**07 МАРТА 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### RNS; 2017.03.06; ИНТЕРВЬЮ/РОМАН СТАРОВОЙТ

Руководитель **Росавтодор**а **Роман Старовойт** в интервью RNS рассказал о ситуации в дорожной отрасли, темпах строительства Крымского моста, а также проектах по запуску полигонов для беспилотных автомобилей.

Стратегия развития дорожного хозяйства до 2030 года предполагает ежегодный прирост федеральных дорог на 3,8 тыс. километров. Не считаете ли это слишком амбициозным в условиях жесткой экономии бюджета?

В этом году новая концепция развития дорожного хозяйства России будет утверждена и начнется ее реализация. Эта программа войдет в глобальную стратегию развития страны, которую разрабатывает команда Алексея Кудрина. Наш документ является своего рода кирпичиком в большой конструкции. Макроэкономическая оценка наших партнеров-разработчиков из Центра стратегических разработок показывает, что в результате реализации наших планов возможно добиться роста экономики страны на 1 процентный пункт ВВП. Для этого от дорожного хозяйства потребуется ежегодный существенный прирост труда, капитала и совокупной факторной производительности отрасли. Нужно добиться ежегодного прироста нового строительства трасс более чем на 3 тыс. километров. К 2030 году протяженность автомагистралей и скоростных автомобильных дорог с разрешенной скоростью 110 км/ч и более должна увеличиться до 20 тыс. километров. А доля автомобильных дорог, являющихся частью международных транспортных коридоров, по которым может осуществляться движение беспилотных транспортных средств, составит около 10 тыс. километров.

Кого-то эти планы и цифры могут шокировать, но это прогнозная оценка. Чтобы добиться этих результатов надо начинать уже сейчас. Для сравнения сегодня в работе у **Росавтодор**а более 2 тыс. строящихся километров федеральных дорог. В случае увеличения объемов финансирования мы легко сможем передвинуть сроки ввода их в эксплуатацию на ближайшую перспективу. Кроме того, за счет субсидий и трансфертов **Росавтодор**а регионы построят более 1 тыс. километров дорог регионального значения.

Как оцениваете сегодня ситуацию в российской дорожной отрасли? Она позволяет это сделать?

Мы видим, что ситуация в экономике стабилизируется, это видно и по подрядным организациям и по региональным заказчикам – отрасль удалось удержать такими большими стройками как Крымский мост, так как по сути все крупные мостостроительные организации страны работают там сегодня на субподрядах. Мостостроители – это элита в отрасли, их тяжело сначала сокращать, а потом набирать снова. Но сегодня есть предпосылки, что начнется рост в отрасли.

Сейчас правительство РФ переходит на методы проектного управления, которое предполагает усиление межведомственной работы, поиск необходимых ресурсов для выполнения ключевых показателей развития дорожного хозяйства.

Довольны ли вы темпами освоения средств по строительству Крымского моста?

Еженедельно мы осуществляем контроль и понимаем, что идем четко в графике, а по некоторым позициям даже формируем задел, несмотря на тяжелые погодные условия, аномальные холода в Крыму, штормовую нагрузку в районе пролива. Сегодня все контрактные обязательства, все планы по финансированию выполняются точно и в срок. С момента подписания госконтракта в феврале 2015 года строительство профинансировано почти на 116 млрд рублей. Это более 50% от суммы контракта. На данный момент приняты выполненные работы на сумму 55 млрд рублей.

Может ли измениться стоимость проекта, сроки его реализации?

Нам часто задают этот вопрос исходя из какого-то стереотипа, что стройки срываются по срокам и приводят к увеличению финансирования. То, что объекты дорожают – это миф в сфере проектов **Росавтодор**а. Мы были заказчиком десяти дорожных объектов в Сочи к Олимпийским играм, и ни по одному из этих объектов не было увеличения сметной стоимости ни на рубль и срыва сроков ввода их в эксплуатацию. Несколькими годами ранее при подготовке к саммиту АТЭС ни один объект не был сдан в эксплуатацию с отклонением от графиков или изначальной сметы. Также работаем и по Крымскому мосту. Технология отработана, смета утверждена и изменению не подлежит.

Какое финансирование планируется выделить на Крымский мост в этом и следующем годах?

В этом году на его строительство предусмотрено 60 млрд рублей. Эта сумма выделяется в рамках ФЦП развития Крыма и Севастополя и не превышает 12% от всего бюджета **Росавтодор**а. На вторую половину этого строительного сезона мы планируем начать асфальтирование проезжей части на некоторых участках объекта. Также будет завершено сооружение опор автодорожного моста и фарватерных опор в судоходной части пролива. Ключевая технологическая операция этого года – перевозка и установка на фарватерные опоры железнодорожной и автодорожной арок.

На следующий год предусмотрено более 40 млрд рублей.

Какие еще крупные дорожные проекты в Крыму планируется реализовать?

Это не федеральные, а региональные стройки. Основные из них – это трасса «Таврида», дороги южного берега Крыма и Севастополя. Полным ходом идет строительство нового терминала аэропорта Симферополя, для подъезда к которому тоже строится дорога. Темпы строительства самого терминала и новой трассы будут синхронизированы. Это крупные республиканские объекты, которые коренным образом изменят картину дорожной сети полуострова.

Если смотреть на дороги всего Южного федерального округа, то к концу 2018 года **Росавтодор** приведет в нормативное состояние 86% дальних подъездов к Крымскому мосту со стороны Краснодара. Будут отремонтированы участки федеральных автодорог Краснодар – Верхнебаканский и Новороссийск – Керчь, реконструирована трасса от Краснодара до Темрюка через Славянск-на-Кубани, чтобы обеспечить необходимую пропускную способность транспортных потоков к моменту ввода Крымского моста в эксплуатацию.

В октябре вы говорили, что объем финансирования дорожной отрасли в 2017 году составит 500 млрд рублей. Не планируете ли пересматривать эти цифры?

Эти цифры нам удалось отстоять. Будет отремонтировано почти 9 тыс. километров дорог. В результате к концу года общая протяженность федеральной дорожной сети в нормативном состоянии достигнет почти 80%. В общей сложности расходы на ремонт, капремонт и содержание федеральных трасс в этом году составят 248 млрд рублей. Еще 112 млрд рублей выделено на работы по строительству и реконструкции федеральной сети. Более 87,8 млрд рублей будет выделено регионам в качестве субсидий и межбюджетных трансфертов на развитие дорожной сети. В частности, 30 млрд рублей направлено в субъекты их госбюджета по программе «Безопасные и качественные дороги», что позволит в этом году отремонтировать более 5 тыс. километров дорог регионального и местного значения, а также ликвидировать около тысячи очагов аварийности на дорогах 36 крупнейших городских агломераций.

В какую цену сегодня обходится бюджету строительство километра федеральной дороги и как это соотносится с расценками в развитых странах?

За последние два года нам удалось добиться снижения затрат на стройку примерно на 12%. Средняя стоимость километра федеральной дороги второй технической категории (самой распространенной в нашей стране) в однополосном исчислении в 2016 году составила 44 млн рублей. Ранее средняя цена за километровую полосу дороги в России оценивалась в размере более 50 млн рублей. Если говорить о реконструкции дорог, то стоимость таких работ сейчас для второй технической категории трассы еще меньше – 38,2 млн рублей за километр.

Россия далеко не в лидерах среди стран с самыми дорогостоящими трассами. У нас строительство обходится примерно в 2 раза дешевле, чем в США, Германии и Канаде. При пересчете на рубли в США километр дороги обходится примерно в 127 млн руб., в Канаде – в 163 млн руб., в Германии – в 81 млн руб.

Развитие дорожной сети сложно представить без придорожного сервиса. Как планируется его развивать? Какое количество новых объектов планируется построить в 2017 году?

Большое количество – порядка двадцати. Мы недавно провели инвентаризацию того, что у нас сегодня есть на сети и выявили более 12 тыс. таких объектов. В постоянном режиме эти объекты реконструируются и строятся новые. Наиболее востребованы такие объекты на московском и петербургском транспортных узлах, где наибольшая интенсивность движения. На территории Дальнего Востока, на трассе Чита-Хабаровск тоже строят хорошие объекты – это и отели, и кафе. Это не бизнес **Росавтодор**а, но наша задача создавать понятный доступ для предприятий малого и среднего бизнеса к строительству таких объектов. Это перспективная история потому, что до конца 2018 года мы приведем в нормативное состояние федеральные трассы, будет развиваться автотуризм, и надо сделать так, чтобы был еще и комфорт. Не обязательно речь идет о строительстве гостиниц, хотя и они нужны. Это может быть, например, автозаправка и мини-маркет. Все будет зависеть от конкретной точки. По нашим нормативам, через каждые 50 километров должна быть площадка для отдыха.

До конца второго квартала 2017 года будет завершен сбор лучших инициатив предпринимателей, проявляющих частный инвестиционный интерес к созданию специализированных и многофункциональных сервисных зон вдоль федеральных трасс. Будущим инвесторам будет оказываться содействие, помимо федеральных и региональных властей, местными органами власти на этапе градостроительной подготовки объектов и подключения будущих площадок объектов дорожного сервиса к инженерным коммуникациям. Эти меры позволят стимулировать предпринимателей развивать необходимую для водителей и их пассажиров придорожную инфраструктуру.

Всего на федеральных трассах планируется создать 877 объектов дорожного сервиса и 257 многофункциональных зон обслуживания водителей и их пассажиров.

В этом году «Башкирдорстрой», выигравший в декабре 2016 года конкурс на строительство первой платной дороги в Башкирии Стерлитамак – Магнитогорск, подал иск к ФАС в связи с отменой антимонопольной службой результатов конкурса. Можно ли назвать прецедентным решение ФАС в отношении башкирской концессии?

Мы поддерживаем позицию наших региональных коллег. Подобные концессионные соглашения не предусматривают безусловную юридическую обязанность государства осуществлять возмещение расходов концессионера на создание и последующую реконструкцию объекта соглашения, на что ссылаются представители антимонопольной службы. Инвестор несет риск невозврата своих вложений в случае недостаточной эффективности своей деятельности.

По условиям башкирского конкурса инвестиционная составляющая была и составляла больше 4 млрд руб. Это разница между государственным капитальным грантом и стоимостью объекта, которую должен был привлечь концессионер. Позиция о том, что использование механизма концессии с платой концедента не соответствует положениям первого предложения части 13 статьи 3 закона о концессиях (115-ФЗ), поскольку предполагает не частичное, а полное несение концедентом расходов по созданию и эксплуатации объекта соглашения, основана на неполном и неверном юридическом толковании положения закона.

В этом году на федеральной дорожной сети впервые за последние два года планируется начать строительство новых дорожных объектов. Что это за объекты и какова будет стоимость строительства?

Успешно прошли госэкспертизу 40 объектов новых федеральных дорожных объектов строительства протяженностью 220 километров. На их реализацию потребуется около 80 млрд рублей. В числе первоочередных и наиболее значимых объектов: ликвидация последнего грунтового разрыва на трассе «Сортавала» в Карелии, продолжение реконструкции 35-километрового участка трассы «Скандинавия» в Ленинградской области, строительство 16-километрового участка трассы «Холмогоры» в Вологодской области. На трассе «Кавказ» предполагается строительство трех участков в Чеченской Республике, Дагестане и Ингушетии общей протяженностью более 50 километров. В Татарстане планируется строительство 10-километрового участка трассы «Волга». В Амурской области готов к стройке 27-километровый участок трассы «Лена» между Невером и Якутском.

В какой стадии находится проект по строительству моста через реку Лену в Якутии? Кто будет инвестировать в объект? Ранее сообщалось, что это будут китайские инвесторы, так ли это?

Правительством РФ было принято решение реализовать этот проект после 2020 года. Правительство Республики Саха (Якутия) инициирует ускорение его реализации, но пока мы не видим конкретного инвестора, конкретной финансовой схемы и, видимо, это будет предметом дальнейшего обсуждения.

Китайские инвесторы больше не интересуются проектом?

В настоящее время Sinohydro Corporation Limited прорабатывает основные технические параметры мостового сооружения, на основе которых должны начаться предпроектные работы. После этого уже можно будет приступить к разработке проекта документов, необходимого для подачи заявки на частную концессионную инициативу.

По информации от наших партнеров из Министерства инвестиционного развития и предпринимательства Республики Саха (Якутия), регионом составлена дорожная карта для ускорения реализации этого проекта. Они уже ведут работу с «Институтом «Стройпроект» и с проектным институтом «Китайский главный проектно-исследовательский железнодорожный институт» по анализу информации необходимой для предпроектирования. Готовность предпроектной документации, согласно дорожной карте, можно ожидать во втором квартале 2017 года.

Российские инвесторы не заинтересованы участвовать?

Представители субъекта говорят, что помимо иностранных инвесторов в настоящее время ведутся переговоры с отечественными интересантами, которые в ближайшее время могут сформировать консорциум и обратиться в **Росавтодор** с частной концессионной инициативой. Проект, как и предполагалось ранее, будет реализовываться с учетом привлечения внебюджетных средств. Но российские инвесторы видят, что правительство РФ отодвинуло сроки реализации проекта до 2020 года и пока не спешат.

Финансирование объекта может быть заложено на трехлетний период начиная с 2020 года в рамках соответствующей федеральной программы после поступления заявки потенциального инвестора и анализа финансово-экономической модели. По оценкам коллег из Якутии, при оптимистичном варианте возведение объекта может быть завершено к 2022 году и стать долгожданным подарком для жителей к 100-летию республики.

Развитие региона невозможно без дорог, но там другая проблема – за мостовым переходом через реку Лена нужно будет строить следующий мост через реку Алдан, потому, что через небольшой участок в 400 км вновь нужно будет пользоваться паромом. И это проблема так просто не решится.

Какова может быть стоимость проекта?

Предварительная финансовая модель будет рассчитываться будущим инвестором. Это тяжелейший проект. Паром от берега до берега идет два часа. И если ты не попал на последний паром, то можно до 1,5-2 месяцев прождать пока не организуют новое движение. Противник проекта должен один раз туда приехать и посмотреть, что там творится.

Как идет подготовка проекта «Караван» по запуску летом беспилотных грузовиков на наших дорогах?

Проект «Караван» мы реализуем с начала 2016 года и сейчас в нем участвуют ведущие игроки рынка – это и транспортно-логистические компании, и телекоммуникационные. Участвуют и профильные ведомства, так как помимо подготовки соответствующей инфраструктуры должна быть выработана и нормативная база. Я не хочу, чтобы получилось так, что когда изобретут автомобиль, производители бы заявили, что нам нужно полностью переделывать дорогу. Наша задача за минимальные деньги обеспечить проезд такого автомобиля по трассе. Поэтому мы на начальном этапе начали совместно с потенциальными производителями реализовывать этот проект. Прежде всего, с «КамАЗом», Volvo и Mercedes.

Мы ставим перед собою задачу запустить пилотный участок для движения фур с автопилотом на участке трассы Казань – Набережные Челны в 2018 году. Эта трасса выбрана не случайно, так как она соответствует высоким стандартам качества и находится вблизи полигона «КамАЗа», который является одним из отечественных лидеров по беспилотным разработкам.

Мы видим, что экономика стимулирует бизнес все быстрее развивать эти технологии. Крупные транспортные компании инвестируют большие средства в собственные исследования. Так началось сотрудничество с компанией Traft, которая присоединилась к нашему проекту «Караван». Коллеги за счет собственных средств создали в Подмосковье полигон для тестовых заездов своих автомобилей, оборудованных системами автопилота. Там учитывается все – и разное покрытие и состояние трасс с идеально ровным покрытием и изношенным, с разметкой и без, разным качеством освещения и т.д.

Проходит ли уже тестирование беспилотных грузовиков на полигоне в Подмосковье?

По данным наших партнеров площадка полноценно заработает в мае этого года и на ней будут поводиться испытания не только этой фирмы, но и всех российских производителей, включая «КамАЗ», «Volgabus» и др. Это можно назвать уникальной практикой. В планах компании в августе запустить по маршруту Москва – Краснодар первый рейс с автопилотом. Конечно, это будет скорее промежуточный этап, который предполагает, что в кабине будет находиться водитель, а автоматика будет скорее помогать ему в управлении. Но прогресс движется очень быстро и приятно отметить, что мы не отстаем от европейских стран, схожих с нами по климатическим условиям в области разработок для беспилотного транспорта.

Как вы оцениваете российские разработки таких автомобилей, в частности, «КамАЗа»?

Я видел образцы автомобилей. Пока они требуют доработок, но я понимаю, что движение идет такими темпами, что скоро даже через смартфон можно будет управлять такими транспортными средствами.

Какой объем госфинансирования необходим для развития инфраструктуры для беспилотников?

Колоссальных инвестиций не требуется. Безусловно, дорога должна быть в нормативном состоянии, качественной, но в первую очередь для обеспечения движения автомобиля беспилотника должна быть обеспечена его полноценная радиовидимость, чтобы компьютер на основе данных ГЛОНАСС или других датчиков мог четко ориентироваться по полосам и «видеть» движение машин рядом. В этом направлении мы ведем разработки и с АО «ГЛОНАСС» и с «Ростелекомом», мобильными операторами.

Сколько уже инвестировано в такую инфраструктуру?

Мы пока это делаем в рамках текущего содержания и ремонта дорог и дополнительных средств не вкладывалось. Все идет в рамках развития нашей интеллектуальной транспортной системы, которая уже располагает и метеостанциями и видеокамерами. Немногие знают, что наша вся дорожная сеть от Калининграда до Магадана покрыта более чем 960 метеостанциями и 1300 постов видеонаблюдения. Я могу в режиме реального времени зайти в систему и увидеть любой участок дороги, где стоит это оборудование, посмотреть датчики интенсивности движения, когда была обработана дорога, температуру воздуха и дорожного покрытия – у нас уже все это сделано. Мы эту систему делали четыре года и есть также и программный комплекс, который может анализировать всю эту информацию.

Почему же тогда дорожные службы так неоперативно реагируют на изменение погодных условий? Пошел снег и движение остановилось.

Каждую снежинку не будешь подолом ловить. Есть определенная технология и дорога обрабатывается в зависимости от снежного заряда. Реагент начинает работать от степени интенсивности движения. Если машин много, они раскатывают реагент и он начинает работать быстрей. Но если обрабатывать дорогу слушком часто, то она превратиться в каток из реагентов и от них будет обратный эффект. Все должно делаться с умом.

По нормативам мы после окончания снегопада должны убрать дорогу в течение нескольких часов в зависимости от интенсивности движения. Это ГОСТ. Но в контрактах с подрядчиками прописываем более жесткие сроки. Если снег идет постоянно, значит, мы обрабатываем дорогу с повышенной интенсивностью. Кстати, в ПДД четко прописано, что водитель обязан вести автомобиль с учетом всех дорожных условий: со скоростью, учитывающей интенсивность движения, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за машиной. А теперь посмотрите статистику ГИБДД, к примеру, на трассе Москва – Санкт-Петербург. Из всех ДТП зимой дорожные условия ни в одном случае не отмечены как сопутствующий фактор. Причины – это превышение скоростного режима, выезд на встречную полосу и другие нарушения, допущенные самими водителями.

С момента запуска первых пунктов системы высокогабаритного контроля осенью 2016 года какие недочеты были выявлены? Когда может быть объявлен конкурс на определение оператора этой системы? Обсуждался вариант интеграции с «Платоном» – сохраняется ли он?

Проект полностью себя оправдал. С момента запуска пунктов весогабаритного контроля в Вологодской области нет ни одного оспоренного перевозчиками штрафа. Технические элементы системы работают как «часы» и обеспечивают бесперебойный контроль по трем основным направлениям: Вологда – Москва, Вологда – Санкт-Петербург и Вологда Архангельск. За 5 месяцев работы пунктов автоматического контроля количество нарушений у грузовых автомобилей на федеральных трассах региона сократилось в 4 раза. Доля нарушителей от общего потока грузовиков уменьшилась до 2,5%, что соответствует общеевропейским нормам. А ведь раньше Вологда занимала второе место в стране по количеству нарушений весогабаритных параметров у грузовиков, с перевесом двигалась каждая третья фура.

Всего по стране у нас сейчас действуют 74 пункта весогабаритного контроля, 25 из которых обладают функцией взвешивания автомобилей в автоматическом режиме. К 2021 году количество таких постов должно увеличится до 387, они будут располагаться буквально через каждые 100-150 метров на всех федеральных трассах. Развитие системы весогабаритного контроля будет осуществляться с привлечением частных инвестиций на условиях концессии. Уже подана заявка на частную концессионную инициативу от одного из потенциальных инвесторов – ООО «РТ-Инвест транспортные системы», она учитывает вариант совмещения системы с уже действующий инфраструктурой проекта «Платон». Если поступит еще хотя бы одна заявка от потенциальных интересантов проекта, то будет объявлен открытый конкурс.

Кто может быть потенциальным конкурентом оператора «Платона»? Кто-то уже проявлял интерес?

Пока официальных заявок на этот счет от других потенциальных контрагентов не поступало.

Стратегия развития дорожного хозяйства предполагает внедрение современных систем диагностики сети дорожных трасс, чтобы собрать данные до конца 2018 года и уже с 2019 года вести ремонт и строительство на их основании. Есть понимание, что за системы будут использованы? Когда планируется начать их использование?

Мы ставим перед собой задачу за два года провести комплексную автоматизированную диагностику всей федеральной дорожной сети – более 50 тыс. километров. Для этого будут использоваться спецавтомобили «Дорожные лаборатории», которые позволяют строить детальные 2D и 3D модели дорожного полотна в автоматическом режиме в движении на скорости до 100 км/ч. Автоматика позволяет за секунды выполнить расчет динамических модулей упругости слоев дорожной одежды и определить их остаточный срок службы. По данным диагностики дорожники смогут определять несущую способность, предполагаемый срок эксплуатации и требования к верхнему слою дорожного покрытия. «Дорожные лаборатории» позволят проводить оперативный и максимально точный анализ коэффициента сцепления автомобилей с дорогой, оценивать степень износа, выявлять участки потенциального образования трещин и деформаций.

За счет проведения такой диагностики повысится эффективность расходов бюджета и будет достигнута экономия средств дорожного фонда. На основе полученных данных дорожники будут проводить превентивные мероприятия по повышению сохранности и качества дорожных покрытий. Это позволит увеличить межремонтные сроки при эксплуатации дорог.

Как вы оцениваете работу системы «Платон»? Какой объем средств от «Платона» ожидаете привлечь в 2017 году?

Возврат к изначальному тарифу в системе «Платон» позволит расширить перечень регионов, которые получат дополнительное финансирование на свои дороги. По итогам года в дорожный фонд планируется собрать около 30 млрд рублей, что значительно превосходит показатели первого года работы системы «Платон», а ведь в прошлом сезоне удалось отремонтировать более 1000 самых проблемных дорог в 40 городах и регионах. Еще в 19 субъектах началась беспрецедентная кампания по ремонту и реконструкции 30 аварийных мостов и путепроводов. Уже отремонтированы мост через р. Алей в Алтайском крае и два мостовых сооружения в Карачаево-Черкесии. Завершены строительство путепровода в районе железнодорожного вокзала Брянска.

Также в прошлом году удалось успешно завершить возведение Затонского моста через р. Белая в Уфе. С его вводом расширились перспективы жилищного строительства и улучшилась транспортная ситуация. Жители и гости столицы Башкирии могут беспрепятственно въезжать в город со стороны федеральной трассы «Волга». Автомобилисты до ввода моста стояли в пробках. Это мост облегчил жизнь тысяч автовладельцев и горожан.

Летом этого года откроется движение транспорта на Борском мосту в Нижнем Новгороде. Другая ближайшая переправа через Волгу находится в Чебоксарах, поэтому открытие этого моста – задача стратегической важности. Это удобство не только для жителей одного региона, но и для огромного числа грузоперевозчиков.

Кроме того, до конца 2017 года на средства системы «Платон» будут отремонтированы 20 аварийных мостов в Удмуртии, Бурятии, Чечне, Чувашии, Самарской, Воронежской, Орловской, Пензенской, Тамбовской областях, а также в Краснодарском крае. Без дополнительного финансирования за счет сборов «Платона» ремонт этих мостов был бы невозможен в ближайшее десятилетие.

Как оцениваете влияние системы «Платон» на рынок грузоперевозок?

В 2016 году в сравнении с прошлым сезоном прирост объемов перевозки грузов автотранспортом составил 1,8% – до 191,8 млрд тонно-километров, по данным Росстата. В числе факторов, благодаря которым удалось добиться такого результата следует отметить тенденцию к «обелению» рынка грузоперевозок в результате запуска системы «Платон», которая сократила объем демпинга и вывела часть перевозчиков из теневого сектора. Цифры статистики опровергают миф о снижении активности на этом рынке.

За год работы системы «Платон» количество зарегистрированных в ней грузовиков удвоилось – до 800 тыс. машин. Охват «целевой аудитории» проекта на сегодняшний день составляет 80%. Этот результат следует признать успешным. Сейчас система вызывает недовольство только у серого сегмента рынка, на «обеление» которого она направлена.

Сколько сейчас одобрено проектов ГЧП в регионах? По каким объектам определены частные соинвесторы?

Межведомственной комиссией при **Минтрансе** России было одобрено софинансирование в 2017 году за счет сборов системы «Платон» трех региональных дорожных ГЧП-проектов. Это обход г. Хабаровска и мост через реку Обь в Новосибирске, а также участок дороги Пермь – Березняки, включая транспортный обход столицы Пермского края. Общая протяжённость этих объектов составляет 42,5 километров. Объем федерального софинансирования, разбитый по годам строительства составляет 55 млрд рублей. Не менее 15% финансирования в каждом проекте составляют частные инвестиции. Надо сказать, что без решения правительства РФ о возвращении с апреля этого года изначального тарифа в системе «Платон» государственная поддержка этих беспрецедентных по важности для регионов проектов была бы не возможно. В 2017 году **Росавтодор** ожидает заявки на софинансирование за счет средств системы «Платон» региональных дорожных ГЧП-проектов в Татарстане, Башкирии, Удмуртии, Вологодской, Самарской и Тюменской областей. Заявки принимаются в два этапа – не позднее 15 апреля или не позднее 15 августа. Сбербанк России, ВТБ, Газпромбанк, УК «Лидер» и другие финансовые институты уже проявляют интерес к будущим региональным инвестпроектам. Кроме того, иностранные инвесторы из Китая, Италии, Испании, Финляндии и Южной Кореи интересуются региональными дорожными ГЧП-проектами в России.

Рассматривается ли применение «Платона» на региональных дорогах?

Для того, чтобы обсуждать возможность распространения аналогов системы «Платон» в регионах необходимо изменение федерального законодательства, пока в Государственной Думе, по нашей информации, такое решение не рассматривается.

Распространение «Платона» на 3,5-тонники тоже не предполагается?

Да, пока не предполагается.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.03.06; «ПЛАТОН» ЗАЛАТАЕТ ДЫРЫ

**Минтранс** намерен повысить собираемость платы через систему «Платон» на 15 процентов по сравнению с 2016 годом. В этом году большегрузы, по прогнозам **Минтранса**, заплатят около 32 миллиардов рублей.

За качеством трасс, по которым ездят большегрузы, дорожники призывают следить общественность. Фото: РИА НовостиЗа качеством трасс, по которым ездят большегрузы, дорожники призывают следить общественность. Фото: РИА Новости За качеством трасс, по которым ездят большегрузы, дорожники призывают следить общественность. Фото: РИА Новости

В ведомстве считают, что это удастся сделать за счет передачи полномочий **Ространснадзор**у. Служба будет выявлять владельцев фур, которые до сих пор пытаются проехать «зайцем» по федеральным трассам, например, выключая бортовые устройства после того, как миновали рамку, и включая их перед новой контрольной точкой. Таких владельцев большегрузов оштрафуют. Кроме того, система автоматически достроит им маршрут и посчитает, сколько еще нужно доплатить.

Такие дисциплинарные меры должны увеличить сборы в федеральный бюджет через систему «Платон» на два миллиарда рублей (с 30 до 32 миллиардов).

Выписывать штрафы дальнобойщикам вместо МВД **Ространснадзор** сможет с 15 июля этого года, рассказал первый замглавы **Минтранса** России Евгений **Дитрих**.

В 2016 году за счет сборов системы было отремонтировано тысяча самых проблемных дорог в 40 городах и регионах. «Весной мы будем проверять все эти дороги. Призываем автомобилистов, ассоциации, общественность помогать, сообщать нам о тех участках дорог, на которых после зимы появились проблемы. Исполнители работ, региональные правительства несут ответственность за качество ремонта. Все дороги, на которых выявят нарушения, будут приведены в порядок за счет самих подрядчиков», – отметил глава **Росавтодор**а **Роман Старовойт**.

Гарантийные обязательства по ремонту вписаны в контракты регионов по ремонту дорог за счет средств «Платона», пояснил **Дитрих**. С точки зрения контроля качества дорог большая роль отводится общественному контролю. Например, общественное движение «Убитые дороги» **минтранс** попросил не только проверить, как перезимовали дороги, сделанные на деньги «Платона», но и подключиться к подробному мониторингу состояния дорог и улиц в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги».

В этом году, по словам **Старовойт**а, на средства системы «Платон» отремонтируют 20 аварийных мостов в регионах. Еще в планах по этому проекту направить в этом году 30 миллиардов рублей в регионы для ремонта почти 5 тысяч километров региональных дорог в 36 крупнейших городских агломерациях страны и ликвидации более тысячи очагов аварийности.

До 1 мая регионы должны доработать свои предложения по ремонту дорог в рамках этого проекта, сказал Евгений **Дитрих**. Еще дорожникам нужно быть щепетильнее с установкой ограждений и дорожных знаков, там, где идет ремонт, чтобы предотвратить ДТП на таких участках.

Кроме того, регионам предстоит пересмотреть свое отношение к дорожным фондам. По данным Счетной палаты, региональные дорожные фонды недополучили 176,4 миллиарда рублей. По поручению президента **минтранс** должен запустить в этом году информационную аналитическую систему контроля использования средств дорожных фондов. Она будет проводить мониторинг использования средств дорожных фондов, помогать планировать их наполнение и расходы.

«В этом году эту систему планируют запустить, а в 2018 году она должна начать активно работать», – сказал **Дитрих**. При этом «машина» будет рассчитывать, сколько регион получит от акциза на топливо транспортных налогов (именно эти поступления являются основными источниками наполнения дорфондов) по единой методике, которую сейчас разрабатывает **минтранс**.

### RNS; 2017.03.06; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ СОКРАТИТЬ ТРАНСПОРТНУЮ ПРОГРАММУ НА 1,3 ТРЛН РУБЛЕЙ

**Минтранс** предложил продлить федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» (программа РТС) до 2021 года, следует из проекта постановления правительства, которым планируется внести в нее изменения.

«В целях максимально эффективного завершения реализации мероприятий программы РТС, в отсутствии принятых решений по объемам ее финансирования за счет средств федерального бюджета после 2019 года, **Минтрансом** России предлагается продление программы РТС на один год (до 2021 года)», – говорится в документе.

Объем бюджетного финансирования программы, согласно новой редакции, может сократиться на 1,31 трлн руб. на 2016–2020 годы. Общий объем финансирования составит 8,98 трлн руб.

Это позволит завершить начатые объекты «с более плавным графиком финансирования, с учетом финансовых возможностей федерального бюджета». Начала новых проектов в этот период не предполагается, следует из проекта.

Действующий бюджет на ближайшие три года на 42,1% урезает средний ежегодный объем финансирования программы по сравнению с предыдущей редакцией – до 310,7 млрд руб. Такими темпами на завершение начатых до 2020 года объектов потребуется три года без начала реализации новых объектов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.06; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ВЕДОМСТВАМ ПРОРАБОТАТЬ МЕТОДИКУ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ СРЕДСТВ РЕГИОНАМ НА ДОРОГИ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев по итогам инвестфорума «Сочи-2017» поручил **Минтрансу**, Минэкономразвития и Минфину дополнительно проработать методику распределения средств федерального бюджета, направляемых субъектам РФ на строительство автомобильных дорог.

Как говорится в сообщении на сайте кабинета министров, указанные министерства должны будут принять во внимание «фактическую потребность регионов в развитии транспортной инфраструктуры с учетом соотношения на территории субъекта РФ дорог федерального, регионального и местного значения».

О результатах исполнители должны будут доложить в правительство в срок до 20 апреля 2017 года.

### КОММЕРСАНТ САРАТОВ; АСЯ САФИУЛЛИНА; 2017.03.07; ДОРОЖНИКИ ЗАЛАТАЮТ ДЫРЫ ИЗ СВОЕГО КАРМАНА

Компании, проводившие ремонт дорог в 16 городах Саратовской области, должны будут устранить дефекты, появившиеся в ходе эксплуатации. В марте текущего года по поручению губернатора специальная комиссия провела «мониторинг состояния дорожного полотна» на участках улиц, отремонтированных в 2016 году за счет федеральных средств. Дефекты были обнаружены на дорогах в Новоузенске, Пугачеве и Саратове. В числе подрядчиков – ООО «Альфа-Холдинг» и ООО «Оптима». В целом, на ремонт 500 улиц в Саратовской области было потрачено 650 млн руб.

В Саратовской области выявлены многочисленные дефекты покрытия дорог, ремонт которых был проведен в 2016 году. Поручение провести «мониторинг состояния дорожного полотна после выполненного в прошлом году ремонта» на той неделе областному **минтрансу** дал губернатор Валерий Радаев, который также указал на необходимость предъявить претензии подрядчикам для устранения дефектов дорожного полотна. После этого специальные комиссии, в которые вошли представители регионального **министерства транспорта** и дорожного хозяйства, администраций районов и подрядчики, осмотрели участки дорог в 16 городах области.

В региональном **минтрансе** сообщили, что проверялось «как техническое состояние, так и содержание данных участков». Комиссии обнаружили недостатки в нескольких городах. В частности, в Новоузенске автоподъезд к микрорайону Чепыревка был залит водой, в Пугачеве на улице Октябрьской появились трещины и выбоины, а на улице Чапаева проявилась сетка трещин. В Саратове на улице **Соколов**ой члены комиссии заметили «некачественную заделку мест возле люков», щебень из асфальтобетонного покрытия на обочинах и залитую водой проезжую часть. На улице Радищева – «люки занижены относительно проезжей части». По информации министерства, на все выявленные дефекты были составлены акты, теперь подрядчики должны будут устранить их за свой счет. По данным из открытых источников, победителями аукционов на ремонт улиц в Саратове в прошлом году стали АО «Автогрейд» (восемь участков улиц), ООО «Альфа-Холдинг» (участок ул. **Соколов**ой), ООО ПКФ «Г. П. Б.» (участок ул. Чернышевского), ООО «Оптима» (четыре участка улиц, в т. ч. на ул. Радищева, и тротуар на двух кварталах на ул. Московская). Вчера дозвониться до руководителей компаний не удалось.

На некоторых улицах дефекты не были обнаружены. Это, по данным областного **минтранса**, пять улиц в Балаково, пять – в Красноармейске, шесть – в Ртищево и 11 – в Вольске.

Напомним, решение о выделении дополнительных федеральных средств на «неотложные» работы по ремонту и содержанию дорог было принято в апреле 2016 года. Саратовская область получила более 650 млн руб. Как неоднократно докладывали в областном правительстве, на эти средства был проведен ремонт улично-дорожной сети в 16 городах региона – Саратове, Энгельсе, Балаково, Вольске, Калининске, Балашове, Петровске, Марксе, Красноармейске, Красном Куте, Новоузенске, Пугачеве, Хвалынске, Ртищево, Аткарске и Ершове. Было отремонтировано более 500 улиц, работы проведены на более 976 тыс. кв. метров покрытия. В Саратове ремонт коснулся 128 улиц. Все работы были завершены к октябрю прошлого года.

В прошлом году в регионе активно обсуждалась «дорожная» тема. Господин Радаев заявлял, что за качество ремонтных работ на дорогах руководители – главы администраций – несут персональную ответственность. Также он отметил, что «нам нужны качественные дороги с гарантией на пять лет». В Общественной палате области была создана рабочая группа по контролю качества ремонта дорог, члены которой пришли к выводу о том, что часть подрядных организаций не располагают собственной производственной базой и техникой, а значит, они либо привлекают неоформленных работников, либо нанимают субподрядчиков, либо таким образом перестраховываются от наступления гарантийного случая.

В 2017 году на содержание и ремонт дорог Саратовская область потратит 8,1 млрд руб.

### РБК; 2017.03.06; В ВОЛОГДЕ НАЧИНАЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО ПОСЛЕДНЕГО УЧАСТКА ОБЪЕЗДНОЙ ДОРОГИ

Последний – 20 километровый участок объездной дороги соединит две федеральных трассы А -114 Вологда – Новая Ладога и М–8 Москва-Архангельск и «уведет» большегрузный транспорт из центра областной столицы.

Общая стоимость строительства составляет 12 миллиардов 431 миллиона. Работы должны быть закончены к 2020 году.

Строительство обходной дороги общей протяженностью 40 километров вокруг областной столицы началось 23 апреля 1999 года. Первый и второй участки, протяженностью 10 километров были пущены в эксплуатацию в октябре 2003 года. В ноябре 2007 года был открыт третий пусковой участок. На этом строительство замерло.

Тем временем стоимость строительства последнего-четвертого участка длиной в 20 километров росла. В 2012 году она оценивалась в 6,6 миллиарда рублей. В 2014 году уже в 9,8 миллиарда.

В апреле 2014 года губернатор Олег Кувшинников сообщил, что заручился согласием **Минтранса** и строительство начнется в 2016 году. Однако федеральный транш в размере 500 миллионов рублей, который действительно был выделен Вологодской области был направлен на ремонт дороги Чекшино – Тотьма – Никольск и ремонт улиц областной столицы.

28 февраля 2017 года губернатор Вологодской области Олег Кувшинников на Инвестиционном форуме в Сочи заявил, что завершение последнего этапа объездной дороги наконец начнется в этом году. Основная часть работ пройдет в 2018 году, а завершится строительство магистрали через три года.

Поскольку дорога является продолжением федеральной трассы «Москва – Архангельск», Вологодская область должна выполнить необходимые работы по обустройству съездов и сходов. Основные затраты по строительству непосредственно дороги полностью профинансирует федеральный бюджет.

«Речь идет о строительства участка 448 – км 468 трассы М-8 «Холмогоры», – рассказали РБК Вологодская область в пресс-службе «**Росавтодор**а», – Общий объем инвестиций оценивается в 12 миллиардов 431 миллиона рублей. В эту сумму входят и затраты на проектную документацию. В 2017 году на реализацию программы из федерального бюджета направлено 100 миллионов рублей. Работы планируется начать в ближайшее время, как только позволят погодные условия».

Заказчиком строительства выступило ФКУ Упрдор «Холмогоры». Проект подготовил институт «Севзапдорпроект». Проектная документация уже получила положительное заключение Главгосэкспертизы и предполагает строительство четырехполосного участка автодороги длиной в 16,7 км и трех транспортных развязок.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; АЛЕКСАНДР ГМЫРИН; 2017.03.07; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ СПУСКАЮТ НА ВОДУ

Железнодорожная паромная переправа Усть-Луга–Балтийск будет организована как государственно-частное партнерство (ГЧП). Для строительства и эксплуатации паромов создается проектная компания, блокпакет в которой получит ОАО РЖД. В то же время, для поддержки конкурентоспособности переправы правительство предлагает отменить субсидии на железнодорожные перевозки между областью и остальной территорией России.

Для строительства и эксплуатации паромов для железнодорожной паромной переправы Усть-Луга–Балтийск должна быть создана специальная проектная компания с блокпакетом у ОАО РЖД. Такое поручение дано **Минтрансу** по итогам совещания у вице-премьера Дмитрия Козака 22 февраля (копия протокола есть у «Ъ»). Всего на строительство государство готово выделить 5,1 млрд руб., для чего нужно внести корректировки в закон о бюджете, также готовится привлечение финансирования у Газпромбанка.

На период привлечения заемных средств от ОАО РЖД просят предоставить сквозной тариф на перевозки. С основными компаниями, которые готовы перевозить грузы паромом, планируется заключение контрактов по принципу take-or-pay. **Минтранс** должен доработать проект к 10 марта. Запрос «Ъ» в министерство перенаправили в аппарат Дмитрия Козака, где отказались от дополнительных комментариев. В Газпромбанке сообщили, что работают над проектом. В ОАО РЖД «Ъ» подтвердили возможность участия в проекте в размере не более 25% плюс 1 акции, а также формирование долгосрочной сквозной ставки.

Грузопассажирский автомобильно-железнодорожный паромный комплекс линии Балтийск–Усть-Луга действует с 2006 года. Сейчас на линии эксплуатируются два парома – «Балтийск» (оператор – ООО БФИ, дочерняя компания ОАО РЖД) и «Амбал» (оператор – «Аншип»), но в ближайшее время они должны быть списаны. По данным «Infoline-Аналитики», основной объем перевозок в направлении Калининградской области обеспечивают ЛУКОЙЛ и «Татнефть» (бензин, дизтопливо, масла, мазут), а также «Русский уголь» (уголь). Обратно – порожние цистерны и некоторые виды сельхозпродукции (например, шрот). Всего грузопоток через переправу составляет до 1 млн тонн в год.

Решение о строительстве трех новых паромов было принято весной 2016 года. Появление новых судов должно обеспечить транспортную безопасность Калининградской области и снять зависимость региона от тарифной политики железных дорог Литвы и Белоруссии. Общая стоимость трех паромов оценивается в 11 млрд руб., начать строительство собираются в 2017 году (см. «Ъ» от 6 февраля). В ходе обсуждения проекта выяснилось, что паром может конкурировать с железными дорогами лишь при предоставлении субсидий.

На совещании у Дмитрия Козака 25 января (копия протокола есть у «Ъ») обсуждали возможность отмены субсидий на железнодорожные перевозки для Калининградской области после достройки паромов.

Изначально предполагалось, что заказ на строительство паромов будет отдан на местный «Янтарь» (входит в ОСК), но потом выяснилось, что он не сможет построить суда длиной 200 м. Гендиректор проектного бюро АО «Нордик Инжиниринг» (получило права на все морские проекты верфей Nordic Yards Holding GmbH, разрабатывало проект парома совместно с БФИ) Виталий Гвоздев говорит, что это будет первое судно на СПГ в классе паромов. Рассматривались варианты кооперации с заводами, входящими в состав ОСК, в частности «Янтарем», «Балтийским заводом – судостроением» (БЗС) и «Северной верфью». Полное строительство парома в Калининграде возможно, уверен господин Гвоздев. По его словам, также технологии блочного строительства и сборки на барже площадки успешно использует Выборгский судостроительный завод.

Надежда Малышева из PortNews говорит, что остается открытым вопрос с выбором оператора проекта. Рассматривается возможность передачи этих функций как уже работающему на этом направлении БФИ, так и новой структуре с участием ОАО РЖД, подведомственных структур **Росморречфлот**а, заинтересованных субъектов и финансовых институтов, говорит она.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что проект строительства паромов, скорее, «стратегический». Транспортной и энергетической безопасности Калининградской области в условиях ухудшения отношений со странами Европы уделяется все большее внимание, отмечает эксперт. Без господдержки окупаемость новых паромов не достигается, заключает господин Бурмистров.

### РБК; 2017.03.06; «ДОЧКА» РЖД ПРЕДЛОЖИЛА ОГРАНИЧИТЬ ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ КУРИЛЬЩИКАМ-НАРУШИТЕЛЯМ

«Дочка» РЖД, Федеральная пассажирская компания, обратится в **Минтранс** с просьбой отказывать в перевозке пассажирам, привлеченным к административной ответственности за курение в поездах дальнего следования. Об этом сообщил сотрудник пресс-службы ФПК

В поступившем в РБК сообщении ФПК говорится, что уже в 2017 году компания намерена обратиться в **Минтранс** с предложением отказывать в перевозке пассажирам, которые ранее курили в поездах дальнего следования, несмотря на запрет. Таким пассажирам ФПК предлагает ограничить продажу билетов в отдельные классы вагонов на отдельных участках, где есть «альтернатива передвижения».

Представитель **Минтранса** оперативно не прокомментировал РБК эту информацию.

ФПК также готовит ряд других инициатив, «направленных на защиту комфортного проезда и здоровья некурящих пассажиров и противодействие нарушителям законодательства». В будущем «дочка» РЖД собирается увеличить количество аудио– и визуальных материалов для информирования пассажиров о недопустимости курения в поездах дальнего следования, отмечается в сообщении.

Сейчас сведения о пассажирах, нарушивших запрет на курение в поездах, хранятся в базах данных перевозчиков. Около 60% поездов сопровождают сотрудники полиции. «В отсутствие сотрудников полиции работники поездных бригад, обнаружившие курящего пассажира, оформляют так называемый информационный лист (в 2016 году оформлено более 1,5 тыс. листов), который передается сотрудникам полиции для внесения данных пассажира в «Книгу учета совершенных преступлений», – пояснили в компании.

«Это неразумно, неэкономично и, самое главное, это неуважение к собственным пассажирам», – заявил исполнительный директор Общероссийского движения за права курильщиков Андрей Лоскутов. Он напомнил, что три года назад РЖД и движение за права курильщиков активно обсуждали создание вагонов для курящих. «Тогда руководство РЖД отнеслось с пониманием к этой идее. И было сказано, что нужно всего два месяца, чтобы решить эту проблему», – заявил Лоскутов. «Вместо этого сейчас принимаются такие квазирешения, которые вроде бы должны устранить проблему, но они способны только усугубить ее», – сказал он.

С 1 июня 2013 года в России действует антитабачный закон, который запрещает курение в подъездах, офисах, больницах, школах и вузах, на детских площадках, на расстоянии менее 15 м от метро, остановок общественного транспорта, вокзалов и аэропортов. С 1 июня 2014 года в силу вступила вторая часть закона. С того момента курить запретили в кафе и ресторанах, гостиницах, на платформах пригородных электричек и в поездах дальнего следования.

В ноябре 2014 года в РЖД предложили выделить для курения в поездах специальные тамбуры, в одном-двух вагонах на состав.

Также в компании, как писали «Известия», рассматривали вопрос о запуске специальных вагонов для курильщиков в поездах дальнего следования. Реализация этой инициативы требовала внесения соответствующих смягчающих поправок в антитабачный закон. В вагонах для курильщиков предполагалось сделать улучшенную систему вентиляции. Билет в таком вагоне обошелся бы пассажиру дороже, отмечал в беседе с изданием вице-президент РЖД Анатолий Мещеряков.

В марте 2016 года ​гендиректор ФПК Петр **Иванов** заявлял, что компания не планирует вводить специальные зоны для курения и вагоны для курящих.

В феврале 2017 года ФПК запретила курить электронные сигареты в поездах дальнего следования. В конце января электронные сигареты исключили из перечня товаров, которые можно реализовывать в поездах дальнего следования. В РЖД заявили, что использующие электронные сигареты пассажиры создают дискомфорт для попутчиков, в том числе детей.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2017.03.06; ФАС НЕ СОБИРАЕТСЯ КОМПЕНСИРОВАТЬ РЖД НЕДОПОЛУЧЕННЫЕ ДОХОДЫ

ФАС в понедельник обсудит с РЖД вопрос недополученных монополией в 2016 году доходов в размере около 60 миллиардов рублей, однако возмещать их служба не намерена, заявил журналистам глава ФАС Игорь Артемьев.

«Письмо уже у нас, у моих коллег. Они с ним работают, я надеюсь сегодня вечером поговорить с Олегом Валентиновичем Белозеровым, главой РЖД», – рассказал Артемьев.

«Никто не собирается эти 60 миллиардов компенсировать железной дороге. С чего мы должны их компенсировать? Они неправильный акцент здесь поставили, на мой взгляд. Нужно было говорить о разработке новой методики, которая была бы связана с тем, что если тариф установлен, а они провозную цену фактически ниже повышали, чем им было разрешено, то есть экономили для бизнеса, то можно себе представить, что нужно внести изменения в методики, которые, может быть, каким-то образом учли бы это в будущем», – сказал Артемьев.

При этом по существующей нормативной базе ни ФАС, ни правительство РФ РЖД ничего не должны, заметил он. «А из письма следует, как будто мы им что-то должны», – сказал Артемьев.

Газета «Коммерсант» на прошлой неделе со ссылкой на письмо главы монополии Олега Белозерова Артемьеву писала, что РЖД просят ФАС компенсировать в будущем через тариф недополученный доход компании в 56 миллиардов рублей за 2016 год. Глава регулятора сообщал тогда журналистам, что в изложенном в СМИ варианте он отрицательно относится к этой идее.

Представитель РЖД сообщал РИА Новости, что компания предлагает ФАС компенсировать через тариф в течение последующих пяти лет доходы, недополученные в 2016 году из-за их роста меньше установленного, или чтобы служба регулировала цены на продукцию, которую монополия закупает для своих нужд.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.03.07; ФСБ РОССИИ БЕРЕТ ПОД КОНТРОЛЬ ВЫДАЧУ УДОСТОВЕРЕНИЙ ЛЕТЧИКОВ

В Воздушный кодекс РФ до конца года будут внесены изменения, которые введут установленный **Минтрансом** совместно с ФСБ России новый порядок выдачи удостоверений членов экипажей воздушных судов. Все коммерческие и частные пилоты, а также бортпроводники будут проверяться на возможную причастность к экстремистской деятельности или терроризму. В контур безопасности уже входят авиадиспетчеры и аэропортовый персонал, принимаемые на работу только после одобрения ФСБ.

**Министерство транспорта** России разработало изменения в Воздушный кодекс (ВК), направленные на предотвращение экстремистской и террористической деятельности. Законопроект был подготовлен совместно с ФСБ России по поручению аппарата правительства РФ от 15 августа 2016 года. Дополнения вносятся в статью 53 Воздушного кодекса, регламентирующую допуск к работе авиационного персонала.

Суть инициативы сводится к тому, что оформление, выдача, применение и изъятие удостоверения члена экипажа воздушного судна осуществляется в порядке, установленном **Министерством транспорта** по согласованию с ФСБ России.

В ВК будет отмечено, что «удостоверение члена экипажа не оформляется и не выдается лицу, включенному в перечень организаций и физических лиц, в отношении которых имеются сведения об их причастности к экстремистской деятельности или терроризму. При включении в этот перечень лица, которому ранее уже было выдано удостоверение члена экипажа, оно подлежит изъятию».

Данный перечень введен Федеральным законом от 7 августа 2001 года «О противодействии легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путем, и финансированию терроризма». Перечень формирует Федеральная служба по финансовому мониторингу на основании информации государственных органов, к числу которым относятся Генеральная прокуратура РФ, Следственный комитет РФ, Министерство юстиции РФ, ФСБ России, МВД России, а также Министерство иностранных дел России.

В настоящее время законопроект находится на этапе общественных обсуждений и проведения независимой антикоррупционной экспертизы. Согласно утвержденному плану законопроектной деятельности **Минтранса**, законопроект будет представлен в правительство РФ в июне этого года. В сентябре его планируется внести на рассмотрение в Государственную думу.

В транспортном ведомстве «Известиям» не прокомментировали законопроект. В ФСБ также от комментариев воздержались.

– Очевидно, что речь идет об ограничениях для людей, от которых может исходить террористическая угроза. Поэтому данная инициатива выглядит вполне оправданным решением. Конституция РФ допускает введение федеральными законами подобных ограничений прав граждан, – заявил «Известиям» директор Института воздушного и космического права Aerohelp Олег Аксаментов.

Под действие законопроекта подпадают пилоты и бортпроводники любых типов самолетов и вертолетов – от больших магистральных лайнеров до небольших аппаратов малой авиации. Таким образом, под контролем органов безопасности окажутся и обычные частные пилоты-любители.

Член правления общественной организации пилотов и владельцев воздушных судов «АОПА-Россия» Александр Евдокимов надеется, что новые меры безопасности не создадут дополнительных сложностей при получении «пилотских корочек» и не приведут к лишней бумажной волоките.

– Мы абсолютно не против этих проверок. Но мы будем против дополнительной бюрократии, если она появится на пути получения пилотского свидетельства, – отметил Евдокимов в разговоре с «Известиями».

Как пояснил «Известиям» главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров, в авиации проверку ФСБ всегда проходили авиадиспетчеры. Аэропортовый персонал, занимающийся обслуживанием воздушных судов, по словам эксперта, также проходит проверку при приеме на работу.

– Но следует, пожалуй, обратить внимание еще и на систему проверки персонала технических центров, обслуживающих воздушные суда, – добавил Роман Гусаров.

В настоящее время, согласно ВК, к выполнению функций членов экипажа гражданского воздушного судна допускаются лица из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, имеющие выданные уполномоченным органом в области гражданской авиации соответствующие свидетельства. Никаких дополнительных требований к получению удостоверения члена экипажа нет.

### ГАЗЕТА.RU; 2017.03.06; МИНТРАНС: ВСЕ САМОЛЕТЫ В ЛИЗИНГЕ ВЫВЕДУТ ИЗ ЭКСПЛУАТАЦИИ К 2030 ГОДУ

**Министр транспорта** России Валерий **Окулов** заявил, что к 2030 году все находящиеся в лизинге самолеты будут выведены из эксплуатации, передает корреспондент «Газеты.Ru».

«На начало 2017 года российский парк воздушных судов насчитывает 579 магистральных самолетов, из которых 494 – иностранного производства со средним возрастом 11 лет», – сказал он на первом заседании авиационной коллегии при правительстве России.

**Окулов** отметил, что на данный момент наблюдается мировой тренд по увеличению первоначального срока лизинга новых самолетов.

«Это связано с тем, что самолеты нового поколения имеют более длинные интервалы техобслуживания... Можно прогнозировать, что к 2030–2031 годам из эксплуатации будут выведены практически все находящиеся сегодня в операционном лизинге воздушные суда и будут замещены либо на отечественные самолеты нового поколения, либо на иностранные», – уточнил он.

Министр подчеркнул, что авиапарк магистральных самолетов в России до 2020 года может вырасти на 140 самолетов.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.03.07; «АЭРОФЛОТ» МОЖЕТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ПОКУПКИ САМОЛЕТОВ AIRBUS 350

Компания уже расторгла контракт на восемь таких судов и ищет покупателя на оставшиеся 14

«Аэрофлот» отказался от восьми из 22 заказанных самолетов Airbus 350, рассказали «Ведомостям» два человека, близких к российской авиакомпании. Перевозчик заказал 14 судов модификации А350-900 (вместимость – 325 кресел) и восемь судов А350-800 (280 кресел). Именно от последних компания и отказалась, добавляет один из собеседников «Ведомостей». Поставки должны были начаться в 2018 г., говорится в отчетности «Аэрофлота». Но контракт расторгнут без штрафных санкций для российской авиакомпании, потому что Airbus хочет заморозить производство модели А350-800. Производитель так и не собрал для нее достаточно заказов, продолжает собеседник, близкий к группе.

Сейчас у «Аэрофлота» заказ на 14 самолетов А350-900, говорит представитель Airbus.

По 22 А350 и Boeing 787 Dreamliner «Аэрофлот» заказал еще в 2007 г. Тогда эти новейшие широкофюзеляжные самолеты только разрабатывались. Их поставки авиакомпаниям начались соответственно в 2015-м и 2012 г. Это первые и пока единственные в мире композитные лайнеры (см. врез). В конце прошлого года «Аэрофлот» уже отказался от всех Boeing 787: совет директоров и собрание акционеров компании одобрили переуступку прав по контракту с Boeing компании «Авиакапитал сервис» – это лизинговая «дочка» госкорпорации «Ростех».

Но «композитный» заказ может еще сократиться. Возьмет ли «Аэрофлот» остальные А350, будет зависеть от того, поставит ли их Airbus в срок, продолжает человек, близкий к группе «Аэрофлот». Если нет, то и эти суда могут быть переданы другому заказчику. Компания будет исходить из ситуации на рынке, продолжает собеседник. Другой человек, близкий к группе, уверяет, что слоты на оставшиеся 14 судов выставлены на продажу, купить их могут иностранные лизинговые компании. Как один из первых крупных заказчиков «Аэрофлот» заключил контракт на А350 по выгодной цене, на продаже слотов компания может даже заработать. Каталожная цена на А350-900 в 2017 г. составляет $311,2 млн, при покупке крупной партии скидка от каталожной цены может превышать и 50%.

Представитель «Аэрофлота» тему не комментирует.

Вечный материал

«Композитные материалы легче и прочнее алюминия, не подвержены коррозии, поэтому нет необходимости поддерживать в салоне повышенную сухость, которая очень утомляет во время долгих перелетов. Фюзеляж и крыло можно делать цельными и избежать десятков тысяч заклепок, винтов и болтов, композитный фюзеляж не стареет – у него огромный ресурс», – объяснял в интервью «Ведомостям» преимущества Boeing 787 президент Boeing в России и СНГ Сергей Кравченко.

Собеседники не поясняют, почему компания начала избавляться от избыточных заказов только в 2016 г. От контракта с Boeing «Аэрофлот» мог просто отказаться без каких бы то ни было штрафных санкций, так как производитель просрочил поставки, говорят собеседники «Ведомостей». Но перевозчик помогает найти нового получателя самолетов, чтобы поддержать партнерские отношения. 22 Boeing 787 Dreamliner должны были быть поставлены в 2014–2016 гг., следует из отчетности «Аэрофлота».

Сейчас в парке «Аэрофлота» 37 широкофюзеляжных самолетов (22 Airbus 330 и 15 Boeing 777), еще 15 Boeing 777/747 у его «дочки» – «России» (14 из них – возрастные суда, которые ранее эксплуатировала «Трансаэро»). При этом общий парк группы на конец 2016 г. – 291 судно. Средний возраст самолетов головной компании – 4,2 года, это самый молодой флот в мире среди крупных перевозчиков. В этом году группа планирует нарастить флот на 40 лайнеров (59 – получить, 19 – вернуть лизингодателям), но новых широкофюзеляжных судов не ожидает.

Во-первых, потребности группы в широкофюзеляжных судах на ближайшие несколько лет закрыли незапланированные «Аэрофлотом» поставки самолетов «Трансаэро» («Аэрофлот» взял их по поручению правительства), говорит исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Промедление оправдывают и другие факторы, добавляет эксперт: ожидается, что в ближайшие годы ухудшится динамика азиатских рынков, которые в последние годы подталкивают рост мировых перевозок (Европа – Юго-Восточная Азия – главное транзитное направление «Аэрофлота»). Наконец, скоро на рынок выйдет новый самолет Boeing 777-X, который по эффективности может превзойти А350-900, заключает Пантелеев.

В 2017 г. группа «Аэрофлот» намерена нарастить пассажиропоток на 12–14% (43,4 млн в 2016 г.), а весь российский рынок авиаперевозок вырастет меньше чем на 10%, говорится в презентации «Аэрофлота».–

### КОММЕРСАНТ САРАТОВ; СЕРГЕЙ ПЕТУНИН; 2017.03.07; ПЕНЗА УВЕЛИЧИВАЕТ ПАССАЖИРОВМЕСТИМОСТЬ

Пензенский аэропорт готовится принимать самолеты класса Airbus A320 и A321, а также Boeing 737–500/800. Об этом вчера на совещании в правительстве региона заявил министр промышленности, транспорта и инновационной политики Пензенской области Михаил Торгашин. Руководство аэропорта говорит, что с просьбой на использование вместительных самолетов обратились авиакомпании «Победа» и «ЮТэйр». Полноценная эксплуатация более вместительных лайнеров будет возможна после того, как в 2018 году сдадут новый корпус аэропорта.

Пензенский аэропорт сможет принимать самолеты средней дальности Airbus A320, A321 и Boeing 737–500, 737–800. Министр промышленности, транспорта и инновационной политики Пензенской области Михаил Торгашин на совещании в региональном правительстве заявил, что сейчас идет подготовка к принятию воздушных судов данного типа. Отчитываясь о ситуации на рынке авиаперевозок, господин Торгашин отметил, что в 2016 году пассажиропоток составил 105 тыс. человек, что в 2,5 раза больше, чем в 2013 году. В 2017 году аэропорт планирует увеличить пассажиропоток до 110 тыс. человек, число рейсов должно увеличиться до 4,4 тыс. человек.

Чтобы принимать воздушные суда вместимостью до 150 человек, требуется модернизация аэропортового комплекса. Со слов Михаила Торгашина, сейчас идет проработка вопроса о принятии самолетов нового типа, поскольку это необходимо для приема воздушных судов при проведении чемпионата мира по футболу 2018 года.

В пензенском аэропорту подтвердили факт подготовки к принятию более крупных воздушных судов, однако пока они не смогут летать из города, поскольку здание аэровокзала имеет недостаточную пропускную способность. Разрешение на принятие данного вида судов будет получаться «на перспективу». Схожая ситуация была в феврале 2015 года, когда **Федеральное агентство воздушного транспорта** РФ (**Росавиаци**я) выдало местному аэропорту разрешение принимать Airbus A319 и его модификации с ограничением среднегодовой интенсивности полетов в 10 самолетовылетов в сутки. Однако до сих пор воздушные судна этого класса в Пензу не летают, так как здание аэровокзала имеет пропускную способность 100 человек в час.

Глава ГУП ПО «Аэропорт Пензы» Юрий Осколков пояснил „Ъ“, что необходимость в разрешении на использование новых судов связана с тем, что соответствующий запрос сделали авиакомпании «ЮТэйр» и «Победа». «Ограничений по взлетно-посадочной полосе у нас нет, она позволяет использовать такие самолеты», – отметил господин Осколков. При этом он обратил внимание, что пропускной способности аэропорта действительно не хватает. «В аэропорту всего две стойки регистрации. Если нам использовать такие самолеты, придется ограничить другие рейсы. Когда в аэропорт одновременно прилетают ЯК‑42 и Embraer, с регистрацией пассажиров справляемся с трудом», – пояснил Юрий Осколков. С его слов, возможность полноценного использования более вместительных воздушных судов появится, только когда будет введено в эксплуатацию новое здание аэропорта.

Сейчас в Пензе работают четыре авиакомпании: «РусЛайн» (Москва, Санкт-Петербург», «Саратовские авиалинии» (Москва, Симферополь, Сочи, Анапа), Dexter (Нижний Новгород), «Ижавиа» (Анапа, Сочи, Симферополь). Перелеты производятся на самолетах ЯК‑42 и Embraer‑190.

Как писал „Ъ“, реконструкция пензенского аэропорта началась в 2006 году. Запланированы строительство нового аэровокзального комплекса, грузового терминала, гостиничного комплекса. В 2008 году удлинили взлетно-посадочную полосу. По данным на январь этого года, сейчас осуществляется подготовка документов, необходимых для проведения электронного аукциона на определение подрядчика для строительства аэровокзала. Заказчиком проектно-сметной документации на возведение нового объекта выступает ГБУ ПО «Аэропорт города Пензы». В правительстве региона сообщают, что проектно-сметная документация должна быть разработана к июню 2017 года, к тому же времени запланировано и получение экспертизы. Проведение аукциона на строительно-монтажные работы запланировано на июль-август текущего года. Архитектурная концепция строительства аэровокзала в городе Пензе была разработана в прошлом году. Она предполагает создание просторного здания аэропорта и ряда сопутствующих объектов, отвечающих современным требованиям.

Аэропорт включен в перечень объектов, подлежащих вводу в эксплуатацию в соответствии с Федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России». В правительстве считают, что модернизация аэропорта Пензы позволит увеличить пассажиропоток и улучшить инфраструктуру аэровокзала.

На инвестиционном форуме в Сочи было озвучено, что стоимость нового здания аэропорта составит 250–300 млн рублей. Объект должен быть сдан к 2018 году.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.06; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» ЗАПУСТИЛА АУДИОРЕКЛАМУ НА БОРТУ, МОЖЕТ НАЧАТЬ ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

«Победа» может открыть сервис по перевозке грузов на пассажирских рейсах, сообщил журналистам гендиректор авиакомпании Андрей Калмыков.

По его словам, «Победа» уже запустила пилотный проект таких перевозок на рейсах в Екатеринбург.

«Сейчас мы просчитываем это решение. Если удастся построить схему перевозки так, что это не увеличит время разворота рейса, то мы готовы пробовать», – сказал А.Калмыков.

Он также рассказал, что компания начала продавать аудиорекламу на борту.

«Мы уже брендировали самолет «Вятским квасом» – проект получился очень интересным. Теперь начали сотрудничать с «Драминой» (производитель таблеток от укачивания – ИФ): раздаем их гигиенические пакеты, сделали аудиорекламу, – отметил А.Калмыков. – Это не первый такой проект, и мы видим отличную перспективу: будем также брендировать столики, туалеты, продвигать семплинг. Для нас это дополнительный доход».

«Победа» – низкобюджетная авиакомпания группы «Аэрофлот» (MOEX: AFLT). Образована в сентябре 2014 г. вместо подпавшего под санкции ЕС и остановившего деятельность «Добролета».

### КОММЕРСАНТ.RU; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА;2017.03.06; РОССИЯ САМА СКУПИТ РОССИЙСКИЕ САМОЛЕТЫ

На фоне планов правительства заместить иностранную авиатехнику отечественной, создав рынок для российского авиапрома, **Минтранс** рассчитал будущие потребности российских авиакомпаний в новых самолетах. В течение 20 лет перевозчикам потребуется до 2 тыс. самолетов, основной спрос придется на среднемагистральные суда. За это время правительство намерено «создать условия для перехода на отечественную технику». Пока объемы производства авиатехники в РФ в 20 раз меньше, чем у крупнейших западных авиастроительных концернов. Российские участники отрасли не высказывают публично интерес к российским самолетам, но в правительстве считают, что основной спрос должны обеспечить госструктуры и госкомпании.

Российским авиакомпаниям до 2035 года потребуется до 2 тыс. новых пассажирских самолетов, заявил зам**министра транспорта** Валерий **Окулов** в ходе первого заседания Авиационной коллегии при правительстве. По этим прогнозам численность магистрального парка увеличится до 2020 года на 140 самолетов, авиакомпаниям также придется заменить 300 воздушных судов. «Общая потребность российских авиакомпаний в пассажирских самолетах до 2035 года составит 1,7–2 тыс. самолетов, из них среднемагистральных – 1,1–1,3 тыс. единиц»,– сказал господин **Окулов**.

По данным экспертов ГосНИИ гражданской авиации, на конец 2015 года авиакомпании РФ эксплуатировали 753 пассажирских самолета (547 магистральных и 206 региональных). В 2008–2014 годах в среднем в парк ежегодно поставлялось по 123 пассажирских самолета, но в 2015 году было поставлено только 59 судов.

Вопрос обновления парка гражданских самолетов неоднократно обсуждался на уровне правительства в последние несколько лет. Вице-премьер Дмитрий Рогозин настаивает на эксплуатации судов российского производства. В конце января в рамках совещания под председательством господина Рогозина, посвященного модернизации дальнемагистрального Ил-96–400М, **Минтрансу** было дано поручение подготовить «график выбытия из эксплуатации» в России иностранных широкофюзеляжных дальнемагистральных самолетов и разработать план их замещения Ил-96–400М.

В ходе заседания авиационной коллегии Дмитрий Рогозин констатировал, что парк гражданской авиации сформирован главным образом из иностранных воздушных судов и «не может выполнять задачи мобилизационного резерва, так как переданные в лизинг самолеты будут отозваны их владельцами, а находящиеся в собственности авиакомпаний зарубежные воздушные суда сняты с технического обслуживания». По данным чиновника, за последние 15 лет потребность авиакомпаний РФ в самолетах удовлетворяется за счет ввоза иностранной техники. Речь идет в основном о дальнемагистральных самолетах, парк которых на 80% – зарубежного производства. Закупки российских Ил-96–300, Ту-214, Ту-204 практически прекратились, отметил вице-премьер, добавив, что аналогичная ситуация сложилась и в региональных перевозках.

В 2016 году было выделено 52 млрд руб. (в том числе, 31,9 млрд руб. на НИОКР по перспективным проектам). Эта сумма, по оценкам Дмитрия Рогозина «кажется большой лишь на первый взгляд»: в США около 50% всех госсубсидий приходится именно на авиакосмическую отрасль, и около 70% затрат на НИОКР (примерно $20 млрд) идет за счет госфинансирования. Несмотря на выделяемые госсубсидии, объем производства российских самолетов в 20 раз меньше, чем у крупнейших зарубежных авиаконцернов Boeing и Airbus, отметил господин Рогозин.

Базовым заказчиком российской авиатехники будут рассматриваться госструктуры РФ и компании с госучастием, отметил вице-премьер. Опрошенные “Ъ” российские авиакомпании не стали оперативно комментировать интерес к отечественным самолетам.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.03.06; В РОССИИ ОКАЗАЛАСЬ ПОД УГРОЗОЙ ПРОДАЖА ЭЛЕКТРОННЫХ БИЛЕТОВ НА ТРАНСПОРТ

С продажей электронных билетов на поезда и самолеты и другие виды транспорта могут возникнуть проблемы. И еще есть угроза роста цен на саму услугу по перевозке. Авиакомпании считают, что из-за новых требований к кассовой технике, обязательности создания фискальных накопителей придется раскошелится на миллиарды рублей.

В транспортном ведомстве, по данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), подсчитали, что затраты авиаперевозчиков могут составить более трех миллиардов рублей.

Еще могут возникнуть сложности при продаже билетов за рубежом, через международные системы бронирования, отметили «РГ» в ассоциации.

На железной дороге тоже будут проблемы с исполнением новых требований. И расходы на их исполнение могут вылиться в миллиарды рублей. Сейчас сам бумажный билет является бланком строгой отчетности и к нему вроде как не положен чек. А по новым требованиям железнодорожников обяжут формировать чек и посылать информацию в кассовый накопитель. Получается, что придется менять систему не только продажи билетов в кассах, но и через терминалы, перестраивать систему бронирования билетов на сайте РЖД.

Могут возникнуть проблемы и на других видах транспорта: автомобильном (перевозка автобусами) и морском, речном транспорте, отметили в АЭВТ, напомнив, что новые требования к кассовой технике финансовый блок правительства не согласовал с **Минтрансом**.

Ассоциация направила в **Минтранс** письмо о своих опасениях. В ведомстве подтвердили, что письмо «получено и находится в проработке».

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.03.06; ПОЛЕТЕЛИ ТАЙНО

**Росавиаци**я установила нарушения, которые допустил пилот вертолета в районе Телецкого озера. Они касаются не технической части или ошибок в пилотировании, а соблюдения «бумажных требований».

Авария вертолета Robinson R-66, напомним, унесла жизни четырех пассажиров 12 февраля в Турочакском районе Алтая.

Какие же формальности проигнорировал пилот?

Совершая коммерческие рейсы, авиаторы часто скрывают свои маршруты. И рискуют пассажирами

Во-первых, он не имел права выполнять полет, отметили «РГ» в **Росавиаци**и. У него было просроченное медицинское заключение. Понятно, навыки управления вертолетом он не потерял, но должен был пройти медосмотр.

В авиации общего назначения не только этот пилот практиковал полеты с просроченной справкой, считают эксперты. Во-вторых, довольно частым нарушением стало то, что пилоты летают «втихую». Не был исключением и этот рейс. Хотя действует обязательный порядок уведомления маршрута полетов, напомнили «РГ» в **Росавиаци**и. И тогда при развитии неблагоприятной ситуации возможность получить своевременную помощь многократно возрастает. В случае с R-66 поиски были организованы только благодаря очевидцу. Сообщил о катастрофе местный егерь. Если бы не он, поиски заняли не один день. Тогда как процедура сообщения о маршруте очень простая. Нужно зайти на ресурс Госкорпорации по организации воздушного движения, ввести логин и пароль и оставить информацию. Пилот Robinson R-66 совершал полет в районе заповедника, где установлена зона ограничения полетов. Зачем он туда полетел – не известно. Но часто представители авиации общего назначения (АОН) совершают коммерческие рейсы и поэтому скрывают свой маршрут, отмечают эксперты. Что касается технической части расследования причин крушения, то этим занимается Межгосударственный авиационный комитет (МАК). То, что расследование идет, подтвердили «РГ» в МАК. Но пока найдены только мелкие фрагменты вертолета (части обшивки, кресел, лопасти винта и двигателя). И по ним трудно говорить о технических причинах катастрофы. Возможно, ею был отказ техники, снежный заряд, обледенение. Пока нет ни одной явной версии, отмечают эксперты. Спасатели МЧС ждут у озера погоды, чтобы спуститься на глубину в 320 метров и обследовать дно, где предположительно находится вертолет. Пока волны достигают пяти метров. Кстати, на дне озера лежит еще самолет, который упал несколько лет назад. И его пока не нашли.

### RNS; 2017.03.06; ПОТРЕБНОСТЬ РОССИЙСКОГО РЫНКА В ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТАХ ЗА 20 ЛЕТ СОСТАВИТ 1,1 ТЫС. ШТУК

Потребность российского рынка в пассажирских самолетах в течение 20 лет составит 1100 штук, сказал президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Юрий Слюсарь на первом заседании Авиационной коллегии при правительстве РФ.

«По нашей оценке и оценке основных производителей, в горизонте 20 лет потребность внутреннего российского рынка в пассажирских самолетах составит более 1100 штук. Наиболее востребованным останется сегмент узкофюзеляжных самолетов, вместимостью от 120 кресел. По оценке, это около 720 воздушных судов. Ожидаем на этом горизонте, если не произойдет никаких катаклизмов, рост в среднем 4,5% в год», – сказал он.

### RNS; 2017.03.06; НА СТРОИТЕЛЬСТВО ВПП-3 В ШЕРЕМЕТЬЕВО МОГУТ ВЫДЕЛИТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ 20,2 МЛРД РУБЛЕЙ

Финансирование строительства в Шереметьево третьей взлетно-посадочной полосы могут увеличить на 20,19 млрд руб., следует из проекта постановления правительства, которым планируется внести изменения в федеральную целевую программу (ФЦП) «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». Он опубликован на официальном портале проектов нормативных правовых актов.

«Необходимо увеличить его (строительство ВПП-3. – RNS) финансирование… за счет средств федерального бюджета на 20193,8 млн руб. (с учетом корректировки проекта и стоимости дополнительно выявленных работ по подготовке территории строительства, а также индексации недостающих средств в цены 2020 года)», – говорится в документе.

Действующая редакция программы предполагает выделение 35,55 млрд руб. на строительство полосы.

В ходе проведения строительных работ были выявлены недостатки существующего проекта, которые потребовали его корректировки, сказалось также расторжение госконтрактов с недобросовестным подрядчиком и невозвращение им авансовых платежей, указано в документе. Новый госконтракт был заключен в 2015 году – «по новым индексам-дефляторам возник дефицит финансирования мероприятия», указано в проекте.

В 2015 году сменился подрядчик ВПП-3 – «Инжтрансстрой» прекратил работы на полосе, вместо него в октябре 2015 года единственным подрядчиком была избрана «Трансстроймеханизация», входящая в структуру «Мостотреста».

**Росавиаци**я по согласованию с **Минтрансом** перераспределила средства внутри подпрограмм ФЦП на 11,97 млрд руб. При этом сохраняется дефицит финансирования в размере 8,223 млрд руб., который может быть отражен в корректировке программы только в 2020 году из-за необходимости согласования с параметрами бюджета.

Перераспределение средств позволит завершить работы по первому пусковому комплексу в мае 2018 года, полностью – к концу 2019 года.

### RNS; 2017.03.06; НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА КАЛИНИНГРАДА МОГУТ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ВЫДЕЛИТЬ 830 МЛН РУБЛЕЙ

Финансирование второй очереди реконструкции и развития аэропорта Храброво в Калининграде может быть увеличено на 830,8 млн руб., следует из проекта постановления правительства, которым планируется внести изменения в федеральную целевую программу (ФЦП) «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». Он опубликован на официальном портале проектов нормативных правовых актов.

Увеличение на 618,1 млн руб. произошло из-за удорожания импортных материалов и оборудования, еще 212,7 млн руб. – не израсходованные в 2014 году и возвращенные в федеральный бюджет средства.

В 2016 году **Росавиаци**я расторгла контакт на 3,2 млрд руб. с входящей в группу «Сумма» компанией «Стройновация» из-за отставания по срокам работ. В конце года был заключен контракт с новым подрядчиком – «Центродорстроем», его максимальная стоимость – 3,39 млрд руб. В действующей редакции подпрограммы не учтены 624 млн руб. аванса «Стройновации» – ожидается, что сумма вернется в бюджет после завершения судебного разбирательства с компанией.

Первый контракт был заключен в 2014 году, снижение курса рубля привело «к резкому увеличению стоимости импортных материалов и оборудования». С учетом доставки в Калининград стоимость производимых в России материалов все равно дороже импортных при текущем валютном курсе, следует из документа. Проектной документацией предполагается также приобретение импортного оборудования.

### RNS; 2017.03.07; КАЗАХСКИЕ АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ ПОЛУЧИЛИ ПРАВО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАНССИБИРСКИХ МАРШРУТОВ

Казахстанским авиакомпаниям Россией предоставлено право использовать транссибирские маршруты при выполнении полетов. Об этом сообщает пресс-служба министерства по инвестициям и развитию Казахстана.

«На основе сложившегося двустороннего партнерского сотрудничества, Казахстан и Россия установили договоренность по вопросу пролета над территорией воздушного пространства Российской Федерации. По итогам ряда переговоров, казахстанским авиакомпаниям предоставлено право выполнения полетов с использованием системы Транссибирских маршрутов, которое позволяет беспрепятственно открыть новые направления в Улан-Батор и Токио», – говорится в сообщении министерства.

Ведомство отмечает, что вопрос о предоставлении казахским авиаперевозчикам такого права обсуждался в течение долгого времени. Помимо транссибирских маршрутов, компании получили право выполнять ежедневные рейсы по маршрутам Астана-Байконур и Алматы-Байконур.

Ранее зам**министра транспорта** РФ Валерий **Окулов** сообщил журналистам, что **Минтранс** намерен до лета 2017 года вынесет на рассмотрение новый проект «открытого неба». На сегодня режим «открытого неба» действует между Россией и Арменией, а также Россией и Белоруссией, **Минтранс**, в свою очередь, предлагал либерализовать авиасообщение между перевозчиками в странах ЕАЭС