциация собственников рефрижераторного подвижного состава просила «Российские железные дороги» поддержать инициативу по выравниванию цен на перевозки в универсальных и рефрижераторных контейнерах и установить 10%-ную скидку в рамках «тарифного коридора» для перевозки рыбы с Дальнего Востока.

Замглавы центра фирменного транспортного обслуживания РЖД Сергей Тугаринов в этой связи заявлял корпоративному изданию монополии, что «снижение на 10% ни к чему не приведет». «В ценообразовании на рынке сбыта железнодорожный тариф занимает очень мало места и существенного влияния на волатильность спроса не оказывает. Поэтому только будут дешевле возить, а рыбы больше на скидке мы не перевезем. Такие опасения есть не только у нас, но также у операторов и представителей рыбодобывающей отрасли», – отмечал он.

По данным газеты, в компании намерены «рассмотреть комплекс мер, которые предстоит разработать по этой проблематике», и вновь вернуться к ее обсуждению. В «Российских железных дорогах» также сообщали изданию, что по выравниванию ставок на универсальные и рефрижераторные вагоны компания подготовила предложение в ФАС, но оно пока не рассмотрено.

За замену вагонов-рефрижераторов на заседании Госсовета в 2015 г. высказывался и глава министерства промышленности и торговли РФ Денис Мантуров, отметив, что «по контейнерам подготовлен комплексный проект», в котором, в том числе, будут задействованы «Уралвагонзавод», «Алтайвагон» и «КАМАЗ» (MOEX: KMAZ). Планируется производить продукцию, рассчитанную на перевозку как в железнодорожном составе, так и на автомобиле «непосредственно до потребителя». «Эти рефрижераторные контейнеры будут дешевле почти на 25%, чем сегодня у иностранных поставщиков. Мы с I квартала 2017 г. готовы первые поставки делать», – отмечал министр. До этого Минпромторг также называл в числе возможных производителей рефконтейнеров завод «Тихвинспецмаш» (актив группы «Объединенная вагонная компания» (MOEX: UWGN).

«До недавнего времени была проблема – дизель-генераторы (для поддержания температуры в вагонах – ИФ), которых у нас в стране никто не производил. Сегодня Тверской вагоностроительный завод (актив «Трансмашхолдинга» – ИФ) разработал соответствующий стандарт, провел сертификацию этих вагонов – они готовы производить. Нужен консолидированный или частный заказ, чтобы перевозить в этих рефконтейнерах», – также отмечал на заседании глава **Минтранса** Максим **Соколов**.

### RG.RU; 2017.03.03; ТАТЬЯНА ШАДРИНА МИНТРАНС СОЗДАСТ СИСТЕМУ КОНТРОЛЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ

**Минтранс** намерен создать федеральную систему контроля дородных фондов, отметил первый зам**министра транспорта** Евгений **Дитрих**. И пилотные проекты будут запущены уже в этом году, а полностью система заработает в 2018 году.

**Росавтодор** проверит, как в регионах «пережили» зиму дороги, отремонтированные на деньги «Платона» в 2016 году. О качестве дорог в регионах шла речь на коллегии агентства. Будет уделяться пристальное внимание и финансированию ремонта и содержания дорог главами субъектов РФ из своих средств.

По данным Счетной палаты РФ, бюджетные ассигнования дорожных фондов занижаются меньше, чем прогнозируемый объем доходов от акциза на топливо, которые поступают в регионах в бюджет. Идет нарушение требований федерального бюджетного законодательства.

Миллиарды рублей не доходят до региональных дорожных фондов во многих субъектах. Кроме того, недополучен не один десяток миллиардов рублей от сбора транспортного налога субъектами. Всего недополучили 176,4 миллиарда рублей в региональные дорожные фонды, констатировал аудитор Счетной палаты РФ Валерий Богомолов.

В **Минтрансе** полагают, что предложенная система контроля поможет избежать таких нарушений.

Тем не менее регионы в этом году получат деньги на ремонт дорог из средств, собранных системой «Платон.

До конца 2017 года на средства системы «Платон» будут отремонтированы 20 аварийных мостов в Удмуртии, Бурятии, Чечне, Чувашии, Самарской, Воронежской, Орловской, Пензенской и Тамбовской областях, а также в Краснодарском крае, отметил глава **Росавтодор**а **Роман Старовойт**. В июле этого года откроется движение для всех видов транспорта на строящемся на средства системы «Платон» Борском мосту в Нижнем Новгороде. В сентябре ожидается открытие Ворошиловского моста в Ростове-на-Дону.

### ТАСС; 2017.03.03; ФАС НЕ УВЕДОМЛЯЛА О ВОЗМОЖНОЙ ПРОВЕРКЕ КОНЦЕССИОННОГО СОГЛАШЕНИЯ ПО «ПЛАТОНУ»

**Федеральное дорожное агентство** (**Росавтодор**) не получало от Федеральной антимонопольной службы (ФАС) уведомлений о возможном проведении проверки в отношении концессионного соглашения по системе «Платон», сообщил ТАСС глава **Росавтодор**а **Роман Старовойт**.

Отвечая на соответствующий вопрос, он сказал: «Нам было удивительно слышать подобного рода заявление, потому что концессионное соглашение заключено в полном соответствии со 115-м законом (федеральный закон «О концессионных соглашениях» – прим. ред.), и после его заключения поступали от индивидуальных предпринимателей заявления в суд о неправомерности подписания соглашения. Суд высказал четкую позицию, что соглашение подписано в соответствии с федеральным законом о концессионных соглашениях. Других заявок, запросов к нам не поступало. Если они поступят, то мы, безусловно, в установленном порядке их рассмотрим».

На этой неделе руководитель ФАС Игорь Артемьев заявил, что концессии, в которых концессионер не несет инвестиционной нагрузки, но при этом получает компенсации из бюджета, являются незаконными. По его словам, регулятор будет преследовать и разрушать такие формы мошенничества. Артемьев также сообщил, что концессия по системе «Платон» может быть пересмотрена, «как и другие концессии».

Ранее ФАС приняла решение об аннулировании итогов конкурса башкирского Госкомитета на строительство дороги Стерлитамак – Магнитогорск. Ведомство признало жалобу ООО «Южноуральская дирекция автодороги», не допущенного к торгам, обоснованной, а Госкомитет – нарушителем закона «О концессионных соглашениях».

Как сообщили ТАСС в **Росавтодор**е, концессия по системе взимания платы за проезд большегрузных автомобилей по федеральным трассам «Платон» не предусматривает расходов государства на создание и эксплуатацию системы. Плата концедента в случае с «Платоном» – это плата за доступность объекта, за его соответствие требуемым техническим параметрам и содержание инфраструктуры.

Создание «Платона»

«Платон» – государственная система взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, введена на территории России с 15 ноября 2015 года

ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы» (РТИТС) – компания – оператор системы «Платон». РТИТС в равных долях принадлежит ООО «РТ-инвест» «Ростеха» и предпринимателю Игорю Ротенбергу (сын Аркадия Ротенберга).

В сентябре 2014 года РТИТС без конкурса заключила концессионное соглашение с «**Росавтодор**ом» по созданию системы взимания платы с большегрузных автомобилей массой выше 12 тонн за проезд по федеральным трассам «Платон».

Проект реализуется по схеме контракта жизненного цикла. РТИТС как оператор системы полностью за счет собственного и заемного финансирования обеспечивает полный цикл: проектирование, создание и запуск, эксплуатацию и модернизацию системы. Общий срок реализации проекта – 13 лет с даты подписания концессионного соглашения (29.09.2014 г.). После создания система взимания платы передана в собственность Российской Федерации. До запуска системы «Платон» РТИТС вложила в нее 29 млрд рублей.

В начале февраля вышло постановление правительства РФ, согласно которому тариф за проезд большегрузных автомобилей по федеральным трассам в системе «Платон» с 15 апреля 2017 г. вернется к изначально запланированному уровню в 3,06 руб./км. Сейчас тариф составляет 1,53 руб./ км.

### ДОРИНФО; 2017.03.03; РАМКИ ПЛАТОНА МОЖНО ЧАСТИЧНО СОВМЕСТИТЬ С СИСТЕМОЙ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ – СТАРОВОЙТ

Минимум половину рамок системы «Платон» можно будет использовать для развертывания системы автоматизированного весогабаритного контроля на федеральной сети дорог. Об этом в пятницу, 3 марта, журналистам сообщил руководитель **Росавтодор**а **Роман Старовойт**. Финансовую модель проекта **Росавтодор** намерен структурировать таким образом, чтобы государство не затратило ни рубля на создание этой системы, по аналогии с системой «Платон».

В конце 2016 года в Правительство РФ поступила частная инициатива с предложением реализовать проект создания системы весогабаритного контроля на принципах ЧКИ (частная концессионная инициатива) от «РТ-Инвест Транспортные системы» – оператора системы «Платон». Сегодня материалы рассматриваются в Правительстве РФ и **Минтрансе**. Как пояснил глава ФДА, после того, как Правительство определит, кто будет стороной концессии от государства, будет продолжено взаимодействие. Реализация проекта планируется на принципах ГЧП с привлечением стопроцентных частных инвестиций. **Роман Старовойт** отметил, что **Росавтодор** заинтересован в том, чтобы система весогабаритного контроля была развернута на федеральной сети дорог максимально быстро, поскольку это повысит безопасность дорожного движения.

«Мы анализировали, сколько рамок стационарного контроля можно было бы совместить с системой весогабаритного контроля. Эксперты называют цифру от 30% до 50%. Это связано с тем, что рамка системы «Платон» не обеспечивает взвешивание. Думаю, минимум половину рамок «Платона» можно будет использовать для развертывания системы, плюс у нас уже готовы к подключению к системе 24 комплекса. Совмещение с системой «Платон» возможно, но потребуется дооборудование», – заявил **Старовойт**.

Оценок по капитальным затратам на данные работы у **Росавтодор**а пока нет, но для этой работы привлечен специальный консультант. Предполагается, что финансово-экономическая модель будет готова уже в этом году, хоть она и достаточно сложная.

«Создание системы не нацелено на взимание платы, и возврат инвестиций вряд ли будет возможен из этой статьи. Мы рассчитываем, что через несколько месяцев после введения системы не будет нарушений в этой части, и сумма штрафов должна стремиться к нулю. Здесь необходимо будет предусматривать капитальный грант со стороны бюджета, который через какое-то время должен будет перечисляться инвестору. Это сложный проект», – отметил руководитель **Росавтодор**а.

По предположению **Старовойт**а, раньше начала следующего года вряд ли будет подписано концессионное соглашение, даже если заявка «РТ-Инвест Транспортные системы» будет признана на 100% удовлетворительной. Потребуется время на согласование всех аспектов и деталей.

### ИНТЕРФАКС;2017.03.06; ВИЦЕ-ГУБЕРНАТОР ПЕТЕРБУРГА И.АЛБИН: «ВОСТОЧНЫЙ СКОРОСТНОЙ РАДИУС ИНТЕРЕСУЕТ МНОГИХ ИНВЕСТОРОВ, ВКЛЮЧАЯ КОНЦЕССИОНЕРОВ ЗСД»

В декабре 2016 года в Петербурге завершилась реализация масштабного инвестиционного проекта высокоскоростной магистрали «Западный скоростной диаметр», на финишную прямую вышло строительство стадиона на Крестовском острове. Об итогах уже реализованных проектов, а также о новых амбициозных планах города, касающихся запуска аэроэкспресса до аэропорта «Пулково», реставрации Конюшенного ведомства, развития маршрутной сети «Пулково», планах по реализации проекта Восточного скоростного радиуса и «открытого» метро рассказал в интервью информационному агентству «Интерфакс Северо-Запад» вице-губернатор Санкт-Петербурга Игорь Албин.

- Игорь Николаевич, актуален ли проект аэроэкспресса до аэропорта «Пулково» в настоящее время? Какие сроки реализации, стоимость? Какой маршрут всё-таки выберет город – до Витебского или Балтийского вокзала?

- В соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года в Санкт-Петербурге на базе аэропорта «Пулково» реализуется стратегический инвестиционный проект создания международного авиационного узла на основе государственно-частного партнёрства.

По прогнозам, пассажирооборот «Пулково» к 2020 году составит 17,8 млн человек, к 2030-му – 32,7 млн пассажиров. С учётом такого роста и в связи с ограниченной пропускной способностью улично-дорожной сети встал вопрос об альтернативном внеуличном транспортном сообщении с аэропортом, и город начал прорабатывать вариант аэроэкспресса.

Совместно с ПАО «Ленгипротранс» проведена работа по определению трассировки железнодорожного маршрута из «Пулково» с вариантами прибытия на Балтийский и Витебский вокзалы. Специалисты называют предпочтительным прибытие на Витебский вокзал, у которого более развитые транспортные связи с историческим центром города и благополучнее ситуация с парковочным пространством.

Стоимость реализации обоих вариантов, по предварительным оценкам, 23,3 млрд рублей в текущих ценах, с учётом подвижного состава и строительства пассажирской станции в аэропорту. Реализация проекта предполагается на основе ГЧП. По нашим планам, финансирование проекта будет из четырех источников: бюджетный кредит, инвестиционная программа РЖД, городской бюджет и деньги концессионера.

В настоящее время силами ПАО «Ленгипротранс» завершена разработка основных проектных решений по строительству новой трассы: определены принципиальные технические и технологические решения по всем видам работ, стоимость строительства, границы необходимых земельных участков, получено мнение владельцев пересекаемых инженерных сетей и определены ориентировочные инженерные нагрузки от зданий и сооружений новой линии.

Разработан график движения поездов на существующем участке Витебского направления ОЖД с сохранением сегодняшних размеров пригородного сообщения.

Примыкание новой линии от аэропорта предусмотрено в районе железнодорожной станции «Шушары», интервал тактового движения электропоездов – 20 и 30 минут. Время пути от Витебского вокзала до аэропорта «Пулково» – 25 минут.

В соответствии с «дорожной картой» в 2017 году комитет по инвестициям Санкт-Петербурга разработает концепцию проекта аэроэкспресса, будут внесены изменения в Генплан города и правила землепользования и застройки Санкт-Петербурга в части отображения проекта аэроэкспресса и разработан проекта планировки линейного объекта.

Строительно-монтажные работы должны начаться не позднее III квартала 2018 года.

- А какие меры может предложить город, чтобы всё-таки остановить падение пассажиропотока аэропорта «Пулково»? Что предпримет для дальнейшего развития аэропорта?

- Аэропорт «Пулково» в 2016 году обслужил 13,2 млн человек, что на 2% меньше показателя 2015 года. Пассажиропоток на внутренних воздушных линиях остается стабильным и показывает небольшой рост – до 8,2 млн человек, пассажиропоток на международных линиях существенно снизился, до 5 млн человек. Динамика начала 2017 года обнадеживает: в первые месяцы обслужено процентов на 30 больше пассажиров, чем в январе-феврале 2016 года.

Для дальнейшего развития авиаузла необходим комплекс мер, включая тарифную политику и расширение географии перевозок. В 2016 году открыто 13 новых направлений авиаперевозок. Сейчас из «Пулково» выполняются рейсы 62 авиакомпаний по 139 направлениям. Открытие авиасообщения с Турцией в III квартале 2016 года создало предпосылки для некоторого восстановления высоких показателей международного пассажиропотока.

АО «Аэропорт «Пулково» совместно с управляющей компанией «Воздушные ворота северной столицы» при непосредственном участии правительства города разработана и с 31 октября 2016 года введена в действие программа поддержки новых направлений. Она определяет условия и порядок предоставления бонусов авиакомпаниям, выполняющим регулярные рейсы по новым или восстановленным направлениям. Кроме того, правительство Петербурга постоянно взаимодействует с **Минтрансом** России и **Росавиаци**ей по поддержке развития Санкт-Петербургского авиационного узла.

В 2017 году существенно расширены возможности развития международных рейсов из «Пулково». На основании приказа **Минтранса** РФ выданы допуски российским перевозчикам на выполнение регулярных международных перевозок по 18 направлениям из Санкт-Петербурга в Европу (Инсбрук, Зальцбург, Дрезден, Берлин, Дюссельдорф, Ираклион, Пардубице, Цюрих, Гетеборг), страны СНГ (Гянджа, Баку, Батуми, Шимкент, Курган-Тюбе, Нукус, Навои), Азию (Наньчан, Хайкоу). Выданы допуски авиакомпаниям на чартеры из Петербурга в Бургас, Варну, Пунта-Кану, Барселону, Пальму-де-Майорка.

Мы открыты к диалогу с перевозчиками. Сейчас идут активные переговоры с лоукостером Wizz Air по поводу организации авиасообщения между Петербургом и европейскими столицами. Соглашение с Wizz Air может быть подписано в рамках ПМЭФ-2017. Новые направления также могут появиться при участии АК «Россия» и «Аэрофлота». Нам интересен Азиатско-Тихоокеанский регион и дальнейшее развитие авиасообщения с Европой.

- Совсем недавно появилась информация о том, что правительство Петербурга рассматривает вопрос реализации проекта «открытого метро». Понятны ли сроки, стоимость? Как это будет на практике?

- «Открытое метро» – принципиально новый для нашего города вид транспорта, который может стать менее затратной альтернативой кольцевой линии метрополитена и по аналогии с Московским центральным кольцом способен стать стратегическим проектом развития федерального масштаба.

Линия открытого метро создаст новые скоростные хордовые связи между районами города с малыми интервалами и высокой скоростью движения. Интегрируя этот проект в систему петербургского метрополитена и линии пригородных электропоездов, мы сформируем транспортно-пересадочные узлы, которые станут основой для комплексного развития города.

Первоочередная задача для развития проекта – подготовка технико-экономического обоснования и согласование с органами исполнительной власти. В комитете по транспорту образована рабочая группа по рассмотрению технических, экономических, юридических, имущественных и иных вопросов проекта «Открытое метро Санкт-Петербурга». Первое ее заседание прошло 3 февраля.

Совместно с Октябрьской железной дорогой мы начали проработку трассировки маршрута, в том числе с учетом необходимости строительства дополнительных главных путей в полосе отвода железной дороги, определения дополнительных земельных участков, возможной корректировки расписания движения поездов.

Общая площадь зоны влияния «открытого метро» оценивается в 150 кв. км или порядка 10% территории Петербурга. Предполагаемый пассажиропоток – около 170 тыс. человек в сутки; протяжённость линии – 53 км; количество пар поездов в сутки – 60 единиц, а в перспективе до 220, интервалы движения в часы пик – 5-7 минут, в остальное время 10-15 минут, пересадка на общественный транспорт – 24 остановочных пункта, оплата проезда с помощью билета «Подорожник», «90 минут», банковской карты (PayPass/PayWave), технологии NFC (при помощи мобильного телефона).

Но пока это только идея, которая может привести к реализации масштабного проекта.

- Какие планы у правительства Петербурга по использованию блок-пакета акций ПАО Ленэнерго? Какие решения будут продвигаться?

- В настоящее время Санкт-Петербург владеет 28,8% акций «Ленэнерго». Город участвует в реализации технической, экономической и кадровой политики компании. В составе совета директоров 6 человек из 13 – представители города, которые принимают решения, необходимые для надежного энергоснабжения потребителей и возможности новых технологических присоединений. Компанию покинули скандалы, финансовая ситуация оздоровилась, тарифная политика стала прозрачной и взвешенной, это самое главное.

Напомню, что нам удалось совместно с ПАО «Россети» привлечь средства ОФЗ на ликвидацию проблемы технического присоединения. Мы спокойно пережили компенсацию выпадающих доходов за счет увеличения тарифа, самое главное – это не привело к увеличению тарифа на техприсоединение. Мы сейчас эталонный регион по техприсоединению, это признают все. Дальнейшая задача – это локализация производства, повышение эффективности капиталовложений, актуализация схемы электроснабжения.

В ближайшее время будут продвигаться решения, направленные на снижение количества территориальных сетевых организаций на 50% к 2017 году, относительно уровня 2012 года, и на 50% к 2030 году, относительно уровня 2017 года. В 2012 году таких организаций в Петербурге было 20, то есть до конца текущего года их должно остаться десять.

- Какие перспективы у дольщиков ГК «Город» и СУ-155? Когда можно ждать окончания строительства проблемных объектов?

- По поручению губернатора Георгия Сергеевича Полтавченко правительство Петербурга предпринимает все возможные меры, чтобы проблема всех дольщиков на территории нашего города была решена до конца 2017 года, максимум – в первом квартале 2018-го. Для этого мы просчитываем финансово-экономическую модель достройки проблемных объектов, привлекаем банки и инвесторов, подбираем надежных подрядчиков, решаем вопросы техприсоединения новостроек к инженерным коммуникациям и улично-дорожной сети. На постоянном контроле администрации города находятся все процессы – от кредитных траншей до строительных работ.

В отношении объектов ГК «Город» санатором выступает банк «Санкт-Петербург», для объектов СУ-155 – банк «Российский капитал», но мы ведем переговоры, чтобы «Российский капитал» поучаствовал и в судьбе новостроек ГК «Город».

В декабре 2016 года введены в эксплуатацию корпуса 6.1 и 6.2 ЖК «Каменка» (СУ-155), это 864 квартиры общей жилой площадью 35094,5 кв. м. В марте 2017 года планируется ввод 7-го корпуса «Каменки», это 735 квартир общей площадью 40561,62 кв. м. Ведется активная работа по завершению строительно-монтажных работ на корпусах 6А и 7А ЖК «Ленинский парк» (ГК «Город»), осенью 2017 года должны быть сданы корпуса 6В, 7Б, 7В.

По всем долгостроям, где имеются договоры долевого участия граждан, утверждены графики производства работ, которые поставлены на контроль.

- Когда планируется подготовить проект реконструкции Конюшенного ведомства? Будет ли его рассматривать Совет по сохранению культурного наследия?

- Конюшенное ведомство является объектом культурного наследия федерального значения, и сегодня, к сожалению, находится в неудовлетворительном состоянии. Требуются значительные средства и немалые усилия, чтобы вдохнуть в это городское пространство новую жизнь.

Проект концепции реставрации и приспособления Конюшенного ведомства разработан Государственным музеем истории Санкт-Петербурга совместно с комитетом по культуре города. Заявлено сохранение неизменным общего вида этого памятника архитектуры и его приспособление для функционирования в качестве современного городского музейного центра, который привлекает большое количество посетителей и приносит доход в бюджет города. Концепция музея включает размещение экспозиционных залов, реставрационно-художественных мастерских, информационно-туристического центра, многофункциональной театрально-концертной площадки, конференц-центра и общественного культурного пространства. В комплексе Конюшенного двора планируют создать общегородской культурно-досуговый центр и открытый амфитеатр. Предусмотрены зоны отдыха и общественного питания.

Конюшенное ведомство – знаковый для нашего города объект, поэтому концепция после её доработки обязательно будет вынесена на рассмотрение Совета по сохранению культурного наследия. Но на первом этапе реализации проекта, все это понимают, требуется провести ремонтно-восстановительные работы. КГИОП в прошлом году выдал задание новому пользователю – музею истории Петербурга на проведение комплекса первоочередных противоаварийных работ, консервацию объекта. Требуются работы на фундаменте, несущих конструкциях, кровле, наружных и внутренних инженерных сетях, реставрация и воссоздание декоративных элементов памятника.

- Как обстоит дело с проектом Восточного скоростного диаметра. Какие компании проявляют интерес к проекту? Когда возможен конкурс?

- После удачного опыта реализации проекта Западного скоростного диаметра правительство Петербурга приняло решение о целесообразности строительства объекта, который создаст каркас непрерывных дорог города – новой скоростной широтной магистрали с мостом через Неву в створе Фаянсовой и Зольной улиц. Трасса магистрали начнётся от ЗСД в районе Благодатной улицы и подключится к КАД в районе деревни Кудрово. В дальнейшем будет предусмотрена возможность продолжения Широтной магистрали по территории Ленинградской области до Мурманского шоссе, что позволит решить ряд городских и областных транспортных задач.

Трассировка разработана в рамках градостроительного обоснования, которое велось по заказу АО «Западный скоростной диаметр». Определены градостроительные, инженерно-технические условия, а также ограничения строительства магистрали, проработаны принципиальные планировочные и конструктивные решения объекта. Кроме того, градостроительное обоснование послужит исходными данными для проекта планировки территории и проекта межевания линейного объекта.

В ближайшее время будет объявлен конкурс на разработку проекта планировки территории линейного объекта по этапу №1 (участок от примыкания к Западному скоростному диаметру до пересечения с Витебским пр., включая транспортный узел на Витебском пр.) и этапу №2 (участок от транспортного узла на пересечении с Витебским пр. до пересечения с Союзным пр.) новой широтной магистрали. Конкурс на этап №3 от Союзного пр. до КАД будет объявлен до конца 2017 года.

Финансово-экономическую модель реализации магистрали планируется определить до конца года.

В реализации проекта заинтересованы многие инвесторы, включая концессионеров ЗСД.

- Как обстоят дела с адаптацией стадиона к требованиям ФИФА? Возможны ли новые контракты с «Метростроем» по стадиону? Удалось ли убрать вибрацию поля? Когда завершатся все работы на стадионе?

- В настоящее время на стадионе реализуются проектные решения, касающиеся адаптации объекта к требованиям FIFA, все мероприятия проводятся в соответствии с утвержденными графиками и во взаимодействии с АНО «Организационный комитет «Россия-2018» и АНО «Арена-2018». Решаются вопросы по созданию временной инфраструктуры Кубка конфедераций FIFA 2017 и Чемпионата мира FIFA 2018, созданию периметра безопасности, включая КПП и терминал досмотра грузового транспорта.

Новые контракты с ОАО «Метрострой», которые касались бы стадиона, не планируются.

По вопросу вибрации выкатного поля мы стали первооткрывателями, в том смысле, что в условиях отсутствия стандартов вибрации таких конструкций у FIFA и отсутствия их в российских нормативах нашему комитету по строительству пришлось самостоятельно разработать критерии допустимого уровня вибрации на выкатном футбольном поле с точки зрения комфорта. Принят минимальный порог полной вибрации по ГОСТ 31191.1, ниже которого дискомфорт не ощущается.

Был утвержден проект производства работ. На данный момент полностью выполнена приварка листов к второстепенным балкам, балки усилены, связь дополнительных балок с листом производится через виброгасящие опоры из силомера, их 4300 штук, по нижней поверхности швеллера осуществляется крепление полосы шириной 100 мм и длиной 750 мм из материала «Силомер» для гашения возникающих вибраций. Работы выполняются круглосуточно, в две смены: в дневную – 62 человека, в ночную – 36.

Регулярно проводятся измерения параметров вибрации. По окончании всех запланированных работ в марте мы выйдем на снижение вибраций по контрольным замерам до уровня, не превышающего допустимый порог.

- Как обстоят дела с возвратом авансов, выданных «Трансстрою»? Или деньги вернет ВТБ?

- 16 февраля 2017 года состоялось первое заседание по рассмотрению иска комитета по строительству к ООО «Инжтрансстрой-СПб» о возврате неотработанного аванса. Комитет требует взыскать с ответчика 2,742 млрд рублей аванса и 96,162 млн рублей процентов за пользование бюджетными денежными средствами. Ответчик, понимая финальные перспективы процесса, предпринимает надуманные меры по его затягиванию. Слушание дела продолжится 16 марта 2017 года.

В отношении еще одного бывшего генподрядчика стадиона – АО «Инжтрансстрой» – идет дело о банкротстве, эта компания уже давно находится в процедуре наблюдения. Денежные требования к ней могут быть рассмотрены судом только после введения процедуры, следующей за процедурой наблюдения.

Поскольку обязательства по возврату авансов были обеспечены гарантиями банка ВТБ, к нему в установленный срок городом предъявлены требования, аналогичные имеющимся денежным требованиям к подрядчикам. Будем добиваться возврата средств в бюджет Петербурга. Взаимоотношения с ВТБ будут строиться в соответствии с действующим законодательством РФ.

- Какой будет итоговая смета строительства стадиона, если считать вместе с входной группой? Возвращены ли средства на социальные стройки, которые перебрасывали на стадион в период мобилизации строительства?

- Итоговая смета стадиона составляет 43 млрд рублей. Все средства, которые осенью 2016 года были перераспределены с социальных объектов на строительство «Зенит-Арены», восстановлены на эти адреса в полном объеме в бюджете 2017 года. Сроки ввода социально значимых строек от технической процедуры временной переброски средств никак не изменились, никто их не отодвигал, все объекты будут введены согласно срокам, установленным Адресной инвестиционной программой Санкт-Петербурга и государственными контрактами.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.03; ГЛАВА ФТС ПОЖАЛОВАЛСЯ СИЛУАНОВУ НА ИЗНОШЕННОСТЬ ОБОРУДОВАНИЯ В ПУНКТАХ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ РФ

Руководитель Федеральной таможенной службы (ФТС) России Владимир Булавин пожаловался вышестоящему начальству в лице главы Минфина Антона Силуанова на изношенность инспекционного оборудования в пунктах пропуска на границе РФ.

«Многое зависит от технической оснащенности таможенных органов в пунктах пропуска, местах оформления», – сказал он, выступая на коллегии ФТС по итогам 2016 года, на которой присутствовал А.Силуанов (ФТС находится в ведении Минфина – ИФ).

«У нас накопилось много проблем, существенно влияющих на скорость эффективного осуществления таможенных операций. Используемые таможенными органами инспекционно-досмотровые комплексы (ИДК) к настоящему времени физически и морально устарели. Из 59 комплексов в неисправном состоянии находятся 20», – добавил В.Булавин.

По его словам, также необходима замена весового оборудования. Так, например, в Северо-Западном таможенном управлении из 31 комплекта весов работает только 14.

«Несмотря на то, что вопросы обустройства пунктов пропуска находятся вне компетенции ФТС, мы считаем, что это общая задача. Острота вопроса очевидна, и мы готовы представить соответствующие предложения по разрешению этой достаточно серьезной проблемы», – заявил глава российского таможенного ведомства.

Как позже уточнил журналистам В.Булавин, усредненная стоимость пункта пропуска в РФ составляет порядка 1,5 млрд рублей. При этом стоимость инспекционно-досмотровых комплексов – примерно 5-6 млн руб. «Но там есть еще и весовое оборудование, подъездные пути, то есть целый комплекс проблем», – отметил глава ФТС.

«Мы достаточно активно работаем с **Минтрансом**, но пока что не хватает финансирования», – пожаловался В.Булавин, не назвав, однако, полной запрашиваемой на эти цели ведомством суммы.

### RG.RU; КИРА ЛАТУХИНА;2017.03.03; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРИВЛЕЧЬ СТУДЕНТОВ К СТРОИТЕЛЬСТВУ КЕРЧЕНСКОГО МОСТА

Президент России утвердил перечень поручений по итогам встречи с участниками Форума лидеров студенческих и молодежных организаций.

Владимир Путин поручил кабмину к лету создать условия для привлечения студенческих стройотрядов к строительству инфраструктуры федерального значения, в том числе моста через Керченский пролив и объектов чемпионата мира 2018 года по футболу.

«Мы очень надеемся попасть на такие крупные стройки, как строительство моста через Керченский пролив. Или, к примеру, сейчас очень активно идет подготовка к чемпионату мира 2018 года», – попросили президента на встрече в январе студенты.

«Я сам, как вы знаете, публично уже говорил об этом, ездил в свое время в стройотряды и получил там удостоверение плотника 4-го разряда, чем очень горжусь», – ответил им тогда Путин.

Это и сплачивает, и дает определенные навыки, и возможность себя проверить, заметил он.

«В любом случае это интересно и полезно, и я подумаю, что можно сделать по реализации тех планов, о которых вы сейчас сказали и которые были бы, как вы считаете, полезными для нас», – заключил глава государства.

Кроме того, президент указал правительству включить турнир по дзюдо на призы Ясухиро Ямаситы в культурную программу Восточного экономического форума – начиная с этого года. Об этом также шла речь на январской встрече. Ямасита считается легендой дзюдо, они не раз встречались с Путиным и давно дружат.

### RNS; 2017.03.03; МИНТРАНС: ПЕРЕСМОТР РАНЕЕ ЗАКЛЮЧЕННЫХ СОГЛАШЕНИЙ МОЖЕТ ПОДОРВАТЬ РЕАЛИЗАЦИЮ ИНВЕСТПРОЕКТОВ

Пересмотр условий ранее заключенных концессионных соглашений может подорвать реализацию инвестиционных проектов, заявил первый зам**министра транспорта** Евгений **Дитрих**.

«Минэкономразвития заявило – и мы полностью с ним согласны, – что пересмотр условий ранее заключенных соглашений, который может подорвать инвестиционную основу для работы бизнеса, в том числе который поддерживает инфраструктурные проекты, – не вполне корректное решение. Мы будем поддерживать бизнес, раз такого рода соглашения заключались», – сказал он, комментируя решение ФАС по аннулированию результатов конкурса на строительство первой платной дороги в Башкирии.

Ранее стало известно, что Московский арбитражный суд в ходе предварительного заседания назначил на 7 апреля рассмотрение по существу иска «Башкирдорстроя» к ФАС об отмене результатов конкурса по строительству первой платной дороги в Башкирии.

«Башкирдорстрой», выигравший в декабре 2016 года конкурс на заключение контракта по строительству первой платной дороги в Башкирии Стерлитамак – Магнитогорск, подал иск к ФАС в связи с отменой антимонопольной службой результатов конкурса.

Речь идет о проекте трассы Стерлитамак – Кага – Магнитогорск, который будет реализовываться в рамках концессионного соглашения с участием сборов от системы «Платон».

Помимо «Башкирдорстроя», в конкурсе участвовали пять других претендентов. Один из конкурсантов – «Южноуральская дирекция автодороги» – ранее пожаловался в ФАС на результаты конкурса. В жалобе компания указывала на неверные данные, якобы полученные организаторами конкурса от башкирского отделения Сбербанка. Тогда конкурсная комиссия сочла, что предложение «Южноуральской дирекции автодороги» не соответствует требованиям. Компания с этим не согласилась и обратилась в ФАС с просьбой признать необоснованным такое решение.

В конце января ФАС решила, что доводы компании неубедительны, но результаты конкурса нужно аннулировать, так как все расходы концессионера должны были покрываться платой от государства, а это нарушает закон о концессиях. В ФАС отмечали, что при концессиях подразумевается частичное, неполное финансирование со стороны государства.

Таким образом, реализация проекта первой платной дороги в Башкирии была приостановлена, а ФАС создан прецедент на рынке концессий, так как по такому принципу реализуются многие дорожные проекты.

Стерлитамак – Магнитогорск – двухполосная дорога длиной 171 км, должна связать два промышленных центра и частично переключить на себя транспортные потоки с трассы М5 «Урал» и маршрута Европа – Западный Китай. К участию в конкурсе было допущено пять компаний: «Южноуральская дирекция автодороги», Башкирские скоростные магистрали, «Башкирдорстрой», научный производственный центр «Инвестстройпроект» и «Строительный сервис». Победителем 30 декабря был признан «Башкирдорстрой». Проект предполагает федеральное финансирование в 20 млрд руб., 4,5 млрд руб. – за счет региона и 5,8 млрд руб. – от инвестора. На дороге будут платные участки, власти предполагают установить на них предельный тариф в 10–25 руб./км. Кроме того, предусмотрена плата государства концессионеру – по конкурсу 12,9 млрд руб.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.03; ГК «АВТОДОР» В 2017Г НАЧНЕТ СТРОИТЬ ОБХОД Г.АКСАЙ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Строительство дороги в обход города Аксай начнется в 2017 году, сообщил губернатор Ростовской области Василий Голубев в пятницу на межрегиональной конференции, посвященной вопросам безопасности автодорог.

Строительство обхода предусмотрено программой реконструкции федеральной трассы М-4 «Дон», проект которой разработан по заказу госкомпании «Российские автомобильные дороги».

Согласно проектно-сметной документации, стоимость проекта составляет порядка 60 млрд рублей. Срок строительства – 4 года.

По словам председателя правления ГК «Автодор» Сергея Кельбаха, принявшего участие в конференции, проект будет реализовываться на основе государственно-частного партнерства с привлечением внебюджетных источников при строительстве участка обхода с 38 по 72 км. Доля последних в общем объеме финансирования составит 20-25%.

«Эти километры обхода впоследствии будут платными. Сейчас поступают предложения компаний на участие в проекте из Европы, Юго-Восточной Азии, России»,– сказал С.Кельбах.

В ближайшее время будет получено заключение госэкспертизы по проектной документации, после чего должна начаться подготовка территории для строительства объездной дороги.

По словам предправления ГК «Автодор», проект разделен на несколько частей. Самая сложная – возведение мостов, одного – через Дон, второго – в пойме реки протяженностью более 1 км.

«Для жителей Ростовской области, а также всех, кто едет на юг, строительство обхода Аксая крайне необходимо. Проект важен не только для развития Ростовской агломерации – он актуален и с учетом ежегодной тенденции роста транспортного потока в направлении Кубани и Крыма», – сказал В.Голубев.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.03; АВТОДОР К ОСЕНИ РАЗРАБОТАЕТ КОНЦЕПЦИЮ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ ЮГА РФ

ГК «Автодор» к осени разработает и представит в правительство РФ концепцию развитию транспортной сети юга страны, сообщил председатель правления компании Сергей Кельбах журналистам в пятницу.

«К осени мы должны сдать правительству концепт развития всей транспортной сети юга России, но у нас это называется «Краснодарский транспортный узел», потому что он начинается в Ростовской области. Тогда правительство и будет принимать решение, как и каким образом развивать здесь транспортную сеть», – сказал он.

«Такой системный подход к югу никогда не делался. Мы смотрим всю транспортную сеть от Ростова-на-Дону. Потому что все движение к черноморскому побережью начинается севернее Ростова: от Каменск-Шахтинского есть одна региональная дорога, потом трасса М-4 идет и перед Краснодаром выходит еще одна федеральная трасса А-146», – сказал глава компании.

«Автодор» уже приступили к разработке технико-экономического обоснования развития Краснодарского узла с учетом возможных транспортных потоков, включая перевозку туристов, грузоперевозки, с прогнозными трафиками, чтобы «заложить возможности последующего расширения дорог».

Необходимость создания концепции обусловлена значительным ростом транспортного потока на юге, развитием Новороссийского и Таманского портов. Кроме того, увеличивается поток грузов, которые будут автотранспортом доставляться в Крым.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.03; СОГЛАШЕНИЕ ПО ЦКАД-4 БУДЕТ ПОДПИСАНО 31 МАРТА, ПОДТВЕРЖДАЕТ ГЛАВА АВТОДОРА

ГК «Автодор» 31 марта подпишет концессионное соглашение по четвертому участку ЦКАД, сообщил председатель правления компании Сергей Кельбах журналистам в пятницу.

«95% разногласий сняты. Нам осталось, что называется, докрутить небольшие элементы. Команды работают. У нас срок (подписания – ИФ) – 31 марта. Вот 31 марта и будет подписано соглашение. Я в этом не сомневаюсь», – сказал он.

По словам С.Кельбаха, переговоры с потенциальными концессионерами ведутся уже полгода.

«Эти полугодовые переговоры: мы просчитываем, что будет в 2042 году, какие расходы будет нести концессионер по содержанию этой дороги и как будет государство оценивать, отслеживать, штрафовать, если он будет не выполнять свои обязательства по обеспечению безопасного проезда. В этом заключаются детали, которые обсуждаются», – пояснил он.

Как сообщалось, «Автодор» объявил конкурс на право заключения концессионного соглашения о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе четвертого участка ЦКАД в августе 2014 года.

В ноябре того же года в конкурсную комиссию было представлено пять заявок: ООО «Юго-Восточная магистраль» (консорциум ЗАО «Лидер» и РФПИ), ООО «СОК 24 Раша» (консорциум ВТБ (MOEX: VTBR) и французской Vinci), ООО «Инвест Финанс» (консорциум Газпромбанка (MOEX: GZPR) и ООО «Стройтрансгаз» Геннадия Тимченко), ООО «Автодорожная строительная корпорация» (консорциум ОАО «ДСК «Автобан» депутата Думы Ханты-Мансийского автономного округа Алексея Андреева и испанской Sacyr Concessiones S.L.), а также ООО «Кольцевые магистрали столицы» (основным владельцем является ООО «Стройгазконсалтинг», позднее вышло из конкурса в связи со сменой собственника).

В январе 2015 года в условиях изменившейся макроэкономической ситуации начались открытые консультации участников конкурсов относительно третьего и четвертого пусковых комплексов ЦКАД с представителями «Автодора» и **Минтранса** России. По итогам консультаций правительством РФ было принято решение о корректировке условий реализации проектов, и «Автодор» внес соответствующие изменения в конкурсную документацию, в том числе были скорректированы сроки принятия конкурсных предложений в рамках конкурсных процедур.

В итоге на конкурс была подана лишь одна заявка – от ООО «Юго-Восточная магистраль», и «Автодор» сообщил, что заключит соглашение с единственным участником.

В конкурсном предложении были указаны следующие числовые значения условий по критериям конкурса:

– капитальный грант – 49,686 млрд рублей с учетом НДС в ценах соответствующих лет;

– эксплуатационный платеж – 20,721 млрд рублей без учета НДС за весь период действия концессионного соглашения в ценах I квартала 2014 года;

– инвестиционный платеж – 58,569 млрд рублей без учета НДС за весь период действия концессионного соглашения в ценах соответствующих лет.

Четвертый участок ЦКАД пройдет по юго-востоку Московской области, от пересечения с автомобильной дорогой М-7 «Волга» (нулевой километр автодороги А-113 ЦКАД) до пересечения с автомагистралью М-4 «Дон». Данный отрезок ЦКАД будет проходить через Ногинский, Павлово-Посадский, Воскресенский и Раменский районы, города Электросталь и Домодедово.

Прогнозируемая интенсивность движения на 2030 год составляет 40,3 тыс. автомобилей в сутки. Этот участок будет соответствовать категории IA (автомагистраль с расчетной скоростью движения 140 км/ч). Первая очередь строительства предполагает обустройство четырех полос для движения (по две в каждом направлении). В перспективе в рамках 2-й очереди предусматривается доведение количества основных полос движения до шести с шириной проезжей части 2х11,25 м.

При строительстве участка будет возведено 17 мостов и экодуков, 40 путепроводов и 9 эстакад. Проектом предусматривается устройство шести транспортных развязок в разных уровнях на пересечении с автодорогами М-7 «Волга», ММК, Егорьевским шоссе, с дорогой «ММК – Чечевилово – МБК», трассой М-5 «Урал», «Востряково – Образцово» (подъезд к аэропорту «Домодедово»), трассой М-4 «Дон».

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.03.06; ОАО РЖД ПОДТЯНЕТ ЛОКОМОТИВЫ

ОАО РЖД нашло новый аргумент против привлечения частных инвесторов в локомотивную тягу. Монополия разрабатывает масштабную программу оптимизации локомотивного парка, которая, по ее расчетам, к 2020 году уберет потребность в 5,5 тыс. локомотивов, обеспечив экономию 72,1 млрд руб. Ранее именно недостаток средств для обновления локомотивного парка был главным аргументом в пользу либерализации тяги.

ОАО РЖД разрабатывает программу оптимизации локомотивного парка, следует из документов, имеющихся в распоряжении «Ъ». По расчетам монополии, ее реализация к 2020 году позволит снизить потребность в локомотивном парке на 5582 единицы, или 24%. Программа предполагает увеличение производительности локомотива рабочего парка на 10% к 2020-му и на 15% к 2025 году по сравнению с 2015 годом, оптимизацию запаса локомотивов, а также повышение эффективности ремонта, с тем чтобы доля неисправных локомотивов снизилась до 16,3% к 2020-му и до 14,1% к 2025 году. Экономический эффект от снижения потребности в обновлении и капремонте парка – 72,1 млрд руб.

В ОАО РЖД «Ъ» пояснили, что есть поручение итогового заседания правления (конец декабря 2016 года) разработать такую программу. «В настоящее время она не утверждена, находится в разработке,– говорят в монополии.– Промежуточные варианты мы не комментируем».

Недостаток инвестиций в локомотивный парк – один из главных аргументов в пользу либерализации тяги, которая позволила бы привлечь в этот сегмент инвесторов и решить вопрос финансирования. Ранее за нее выступали операторское сообщество, Совет потребителей ОАО РЖД, Минэкономики и другие органы власти и участники отрасли. Однако столь масштабная оптимизация затрат на локомотивы, высвобождающая необходимые средства, лишает этот аргумент веса.

Стирается акцент на недофинансировании локомотивного парка и в уставных документах реформы отрасли, в том числе в целевой модели рынка (ЦМР) железнодорожных грузовых перевозок. Так, в декабре 2015 года в версии ЦМР, представленной Минэкономики, было утверждение, что недостаток инвестиций «привел к сохранению износа локомотивного парка на уровне 70%». Но в результате правок ОАО РЖД получилась иная формулировка: «Несмотря на недостаток инвестиций, в последнем десятилетии достигнута тенденция снижения износа локомотивного парка с 85% до 69%». Именно в таком виде она и вошла в последний (декабрь 2016 года) проект ЦМР. К январю Минэкономики и ОАО РЖД в очередной раз вошли в клинч по ключевым моментам реформы. Эксперты, рассматривая противоречия, тогда отмечали, что ОАО РЖД, пользуясь возросшей аппаратной силой, перестало идти даже на мизерные уступки, в том числе чтобы обосновать отсутствие необходимости частных инвестиций в тягу (см. «Ъ» от 24 января).

В локомотивном хозяйстве РЖД объективно существует значительный потенциал оптимизации, но потенциальный эффект программы РЖД (сокращение рабочего парка на 5,6 тыс. единиц, или 24%) представляется завышенным, считает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. По его мнению, главной задачей РЖД в ходе оптимизации будет не только сокращение расходов, но и улучшение качества работы дирекции тяги, так как в 2016 году возникали острейшие дефициты, например, магистральных тепловозов. «Тарифы ОАО РЖД растут опережающими инфляцию темпами, и грузоотправители ожидают улучшения качества предоставляемых услуг»,– отмечает эксперт.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.03; ФАС ВИДИТ ЦЕЛЫЙ РЯД ПРОБЛЕМ В ОРГАНИЗАЦИИ ПРИГОРОДНЫХ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК

Федеральная антимонопольная служба РФ видит целый ряд проблем в организации в стране пригородных железнодорожных перевозок.

Согласно сообщению ведомства, в пятницу эта тема обсуждалась на семинаре для представителей территориальных управлений регулятора и региональных энергетических комиссий. Ситуацию описал начальник управления по регулированию транспорта ФАС Андрей Кузнецов.

«Он отметил ряд проблем, выявленных в ходе мониторинга установления тарифов: взимание сборов за проезд непосредственно в самих поездах, установление различных тарифов за проезд внутри одного региона в зависимости от направления перевозки, непрозрачность системы динамического ценообразования», – говорится в сообщении. Также чиновник отметил «ненадлежащее исполнение региональными органами власти требований при установлении тарифов на пригородные ж/д перевозки».

С 2011 г. железнодорожные перевозки в этом сегменте в России осуществляют пригородным пассажирским компаниям («дочки» РЖД и регионов). При этом субъекты РФ формируют региональный заказ на транспортное обслуживание населения на основе экономически обоснованных расчетов, которые предоставляют регионам локальные перевозчики. Разницу между согласованной стоимостью билетов для населения и реальными затратами железнодорожников субъекты РФ должны возмещать из местного бюджета.

### LENTA.RU; 2017.03.05; РЖД СООБЩИЛИ О ШТАТНОМ ДВИЖЕНИИ ПОЕЗДОВ ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ С УКРАИНОЙ

Движение грузовых и пассажирских поездов через пограничную с Украиной станцию «Суземка» осуществляется в штатном режиме. Об этом говорится в сообщении на сайте РЖД.

«C 00:00 5 марта с территории Украины на Московской железной дороге было принято по графику пять пассажирских и три грузовых поезда. Это соответствует среднестатистическому показателю. В свою очередь МЖД передала на Украину четыре грузовых состава», – отметили в компании.

Ранее в воскресенье в МЖД сообщили о штатном движении поездов в Брянской области, которая граничит с Украиной.

Сообщение РЖД появилось после новостей о том, что вечером 4 марта украинские радикалы начали блокировать ведущие в Россию железнодорожные пути в Конотопе. Активисты, именующие себя «ветеранами войны за независимость» и «общественными патриотами», возвели «редут», получивший имя канцлера ФРГ Конрада Аденауэра.

25 января националисты заблокировали движение грузовых поездов с углем, следующих из неподконтрольных Киеву районов Донбасса. Из-за этого прекратились поставки угля на Украину, что заставило Киев ввести в энергетике чрезвычайный режим.

Власти самопровозглашенных Донецкой и Луганской народных республик в ответ на фактическое бездействие Киева перевели под внешнее управление украинские предприятия, находящиеся на территории ДНР и ЛНР.

### ИНТЕРФАКС-ЮГ; 2017.03.04; МИНКАВКАЗ РОССИИ ПРЕДСТАВИЛ НА ОБЩЕСТВЕННОЕ ОБСУЖДЕНИЕ ПРОЕКТ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ НА КАСПИИ

Проект стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним до 2030 года размещён для общественного обсуждения на официальном сайте Минкавказа России.

«Главной задачей стратегии является интеграция российских портов на Каспии в главные транспортные узлы и коридоры международной торговли, образующие единый комплекс», – говорится в документе.

Поскольку Иран также имеет обширную наземную и морскую транспортную инфраструктуру в Каспийском бассейне, отмечено в документе, развитие торговли будет способствовать выходу российских товаров на рынок данного государства, а также стран Персидского залива и Индии.

При этом, в ходе реализации стратегии планируется развитие действующих портов, развитие автомобильных и железнодорожных подъездов к ним, а также строительство нового морского порта в Дагестане.

Помимо этого, для стимулирования развития территорий планируется, в том числе создание ряда промышленных кластеров для формирования грузопотоков под растущие потребности перспективных потребителей – Ирана, Индии, стран Персидского залива и Восточной Африки.

Реализация стратегии послужит социально-экономическому развитию Каспийского региона (в его состав входят регионы Северо-Кавказского федерального округа, Астраханская область, Калмыкия) в том числе за счёт расширения возможностей внешней торговли и формирования дополнительного транспортного коридора в сторону Индии для отечественных производителей, а также создания производств композитных материалов для судостроения, глубокой переработки зерна, нефтехимии, судоремонта, вылова и переработки биоресурсов.

«Основой развития партнерства на Каспии служат российские каспийские морские порты, расположенные в Астрахани, Оле и Махачкале», – сказано в проекте.

При этом в документе отмечается, что у СКФО есть благоприятные транзитные возможности и большое количество исторических достопримечательностей, поэтому его интеграцию в каспийский транспортный узел следует осуществлять не только в логистической, но и в туристической сфере.

Ранее сообщалось, что Минкавказ России по поручению президента РФ Владимира Путина разрабатывает Стратегию развития российских морских портов в Каспийском бассейне, автомобильных и железнодорожных подходов к ним.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; ВАДИМ ВИСЛОГУЗОВ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.03.06; ПАССАЖИРЫ НЕ ПРОЛЕТЯТ МИМО КАССЫ

Как стало известно «Ъ», российские авиакомпании просят изменить или хотя бы отсрочить вступление в силу новых требований к контрольно-кассовой технике, с помощью которой будет передаваться информация о расчетах за перевозку пассажиров в налоговые органы. По оценкам **Минтранса**, затраты авиакомпаний на выполнение требований могут достичь 10 млрд руб. Аналогичная проблема может коснуться и ОАО РЖД и ее дочерней Федеральной пассажирской компании, чьи единовременные расходы на эти цели составят около 3 млрд руб., а в дальнейшем потребуют ежегодных субсидий до 1 млрд руб.

Как стало известно «Ъ», Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) направила письмо в **Минтранс**, в котором сообщила об обеспокоенности крупнейших российских авиакомпаний, вызванной вступлением в силу в июле 2017 года новых требований, касающихся передачи информации обо всех производимых расчетах в налоговые органы. В пресс-службе **Минтранса** «Ъ» сообщили, что письмо АЭВТ «получено и находится в проработке».

Сейчас запланирован поэтапный переход на контрольно-кассовую технику (ККТ), передающую информацию о расчетах (наличных и безналичных) через оператора фискальных данных в налоговые органы в электронном виде. Авиакомпаниям придется формировать кассовый чек в электронной форме, в том числе при осуществлении расчетов через интернет. В ФНС «Ъ» пояснили, что до 1 февраля 2017 года был «период добровольного перехода на новые правила». После этой даты «регистрация и перерегистрация кассовой техники осуществляется только в соответствии с новым порядком». С 1 июля организации, ранее обязанные применять ККТ (в том числе авиакомпании), должны будут начать работу по новым требованиям. Переход на новую ККТ для организаций, ранее не работавших с ней, наступит 1 июля 2018 года.

Фактически изменения в законодательстве вводят новые требования к документам при оказании услуги воздушной перевозки. Сейчас авиакомпании производят взаиморасчеты через российскую Транспортную клиринговую палату и зарубежную систему взаиморасчетов (BSP), разработанную Международной организацией воздушного транспорта (IATA). По данным «Ъ», авиакомпании опасаются, что BSP, на бланках которой продаются билеты, не будет дорабатывать собственный бланк под новые требования закона. Кроме того, доработка собственного бланка потребует от авиакомпании серьезных затрат, поскольку требования к документам будут отличаться от норм и стандартов IATA, а бланки будут создаваться только для российских авиакомпаний, что может повысить тарифы и спровоцировать существенное падение продаж. Тем временем в Транспортной клиринговой палате, через которую происходят все взаиморасчеты авиакомпаний, уже предложили не применять ККТ к перевозчикам и агентам, осуществляющим перевозочный процесс, а термин «бланк строгой отчетности» приравнять к кассовому чеку, сформированному в электронной форме.

Согласно направленным в правительство оценкам замглавы **Минтранса** Евгения **Дитрих**а, с которыми ознакомился «Ъ», ежегодно только для воздушных перевозок пассажиров оформляется около 100 млн документов. Изменения затронут 88 российских авиакомпаний, а единовременные и переменные затраты перевозчиков могут достичь 10 млрд руб. Кроме того, возникнут дополнительные постоянные расходы на передачу данных в налоговые органы. В результате тарифы на воздушную перевозку подорожают, а из федерального бюджета придется выделять дополнительные средства. При этом законопроект и оценка его финансово-экономических последствий в **Минтранс** на согласование не поступали, следует из данных господина **Дитрих**а.

Свои обращения в АЭВТ уже направили S7, «Уральские авиалинии», «Руслайн», Red Wings. В пресс-службе S7 и «Уральских авиалиний» «Ъ» подтвердили факт отправки писем в АЭВТ. В Red Wings отказались от комментариев, в «Руслайне» на запрос «Ъ» не ответили.

В пресс-службе S7 «Ъ» заявили, что выполнение установленных законом требований «на практике повлечет за собой полный пересмотр действующей системы оформления воздушных перевозок, в том числе при интернет-продажах авиаперевозок, а также системы учета, отчетности, налогообложения». Источник «Ъ» в «Аэрофлоте» сообщил, что компании известно о проблеме и в **Минтрансе** проводятся совещания с целью доработать нормативную базу.

По мнению ФНС, текущие требования законодательства о контрольно-кассовой технике ставят практически все отрасли «в равное положение» по обязанности применения ККТ. Служба отмечает, что в стране уже работает более 100 тыс. касс, соответствующих новым требованиям.

По данным «Ъ», изменения затронут и железнодорожные перевозки. Затраты ОАО РЖД только по поездам дальнего следования могут превысить 2 млрд руб., постоянные затраты его дочерней Федеральной пассажирской компании (ФПК) – 500 млн руб. в год на оформление билетов и более 900 млн руб. потребуется на ежегодные субсидии. В пресс-службе ОАО РЖД «Ъ» сообщили, что «работа по замене кассовых аппаратов ведется», но касается подразделений, осуществляющих расчеты с физлицами, и не затрагивает безналичные расчеты за грузовые перевозки. В ФПК заявили «Ъ», что для компании обязательный переход на новую ККТ при оформлении проездных документов произойдет с июля 2018 года. Объем затрат в компаниях комментировать не стали.

По мнению главы Infomost Бориса Рыбака, российская гражданская авиация является частью международной системы воздушных перевозок. «Любые собственные дополнения к ней, такие как создание национальной системы бронирования или особые требования к хранению данных, лишь снижают конкурентоспособность российских перевозчиков, создавая им дополнительные расходы»,– считает эксперт.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.03.06; ВНЕШНИМ ПИЛОТОМ ДРОНА РАЗРЕШАТ СТАТЬ С 16 ЛЕТ

**Министерство транспорта** России подготовило к утверждению требования к внешним пилотам дронов. Пилотские свидетельства необходимо будет получать только для управления беспилотными воздушными судами массой свыше 30 кг. К управлению такими аппаратами будут допускать лиц старше 16 лет, обладающих специальными навыками и знаниями.

**Минтранс** России завершил разработку требований к внешним пилотам беспилотных систем и специалистам по их техническому обслуживанию. Они оформлены в качестве изменений в федеральные авиационные правила ФАП-147 – «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации».

– Документ прошел оценку регулирующего воздействия и антикоррупционную экспертизу. В самое ближайшее время он будет утвержден и направлен на регистрацию в Минюст, – рассказали «Известиям» в пресс-службе транспортного ведомства.

В первоначальном варианте предполагалось допустить к управлению дронами лиц старше 14 лет, однако в ходе обсуждения возрастная планка была повышена. Получать пилотские свидетельства необходимо будет для управления аппаратами массой более 30 кг. Стать внешним пилотом можно будет при наличии медицинского заключения врачебно-летной экспертной комиссии, которую проходят все пилоты гражданской авиации.

Как сообщили «Известиям» в **Росавиаци**и, после утверждения требований к внешним пилотам, действующие авиационные учебные центры разработают соответствующие программы подготовки специалистов данной категории. **Росавиаци**я также уже направила в **Минтранс** свой пакет предложений, касающихся порядка организации и правил выполнения полетов беспилотных воздушных судов.

Обладатель свидетельства внешнего пилота должен будет продемонстрировать знания, в частности, основ полета, конструкции беспилотных воздушных судов, принципов эксплуатации и работы силовых установок, систем и приборного оборудования, предполетной подготовки и планирования полета по маршруту, правил обслуживания воздушного движения, понимания и применения авиационных метеорологических сводок, мер предосторожности и действий в аварийной обстановке.

Внешний пилот также должен будет уметь плавно и точно выполнять все маневры, принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять контроль и наблюдение в полете, применять знания в области аэронавигации и самолетовождения.

Требованиями **Минтранса** также определено, что внешний пилот имеет право осуществлять оперативное техническое (предполетное) обслуживание беспилотного воздушного судна, на котором он выполняет полеты.

Как рассказали «Известиям» в Минтруде России, в настоящее время ведомством проводится экспертиза двух поступивших проектов профессиональных стандартов «Специалист по эксплуатации беспилотных авиационных систем». Первый проект был разработан в Центре профессиональных квалификаций и содействия трудоустройству «Профессионал». Второй – в Ассоциации эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиационных систем (ЭРБАС).

В Ассоциации ЭРБАС «Известиям» сообщили, что проект профстандарта определяет требования к внешним пилотам, операторам беспилотного воздушного судна и специалистам по наземному и техническому обслуживанию беспилотной авиационной системы.

– Считаем, что обучение управлению беспилотными аппаратами необходимо проводить вне зависимости от класса воздушного судна. Любой пользователь воздушного пространства должен обладать определенными знаниями и умениями, – отметил представитель ЭРБАС. – Наше предложение по ограничению по возрасту – не моложе 18 лет. При этом образование должно быть не ниже среднего.

Если оба разработчика сумеют договориться разработать единый стандарт, то, согласно существующей процедуре, его проект будет направлен в **Минтранс** России, где действует рабочая группа по рассмотрению профессиональных стандартов, и в Национальный совет при президенте Российской Федерации по профессиональным квалификациям.

Руководитель рабочей группы по вопросам развития беспилотных летательных аппаратов, авиационных систем и авиационных видов спорта Александр Гурко считает, что пока преждевременно определять требования к внешним пилотам дронов.

– На данном этапе важно разработать классификацию беспилотных авиационных систем, а также входящих в их состав беспилотных воздушных судов по видам их применения, по зонам (высотам) полета, по техническим характеристикам, – отметил Гурко.

В 2017–2018 годах планируется организовать учет всех беспилотных воздушных судов и начать вести реестры аппаратов, внешних пилотов, производителей, поставщиков, эксплуатантов, сервисных организаций и страховщиков.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДРА БЕЛУЗА; 2017.03.04; ХУРГАДА СНОВА ЖДЕТ

Возобновление воздушного сообщения с Египтом произойдет в ближайшей перспективе, совместный план по обеспечению безопасности в египетских аэропортах выполнен более чем на 90 процентов, осталось согласовать лишь четыре позиции. Такое заявление сделала спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко в ходе своего визита в Каир. По ее словам, конкретные сроки начала полетов зависят от выполнения египетской стороной последних замечаний по мерам авиационной безопасности.

«Мы уже долгое время ждем возвращения российских туристов в Египет», – заявил спикер Палаты депутатов Египта Али Абдель Аль на встрече с делегацией Совфеда.

«Многие, кто приходит в Палату депутатов, спрашивают меня: когда вернется авиасообщение с Россией, когда вернутся российские туристы?»– продолжил египетский спикер. Но до сих пор мы не получили ответа от России ––несмотря на то, что Египет выполнил все требования в области безопасности, посетовал Али Абдель Аль.

«Скажу вам честно, мой коллега очень сильно на меня давит в этом вопросе», – улыбнулась Матвиенко на пресс-конференции по итогам встречи со спикером парламента Египта. Поэтому Совет Федерации держит эту тему под жестким контролем, добавила она.

На самом деле у России еще остается ряд вопросов. Основным условием России для открытия воздушного сообщения с Египтом является соблюдение безопасности пассажиров и авиаперевозок, и по итогам последней проверки, которую российские специалисты в области авиабезопасности провели в феврале в аэропорту Каира, они представили свои замечания в **Минтранс** РФ.

«После авиакатастрофы, которая произошла, а это самая крупная авиакатастрофа в истории российской авиации, мы не можем даже в мелочах не учитывать необходимость самой строгой безопасности полетов, пассажиров, курортов», – подчеркнула глава Совфеда. «Здесь нет мелочей», – повторила она, отметив, что спецслужбы и специалисты двух стран провели коллоссальную работу по обеспечению безопасности в египетских аэропортах. «Этот план исполнен более чем на 90 процентов», – сообщила Матвиенко.

«Остались не до конца исполненными всего лишь четыре позиции этого большого совместного плана», – сказала она. Российская сторона в феврале уведомила об этом египетскую сторону. «Как только египетская сторона ответит, что и эти четыре позиции доработаны до конца – выезжает наша группа экспертов и делает окончательное заключение (о готовности аэропортов принимать российские самолеты – прим. «РГ»)», – рассказала Матвиенко.

«Все ждут объявления даты, когда начнется (авиасообщение). Могу сказать – в ближайшей перспективе», – заключила она.

Напомним, авиасообщение с Египтом и туристический поток в эту страну были остановлены Россией в ноябре 2015 года после теракта на борту самолета российской авиакомпании «Когалымавиа», который летел из Шарм-эш-Шейха в Санкт-Петербург. Взрывное устройство было заложено в самолет во время его подготовки к вылету в аэропорту Шарм-эш-Шейха. Жертвами катастрофы стали 224 человека (7 членов экипажа и 217 пассажиров).

Кроме того, и с премьером Шерифом Исмаилом, и с президентом Египта Абдель Фаттахом ас-Сиси спикер Совфеда обсудила укрепление экономических связей. Крупнейший совместный проект Москвы и Каира – сооружение первой в Египте атомной электростанции «Дабаа» в составе четырех энергоблоков мощностью 1,2 тыс. МВт каждый. Россия ожидает подписания трех оставшихся контрактов, чтобы приступить к практической реализации этого проекта, заявила Матвиенко.

### ВЕДОМОСТИ – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; МАРИЯ БУРАВЦЕВА; 2017.03.06; ПАССАЖИРЫ ВОЗВРАЩАЮТСЯ

По итогам 2017 г. пассажиропоток петербургского аэропорта «Пулково» может вырасти на 10% к 2016 г. и превысить рекордный показатель 2014 г. (14,2 млн пассажиров), сообщил коммерческий директор ООО «Воздушные ворота Северной столицы» Евгений Ильин. По его словам, за два месяца 2017 г. пассажиропоток аэропорта вырос на 28,8% до 1,8 млн человек. При этом внутренние линии перевезли на 26% больше пассажиров (1,35 млн человек), международные – на 36% больше (526 700 человек), отметил он. Такой значительный рост связан с низкой базой начала 2016 г., летом показатели будут уже скромнее, но все равно видна тенденция к восстановлению пассажиропотока, говорит Ильин. По его словам, в основном рост связан не с открытием новых направлений, а с увеличением загрузки уже существующих.

Чартерный пассажиропоток, по словам Ильина, в этом году может вырасти на 16–18% и вернуться к уровню 2015 г. В летнем сезоне в «Пулково» откроются 7–8 новых направлений, уже точно определены четыре из них: Alitalia начнет выполнять рейсы в Катанию, греческая Ellinair – в Кавалу, «Уральские авиалинии» – в грузинский Кутаиси, а «Руслайн» – в норвежский Берген. KLM вместо одного ежедневного рейса в Амстердам будет выполнять два.

Сокращения числа рейсов и направлений Ильин не ожидает. По его словам, базовый перевозчик аэропорта – авиакомпания «Россия» – также намерена в этом году нарастить частотность рейсов, прежде всего в Европу. Представитель «России» не смог прокомментировать планы авиакомпании на летний сезон. Ранее авиакомпания сообщала, что в ее летнем расписании появятся два новых турецких направления – в Стамбул и в Анталью.

Январские взлеты

В январе «Пулково» увеличило пассажиропоток по сравнению с январем 2016 г. на 29,8% до 1 млн человек, «Шереметьево» – на 19,1% до 2,68 млн человек, «Домодедово» – на 2,1% до 2,1 млн, «Внуково» в прошлом месяце увеличило показатель на 49,5% до 1,08 млн человек.

«Руслайн» в 2017 г. намерен увеличить пассажиропоток на 10–15% до 700 000 человек, рассказал коммерческий директор авиакомпании Александр Крутов. Сейчас «Руслайн» работает по семи направлениям, шесть из которых внутрироссийские, в летнем сезоне к ним добавятся еще четыре. Руководитель московского представительства Air Serbia Каринэ Адобашьян отметила рост интереса туристов к Сербии. Air Serbia начала выполнять полеты в Белград летом 2016 г. и довольна результатами, в этом году авиаперевозчик возобновит полеты, говорит Адобашьян.

В 2016 г. пассажиропоток аэропорта «Пулково» снизился по сравнению с 2015 г. на 1,7% до 13,3 млн человек. В 2015 г. падение пассажиропотока составляло 5,4% до 13,4 млн человек. В основном оно было связано с уменьшением потока на международных авиалиниях: в 2015 г. количество перевезенных пассажиров на них снизилось на 21% по сравнению с 2014 г. Интерес к международным направлениям благодаря укреплению курса рубля восстанавливается: в зимний сезон 2016/17 г. спрос на туры в страны Европы вырос на 30% по сравнению с прошлым годом, а на февральские праздники – на 59%, передала через представителя руководитель отдела Европы туроператора BSI group Екатерина Каменева.

Растет и интерес к Петербургу у иностранных туристов. В 2017 г. комитет по развитию туризма ожидает не менее 7 млн туристов, а к 2023 г. – роста числа туристов почти в 2 раза. В 2016 г. число посетивших Петербург туристов выросло на 400 000 человек (+6% к 2015 г.). Петербургская администрация ожидает, что в 2017 г. город посетит в 3 раза больше китайских туристов, чем в прошлом году.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.03; МИНТРУД И МИНТРАНС ПРОВЕРЯТ ГОТОВНОСТЬ АЭРОПОРТОВ К ОБСЛУЖИВАНИЮ ИНВАЛИДОВ ПОСЛЕ ИНЦИДЕНТА С ПАРАЛИМПИЙЦЕМ В ЧЕБОКСАРАХ

Минтруд РФ и **Минтранс** РФ проанализируют готовность аэропортов к перевозке маломобильных пассажиров, сообщает министр труда и социальной защиты Максим Топилин.

«Минтруд России совместно с **Минтрансом** России в ближайшее время проанализируют готовность всех аэропортов к выполнению обязанностей по перевозке инвалидов и возьмут под контроль устранение выявленных недостатков», – сказано в комментарии министра к инциденту в аэропорту Чебоксар.

М.Топилин подчеркнул, что помощь инвалидам «должна оказываться специалистами, прошедшими соответствующий инструктаж».

Министр упомянул также об обязанностях организаторов мероприятий с участием маломобильных граждан.

«Организаторам соревнований следует учитывать уровень доступности объектов транспортной инфраструктуры региона и оказывать необходимую информационную и организационную помощь как участникам состязаний из числа инвалидов, так и зрителям на всех возможных маршрутах прибытия», – говорится в сообщении.

Как сообщалось, накануне Приволжское следственное управление на транспорте СКР начало проверку опубликованной в СМИ информации о том, что в аэропорту Чебоксар спортсмену-паралимпийцу пришлось спускаться из самолета на руках из-за отсутствия инвалифта.

«В связи с отсутствием в аэропорту города специально оборудованного механизма для спуска людей с ограниченными способностями один из пассажиров самолета, прибывший для участия в паралимпийских играх, самостоятельно спустился по трапу самолета», – говорилось в сообщении. на сайте СКР.

Там отмечалось, что пассажир является паралимпийским чемпионом по легкой атлетике.

«На борту самолета находилось пять паралимпийцев, четверо из которых из-за отсутствия специального трапа были перенесены из самолета работниками аэропорта на руках», – уточнили в пресс-релизе.

В свою очередь пресс-служба ООО «Международный аэропорт Чебоксары» сообщил, что спортсмен-паралимпиец сам отказался от стандартной услуги, предусмотренной для транспортировки людей с ограничениями жизнедеятельности.

«Остальным 17 членам команды спуститься с борта помогли сотрудники аэропорта, поскольку откидной трап у данной модели самолета (АТР-72) сложен для перемещения людей с ограниченными возможностями. Спортсмен отказался от помощи и потребовал специальное оборудование. Узнав о том, что региональный аэропорт не обладает достаточным, по его мнению, оснащением, чемпион по легкой атлетике устроил скандал и спустился с борта самостоятельно с помощью рук. Тренер при этом также не стал помогать, а снимал все на видео», – говорилось в пресс-релизе.

На ситуацию с наличием в аэропортах средств, позволяющих инвалидам-колясочникам спускаться с борта самолета, обратила в начале декабря вице-премьер Ольга Голодец. Она поручила **Минтрансу** проверить аэропорты на предмет доступности для инвалидов.

«Давайте попросим **Минтранс** своими силами сначала проверить аэропорты, а те аэропорты, которые были выделены – обратиться к их собственникам с просьбой привести все в порядок, в понятное время, например, в два месяца. И представьте результаты. Если возникают проблемы – сообщайте в режиме онлайн», – сказала О.Голодец 6 декабря на совещании по вопросам формирования доступной среды для инвалидов в правительстве РФ.

Также в ходе этого совещания на ситуацию с посадкой и высадкой инвалидов на борт самолета обратили внимание в ПАО «Аэрофлот». По словам заместителя генерального директора компании Вадима Зингмана, «в 22 аэропортах вынос пассажиров с борта самолета осуществляется вручную – то есть, приходят люди и выносят пассажира-колясочника».

«Наиболее критичными с точки зрения этой операционной деятельности являются следующие аэропорты: Мурманск, Нижневартовск, Новокузнецк, Оренбург, Южно-Сахалинск, Челябинск, Барнаул. Они полностью не предназначены для обслуживания пассажиров с ограничениями жизнедеятельности, в первую очередь – опорно-двигательного аппарата», – сказал В.Зигман.

### RG.RU; СЕРГЕЙ КУЛИКОВ; 2017.03.03; ШТРАФЫ ЗА ОТСУТСТВИЕ МАРКИРОВОК ВЫСОТНЫХ ЗДАНИЙ И РАДИОМАЧТ УВЕЛИЧАТ

Жалобы **Ространснадзор**а, который фиксирует ежегодный рост административных правонарушений в сфере обеспечения безопасности полетов, привели к появлению законопроекта об усилении ответственности в этой сфере. А именно – в отношении владельцев высотных зданий, линий связи и электропередач, радиотехнического оборудования и так далее. Текст законопроекта, направленного на рассмотрение в Госдуму, опубликован на сайте правительства.

В частности законопроектом предлагается дополнить Воздушный кодекс нормой, согласно которой в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов лица, владеющие на праве собственности, или другом законном основании вышеперечисленными, объектами, обязаны размещать на них маркировочные знаки и (или) устройства, и представлять сведения о размещении этих объектов в **Росавиаци**ю. Причем делать это они должны за собственный счет.

Кроме того, предлагается увеличить уже существующие административные штрафы за отсутствие маркировки объектов, а также установить новый штраф – за нарушение порядка представления сведений о размещении высотных объектов. При этом требования законопроекта предлагается распространить только на вновь строящиеся линии связи и линии электропередачи, а также на существующие линии связи и линии электропередачи при их реконструкции.

Напомним, премьер-министр России Дмитрий Медведев в ходе заседания правительства 22 февраля отметил, что владельцы новых высотных объектов не всегда своевременно оснащают их маркировочными знаками или устройствами, из-за чего создается реальная угроза самолетам. По его мнению, это, в том числе, связано с тем, что ответственность за такого рода нарушения сегодня ощущается слабо.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.03; АЭРОФЛОТ ПОЛУЧИЛ ДОПУСКИ В АВСТРАЛИЮ И НОВУЮ ЗЕЛАНДИЮ, ПЛАНИРУЕТ ЗАКЛЮЧИТЬ КОД-ШЕРИНГОВЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

ПАО «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) получило допуски **Росавиаци**и на выполнение рейсов в Сидней (Австралия) и Окленд (Новая Зеландия), говорится в материалах ведомства.

**Росавиаци**я выдала «Аэрофлоту» допуск по обоим направлениям на один рейс в неделю.

Как пояснил «Интерфаксу» представитель авиакомпании, перевозчик планирует заключить с авиакомпаниями-партнерами код-шеринговое соглашения на выполнение рейсов в Австралию и Новую Зеландию.

«В соответствии с требованиями авиационных властей Австралии и Новой Зеландии, даже при выполнении рейсов в качестве маркетингового партнера в рамках код-шерингового соглашения авиакомпания обязана получить назначение. В соответствии с требованиями российского законодательства, для получения назначения авиакомпания должна сперва получить в **Росавиаци**и допуск к перевозкам по соответствующей линии», – сказал он.

По его словам, «Аэрофлот» в феврале 2017 г. подал заявления в **Росавиаци**ю на получение допусков на перевозку пассажиров и грузов по маршрутам Москва-Сидней и Москва-Окленд. «При этом авиакомпания не планирует выполнение собственных рейсов в Сидней и Окленд, перевозка пассажиров на данных маршрутах будет выполняться исключительно в рамках код-шеринговых соглашений с авиакомпаниями партнерами», – подчеркнули в «Аэрофлоте».

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.04; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ЗАПУСКАЮТ НОВЫЙ РЕЙС В ГРУЗИЮ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» в рамках весенне-летнего расписания объявила о запуске с 3 мая нового прямого рейса в один из крупнейших городов Грузии – Кутаиси.

«Самолеты Airbus будут летать из Санкт-Петербурга на начальном этапе один раз в неделю – по средам», – сообщил в субботу «Интерфаксу» представитель российской авиакомпании в Грузии Мамука Абесадзе.

При этом он отметил, что в настоящее время «Уральские авиалинии» уже выполняют один раз в неделю регулярные рейсы в Кутаиси из Москвы, а также из Екатеринбурга в Тбилиси, и по два рейса в неделю из Санкт-Петербурга – в грузинскую столицу.

«В планах авиакомпании – увеличение в период весенне-летней навигации полетов в этих направлениях, а также возобновление прямых рейсов в черноморский город-курорт Батуми из Москвы, Санкт-Петербурга и Екатеринбурга», – сказал М.Абесадзе.

Россия и Грузия объявили о возобновлении регулярного авиасообщения между двумя странами с 15 сентября 2014 года. По итогам технических консультаций авиавластей двух стран грузинские авиакомпании получили право осуществлять регулярные полеты в направлении Москвы, Петербурга, Самары, Екатеринбурга, Сочи, Ростова и Кавминвод, а российские – в направлении Тбилиси, Батуми и Кутаиси.

В частности, с грузинской стороны прямые регулярные рейсы в направлении РФ осуществляет авиакомпания Georgian Airways, с российской стороны на регулярной основе летают в Грузию «Аэрофлот» и входящая в его группу «Победа», «Сибирь» (S7 Airlines), «Уральские авиалинии».

Согласно договоренности, частота полетов между Тбилиси и Москвой определена в зимний навигационный сезон по 18 рейсов в неделю с каждой стороны, а в летний навигационный сезон – по 21 рейсу. Что касается частоты полетов между другими городами, то в этом случае количество рейсов не ограничено, как это было до прекращения регулярного воздушного сообщения между Грузией и Россией.

Регулярное авиасообщение между РФ и Грузией было прервано в августе 2008 года. Полеты были возобновлены в августе 2010 года, однако до сентября 2014 года осуществлялись только прямые чартерные рейсы между двумя странами.

### ТАСС; ИГОРЬ ЛУКЬЯНОВ;2017.03.06; СУД НАЧНЕТ ОГЛАШЕНИЕ ПРИГОВОРА ПО ДЕЛУ О КРУШЕНИИ В 2011 ГОДУ ТУ-134 ПОД ПЕТРОЗАВОДСКОМ

Прионежский районный суд Карелии в понедельник начнет оглашение приговора по делу о крушении самолета Ту-134А в июне 2011 года под Петрозаводском. Об этом сообщили ТАСС в суде.

«В понедельник, 6 марта, суд начнет оглашать приговор. Вероятно, его чтение займет несколько дней», – сказала ТАСС помощник судьи Натальи Молодцовой, рассматривающей дело.

На скамье подсудимых – начальник управления радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи **Росавиаци**и Эдуард Войтовский, бывший начальник аэропорта Петрозаводск Владимир Шкарупа и бывший и. о. начальника авиационной метеорологической станции аэропорта Владимир Пронин. Представитель **Росавиаци**и обвиняется в халатности, а два других участника процесса – в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта.

Прокуратура потребовала для подсудимых, которые не признают своей вины, от пяти до шести лет колонии общего режима. Гособвинение поддержало иски потерпевших о причинении морального вреда.

По версии следствия, одной из причин авиакатастрофы стало то, что Войтовский незаконно сертифицировал метеорологическую деятельность аэродрома, оснащенного непригодным к эксплуатации метеорологическим оборудованием. За обслуживание и предоставление достоверной метеорологической информации экипажу самолета отвечали Шкарупа и Пронин. Кроме того, считают следователи, были системные нарушения, допущенные погибшими членами экипажа самолета. Не располагая достоверными данными о метеоусловиях, они оказались не готовы к выполнению захода на посадку в сложных условиях.

Самолет Ту-134А авиакомпании «РусЭйр», выполнявший рейс из Москвы, 20 июня 2011 года разбился недалеко от аэропорта Петрозаводск при заходе на посадку. Лайнер разрушился на части от удара о землю и загорелся. Погибли 47 человек, пятеро получили травмы. Компании, которой принадлежал самолет, причинен ущерб на сумму более 16 млн рублей.

### KOMMERSANT.RU; КОНСТАНТИН ВОРОНОВ; 2017.03.05; ПИЛОТ ROBINSON ПРОСРОЧИЛ МЕДИЦИНСКУЮ СПРАВКУ

**Росавиаци**я выявила нарушения, которые, по ее мнению, могли повлиять на развитие катастрофической ситуации на борту вертолета Robinson R-66, потерпевшего 12 февраля крушение в акватории глубоководного Телецкого озера. Как установили в ведомстве, командир воздушного судна имел просроченное медицинское заключение и не должен был вовсе допущен к полетам, а забывчивость экипажа, который не уведомил авиадиспетчеров о намерении полетать над озером, снизила шансы получить своевременную помощь.

**Росавиаци**я назвала ряд нарушений, которые, на ее взгляд, могли повлиять на развитие нештатной ситуации на борту вертолета Robinson R-66, рухнувшего в Телецкое озеро.

Катастрофа воздушного суда (RA-06375), принадлежавшего аэроклубу «Алтайавиа», произошла вечером 12 февраля. Вертолет Robinson поднялся в воздух с кордона Кокши, где у него была промежуточная посадка, и через минуту с включенным прожектором рухнул в незамерзающий участок Телецкого озера. Глубина в предполагаемом месте падения составляет свыше 300 м. На борту находились пилот Дмитрий Ракитский с женой Еленой, бывший зампред правительства Республики Алтай Анатолий Банных, руководитель столичного вертолетного клуба Heli Club Мария Козинцева и увлекавшийся экстремальными прыжками спортсмен Глеб Вореводин. За две с лишним недели поисков, к которым были привлечены значительные силы МЧС, спасателям удалось найти тело Елены Ракитской, а также фрагменты вертолета, в том числе лопасть винта. Уголовное дело об авиапроисшествии ведет Западно-Сибирское следственное управление на транспорте СКР.

Почему на Алтае приостановили поиски потерпевшего крушение вертолета Robinson R-66

Как установили в **Росавиаци**и, подключившейся к расследованию, медицинское заключение командира вертолета, которое является неотъемлемой частью свидетельства пилота, было с истекшим сроком действия. «В соответствии с требованиями воздушного законодательства пилоты без медицинского заключения или с истекшим сроком действия этого документа к выполнению полетов не допускаются»,– отметили в **Росавиаци**и.

Впрочем, в окружении авиатора Ракитского не исключают, что за штурвалом потерпевшего крушение вертолета мог находиться Анатолий Банных, который когда-то брал уроки пилотирования.

В выводах **Росавиаци**и также отмечается, что на воздушном судне не были установлены поплавки, которые не дали бы ему затонуть. К тому же техническая документация на данный тип Robinson запрещает полеты над водной поверхностью без этой дополнительной опции.

В надзорной службе добавили, что экипаж вертолета не сообщил в органы управления воздушным движением о том, что полет будет проходить над Телецким озером. «Располагая уведомлением экипажа, диспетчеры владеют информацией о маршруте и времени полета. Таким образом, при развитии неблагоприятной ситуации с воздушным судном возможность получить своевременную помощь многократно возрастает»,– отметили в **Росавиаци**и, добавив, что поиски потерпевшего крушение R-66 были организованы только благодаря очевидцу, сообщившему об инциденте. В экстренные службы дозвонился инспектор Алтайского природного биосферного заповедника Сергей Усик.