**17 МАРТА 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ИЗВЕСТИЯ; 2017.03.17; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ АНДРЕЙ НЕДОСЕКОВ ПОКИНУЛ АО «ГЛОНАСС»

Временным генеральным директором АО «ГЛОНАСС», оператора системы ЭРА-ГЛОНАСС, назначен Андрей Жерегеля – человек, близкий к вице-премьеру Дмитрию Рогозину. Ранее он занимал должность заместителя гендиректора компании по взаимодействию с органами государственной власти. Бывший генеральный директор Андрей Недосеков вскоре может выйти на работу в правительство Бурятии.

– Андрей Недосеков покинул компанию по собственному желанию в связи с переходом на другую работу. С 13 марта 2017 года временным генеральным директором является Андрей Жерегеля. В апреле соберется новый совет директоров, в чью компетенцию входит назначение нового генерального директора АО «ГЛОНАСС», – рассказали «Известиям» в компании.

Сам Андрей Недосеков общаться отказался. «Нахожусь очень далеко за границей, поэтому не смогу сейчас ничего ответить», – сказал он.

По словам человека, хорошо знакомого с Андреем Недосековым, он в скором времени будет назначен заместителем председателя правительства Республики Бурятия, где врио главы работает Алексей Цыденов, сменивший в 2012 году Недосекова на посту зам**министра транспорта** России.

С этого года курировать работу по развитию государственной автоматизированной информационной системы ЭРА-ГЛОНАСС поручено коллегии Военно-промышленной комиссии РФ, возглавляемой вице-премьером Дмитрием Рогозиным. В рамках этих изменений ожидались кадровые перестановки в руководстве АО «ГЛОНАСС» и переизбрание совета директоров, возглавляемого на сегодня министром транспорта России Максимом **Соколов**ым.

Именно Андрей Жерегеля назывался в качестве возможного кандидата на должность главы компании. Он работал помощником Дмитрия Рогозина в постпредстве РФ при НАТО в Брюсселе. В 2013 году был назначен заместителем руководителя Росграницы, а в прошлом году перешел на работу в АО «ГЛОНАСС».

В аппарате Дмитрия Рогозина отказались от комментариев. В **Минтрансе** и госкорпорации «Роскосмос» поступили также.

Государство намерено в ближайшие два года сохранять 100% в капитале АО «ГЛОНАСС». Сейчас завершается работа над долгосрочной программой развития компании, которая, в частности, определит источники поступления доходов и сроки выхода на самоокупаемость государственной автоматизированной информационной системы ЭРА-ГЛОНАСС. В качестве меры, которая может позволить развитию отечественных геоинформационных технологий, прорабатывается вопрос интеграции системы ЭРА-ГЛОНАСС с системой взимания платы с большегрузных автомобилей «Платон».

Старший вице-президент по развитию телематики компании Meta System Алексей Шипулин считает, что к новому назначению следует относиться как к временному.

– Сейчас гораздо важнее та стратегия развития компании, которая, скорее всего, также будет обсуждаться на предстоящем совете директоров. В сегодняшних реализация не директор приходит со своей командой и видением развития. Стратегия компании готовится на гораздо более высоком уровне, – рассказал «Известиям» Алексей Шипулин. – Наиболее актуальным является вопрос, каким образом и за счет чего компания будет обеспечивать коммерциализацию. Это мы, видимо, уже скоро узнаем.

В 2016 году ожидаемый доход от коммерческого использования системы ЭРА-ГЛОНАСС составил менее 14% от затрат на ее содержание. Текущее состояние системы ЭРА-ГЛОНАСС не позволяет ей оказывать коммерческие услуги по мониторингу и контролю объектов, а также по передаче данных.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ – ЮГ РОССИИ; АЛЕКСАНДР ГАВРИЛЕНКО; 2017.03.16; ВСЕ ИЗ-ЗА ДЕНЕГ

Ростовские чиновники объясняют плохое состояние дорог тем, что федеральные субсидии поздно приходят

С начала года дорожники заделали более 800 ям на улицах Ростова на площади более 22 тысяч квадратных метров. И к сегодняшнему дню «ямочность» в городе в основном ликвидирована, за исключением межквартальных проездов. С таким весьма смелым заявлением выступил на прошлой неделе замглавы администрации Ростова Евгений Лебедев. Поэтому, несмотря на тысячи колдобин, которые появились зимой на ростовских дорогах, он считает, что ситуация в городе заметно улучшилась.

Критика горожан в прошлом году нередко была справедливой, но сейчас ситуация кардинально изменится, уверяет замглавы города. По его словам, Ростову уже выделен миллиард рублей по федеральной целевой программе «Безопасные и качественные дороги» и еще миллиард – в рамках софинансирования из областного бюджета.

– Ремонт дорог начнем уже весной, а не как раньше, – сказал он.

Скандал с ростовскими дорогами разгорелся в конце 2016 года. И хотя чиновники уверяли, что на сей раз асфальт не будут класть в морозы, случилось ровно то же самое, что и годом ранее. Вплоть до конца декабря дорожники перекрывали городские магистрали, создавая колоссальные пробки и укатывая парящий асфальт прямо в снег и ледяные лужи. Естественно, что через несколько недель этот «зимний слой» стал разваливаться на куски, обнажая в дорожном полотне огромные дыры и превращая движение по городу в игру «Минное поле». В Интернете появились десятки фотографий и видеороликов возмущенных автолюбителей с колдобинами, трещинами и ямами каких-то немыслимых размеров.

Когда реально начнутся работы в этом году, покажет время. Но дело даже не в этом. Горожане интересуются: кто ответит за прошлогодний срыв сроков, за зимние пробки, за дополнительные расходы налогоплательщиков и новый ремонт, за испорченные подвески ростовских автомобилей, наконец?

Руководители городской администрации настаивают, что причина срыва работ в прошлом году в том, что федеральные субсидии на ремонт якобы пришли только в сентябре. А пока денег нет, нельзя проводить аукционы и начинать работы. На самом деле, как говорят эксперты, в законодательстве есть различные механизмы для решения этой проблемы. Но куда интереснее другое: за последние три месяца мы отправили несколько официальных запросов на имя господина Лебедева с просьбой показать документы, которые подтверждают, что федеральные деньги действительно пришли только осенью. И не получили ни одного ответа.

Правда, сам чиновник считает иначе: «Ответы на запросы, вы поверьте, отправляются в установленный законодательством срок».

Весной прошлого года **министр транспорта** России Максим **Соколов** назвал Ростов и Екатеринбург городами с самыми проблемными дорогами. Спустя несколько месяцев вышло распоряжение правительства РФ о распределении 19 регионам России денег на ремонт и реконструкцию дорог. Ростовская область вошла в тройку «самых дотационных» регионов – федеральные власти выделили на субъект полтора миллиарда рублей.

Документ был опубликован в июле. Комментировать это трехмесячное разногласие господин Лебедев с ходу не стал. Но публично пообещал ответить в письменной форме. Ждем ответа.

### REGNUM; 2017.03.16; НА АРКТИЧЕСКОМ ФОРУМЕ В АРХАНГЕЛЬСКЕ ОБСУДЯТ РАЗВИТИЕ СЕВМОРПУТИ

На одной из самых представительных секций международного арктического форума «Арктика – территория диалога» будет обсуждаться дальнейшее развитие единой транспортной системы Северного морского пути. Об этом ИА REGNUM сообщили в пресс-службе правительства региона.

Включены в повестку секции и вопросы обеспечения надежной доставки грузов на всём протяжении арктических маршрутов. Сегодня планы по модернизации путей транспортировки в Арктике направлены на получение максимального эффекта при минимизации государственных затрат. Приоритет со стороны федерального правительства и крупного бизнеса отдаётся проектам на основе государственно-частного партнерства.

В формате концессии предполагается реализация двух масштабных проектов – железнодорожной магистрали «Белкомур» и глубоководного района Архангельского морского порта, потенциальным инвестором которых готова выступить китайская компания Poly International Holding Ltd.

В рамках форума запланировано проведение межправительственной российско-китайской комиссии и встреча ее сопредседателей – заместителя председателя Правительства РФ Дмитрия Рогозина и вице-премьера Госсовета КНР Ван Яна.

Кроме того, в ходе переговоров будут обсуждаться возможности реализации крупных транспортных проектов в Арктике, включая «Северный широтный ход» и Мурманский транспортный узел.

«Мы считаем, что форум станет хорошей площадкой для продвижения проектов строительства «Белкомура» и глубоководного порта, – считает генеральный директор ОАО МК «Белкомур» Владимир Щелоков. – На профильной секции, которую будет вести **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, запланированы выступления генерального директора Poly International Holding Ltd Ван Линя и губернатора Архангельской области Игоря Орлова».

Согласованная реализация этих проектов, по мнению генерального директора АО «Арктический транспортно-промышленный узел «Архангельск» Сергея Кокина, создаст предпосылки для роста объёма морских перевозок в Арктике и комплексного развития приполярных территорий России.

«Актуальность развития Северного морского пути, как ключевой альтернативной транспортной артерии мировых транзитных и внутренних грузоперевозок, очевидна, – отметил эксперт. – Хотелось бы иметь понимание государственного видения перспектив его развития и конкретных шагов, предпринимаемых в этом направлении».

Напомним, что главной темой форума «Арктика – территория диалога», который пройдет в Архангельске 29 и 30 марта, должна стать присутствие человека в Арктике.

### РЖД-ПАРТНЕР; ВАДИМ КОМКОВ; 2017.03.16; МИНТРАНС РАСШИРИЛ СПИСОК ЗОН, ЗАПРЕТНЫХ ДЛЯ ПОЛЕТОВ

Изменения в приказ Министерства “Об установлении запретных зон” вносятся на период подготовки и проведения Кубка конфедераций FIFA 2017 и Чемпионата мира по футболу FIFA 2018.

**Минтранс** расширил список зон, запретных для полетов

Внесенные в приказ круглосуточные запреты на полеты будет действовать с 01.06.2017 по 04.07.2017. Исключения коснутся только самолетов-перехватчиков, рейсов МЧС, МВД, ФСБ и ФСО, а также бортов, задействованных в поисково-спасательных операциях и оказании помощи при ЧС. Кроме того, будут разрешены международные и внутренние воздушные перевозки в аэропорты Казани и Сочи и обратно.

Сейчас проект приказа проходит общественные обсуждения и антикоррупционную экспертизу. Документ уже подписан министром транспорта **Соколов**ым и должен вступить в силу 25 мая 2017 г.

Отметим, что комплексная программа мер по обеспечению безопасности в периоды подготовки и проведения Кубка конфедераций FIFA 2017 и Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 включает в себя не введение запретных зон, но и ограничения въезда в города-участники пассажирских автобусов. Кроме того, в дни проведения матчей будут запрещены переезды по туристическим маршрутам.

### ТАСС; 2017.03.16; ТРАССУ КРАСНОДАР-ТЕМРЮК-ХУТОР БЕЛЫЙ ДО КОНЦА ГОДА ПЕРЕДАДУТ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ

Трасса Краснодар – Темрюк – хутор Белый, являющаяся одним из подходов к Крымскому мосту, до конца 2017 будет передана в федеральную собственность. Об этом сообщил губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев на совещании по исполнению поручений президента РФ по вопросам развития транспортной инфраструктуры Юга России.

«Краснодарский край готовится передать дорогу Краснодар – Темрюк – хутор Белый в федеральную собственность. Эту работу планируют завершить до конца 2017 года», – приводит его слова пресс-служба администрации региона.

Также Кондратьев попросил помощника президента РФ **Игоря Левитина** помочь со строительством Дальнего западного обхода Краснодара, которая соединяется с трассой, передаваемой в федеральную собственность.

«Нет смысла говорить о реконструкции дороги М4 Дон или трассы Краснодар – Темрюк – хутор Белый, если между ними не будет удобного соединения. В противном случае этот перешеек станет проблемой, которую все равно рано или поздно придется разруливать», – добавил губернатор.

Трасса Дальний западный обход Краснодара должна стать первой платной трассой в регионе. Стоимость строительства дороги оценивается в 26 млрд рублей. По замыслу авторов проекта трассы, после завершения строительства Крымского моста интенсивность движения автотранспорта будет возрастать, а к 2030 году, при условии завершения строительства Дальнего западного обхода, суточный трафик по нему составит более 27 тысяч легковых и 7 тысяч грузовых автомобилей.

### РЕСПУБЛИКА; 2017.03.16; ПАРФЕНЧИКОВ ПОРУЧИЛ УЛУЧШИТЬ ТРАНСПОРТНОЕ СООБЩЕНИЕ С КОСТОМУКШЕЙ

Правительство будет развивать автобусные перевозки на севере республики, а также рассмотрит проблему железнодорожного сообщения.

Правительство Карелии займется развитием транспортного сообщения с Костомукшей. Об этом Артур Парфенчиков сообщил в ходе рабочей поездки по северным районам республики.

По словам руководителя региона, сейчас готовится новый конкурс на междугородние автобусные перевозки. На днях в правительстве обсудили требования, которые должны быть соблюдены при формировании заявок. Основными при этом станут вопросы качества транспорта и безопасности движения.

– Пока я только озвучиваю вам свое поручение, – отметил Артур Парфенчиков. – Жду предложений, в том числе от муниципальных властей, а также жду глубокий доклад об обоснованности и объективности будущих тарифов.

Также врио главы Карелии затронул вопрос о железнодорожном сообщении с Костомукшей. Сейчас поезда из города горняков в Петрозаводск и Санкт-Петербург ходят два раза в неделю, летом – три раза. Но этого недостаточно, уверен Артур Парфенчиков.

– Этот вопрос мы будем прорабатывать с нашими коллегами из Октябрьской железной дороги. Кроме того, 7 апреля приезжает **министр транспорта** России Максим **Соколов**. Я попросил своих коллег из правительства включить вопрос железнодорожного сообщения с Костомукшей в повестку наших переговоров. Понятно, что маршрут убыточный, но будем работать.

Кроме того, Артур Парфенчиков дал поручение поработать с руководством РЖД, чтобы заменить в поездах старые вагоны на новые.

### ОБЩЕСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ; 2017.03.16; НОВЫЙ ГЛАВА НОВГОРОДЧИНЫ БЫЛ ШОКИРОВАН, УВИДЕВ ВМЕСТО ДОРОГИ НАПРАВЛЕНИЕ

Посетив вчера второй по величине город губернии, врио губернатора Новгородской области Андрей Никитин был шокирован состоянием дороги между Крестцами и Боровичами

– Шок был серьезный, – признался временно исполняющий обязанности. – Мне говорили, что есть проблемы такого рода, но это не дорога – это направление, по которому можно ездить разве что на гусеничной технике.

Проблемы дороги Крестцы – **Окулов**ка – Боровичи обострились при строительстве скоростного шоссе М-11, когда по ней стало проходить до полутора тысяч большегрузов в день. Уже в 2015 году отмечалось, что строители автобана своеобразно выполняют свои обязательства по восстановлению региональных дорог, которые используют для подвоза материалов к М-11. «Восстановление проходит «диким образом». Высыпается ПГС, забивается катком», – отмечали тогда в ГОКУ «Новгородавтодор».

Бывший губернатор Сергей Митин пытался решить проблему этой дороги, передав ее часть в федеральную собственность. В 2016 году он заручился даже поддержкой президента РФ во время рабочей встречи с Путиным. Предпосылки для этого есть: трасса Крестцы – **Окулов**ка соединят две федеральные дороги – М-10 «Россия» и М-11. Президент наложил свою резолюцию на письмо новгородских властей к министру транспорта Максиму **Соколов**у. Однако пока М-11 в эксплуатацию не сдана и не существует в качестве федеральной трассы, а значит, и принять ее в федеральную собственность нет оснований.

Андрей Никитин предполагает, что субъект Федерации мог бы заняться решением проблемы и своими силами:

– Очень важно нам начать эту ситуацию менять сейчас. Понятно, что все сделать в этом году не сможем, денег у нас столько нет. Ту задачу, которую я коллегам ставлю, это если мы что-то ремонтируем, то ремонтировать не на год. Постепенно будем эту ситуацию менять, будем улучшать.

Между тем в прошлом году отмечалось, что только на капитальный ремонт 36-километрового участка дороги от Крестец до **Окулов**ки может потребоваться полмиллиарда рублей.

Впрочем, денег не хватает и на ремонт других новгородских дорог.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.03.16; ПОДАЙТЕ ЛИФТ К ТРАПУ

**Росавиаци**я намерена ужесточить требования к российским аэропортам, они должны стать комфортнее

Ежегодно через российские воздушные гавани проходят миллионы людей. Все они заплатили за билет, в который входит и стоимость обслуживания в аэропорту. Но не всегда пассажиры довольны тем, как это делается. В **Росавиаци**ю постоянно поступают жалобы. То мало стоек регистрации открыто, то табло с информацией о вылетах найти сложно.

А недавно в Чебоксарах спортсмен-паралимпиец вынужден был спускаться по трапу самолета на руках.

Так почему не было лифта? В свое время сертификация аэропортов была обязательной. Но для т.ого, чтобы снизить нагрузку на аэропортовый бизнес, сертификация воздушных гаваней была отменена в 2015 году, пояснил глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько**.

Теперь ведомство не вправе требовать от воздушных гаваней, например, чтобы у них были приборы для замера и автоматической фиксации коэффициента сцепления на взлетно-посадочной полосе. Это очень важно для безопасности. А во многих аэропортах нет такого оборудования, сказал **Нерадько**.

Кроме того, сейчас не регламентировано количество информационных стоек, стоек регистрации пассажиров, продолжил перечислять **Нерадько**. Все это оборудование раньше проходило проверку при прохождении процедуры сертификации.

Случай со спортсменом – звено в этой цепи бесконтрольности. Пришлось действовать «в ручном режиме». **Росавиаци**я обратилась к руководству Чувашии, которое является владельцем аэропорта. По-другому заставить аэропорт закупить нужное оборудование не получается, сказал **Нерадько**.

Что касается авиабезопасности, то здесь ситуация намного лучше, отмечают эксперты. Ведь ни один из аэропортов не хочет на международном уровне получить черную метку. И покупает все оборудование, которое требуют показать при проверках Международной организацией гражданской авиации (ИКАО).

На начало июня запланирован очередной визит экспертов ИКАО. В Россию они приедут с плановой проверкой уровня авиационной безопасности.

Скорее всего, для проверки выберут один из аэропортов столичного авиаузла, отметил в беседе с «Российской газетой» замглавы **Ространснадзор**а Владимир Черток.

Аналогичную универсальную проверку прошла система безопасности полетов в России в 2014-2015 годах, напомнил Черток. Тогда наша страна получила положительный отзыв международных экспертов. Но были даны и рекомендации, которые нужно выполнить до следующей проверки по безопасности полетов.

А вот в целом уровень авиабезопасности в нашей стране ИКАО проверяла последний раз в 2011 году. Тогда проводили аудит госсистемы обеспечения и надзора за авиационной безопасностью в гражданской авиации в России. С того времени много чего изменилось, в том числе в стандартах ИКАО по требованиям к авиабезопасности, к подготовке персонала, досмотровому оборудованию. Оно должно выявлять опасные жидкости в ручной клади. Ведь сейчас можно проносить емкости с водой не более 100 миллилитров.

Еще одним нововведением со стороны ИКАО стал обязательный постоянный «самоконтроль» со стороны авиавластей. Начал действовать так называемый механизм непрерывного мониторинга уровня безопасности во всех странах-участницах. Это дает возможность получить объективную картину, проанализировать ее, чтобы сделать пребывание пассажира в аэропорту и в полете более безопасным.

Возможно, пока в нашей стране нет обязательной сертификации, руководство российских аэропортов все-таки закупит необходимое оборудование, чтобы не попасть на заметку к международным экспертам.

### ТАСС; 2017.03.16; СИСТЕМА «ПЛАТОН» СОБРАЛА БОЛЕЕ 330 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ МОСТА В ЧЕЧНЕ

Более 330 млн рублей, перечисленных в дорожный фонд через систему «Платон», направлены на реконструкцию аварийного моста через реку Терек в Чечне. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе **Росавтодор**а.

«Более 330 млн рублей, перечисленных грузоперевозчиками в дорожный фонд черед систему «Платон», направлены на реконструкцию аварийного моста через реку Терек на трассе Ищерская – Грозный. Его приведение в нормативное состояние существенно повысит безопасность автомобилистов», – привели в пресс-службе слова главы **Росавтодор**а Романа **Старовойт**а.

Мост через реку Терек – один из крупнейших в Чечне. Длина мостового перехода, который находится на 4-м километре трассы станция Ищерская – Грозный, составляет 296 м, протяженность подходов к нему – 2,8 тыс. м.

«Необходимость реконструкции моста обусловлена важностью данного транспортного направления. По трассе Ищерская – Грозный проходят автомобильные потоки в Северную Осетию и Ставропольский край, в том числе, большое количество грузового транспорта. За счет дополнительного финансирования дорожные работы на мосту начались впервые за его почти шестидесятилетнюю историю», – отметили в пресс– службе **Росавтодор**а.

Завершить реконструкцию моста планируется к 2019 году. Общая стоимость работ по его реконструкции превысит 900 млн рублей.

Система «Платон», обеспечивающая взимание платы с большегрузов массой выше 12 тонн за проезд по федеральным трассам, действует с 15 ноября 2015 года. Тариф в системе «Платон» с 15 апреля текущего года вернется к изначально запланированному уровню в 3,06 руб./км с нынешних 1,53 руб./ км.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; АВИАКОМПАНИИ С ОПАСКОЙ КОСЯТСЯ НА МОСТ

Участники авиаотрасли с определенным волнением ожидают открытия Керченского моста, который может стать серьезным конкурентом, оттянув на себя пассажиров с авиатранспорта. В аэропорту Симферополя уверены, что с пуском моста определенная «часть пассажиров действительно выберет для путешествий на полуостров этот путь». Но жители более отдаленных регионов, чем Краснодарский край или Ростовская область, «наверняка предпочтут воспользоваться авиасообщением», считают в аэропорту, поэтому «обе транспортные артерии, ведущие в Крым, будут востребованы в полной мере». Впрочем, в аэропорту Симферополя считают, что «некоторый отток пассажиров из аэропорта может произойти в связи с открытием чартерного авиасообщения с Турцией и возможным открытием полетов в Египет». Но при этом Симферополь рассчитывает сохранить пассажиропоток на уровне около 5 млн пассажиров в год.

В **Росавиаци**и говорят, что «пользователи воздушного транспорта и потенциальные пользователи крымского моста относятся к разным группам: авиатранспортом пользуются откомандированные, туристы из городов, находящихся на значительном удалении от полуострова». А мост рассчитан на коммерческие грузовые перевозки, туристов, путешествующих на автомобиле не более одного дня, а также на тех, кто готов потратить на железнодорожную перевозку несколько дней. Основная задача в развитии транспортного сообщения с Крымом – «не отобрать пассажира друг у друга, а привлечь». «Мост и аэропорт работают на единую цель – развитие Крыма как ведущего всероссийского туристического центра»,– сообщили в **Росавиаци**и.

В ведомстве отмечают, что до Сочи также можно доехать на машине и поездом из Москвы, Петербурга и других городов. Но для отдыха авиатранспорт «представляется более скоростным и менее трудозатратным». Несмотря на полностью модернизированную автодорожную и железнодорожную инфраструктуру Сочи, в 2016 году пассажиропоток местного аэропорта составил 5,4 млн человек. В **Росавиаци**и подчеркнули, что на крымском авианаправлении «существует серьезная конкуренция» и перевозчики «не захотят потерять своего пассажира». При этом в начале 2015 года в Крым регулярно летали 14 авиакомпаний, а в 2016 году их число сократилось до 11, полеты в Крым прекратили в том числе «Трансаэро» и «Грозный-Авиа». Сейчас на полуостров летают «Аэрофлот» и его дочерняя «Россия», «Уральские авиалинии», группа S7 («Глобус» и S7 Airlines), «ВИМ-Авиа», ЮВТ, Red Wings, «Северный ветер», «Икар», «Ямал», «Оренбуржье».

В «Аэрофлоте» “Ъ” сообщили, что в 2012–2013 годах в Симферополь выполнялось четыре рейса в день. Начиная с летнего сезона 2014 года частота полетов «Аэрофлота» из Москвы в Симферополь увеличилась до десяти рейсов в день. Из Петербурга выполнялся ежедневный рейс. В 2016 году в Симферополь выполнялось до десяти рейсов в день из Шереметьево, в том числе на широкофюзеляжных А330, три ежедневных рейса авиакомпании «Россия» из Внуково, четыре рейса в день из Пулково. Существенно была расширена география региональных полетов. В 2017 году в Симферополь будет выполняться десять рейсов в день из Шереметьево, до пяти в день из Внуково и пять рейсов в день из Петербурга, пояснили в «Аэрофлоте».

В пресс-службе «Уральских авиалиний» “Ъ” сообщили, что после референдума авиакомпания стала летать в Крым в десять раз чаще. Программа субсидирования полетов также оказалась эффективной и пользуется спросом у пассажиров. В то же время в компании отметили, что с открытием Керченского моста есть опасения, что произойдет отток части авиапассажиров на мост.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; ЮРИЙ БАРСУКОВ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.03.17; ПОВОРОТ ПОД ПРЯМЫМ УГЛОМ

За три года после перехода Крыма к РФ ориентированную на Украину инфраструктуру полуострова пришлось экстренно переключать на совсем к этому не готовое российское направление. Пока завершены только три крупных проекта, но уже можно подводить промежуточные итоги. Крым утерял газовую независимость и, видимо, вместо освоения шельфа будет снабжаться с материка. Энергосистема полуострова переживает резкий рост тарифов, и ситуация в ней остается неопределенной. Транспортные связи с Украиной не прервались, переключившись на автодороги, а рост перевозок в Россию вызвал бум на авиатранспорте и в портовой перевалке. Но ситуация может резко измениться после ввода Керченского моста.

Сибирский газ вытесняет крымский

При СССР почти все инфраструктурные связи Крыма с материком шли через Перекопский перешеек и полуостров Чонгар. Единственная попытка построить мост через Керченский пролив была предпринята во время войны, но в феврале 1945 года его снесло ледоходом. К идее соединить Крым с Таманским полуостровом возвращались и позже, но реальной необходимости не было. В итоге в 2014 году, после того как Украина начала методично обрывать связи с отложившейся территорией, наводить мосты пришлось в экстренном порядке.

Единственный ресурс, которым тогда обеспечивал себя Крым,– газ. По мере освоения шельфа (в основном месторождений Одесское и Безымянное) на полуострове резко росла добыча, и в 2014 году Крым впервые смог обойтись без поставок с материка, планировалась даже отправка газа на Украину. Также на полуострове есть Глебовское ПХГ с активным объемом 1 млрд кубометров, которое могло закрыть около 60% годового потребления. В итоге в 2014 году крымскому «Черноморнефтегазу» пришлось бороться с избытком газа: заполнив ПХГ до самого высокого уровня в истории, компания была вынуждена сдерживать добычу.

Тогда планировалось к 2018 году построить газопровод с материковой части РФ для снабжения будущих крупных ТЭС, до тех пор Крым должен был жить за счет своей добычи, рассматривалось и расширение ПХГ. Но уже зимой 2014/15 года стали понятны проблемы обособленной системы: из-за сезонности потребления (4 млн кубометров в сутки летом и более 12 млн кубометров – зимой) летом газ некуда девать, а зимой его не хватает. Кроме того, потребление в Крыму незапланированно выросло из-за увеличившейся загрузки старых местных ТЭС и снабжения переброшенных туда мобильных ГТЭС.

Проблема обострилась в конце 2015 года, когда власти Крыма увели две буровые с Одесского и Безымянного месторождений на фоне риска их ареста по иску «Нафтогаза Украины». В итоге добыча сократилась, и, хотя ПХГ было заполнено, прогнозировался дефицит зимой 2016/17 года. Пришлось ускорить строительство газопровода из Краснодарского края (2 млрд кубометров газа в год с перспективой расширения до 4 млрд кубометров). Труба в Крым (почти 360 км) была запущена в декабре 2016 года, к тому времени из-за энергоблокады со стороны Украины часть ТЭС полуострова перевели на резервное топливо, энергоснабжение пришлось ограничивать. Строил трубу «Стройгазмонтаж» (СГМ) Аркадия Ротенберга, окончательная стоимость не раскрывается. «Газпром» из-за риска санкций не участвует в крымских проектах: газ закупает на бирже СПбМТСБ ФГУП «Промсырьеимпорт». С начала 2017 года Крым получил, по данным «Ъ», более 150 млн кубометров газа.

В итоге вопрос газоснабжения Крыма временно решен, хотя в 2018 году с вводом новых ТЭС потребуется расширение трубы. Но перспективы развития добычи в Крыму плачевны: из-за санкций местный шельф фактически закрыт для крупных компаний. «Черноморнефтегаз» может начать освоение только при финансовой поддержке, а ее целесообразность при наличии внешних поставок по приемлемой цене неочевидна.

Электричество дорого при любой власти

До 2014 года предпосылок для развития энергосистемы Крыма не было: местная генерация (161 МВт) закрывала до 20% энергопотребления (спрос на пике – 1,4 ГВт), остальное шло по ЛЭП с Украины. После присоединения к РФ на полуостров перебросили дорогие в эксплуатации мобильные ГТЭС, но украинская энергия продолжала идти, хотя уже по более высокой цене контракта «Укринтерэнерго» и «Интер РАО». Украина продолжала зарабатывать на освещении Крыма до ноября 2015 года, когда политические соображения перевесили экономические и при бездействии Киева радикалы начали энергоблокаду, подорвав идущие в Крым ЛЭП.

Усиливать энергосистему Крыма в 2014 году решили по схеме «сети плюс генерация». Начали с энергомоста – подводного кабеля через Керченский пролив на 800 МВт, достроенного в мае 2016 года. Ускорять прокладку кабеля пришлось после начала энергоблокады. На модернизацию сетей в самом Крыму до 2020 года государство потратит до 12 млрд руб. сообщили «Ъ» в Минэнерго. Недавно выйти в Крым решились и «Россети»: госхолдинг планирует СП с властями Севастополя, на баланс которого перейдут активы украинского «Севастопольэнерго».

Полностью стабилизировать энергосистему Крыма планировалось к 2018 году, когда должны заработать новые ТЭС в Симферополе и Севастополе на (940 МВт, их за 71 млрд руб. строит «Технопромэкспорт»). Но проект под вопросом: неясно, где в обход санкций получить иностранные газовые турбины. «Ростех» ведет переговоры даже с иранцами (работают по технологии Siemens), но из-за этих проблем сроки запуска могут сдвинуться.

Украина успела начать развитие в Крыму зеленой генерации, но встроиться в энергорынок РФ эти мощности пока не смогли. Солнечные (300 МВт) и ветровые станции (89 МВт) в 2014 году лишились украинских «зеленых» тарифов (€0,446 за 1 кВт ч) и не смогли погашать кредиты. Сейчас, по данным «Ъ», станции в залоге у Сбербанка, ВТБ, ВЭБа и Фонда защиты вкладчиков и не дают нужного объема выручки. Не исключено, что после включения Крыма в оптовый энергорынок России станции могут получить «некие механизмы поддержки», говорят источники «Ъ», но ситуация до конца не ясна.

При этом объединение энергосистемы Крыма с либерализованной ЕЭС России приводит к росту цен. Украинские дотируемые энерготарифы были ниже российских, и пока в Крыму энергия еще дешевле, чем в среднем в РФ. Чтобы не допустить резкого скачка цен, после присоединения полуострова субсидии выделяет уже Москва (дотации – до 8,5 млрд руб. в год). В 2013 году средняя цена для населения на Украине составляла 1,1 руб. за 1 кВт ч, в Краснодарском крае она была почти втрое выше – 2,9 руб. за 1 кВт ч, отмечает Наталья Порохова из АКРА. Впрочем, динамика тарифов в Крыму и на Украине сходна: Киев под давлением МВФ убирает льготы, а на полуострове идет повышенная индексация для выравнивания тарифов до рыночного уровня. Сейчас цены для населения в Крыму поднялись до 2 руб. за 1 кВт ч (на Кубани – 3,6 руб.), а на Украине приблизились к 1,9 руб. за 1 кВт ч.

В итоге и Украина, и Крым по разным причинам свернули на путь, который РФ прошла с реформой РАО «ЕЭС России» в 2000-х годах: снятие льгот с ростом тарифов. Разница в том, что у Киева нет ни госсредств для развития энергетики (то, что уже получил Крым от Москвы), ни механизмов, чтобы заставить потребителей оплатить развитие энергосистемы (так строились генерация и сети в РФ после 2008 года, сходным образом будут возвращаться и энергоинвестиции в Крыму).

В объезд и облет санкций

В не менее патовой ситуации оказался транспорт, связывающий Крым с материком,– абсолютное большинство потоков шло через Украину. Паромы могли быть лишь временным решением из-за нестабильности и подверженности погодным катаклизмам. В результате Москва вернулась к идее строительства моста с железной и автодорогой. В 2015 году подряд на проект стоимостью 223,1 млрд руб., выделенных в «крымской» ФЦП, в отсутствие иных претендентов получил тот же СГМ, чей владелец Аркадий Ротенберг и так оказался под санкциями и потому рисковал меньше других крупных бизнесменов. Автомобильное движение по мосту должно начаться в конце 2018 года, железнодорожное – в 2019 году. Долго не удавалось распределить подряд на железнодорожные подходы к мосту со стороны Крыма. С сентября 2016 года было три раунда конкурса, но сметная стоимость 16,9 млрд руб. считалась низкой, она не включала затраты на разворачивание строительства и риски санкций. В итоге в январе правительство просто напрямую передало проект СГМ.

Но тратами на мост ограничиться не удастся. Ключевым железнодорожным узлом Крыма был Джанкой, где сходятся киевское и харьковское направления, по которому до 2014 года шли поезда из РФ, говорит глава агентства «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров. От Джанкоя отходит линия на Симферополь и Севастополь с ответвлением на Евпаторию и однопутная неэлектрифицированная ветка к Феодосии и Керчи. «Скорость движения по этой ветке не выше 40 км/ч, ее модернизация по объему инвестиций близка к новому строительству,– говорит он.– К запуску моста линия должна быть готова к полномасштабному функционированию в обратном направлении». Численность сотрудников ФГУП «Крымская железная дорога» (КЖД) упала на 2,5 тыс. человек в 2015-2016 годах. После прекращения пассажирских перевозок на Украину около 800 человек перевели на другие работы. Но ФГУП обеспечен подвижным составом, уточняет Михаил Бурмистров, КЖД управляет парком из 31 локомотива, которые в 2016 году прошли капремонт. «До запуска моста этого парка достаточно,– говорит эксперт,– а до 2020 года потребуется еще до 40 локомотивов и до 1 тыс. вагонов». Сейчас КЖД проводит замену рельсов на закупленные у структуры **Росжелдор**а бесстыковые стометровые плети.

В Крыму строят и четырехполосную автотрассу «Таврида», которая соединит Керчь с Симферополем и Севастополем (253,5 км, предельная стоимость – 138,9 млрд руб.). Первый этап стройки должен завершиться к концу 2018 года, второй – к концу 2020-го. Генподрядчик – АО ВАД – был выбран в 2016 году без конкурса, он же будет строить автоподходы к Керченскому мосту за 7,1 млрд руб. (строительство началось в феврале).

При остановке пассажирского и резком спаде грузового железнодорожного сообщения с Украиной выиграли портовики Крыма и авиакомпании (о портовом хозяйстве полуострова см. справку). Кроме того, часть потоков забрал автотранспорт, сохранивший возможность сообщения с Украиной. По данным Госпогранслужбы Украины, в 2014-2015 годах через Перекоп и Чонгар проезжало почти по 1,6 млн человек в год, в 2016 году – 1,33 млн, а число пересекающих границу автомобилей выросло с 340 тыс. в 2014 году до 741 тыс. в 2016-м.

Но авиатрафик рос еще быстрее. До 2014 года аэропорт Симферополя в курортный сезон обслуживал 120-215 тыс. пассажиров в месяц, но 70% рейсов были международными (80% из них – в РФ). В 2012 году аэропорт обслужил 1,1 млн пассажиров, в 2013 году – 1,2 млн, предпосылок к росту не было. Но уже в апреле 2014 года перевозки выросли на 32%, с июня по сентябрь они росли на 55% и за 2014 год выросли вдвое, до 2,8 млн пассажиров. В 2015 и 2016 годах пассажиропоток в Симферополь превышал 5 млн человек в год, рейсы выполнялись по 56 направлениям, но только в Россию (основные – в Москву).

РФ почти сразу ввела до 2019 года нулевой НДС на авиаперевозки в Крым, Симферополь включили в программу субсидирования региональных перевозок. В первый год ее работы бюджет зарезервировал 679 млн руб. (принимали участие семь авиакомпаний, перевезено 35,4 тыс. человек), затем сумму снизили до 611 млн руб. в год, и в прошлом году на эти субсидии 11 авиакомпаний перевезли 117 тыс. пассажиров. Но программу изменили: субсидии давали только молодежи, пенсионерам и инвалидам. В 2017 году субсидии скорректируют «с учетом новых потребностей регионов и требований пассажиров», говорят в **Росавиаци**и.

С растущей популярностью аэропорта Симферополя возникла проблема терминалов: было решено реконструировать их и другую инфраструктуру. К лету 2015 года площадь терминалов увеличена с 10 тыс. до 24 тыс. кв. м, пропускная способность аэродрома – втрое, до 15 взлетно-посадочных операций в час. К весне 2018 года будет построен новый терминал (32 млрд руб. с НДС, из них 30% – от инвесторов, 70% – кредиты банков, в частности РНКБ и банка «Россия») на 6,5 млн пассажиров в год площадью более 78 тыс. кв. м. Но при этом авиаотрасль с опаской наблюдает за достройкой Керченского моста, ожидая оттока пассажиров.

Таким образом, присоединение к России радикально изменило положение во всех ключевых элементах инфраструктуры Крыма – с высокой вероятностью, в составе Украины она развивалась бы совсем иначе, чем сейчас. И хотя ряд самых острых проблем за три года удалось решить, ситуация на всех направлениях далека от определенности. Ключевыми могут стать 2018-2019 годы, когда выяснится, действительно ли заработает и как повлияет на транспортные потоки Керченский мост, а также удастся ли построить в Крыму собственные крупные электростанции.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.17; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ХУЛИГАНСТВО НА ТРАНСПОРТЕ РАССМОТРИТ ГОСДУМА В ТРЕТЬЕМ ЧТЕНИИ

Госдума рассмотрит в пятницу 17 марта в третьем окончательном чтении законопроект об установлении ответственности за хулиганство на транспорте, в том числе за «зацепинг» и хулиганство с лазерными указками.

Законопроектом вводится уголовная ответственность за хулиганство, совершенное на различных видах транспорта общего пользования: железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте, а также на любом ином транспорте общего пользования. Под хулиганством при этом понимается грубое нарушение общественного порядка, выражающее явное неуважение к обществу.

Наказание за такое хулиганство устанавливается сроком до 5 лет лишения свободы. Если хулиганство совершено группой, то максимальное наказание – лишение свободы до 7 лет. Если хулиганские действия совершены с применением взрывчатых веществ или взрывных устройств, то – до 8 лет лишения свободы.

Кроме того, поправки дополняют Уголовный кодекс новой статьей, устанавливающей ответственность за совершение из хулиганских побуждений действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств.

После принятия во втором чтении 10 марта спикер Госдумы Вячеслав Володин обратился к главе профильного комитета по госстроительству и законодательству Павлу Крашенинникову с вопросом, когда может состояться третье чтение. «Это все может затянуться, и шесть лет это уже тянется, а дебоширы чувствуют себя безнаказанными», – сказал В.Володин.

П.Крашенинников пообещал, что комитет оперативно подготовит законопроект к третьему чтению.

### КОММЕРСАНТ ПЕРМЬ; СВЕТЛАНА БЫКОВА; 2017.03.17; ДЕПУТАТЫ ВЫНОСЯТ МОСТ

Вчера краевые власти обозначили депутатам заксобрания расходы на строительство третьего моста через Каму – его возведение обойдется ориентировочно в 25 млрд руб. Из бюджета Перми и краевого дорожного фонда планируется выделить 7,4 млрд руб. Они также заявили, что до конца марта будет заключено концессионное соглашение по второму масштабному проекту – строительству моста через Чусовую стоимостью свыше 14 млрд руб. Депутаты предложили правительству в ожидании реализации этих проектов подумать над альтернативными вариантами расширения существующих объектов и созданием реверсивных полос.

Вчера в рамках правительственного часа на парламентской пленарке и.о. **министра транспорта** края Николай Уханов отчитался перед депутатами о реализации крупных дорожных проектов в регионе. В их числе – реконструкция федеральной трассы Пермь–Екатеринбург. Участок от Лобаново до Кояново (протяженность порядка 7 км), предусматривающий расширение дороги до шести полос, является проблемным. Прошлой осенью ФКУ «Управление автомобильных дорог „Урал“« провело аукцион, подряд выиграло АО «Ханты-Мансийскдорстрой», но торги отменило УФАС. По словам господина Уханова, ФКУ подготовило новый аукцион. Заключение контракта запланировано на май, завершение объекта – в 2018 году. Работы на другом участке этой дороги – от Бершети до Кукуштана (протяженность 7 км) – сегодня также ведет «Ханты-Мансийскдорстрой», выполнено около 70% общего объема. Срок окончания работ – в октябре.

На завершающем этапе, как сообщил глава **минтранса**, находится реконструкция ш. Космонавтов (участок от моста через Мулянку до въезда со стороны аэропорта Большое Савино, 8,4 км). Выполнено 99% работ, в этом году будет закончено строительство надземного пешеходного перехода, обустройство тротуаров. До конца года краевые власти также рассчитывают завершить строительство развязки к новому терминалу аэропорта (автодорога Пермь–Усть-Качка»). Выполнено около 40% работ.

Николай Уханов подробно остановился на реконструкции Восточного обхода Перми, которая ведется с 2009 года. Нынче планируется завершить работы на участке с 18 по 23 км, приступить к реконструкции участка от 0 до 4,5 км, которая будет проводиться за счет регионального бюджета до 2019 года. Провести торги на этот этап предполагается во втором квартале, стоимость работ оценивается в 1,5 млрд руб. Общая стоимость второй очереди – 6,3 млрд руб.

Во втором квартале года начнутся строительно-монтажные работы на другом объекте, запустить который краевые власти пытались несколько раз. Строительством обхода Чусового займется ЗАО «Уралмостострой», которому в итоге достался подряд стоимостью более 2 млрд руб. Работы должны завершиться в 2019 году.

Николай Уханов также рассказал о самом крупном дорожном проекте в крае – строительстве нового мостового перехода через Чусовую, который реализуется в формате муниципально-частного партнерства. Общая стоимость работ превышает 14 млрд руб. Финансирование будет осуществляться из трех источников: федерального и регионального бюджетов (9,6 и 1,3 млрд руб.), и внебюджетных источников (3,3 млрд руб.). До конца марта краевые власти намерены подписать концессионное соглашение с победителем конкурса – «Пермской концессионной компанией» (аффилирована с группой ВТБ). Господин Уханов сообщил, что на правительственной комиссии состоялась предзащита проекта, и федеральные власти подтвердили финансирование.

И.о. министра уделил внимание и городским объектам – расширению ул. Революции, реконструкции ул. Героев Хасана и строительству ул. Строителей. Последнее планируется разделить на четыре этапа, общая ориентировочная стоимость – 3,5 млрд руб. Проект первого этапа сейчас проходит госэкспертизу, по второму этапу идет согласование с сетевыми компаниями.

Николай Уханов также проинформировал парламентариев о строительстве третьего моста через Каму. Рассматриваются четыре варианта створа: с выходом на площадь Гайдара, в районе ул. Крисанова, в створе Егошихи и с выходом на площадь Восстания. Ориентировочная стоимость объекта – 25 млрд руб. Из бюджета Перми и краевого дорожного фонда планируется выделить 7,4 млрд руб. (из них 5,5 млрд – краевые средства).

«Вы с таким оптимизмом доложили, что в 2017 году закончатся работы по ш. Космонавтов. Мы два года не могли добиться завершения строительства наземного перехода. Вы знаете подрядчика, который будет его завершать?» – обратился к Николаю Уханову после доклада первый вице-спикер заксобрания Игорь Папков. Глава **минтранса** сообщил, что подрядная организация будет определена в конце апреля, сам объем работ небольшой, его можно выполнить в течение двух месяцев.

Депутат Александр Бойченко поинтересовался перераспределением неиспользованных средств, которые заложены на реализацию проектов автодорожной отрасли. Николай Уханов признался, что в прошлом году ряд муниципалитетов, в том числе Губаха и Александровск, не смогли выполнить часть работ и корректно перенести средства на этот год, из-за чего создалась кредиторская задолженность. «Нам надо дать возможность оперативно перераспределять финансы. В прошлом году 2,6 млрд руб. дорожного фонда не было освоено. Не хочу допускать в этом году такого неисполнения», – добавил чиновник.

Депутат Георгий Ткаченко обратил внимание на несколько дорог в Чайковском районе, которые связывают Пермский край с Удмуртией. По его словам, со строительством моста через Каму в районе Камбарки (Удмуртия) на них возрастает нагрузка, поэтому администрация района предлагает передать эти дороги в краевую собственность. Николай Уханов отметил, что до конца марта он предложил главам не только этих территорий подготовить свои предложения о передаче объектов в региональную собственность: «Рассмотрим целесообразность. Скорее всего, в середине апреля буду докладывать губернатору о том, что дороги необходимо забирать».

Самым дискуссионным стал вопрос о строительстве мостов через Чусовую и Каму. Состояние Коммунального моста вызвало обеспокоенность у депутата Михаила Арзуманова. Он сообщил, что 1 ноября мост отпразднует 50-летний юбилей, после чего станет аварийным и не может эксплуатироваться. В качестве источника информации народный избранник назвал Википедию и Интернет. «Или ночью, когда мы не видим, его ремонтируют?» – поинтересовался депутат. «Википедия, конечно, хороший ресурс, но я заключению специалистов больше доверяю», – ответил Николай Уханов. Он уточнил, что обследование проводится ежегодно, и нет оснований не пользоваться мостом.

Депутат Юрий Борисовец посетовал, что третий мост в Перми появится не раньше, чем через пять-семь лет: «Тем более, раз мы идем от обратного – сначала выбираем название». Он предложил пожертвовать одним из двух тротуаров Коммунального моста и расширить его, сделав полосу реверсивного движения. Аналогичную схему господин Борисовец наметил и для Чусовского моста, где он не видел ни одного пешехода на тротуаре. Если же технологически это невозможно, парламентарий предложил сделать реверсивной одну из существующих полос, чтобы снять напряженность трафика утром и вечером.

Николай Уханов пояснил, что в приоритете сегодня все-таки строительство ул. Строителей, которая позволит загрузить Красавинский мост, используемый на 40–45%. В то же время, возможности расширения Коммунального моста себя уже исчерпали, а наличие двух тротуаров для любого моста обязательно в связи с вопросами безопасности и прописано в нормативах. «Что касается реверсивного движения, давайте с городом посоветуемся, посмотрим», – добавил господин Уханов.

Депутат Николай Демкин поддержал Юрия Борисовца и посоветовал главе **минтранса** «так легко не отказываться от предложения» по Чусовскому мосту. «Он, в отличие от Камского, построен по последним требованиям, и там есть возможность построить на выносных консолях пешеходные тротуары. Это в пять раз меньше по стоимости, а по срокам раза в три быстрее можно решить проблему», – заявил господин Демкин. «Согласен, давайте посмотрим. Но мы все-таки хотим реализовывать концессию», – ответил Николай Уханов. Господин Демкин возразил, что плата за проезд по новому мосту, которая предусмотрена концессией, «вызывает социальное напряжение», а реверсивная полоса – «это одни блага».

«У вас нет ощущения, что не там строим этот мост (через Чусовую. – „Ъ-Прикамье“)?» – продолжил тему Юрий Борисовец. По его мнению, мост должен быть через Каму – в районе Добрянки, чтобы сразу выходить на московскую трассу. Николай Уханов напомнил о высокой степени реализации текущего проекта.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ – КРЫМ; ЮЛИЯ КРЫМОВА; 2017.03.16; ТОЛЬКО В ОБЪЕЗД

Оползень на трассе Симферополь – Севастополь привел к многокилометровым пробкам

Из-за оползня, который образовался на 54-м километре трассы Симферополь – Севастополь, автотранспорт стоит в многокилометровых пробках, а автобусы сбиваются с расписания.

На дороге образовался 15-сантиметровый трамплин. Фото: Пресс-служба правительства СевастополяНа дороге образовался 15-сантиметровый трамплин. Фото: Пресс-служба правительства Севастополя На дороге образовался 15-сантиметровый трамплин. Фото: Пресс-служба правительства Севастополя

Аварийный участок находится на спуске с Мекензиевых гор к развязке на аэропорт «Бельбек». Дорожное полотно здесь начало проседать в начале марта. Автомобилисты рассказывают, что это место латают несколько лет подряд. На этот раз посреди дороги образовался трамплин высотой около 15 сантиметров. Пока оползень не огородили, несколько автомобилей на этом участке получили повреждения. На прошлой неделе дорожники приступили к ремонту, но его пришлось остановить, так как на новом асфальте появились трещины. С 10 марта движение закрыли частично – проехать можно было по одной полосе в сторону Симферополя, а в обратном направлении действовал объезд через соседнее село Поворотное.

Сейчас трасса полностью перекрыта. Как сообщил «РГ» директор департамента транспорта и развития транспортной инфраструктуры Севастополя Игорь Титов, движение там стало небезопасно.

– На объездной дороге через село Поворотное, которая сейчас действует, останется движение только легкового транспорта, – сказал Титов. – Грузовой транспорт и автобусы поедут через Северную сторону.

Он сообщил, что из-за сползания грунта повреждено 100 погонных метров трассы. Специалисты департамента транспорта, Севастопольского автодора и проектной организации изучают аварийный участок. По словам директора «Севавтодора» Виталия Узлова, на этом участке не менее 10 лет не делали капитальный ремонт.

– Установлена динамика оседания склона, она прогрессирует, – рассказал Узлов. – Дорожное полотно разрывается, трещины образуются на недавно уложенном дорожном покрытии. Изучается проседающее полотно, устанавливаются маяки.

Чиновники считают, что оползень мог возникнуть из-за подмывания насыпи грунтовыми водами. Ремонт может затянуться, так как надо проводить геологические исследования.

Пока в правительстве решают, что делать с оползнем, водители ездят через Северную сторону Севастополя, делая крюк длиной почти 15 километров. Улицы там не рассчитаны на такой поток транспорта, образуются пробки длиной в несколько километров. При этом схема из трех вариантов объезда, предложенная департаментом транспорта, почему-то не работает – весь автотранспорт направляется одним путем – по улице Богданова. Автомобилисты говорят, что на дорогах не хватает указателей, а найти альтернативный путь через села могут лишь местные жители. Водителям советуют заранее искать объездные пути, а тем, кто едет из Симферополя, использовать дорогу через села Красный Мак и Терновка.

– Многокилометровая пробка стоит от улицы Челюскинцев почти до выезда на симферопольскую трассу, – говорит Депутат ЗС Севастополя Юрий Круглов. – В районе кладбища есть нерегулируемый разбитый железнодорожный переезд. Если за ночь его отремонтировать, движение восстановится, даже несмотря на повышенное количество автомобилей.

Между тем, в правительстве пока не могут назвать сроки ремонта трассы, но обещают определиться с ними до конца недели.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; ВИКТОР СМЕЮХА; 2017.03.16; БЕЗ РУЛЯ ПОЕДУТ

Возможен ли беспилотный транспорт в России?

Выйдут ли на российские дороги беспилотные автомобили? Чем это будет грозить окружающим? Эти острые вопросы обсудили на «круглом столе» «Внедрение беспилотного транспорта на дорогах РФ. Пути снижения аварийности и повышения уровня безопасности пассажиров».

Понятно, что вопрос безопасности при внедрении беспилотного транспорта – один из важнейших. Беспилотные автомобили неперспективно просто выпускать на дороги общего пользования без создания соответствующей инфраструктуры, отметил замначальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД Владимир Кузин. Однако если организовать движение таким образом, что поток беспилотного транспорта не будет пересекаться с обыкновенным автопотоком, то можно достичь очень значительного снижения аварийности.

Помимо сугубо физических опасностей, беспилотные автомобили обладают уязвимостью другого толка. Как и любое устройство, подключенное к Интернету, беспилотник может быть взломан хакерами. Последствия взлома систем автомобиля могут быть самыми разными: от относительно безобидной кражи персональных данных и нелегальной прослушки до преднамеренных ДТП. Сегодня практически все автомобильные системы уязвимы для хакерских атак, отметил советник исполнительного директора «Автонета» Валентин Гравиров. Исключение составляют бюджетные автомобили, чей софт не имеет выхода в Сеть.

Все проблемы, связанные с обеспечением безопасности беспилотного транспорта, еще придется решать. Но прогресс не остановить, уверены участники «круглого стола».

– Беспилотный транспорт – это не блажь, а экономически выгодное нововведение. К примеру, грузоперевозки, осуществляемые без перерыва 24 часа в сутки, без участия водителей, которым нужно платить зарплату, без остановок на отдых будут несоизмеримо дешевле тех, что есть сейчас, – заявил заместитель генерального директора КАМАЗа Михаил Матасов.

Согласно дорожной карте о внедрению беспилотного транспорта в России, первый самоуправляемый отечественный автомобиль должен сойти с конвейера в 2035 году. За 18 лет, оставшиеся до этого контрольного срока, автомобили пройдут пять степеней автономности.

Сначала научатся самостоятельно распознавать препятствие впереди и тормозить (речь идет о довольно обыденном для дорогих иномарок адаптивном круиз-контроле), затем смогут сами поворачивать (подобная система уже реализована на Volvo XC90 и Volvo S90, правда, пока лишь на трассе; ну и на Tesla, конечно), после этого будут в состоянии полностью самостоятельно двигаться, однако в обязательном присутствии человека, и так далее.

Черту под дискуссией подвел Владимир Кузин. Он поставил один из главных вопросов: а кто будет отвечать? Даже беспилотный автомобиль может попасть в аварию, в которой могут быть пострадавшие. Кто будет нести ответственность за это ДТП? Ведь никто машиной не управлял, она все делала сама?

Кроме того, Владимир Кузин поставил вопрос: готово ли психологически сегодняшнее общество к полноценному использованию автономного транспорта?

– Смогли бы вы сегодня сесть в беспилотник? Посадить туда своих близких? – задал он риторический вопрос.

### REGNUM; 2017.03.16; ЗАКОНОПРОЕКТ О ТРЕБОВАНИЯХ К СЪЕЗДАМ В СУПЕРМАРКЕТЫ ВНЕСЕН В ГОСДУМУ

Законопроект о новых требованиях к строительству съездов и выездов из аутлетов и супермаркетов правительство РФ внесло в Госдуму, передает корреспондент ИА REGNUM 16 марта.

Предлагается действующие требования в отношении объектов дорожного сервиса, например, заправок, распространить на стационарные торговые объекты с общей площадью не менее десяти тысяч квадратных метров при их присоединении к автомобильным дорогам федерального значения.

Таким образом в случае принятия закона владелец торгового объекта обращается в адрес владельца федеральной автомобильной дороги за получением договора присоединения, содержащего технические требования и условия, по которым владелец торгового объекта проектирует примыкание с автомобильной дорогой для организации транспортного обеспечения территории торгового объекта. Плата за присоединение осуществляется в соответствии с приказом **Минтранса** России. Конкретные параметры примыкания (ширина, длина переходно – скоростной полосы и так далее) рассматриваются в каждом конкретном случае с учетом действующих транспортно-эксплуатационных характеристик на участке автомобильной дороги (техническая категория автомобильной дороги, интенсивность дорожного движения и так далее), в том числе требований технических регламентов (ГОСТы, СНиПы и прочие) и проектируются владельцем объекта с учетом выданных технических условий в рамках договора о присоединении.

При этом высшие исполнительные органы государственной власти субъекта РФ, органы местного самоуправления вправе распространять эти требования на стационарные торговые объекты, присоединяемые к автомобильным дорогам регионального или межмуниципального, местного значения соответственно и имеющие общую площадь не менее десяти тысяч квадратных метров.

Расчет емкости парковки машин, въезжающих на территорию придорожного сооружения, пропускная способность дорог на въезде – выезде должна рассчитываться исходя из требования предупреждения возникновения условий резкого снижения пропускной способности на основной дороге и возникновения заторов, отмечают авторы законопроекта. Как правило, владельцы торговых площадей не имеют соответствующей квалификации для прогнозирования неблагоприятных последствий и реализации по собственной инициативе необходимых мероприятий по оптимальной организации съездов-выездов к торговым объектам, констатируют они.

Согласно данным правительства, в 2015 году в Российской Федерации функционировали следующие торговые объекты повышенной площади: гипермаркеты – 1498; супермаркеты – 16 479; универмаги – 1294. Минимальная стоимость строительства 1 полосы автодороги протяженностью в 1 км оценивается в 45 млн рублей.

### TVERLIFE.RU; 2017.03.16; НА ДОРОГАХ ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ УСТАНОВЯТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ КОМПЛЕКСЫ СКОРОСТНОГО И ВЕСОВОГО КОНТРОЛЯ

На дорогах Тверской области установят дополнительные комплексы скоростного и весового контроля

В Тверской области на региональных и муниципальных дорогах будет создана система стационарных комплексов, которые объединят контроль скоростного режима и весогабаритный контроль. Тему обсудили в Правительстве Тверской области на совещании, которое провёл Губернатор Игорь Руденя.

«Мы хотели бы принять более активные меры по снижению аварийности со смертельным исходом – это задача, поставленная Президентом РФ Владимиром Путиным в декабре прошлого года. Необходимо создать единую комплексную систему фотовидеофиксации в Тверской области, не только на федеральных, но и региональных и муниципальных дорогах», – обозначил Губернатор.

Не менее важная задача обеспечить сохранность региональных дорог, по которым идёт движение большегрузов, подчеркнул глава региона.

По мнению Игоря Рудени, повысить безопасность на дорогах и эффективность сохранения транспортных артерий области позволит создание интегрированных комплексов, объединяющих весогабаритный и скоростной контроль.

Проект такой интеллектуальной дорожной инфраструктуры на совещании представила «РТ-Инвест Транспортные системы» – дочерняя компания госкорпорации «Ростех», с которой Правительство Тверской области сотрудничает в рамках соглашения, подписанного в июне 2016 года.

Проект предполагает установку за счёт компании рамных конструкций над проезжей частью с камерами фотовидеофиксации и датчиками веса и габаритов, а также центра обработки данных.

Глава региона отметил, что Тверская область заинтересована в реализации проекта, который не потребует бюджетного финансирования. Более того, он позволит обеспечить дополнительное поступление доходов в бюджет, которые можно будет направить на восстановление областных магистралей.

Игорь Руденя поручил Министерству экономического развития Тверской области проработать финансовую модель реализации проекта, а региональному **Минтрансу** совместно с дирекцией территориального дорожного фонда и ГИБДД сформировать предложения по количеству и местам установки комплексов.

Справочно: Сегодня в Тверской области установлен один стационарный пункт весового контроля – на автодороге М-9 и 45 автоматических комплексов фотовидеофиксации: 20 – в Твери, три – на региональных дорогах и 22 – на федеральной трассе М-10.

### РБК; 2017.03.16; СТРОИТЕЛЬСТВО РАЗВЯЗКИ У АЭРОПОРТА ПЕРМЬ ЗАВЕРШЕНО НА 99%

По словам и.о. **министра транспорта** Пермского края Николая Уханова развязка автомобильной дороги «Пермь-Усть-Качка» к терминалу аэропорта Перми готова на 99%. Объект планируется сдать осенью 2017 года.

Сегодня на пленарном заседании регионального парламента чиновник доложил «О ходе реализации крупных проектов в автодорожной отрасли в Пермском крае». Сейчас ремонт ведется на 47 км региональных и федеральных дорог, в том числе федеральной трассы Пермь – Екатеринбург, Восточного обхода Перми, обходов Чусового и поселка Куеда.

В рамках доклада глава регионального **Минтранса** также сообщил, что на 3 апреля назначено рассмотрение правительственной комиссией выделения федеральных средств в размере 9,6 млрд рублей на строительство нового моста через Чусовую. Всего в проект планируется вложить почти 10,9 млрд краевых и федеральных средств. Еще 3,3 млрд рублей вложит частный инвестор. Сейчас переговоры ведутся с ООО «Пермская концессионная компания».

На осень 2018 года намечено окончание работ участке с 13-33 км федеральной автомобильной дороги Р-242 Пермь– Екатеринбург. Сейчас участок трассы протяженностью почти 6,9 км готов на 40%.

Крупным дорожным проектом, который сейчас реализуется на территории края, также считается строительство обхода Чусового. Напомним, торги на выполнение работ завершились в начале февраля 2017 года. Аукцион выиграла челябинская компания «Уралмостострой» «Мостоотряд-123».

Победителем на торгах на еще один крупный объект – реконструкцию трассы «Кунгур-Соликамск», в начале марта стало ООО «СК «Химспецстрой»

### NOVGOROD.RU; 2017.03.16; АНДРЕЙ НИКИТИН О ДОРОГАХ: НЕ ДОПУСТИМ БЕССМЫСЛЕННЫХ ТРАТ ДЕНЕГ НА РАЗОВЫЙ РЕМОНТ

В апреле планируется подписание договора о стратегическом сотрудничестве между правительством Новгородской области и госкомпанией «Автодор». Предполагается, что «Автодор» поможет привести в порядок дороги Новгородчины. Об этом сегодня, 16 марта, на брифинге для СМИ сообщил врио губернатора Андрей Никитин.

Вчера, 15 марта, в ходе визита в Боровичи руководитель региона отметил неудовлетворительное состояние дорог. По словам Никитина, такая ситуация сложилась из-за неправильного подхода к решению данной проблемы.

– Заниматься бесконечным латанием – это бессмысленно. Поэтому мы будем делать меньше, но будем делать лучше. Я считаю, своей первоочередной задачей – не допустить бессмысленных трат наших денег на разовый ремонт, ремонт, который заканчивается через два-три месяца, – сказал Никитин.

На заседании регионального правительства вице-губернатор Валентина Захаркина сообщила, что дорожный фонд Новгородской области в 2017 году составил 2,4 млрд рублей (ранее говорилось о 3,1 млрд рублей), из них 934 млн планируется потратить на содержание дорог, 359 млн – на капитальный ремонт, 175 млн – на строительство и реконструкцию, 637 млн пойдёт на субсидии муниципалитетам, остальные средства – на уплату налогов, обеспечение безопасности дорожного движения, исполнение судебных решений.

На данный момент новгородское правительство накопило 58 судебных решений по ремонту дорог на общую сумму 8,3 млрд рублей. Для решения данной проблемы вице-губернатор Валентина Захаркина предложила обратиться за помощью в **Минтранс**.

Председатель комитета по профилактике коррупционных и иных правонарушений Сергей Кузьминкин рассказал, что два объявленных аукциона на содержание дорог на общую сумму 1,7 млрд рублей были приостановлены, так как в описании объектов закупки содержались параметры, ограничивающие конкуренцию.

Врио губернатора Андрей Никитин дал поручение подготовить план первоочередных мероприятий по ремонту дорог, одним из пунктов которого должно быть исключение посредников, «присосавшихся» к системе дорожного хозяйства.

– Необходим личный контроль, как со стороны руководства области, так и со стороны глав муниципальных образований. Если кто-то проедет мимо балбесов, которые делают на дороге непонятно что – я не скажу за это спасибо, – подчеркнул Никитин.

### DP.RU; 2017.03.17; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ОПЕРАТОРЫ ПРОСЯТ МИНТРАНС ИЗМЕНИТЬ ТАРИФИКАЦИЮ РЕМОНТА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

Железнодорожные операторы просят **Минтранс** изменить систему тарификации ремонта грузовых вагонов. За 5 лет их расходы на ремонт выросли в 4,5 раза, превысив 70 млрд рублей.

Стоимость ремонта (работы и запчасти) железнодорожных грузовых вагонов за последние 5 лет увеличилась в среднем в 3,7 раза. В то же время железнодорожники, проверяющие поезда в пути, все чаще отцепляют вагоны как требующие ремонта. Это позволяет наращивать выручку дочерним и зависимым от ОАО «РЖД» фирмам, выполняющим текущий, так называемый отцепочный ремонт вагонов. Они, по оценкам экспертов, заработали за 2016 год 70 млрд рублей, что в 4,5 раза выше уровня пятилетней давности. В общей сумме затрат железнодорожных операторов (владельцев подвижного состава) прямые расходы на текущие отцепочные ремонты достигают 10%. И это только малая часть издержек, которые несут транспортные компании в связи с вынужденным простоем вагонов. В убытки операторы могут списать неустойки, которые приходится выплачивать за не доставленные в срок грузы.

Ситуация в последнее время только ухудшается, отмечают операторы, в ремонты массово отправляются не только старые вагоны, но и вагоны, прослужившие менее 5 лет. Публично говорить о проблеме, критиковать ОАО «РЖД» операторы опасаются, чтобы потом не столкнуться с проблемами в работе.

Как так получилось?

В результате реформы российских железных дорог тысячи ремонтных депо перешли в собственность операторов. Они выполняют плановые ремонты вагонов: регламентные и капитальные. А отцепочные ремонты выполняют организации, входящие в состав подконтрольных ОАО «РЖД» специализированных вагоноремонтных компаний.

Решение об отцепке вагона от состава из–за якобы возникшей технической неисправности принимают сотрудники РЖД. «Если дефект не подтверждается и вагон просто возвращают в строй – это очень хорошо. А могут выставить счета за фиктивные работы и замену запчастей. Доходит до смешного: осмотрщики РЖД получают премию за количество отцепок, и неважно, подтверждаются потом дефекты или нет, – говорит один из операторов. – Финансовые обязательства перед грузовладельцами волнуют РЖД очень слабо. Зато есть практически родные вагоноремонтные компании, которым нужно обеспечить объем заказов».

Не такой уж большой секрет, что планы по отцепкам периодически даже спускаются сверху профильным подразделением ОАО «РЖД», добавляет собеседник «ДП». В среднем 70% заявленных отцепочных ремонтов не подтверждаются.

Более того, в ходе ремонта «дочки» РЖД нередко оказывают и дополнительные услуги, говорят операторы. Например, могут проточить четыре колесные пары вместо двух или заменить боковины. «У оператора, с точки зрения РЖД, остается одна функция – платить. Нередко – до следующей станции, где у только что «вылеченного» вагона вдруг обнаруживаются новые недуги. А это значит, что снова отцепка, депо, ремонт, счет», – сетует представитель одной из логистических компаний.

Сложившаяся ситуация операторов не устраивает. Частные фирмы усиливают контроль над отцепочными ремонтами. Некоторые компании создали отделы, специалисты которых колесят по стране для изучения на месте правомерности совершенных отцепок. Но и они не всегда помогают. Например, если офис оператора находится в Петербурге, а вагон отправили в ремонт со станции Архара в Амурской области (расстояние по прямой до Петербурга 5,8 тыс. км), то добраться до ремонтного депо весьма проблематично. На помощь приходят современные технологии – фиксация дефектов при помощи фото– и видеоаппаратуры.

«Очевидно, что контрмеры слишком затратны, не всегда выполнимы, а главное – не устраняют главную причину гипердиагностики в отцепочных ремонтах», – полагает один из операторов. По мнению экспертов, налицо диспропорция интересов и возможностей – когда оператор не имеет эффективных инструментов оценки объемов и качества ремонтных работ, а поставщик этих услуг – ремонтный завод – состоит в родственной связи с регулятором железнодорожных перевозок.

Предложения частников

Частные операторы давно пытаются сделать текущий отцепочный ремонт более прозрачным, но пока тщетно. В частности, можно вспомнить действовавшую до 2015 года систему абонентского обслуживания – когда оператор регулярно вносит платежи за обслуживание вагонов, а ремонтные предприятия выполняют текущие ремонты и не могут требовать что–то сверх оплаченных сумм. «Конечно, эта модель тоже печально похожа на схему «ты платишь за то, что дышишь» и вызывает нарекания. Но она вызывает меньшее отвращение в сравнении с действующей моделью оплаты за фактически произведенные работы, часть из которых навязывается», – говорит собеседник «ДП».

Периодически в ходе дискуссий между операторами и руководством РЖД возникают предложения о введении системы страхования, в рамках которой собственник вагона оплачивает определенную сумму, а потом уже страховая компания разбирается с вагоноремонтными компаниями.

Еще один из вариантов решения проблемы – включение платы за ремонты в железнодорожный тариф. В этом случае ремонтные предприятия получили бы финансовый базис, обеспечивающий им прогнозируемую выручку, и у РЖД исчез бы мотив наращивать отцепки.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.16; ПЕРВЫЙ ПОЕЗД С ТОВАРАМИ ОТПРАВИТСЯ ИЗ КАЛУЖСКОГО ВОРСИНО В КНР В НАЧАЛЕ АПРЕЛЯ

Российский экспортный центр (РЭЦ) подписал с логистическим центром ООО «Фрейт Вилладж Калуга Север» соглашение о сотрудничестве при отправке товаров в Китай, сообщил корреспондент «Интерфакса».

В КНР планируется отправлять контейнеры с товарами российских производителей. Сейчас грузы в контейнерах поступают в калужский логистический центр из Китая, тогда как обратное направление пока практически не используется. «Мы работаем над тем, чтобы сквозной (ж/д – ИФ) тариф был конкурентоспособен с морским. Это достижение, потому что мы понимаем, что морской тариф априори дешевле. Конкурентоспособность придаем через сроки доставки», – заявил журналистам гендиректор РЭЦ Петр Фрадков.

Отправляться в КНР будут пищевые продукты (в том числе мука, масло, кондитерские изделия), детские товары (одежда и продукты питания) и другие товары народного потребления, а в перспективе – контейнеры с замороженными продуктами. Как отметил П.Фрадков, заинтересованность в новом сервисе выразили порядка 150 отечественных компаний.

Планируется, что на первом этапе реализации проекта путь до Китая будет занимать 14 дней. Первый поезд участники проекта хотят отправить в начале апреля, а в перспективе – поезда один-два раза в неделю.

Логистическим оператором поезда является «дочка» ОАО «Российские железные дороги» – АО «РЖД Логистика» (РЖДЛ). Как уточнили «Интерфаксу» в РЖДЛ, первый поезд отправится из Ворсино 5 апреля и проследует в КНР через Забайкальск. В качестве конечных пунктов прибытия рассматриваются Далянь и Шилун. Ориентировочная стоимость доставки сухого контейнера до Даляня – $2,6 тыс., рефрижераторного – $4,5-5,1 тыс. в зависимости от количества заказанных контейнеров в сцепе. Ставки до Шилуна будут определены в ближайшее время.

Развитие железнодорожных поставок в Китай, по мнению сторон, позволит в дальнейшем развивать экспорт не только в КНР, но и в другие азиатские страны.

«Фрейт Вилладж Ворсино» – мультимодальный логистический центр (авто-, авиа– (аэропорт «Ермолино») и ж/д транспорт), предоставляющий комплексное транспортно-экспедиционное и сервисное обслуживание. Центр занимает 600 га на территории индустриального парка «Ворсино» вдоль федеральной трассы М3 Москва-Киев, в 67 км от МКАД и 20 км от границ Новой Москвы. Ж/д терминал в настоящее время позволяет осуществлять перевалку контейнеров в объеме 300 тыс. TEU в год (проектная мощность – 500 тыс. TEU в год).

### ТАСС; 2017.03.16; МАГИСТРАЛЬ «БЕЛКОМУР» ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ НА УСЛОВИЯХ КОНЦЕССИИ

Китайские инвесторы, с которыми ведутся переговоры по строительству железнодорожной магистрали «Белкомур», могут быть привлечены к проекту на условиях концессии. Об этом в интервью ТАСС в преддверии Арктического форума сообщил губернатор Архангельской области Игорь Орлов.

«Весь проект – 350 млрд рублей. Проект должен окупиться через заключение концессионного соглашения. Плюс соответствующее участие государства, потому что государство станет собственником этой дороги, а РЖД будет оператором», – сказал Орлов, не уточнив возможные условия соглашения.

Он отметил, что уже встречался с вице-президентом китайской компании Poly Group. «Мы обсудили проекты Северного морского пути, «Белкомура», глубоководного района морского порта Архангельска. У них активная позиция в представлении своих финансовых и организационных возможностей. Они обсуждают предметные решения, когда речь идет о финансовой модели, межправительственных отношениях, вариантах частно-государственного партнерства с учетом российского и китайского законодательства», – добавил Орлов.

По его словам, «сейчас речь идет о том, как достроить финансовую модель, которая была бы интересна и российскому государству, и российским инвесторам, и операторам, например РЖД, и компаниям, скажем, Пермского края и, соответственно, китайской стороне как финансовому инвестору».

Эти вопросы также планируется обсудить на форуме «Арктика – территория диалога». «Приезд вице-премьера Госсовета Китая с рабочей группой на форум для обсуждения указанных ключевых инвестиционных проектов в рамках вопросов российско-китайских отношений – это значимый сигнал всем потенциальным участникам», – подчеркнул Орлов.

О проекте «Белкомур»

Проект строительства железнодорожной магистрали Белкомур (Белое море – Коми – Урал) предполагает сокращение плеча доставки грузов с Урала и из Сибири до 850 км (на выходах с Урала к портам Архангельска). Новая магистраль имеет стратегическое значение для России, поскольку свяжет Урал, Республику Коми напрямую с незамерзающими портами Архангельска, Мурманска и Северной Европы. В перспективе новая дорога обеспечит кратчайший путь в Северную Европу и регионы Сибири, Казахстана и Средней Азии, создавая хорошие условия для транзита грузов через Россию, и позволит рассматривать организацию внутренних и международных интермодальных перевозок.

Ранее сообщалось, что инвестор готов вложить в проект «Белкомура» до 5,5 млрд долларов США (343,2 млрд рублей по курсу 2016 года).

Форум «Арктика – территория диалога» является одной из ключевых площадок для обсуждения проблем и перспектив арктического региона. Он призван объединить усилия международного сообщества для эффективного развития Арктики. Участники форума, который проводится с 2010 года, обсуждают повышение уровня жизни на арктических территориях, развитие транспортной системы, вопросы экологии.

IV Международный арктический форум «Арктика – территория диалога» пройдет в Архангельске 29-30 марта. Ожидается, что его посетят 1,5 тысячи человек из России и других стран. Генеральным информационным партнером форума является агентство ТАСС.

### РБК; 2017.03.16; В ПЕРМИ ПЕРЕЗАПУСТЯТ ГОРОДСКУЮ ЭЛЕКТРИЧКУ

Максим Решетников поручил краевому **Минтрансу** подготовить новую концепцию «Городской электрички».

Региональный **Минтранс** совместно с администрацией Перми проработает новый проект «Городская электричка».

«Я рассмотрел те предложения, которые есть по этому проекту, и мне кажется, их необходимо качественно переработать, нужно подготовить новую концепцию проекта. Необходимо объединить его с проектом создания транспортно-пересадочного узла, с градостроительными проектами, реализуемыми на территории города. Необходимо выработать новую финансово-экономическую модель, перейти на долгосрочные отношения с перевозчиками и предусмотреть обновление подвижного состава», – заявил врио губернатора Максим Решетников.

В 2017 году на пригородном направлении ожидается пассажиропоток в объеме 7,6 млн пассажиропоездок. На дотации транспортной работы перевозчиков в бюджете заложено 278 млн рублей. Тарифы в среднем проиндексированы на 4,7 %. На территории Пермского края курсируют 114 пригородных пассажирских поездов. По мнению главы региона, на сегодня ключевое решение в этой сфере – индексация поездок в электричках по территории города: до конца апреля цена на них снижена с 27 до 20 рублей, – отметил глава региона.

Напомним, ранее в Перми уже прорабатывалась идея создания единой транспортной сети, включающей в себя автобусные маршруты, маршруты ГЭТ и городскую электричку. В 2006 году городская электричка в Перми существовала в виде электропоездов, отличавшихся от пригородных путем следования в пределах территории Перми («Пермь-2 – Левшино» и «Пермь-2 – Курья») общей протяженностью 32 км. Они включали в себя шесть станций и 11 остановочных пунктов. В 2008 году количество маршрутов увеличилось до семи. При этом интервал движения поездов составлял больше часа. Например, в 2011 году электричка из Оверят до Перми отправлялась четыре раза в день, из Перми до Левшино – шесть раз. Проект финансировался по соглашению РЖД, «Пермской пригородной кампании», Пермского края. На субсидирование проекта тогда требовалось более 20 млн рублей. В 2013 году начались проблемы с финансированием городской электрички, в 2015 году она была отменена.

### ТАСС; 2017.03.16; ПЕРВАЯ ОЧЕРЕДЬ АРХАНГЕЛЬСКОГО ГЛУБОКОВОДНОГО ПОРТА МОЖЕТ БЫТЬ ЗАПУЩЕНА К 2023 Г.

Первая очередь глубоководного района морского порта в Архангельске может быть запущена к 2023 году. Об этом в интервью ТАСС в преддверии Арктического форума сообщил губернатор Архангельской области Игорь Орлов.

«Мы рассчитываем реализовывать этот проект от 2023 до 2027 года в зависимости от условий его продвижения. Сегодня вопрос морской логистики становится приоритетным, потому что скорость, надежность и объемы доставки постоянно возрастают. Мы провели ряд геологических изысканий. Если запускаться в следующем году, то первая очередь порта заработает не позднее 2023 года», – сказал Орлов.

Глубоководный район морского порта Архангельск рассматривается как потенциально опорный пункт инфраструктуры Северного морского пути. Порт через Белое море имеет прямой выход в океан, что дает свободу навигации вне зависимости от политической конъюнктуры. Проект строительства глубоководного порта в Архангельске включен в «Транспортную стратегию РФ на период до 2030 года». Разработчики полагают, что новый порт позволит сформировать более привлекательный альтернативный маршрут движения экспортных и импортных грузопотоков в направлении Европы, Северной Америки и стран Азиатско-Тихоокеанского региона (в первую очередь Китая), а также обеспечит новый независимый выход крупнотоннажных судов в Мировой океан на этих направлениях.

Сооружение нового глубоководного порта в Архангельске тесно связано с проектом строительства железнодорожной магистрали Белкомур (Белое море – Коми – Урал), которая позволит сократить плечо доставки грузов с Урала и из Сибири до 800 км.

Форум «Арктика – территория диалога» является одной из ключевых площадок для обсуждения проблем и перспектив арктического региона. Он призван объединить усилия международного сообщества для эффективного развития Арктики. Участники форума, который проводится с 2010 года, обсуждают повышение уровня жизни на арктических территориях, развитие транспортной системы, вопросы экологии.

IV Международный арктический форум «Арктика – территория диалога» пройдет в Архангельске 29-30 марта. Ожидается, что его посетят 1,5 тысячи человек из России и других стран. Генеральным информационным партнером форума является агентство ТАСС.

### ТАСС; 2017.03.16; ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ МУРМАНСКОГО ПАРОХОДСТВА ПО ИТОГАМ 2016 ГОДА МОЖЕТ СОСТАВИТЬ 800 МЛН РУБЛЕЙ

Мурманское морское пароходство (ММП), крупнейший грузоперевозчик в российском секторе Арктики, впервые за последние годы закончило год с прибылью. Как сообщили ТАСС в компании, по предварительным данным 2016 года, прогнозируемая прибыль составила 800 млн рублей.

«Прогнозируемая чистая прибыль компании составит более 800 млн рублей, что является хорошим заделом для реализации программы по обновлению флота», – сказали в компании.

По итогам 2015 года компания показала убыток в 413,8 млн рублей. Как отметил генеральный директор ОАО «ММП» Александр Медведев, хотя объемы перевозок выросли и прибыль без учета уплаты процентов, налогов и амортизации составила 389,9 млн рублей, на итоговые результаты повлиял отрицательный курсовой убыток по долгосрочным обязательствам в связи с существенным снижением курса рубля на конец 2015 года.

«Хвост» убытков тянулся за пароходством уже несколько лет. Причины во многом обусловлены падением цен мирового фрахтового рынка морских перевозок. В 2015 году стоимость фрахта снизилась более чем на 95% к своим историческим максимумам, отмеченным в 2008 году. Общего количества грузов для флота сегодня меньше, чем предложения по судам– перевозчикам.

Загрузка для Арктики

Тем не менее, в 2016 году объемы арктических перевозок судами ММП, как и в 2015-м, снова выросли. По словам Медведева, объемы перевозок по Северному морскому пути в районы Крайнего Севера в 2016 г. составили 906 тыс. тонн грузов против 776 тыс. тонн в 2015-м.

«Суда арктического флота способны круглогодично перевозить различные грузы по Севморпути, такого опыта работы нет ни у одной судоходной компании мира», – сказал глава пароходства.

ММП исторически было и остается крупнейшей судоходной компанией, обеспечивающей базовую долю грузоперевозок в российском секторе Арктики. Как рассказал генеральный директор ММП, стратегическими партнерами компании являются госпредприятие «Чукотснаб», компании «Газпрома» «Саус Тамбей СПГ», «Ямал СПГ», «Норникель». Грузы поставляются в интересах крупнейших арктических проектов России. Также предприятие сотрудничает с Минобороны России в проведении каботажных перевозок по трассам Северного морского пути.

Борта старые и новые

В составе флота ММП в настоящее время входят 27 единиц техники общим дедвейтом 541 тыс. тонн. Среди них 15 сухогрузов, 5 танкеров, пассажирский теплоход, ледокол «В. Игнатюк».

У компании есть серьезные планы по пополнению флота. «Обществом реализуется программа долгосрочного развития до 2020 года, в рамках которой предусмотрено строительство флота. В планах до конца 2017 года – покупка 4-х балкеров дедвейтом 30 тыс. тонн каждый», – сказал генеральный директор пароходства. Пока детали сделок не разглашаются, подробная информация станет известна позже.

При этом в компании отмечают, что современные рыночные отношения в мире вынуждают принимать решения на короткие отрезки времени. То есть сейчас выгодно не строить суда, а покупать нужный тоннаж на вторичном рынке под подвернувшийся груз. Строить суда можно, только заключив договор на длительный период.

Моряки осваивают Антарктиду

Помимо работы в Арктике, Мурманское морское пароходство работает и в других районах мира, в том числе в Антарктиде. Так, с 2007 года многоцелевое сухогрузное судно «Иван Папанин» ежегодно с декабря по март участвует в обустройстве и строительстве индийских антарктических станций. В 2016 году пароходство в очередной раз выиграло международный тендер и заключило новый трехлетний контракт с NCAOR.

В конце марта текущего года «Иван Папанин» возвратится из Антарктиды в порт Кейптаун после успешного завершения экспедиции сезона 2016-2017 годов. В составе экспедиции на борту судна вместе с российскими моряками находятся индийские ученые из Национального центра Антарктических и Океанологических исследований (NCAOR).

В нынешнем сезоне теплоход «Иван Папанин» доставлял на индийские антарктические станции «Бхарати» и «Майтри» строительные материалы, топливо и продукты жизнеобеспечения для продолжения научных работ.

История покорения льдов

Мурманское морское пароходства создавалось для освоения Арктики и Севморпути и играло ведущую роль. Оно было создано в 1939 года как Мурманское государственное морское сухогрузное и пассажирское пароходство (новое название предприятие получило в 1967 году). Его основу составили сухогрузные и грузопассажирские пароходы, переданные из Северного и Балтийского морских пароходств. В 1940 году флот Мурманского морского пароходства насчитывал 37 судов общей грузоподъемностью 112,2 тыс. тонн.

Среди страниц истории пароходства – активное участие в рейсах союзнических конвоев в годы Второй Мировой войны. В послевоенные годы ММП продолжало осваивать Арктику. Было построено несколько серий транспортных судов усиленного ледового класса, мощные дизель-электрические ледоколы нескольких типов и атомные ледоколы трех поколений, а также атомный лихтеровоз-контейнеровоз «Севморпуть» (до создания Росатомфлота эти суда входили в ММП).

Наиболее значительные события пароходства в освоении Арктики во второй половине XX века – первое в истории достижение в активном надводном плавании географической точки Северного полюса в 1977 году – это сделал атомный ледокол «Арктика», организация с 1978 года круглогодичной навигации в Западном районе российской Арктики, уникальные спасательные операции в Арктике.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.03.17; ИЛ-96 НЕ КОНКУРЕНТ AIRBUS И BOEING

**Минтранс** подготовил проект постановления правительства о докапитализации принадлежащей ему лизинговой компании ГТЛК на 4 млрд руб. в этом году и 10 млрд руб. в 2018 г. Деньги нужны для заказа двух Ил-96-400 (по 7 млрд руб. за штуку) и последующей их сдачи в лизинг по льготным ставкам российским авиакомпаниям, говорится в документе (опубликован на портале regulation.gov).

Ил-96-400 – это будущая обновленная версия пассажирского дальнемагистрального самолета Ил-96-300, который выпускается Воронежским акционерным самолетостроительным обществом (ВАСО, входит в Объединенную авиастроительную корпорацию, ОАК). Согласно документу, самолеты в типовой модификации будут иметь 326 мест эконом-класса и 24 места бизнес-класса, взлетную массу 270 т, а максимальная дальность полета составит 8900 км.

«Основной недостаток Ил-96-400 – низкая топливная эффективность, не позволяющая самолету конкурировать с аналогами иностранного производства, – говорится в пояснительной записке **Минтранса**. – Формирование льготной арендной ставки позволит компенсировать операционную неэффективность и предложить потенциальным эксплуатантам самолет с конкурентной экономической моделью». Несмотря на неконкурентоспособность Ил-96-400, его выпуск позволит загрузить мощности ВАСО, сохранить занятость и компетенции в выпуске широкофюзеляжных судов, объясняет **Минтранс** смысл программы.

Серийная сборка Ил-96-400 начнется с 2020 г., говорит представитель ОАК. Судно будет потреблять на 8–15% топлива меньше, чем Ил-96-300. Мощности ВАСО позволят выпускать по два судна в год, продолжает представитель ОАК.

Конкуренты стагнируют

Основные конкуренты Ил-96 – Airbus 380 и Boeing 747, они стоят с учетом курса доллара на четверг 12,7 млрд и 11 млрд руб. соответственно (данные компаний), но их вместимость выше – около 500 и 410 пассажиров. Четырехдвигательные самолеты вытесняются двухдвигательными, заказы на 380 и 747 падают, признавали оба производителя. Портфель заказов 380 – 109 шт., 747 – 26 (из них 19 – грузовые).

По-прежнему сохраняются планы выпустить всего шесть Ил-96-400, сказал федеральный чиновник и подтвердил представитель ОАК. «Предполагается закупка шести судов оценочной стоимостью 42 млрд руб., а вся программа Ил-96-400 составляет 53,4 млрд руб.», – сказал представитель ГТЛК. Причем их покупка за счет собственных средств ГТЛК не предусмотрена, так как это не позволит установить льготную ставку лизинга, рассказал собеседник. Кардинально улучшить топливную эффективность не получится, тем более что на модернизацию трехсотки предусмотрено только 10,6 млрд руб., сообщили два человека, близких к ОАК.

Первая поставка Ил-96-400 состоится через три года, поэтому говорить об эксплуатантах преждевременно, судно будет производиться только из российских комплектующих и ставка лизинга будет номинирована в рублях, рассказал представитель ГТЛК.

Едва ли Ил-96-400 будет эффективен даже при льготном лизинге, скептичен ведущий научный сотрудник Института экономики транспорта Федор Борисов. Он напоминает, что имевшиеся у «Аэрофлота» в середине 2000-х гг. в собственности Ил-96-300 были менее эффективны, чем лизинговые В767. К тому же в состав экипажа самолета входит бортинженер, а таких специалистов почти не осталось – ушли на пенсию или переучились на пилотов, напоминает Борисов.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.03.17; ПУТЬ В ИЗРАИЛЬ ОТКРЫТ

Есть положительное решение израильской стороны о полетах в Тель-Авив из аэропорта «Жуковский», об этом известно от **минтранса** Израиля, официальное разрешение ожидается на следующей неделе, рассказал «Ведомостям» заместитель гендиректора «Уральских авиалиний» Кирилл Скуратов. О достигнутой договоренности рассказал еще один топ-менеджер авиакомпании, который знает о ней от **Минтранса** России.

«Договоренности с авиационными властями Израиля достигнуты, согласно им, в Тель-Авив полетят оба назначенных российских перевозчика – «Уральские авиалинии» и «Икар» (бренд – Pegas Touristik). Договоренности осталось закрепить обменом соответствующими письмами, он состоится уже на этой неделе», – рассказал федеральный чиновник. Представители **Минтранса** России и авиационных властей Израиля на запросы не ответили.

Допуски на направление «Жуковский» – Тель-Авив российский **Минтранс** выдал еще в августе прошлого года. «Икар» планировал начать полеты 23 февраля, «Уральские авиалинии» – 19 марта. Но «Икар» за несколько дней до старта программы уведомил пассажиров о ее отмене и предложил оформить возврат билетов, глубина продаж которых достигала как минимум июля. Это было связано с тем, что Израиль не согласовал полеты. Израиль считает «Жуковский» московским аэропортом, а линия Москва – Тель-Авив квотируется и все квоты уже выбраны («Аэрофлотом» – летает 35 раз в неделю), приводил аргументы Израиля федеральный чиновник.

Собеседники «Ведомостей» не говорят, какими доводами все уже удалось убедить израильскую сторону. «Сами израильтяне летать в «Жуковский» не будут, их авиакомпании могут летать только в те аэропорты, где израильскими спецслужбами проведены их собственные мероприятия авиационной безопасности, сейчас их национальный перевозчик El Al летает только в Москву (семь раз в неделю в «Домодедово») и не выбирает московской квоты», – рассказал федеральный чиновник.

«Уральские авиалинии» планируют летать в Тель-Авив из «Жуковского» три раза в неделю, но билеты на сайте компании продаются только с 26 марта. «Мы немного подвинули рейсы, возможно, начнем полеты даже в начале апреля – это будет зависеть от прихода разрешения», – объясняет Скуратов. Он не говорит, сколько билетов было продано на рейсы 19, 22 и 23 марта, часть этих пассажиров авиакомпания отвезет в Тель-Авив из других городов (летает из Екатеринбурга, Самары, Краснодара и Ростова), им были предложены скидки, части вернули деньги за билеты, конфликтов нет, рассказал топ-менеджер.

Не исключено, что полеты начнутся уже 19 марта, сообщают федеральный чиновник и менеджер авиакомпании. Возможно, первый рейс состоится по разовому чартерному разрешению, говорит человек, близкий к одной из сторон переговоров. «Жуковский» готов принять рейсы авиакомпаний в любой момент, как только будут получены разрешения, сказал первый заместитель гендиректора «Рампорт аэро» Евгений Солодилин.

«Икар» перенес старт программы в Тель-Авив на вторую половину апреля, следовало из сообщения на сайте «Жуковского» (сейчас этот анонс удален). Билеты на это направление «Икар» пока не продает. «У нас пока нет информации о разрешении, продажи билетов начнутся, только когда будет получено разрешение», – говорит топ-менеджер авиакомпании.

«Жуковский» не дешевле

Билеты в Тель -Авив на конец марта «Уральские авиалинии» продают по 14 800–15 000 руб. Цены на большинство рейсов «Аэрофлота» начинаются с 14 000 руб., а на самый поздний – с 9900 руб. Дешевле всего El Al – от 8767 руб.

Вообще-то авиакомпании не имеют права продавать билеты до получения операционного разрешения на полеты, но «Икар» и «Уральские авиалинии» исходят из того, что все документы они подали, сроки вышли, оснований для отказов нет – значит, разрешения должны быть, говорит федеральный чиновник.

«Авиакомпании должны предусмотреть риск неполучения разрешения на полеты, поэтому их вина в такой ситуации в случае возможного разбирательства была бы очевидна», – говорит директор AirHelp по Восточной Европе Евгений Лонский. Пассажиры помимо возврата денег за билеты могут требовать компенсации морального вреда, трат на гостиницы и другие расходы, которые они понесут из-за срыва рейса, добавил он.

Направление Тель-Авив – Москва – одно из самых востребованных и прибыльных, рассказывали федеральные чиновники и менеджеры «Аэрофлота». До конца октября 2015 г. вместе с «Аэрофлотом» маршрут выполняла также «Трансаэро», после ее остановки национальный перевозчик получил также и ее назначения (см. врез).

### ТАСС; СЕРГЕЙ ОКОЛОВ; 2017.03.16; МИНТРАНС: РЕКОНСТРУКЦИЯ ПУНКТОВ ПРОПУСКА В АЭРОПОРТАХ К ЧМ-2018 ОБОЙДЕТСЯ В 2 МЛРД РУБЛЕЙ

Порядка 2 млрд рублей потребуется на реконструкцию пунктов пропуска в аэропортах 11 городов, принимающих матчи чемпионата мира по футболу-2018, сообщил ТАСС в четверг замдиректора департамента государственной политики в области обустройства пунктов пропуска через государственную границу **Минтранса** РФ Виктор Школык.

«По программе подготовки аэропортовых комплексов ведется их реконструкция, которая включает в себя реконструкцию и пунктов пропуска. Работа ведется как с привлечением частных инвестиций, так и с участием государства, но, в основном, процентов 80 работ – за счет федерального бюджета. Примерный объем инвестиций за три года – порядка 2 млрд рублей. Все работы будут завершены до конца 2017 года», – сказал Школык в рамках транспортного форума «Югтранс».

По его словам, дополнительно потребуется свыше 1,3 млрд рублей на установку временных мобильных пунктов пропуска в аэропортах.

Матчи ЧМ-2018 пройдут с 14 июня по 15 июля на 12 стадионах в 11 городах России: Москве, Санкт-Петербурге, Казани, Нижнем Новгороде, Саранске, Калининграде, Волгограде, Екатеринбурге, Самаре, Сочи и Ростове-на-Дону.

XIII Международный транспортный форум «ЮгТранс-2017» проходит в Геленджике с 16 по 17 марта. В мероприятии участвуют представители крупнейших портов Юга России, а также транспортных компаний, чиновники и журналисты.

### ВОСТОК ТЕЛЕИНФОРМ; 2017.03.17; В БУРЯТИИ ПРОДЛИЛИ АКЦИЮ С «ДЕШЁВЫМИ БИЛЕТАМИ» ДО МОСКВЫ

Авиакомпания S7 продлила акцию по снижению тарифов по маршруту Улан-Удэ-Москва-Улан-Удэ. билеты по сниженным ценам можно купить на период полетов с 3 апреля по 20 мая 2017 года. Как сообщили корреспонденту «Восток-Телеинформ» в авиакомпании, стоимость билетов в обе стороны для улан-удэнцев составит 25 тысяч рублей без багажа и 29 тысяч рублей с багажом. Отметим, сейчас авиабилеты обходятся для граждан в 33 и 37 тысяч рублей соответственно.

Продажа «дешевых билетов» уже открыта и продлится еще восемь дней, до 25 марта. Приобрести билеты нужно сразу в обе стороны.

Напомним, ранее **министерство транспорта** Бурятии сообщило о снижении стоимости авиаперелётов до Москвы. Как отметили в министерстве, это произошло по поручению временно исполняющего главы республики Алексея Цыденова. Также сообщалось, что **министр транспорта** Сергей Козлов по этому вопросу перевел переговоры с руководством авиакомпании S7 в Москве.

– По результатам договоров министра с представителями компании удалось добиться снижения цены на авиабилеты из Улан-Удэ до Москвы. Новая цена составит 12 тысяч 500 рублей в одну сторону, единственное условие – покупка билетов в оба конца, – сообщили в пресс-службе **Минтранса**.

Снижение цены произошло в период с 9 марта по 15 мая 2017 года. Однако, жителям республики так и не удалось воспользоваться этой скидкой. Как оказалось, билеты со скидкой можно было купить до 8 марта включительно при условии, что действительны они будут до 15 мая. После того, как граждане начали высказывать возмущение тем фактом, что никакой новой низкой цены на самолеты до Москвы нет и в ближайшее время не появится, в авиакомпании выразили удивление ажиотажем вокруг вопроса и пояснили, что акция по снижению цен на билеты была разовая. И подчеркнули, что информация об условиях акции была распространена в СМИ и во всех офисах продаж.

### LENTA.RU; 2017.03.16; «АЭРОФЛОТ» УВЕЛИЧИТ КОЛИЧЕСТВО РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ В ПАРКЕ ДО 40 ПРОЦЕНТОВ

Через пять лет самолеты отечественного производства могут составить примерно 40 процентов парка «Аэрофлота». Однако продукция российского авиапрома должна быть конкурентна на мировом рынке. Об этом в четверг, 16 марта, заявил генеральный директор авиакомпании Виталий Савельев в интервью телеканалу «Россия 24».

«У нас уже летает 30 самолетов Sukhoi Superjet. Мы готовы подписать контракт еще на 20 дополнительных, и плюс 50 МС-21. То есть 100 отечественных самолетов в компании. К 2023 году они составят около 40 процентов парка», – подчеркнул Савельев.

По его словам, если все поставки будут выполнены, это более чем достаточно для «Аэрофлота». Ставить задачу перевести за 10-15 лет российские компании полностью на самолеты отечественного производства означает вводить искусственные ограничения, что, убежден Савельев, контрпродуктивно.

Савельев привел в пример зарубежных авиаперевозчиков: у европейского лоукостера Ryanair – 100 процентов парка «боинги», у Air France-KLM – «боингов» более половины, а у американских United или Delta – более 30 процентов парка европейские Airbus. Гендиректор «Аэрофлота» согласен с тем, что России нужна современная авиапромышленность, выпускающая качественные самолеты. Однако реальность такова, что сегодня только импортный самолет может выдержать 15 часов полета в сутки, напомнил Савельев.

Позиция «Аэрофлота» и других российских авиакомпаний такова – если отечественная промышленность предлагает самолет, то нам важно понимать, насколько эта машина соответствует мировым стандартам. «Ведь мы же конкурируем на мировом рынке», – подчеркнул Савельев.

### ЯСИА.RU; АРКАДИЙ ВАСИЛЬЕВ; 2017.03.17; ВИКТОР ФЕДОРОВ: ЯКУТИЯ РИСКУЕТ ОКАЗАТЬСЯ ЗА БОРТОМ МАЛОЙ АВИАЦИИ

Эксперты считают, что только малая авиация может решить транспортную проблему в Якутии, обеспечить круглогодичную доступность отдаленных наслегов и сел по приемлемым ценам на авиабилеты. Народный депутат Виктор Федоров уверен, что этот вопрос требует незамедлительных мер и содействия со стороны федерального центра.

«Вы будете удивлены, но планы по развитию малой авиации реализуются. Буквально несколько дней назад получили письмо за подписью зам**министра транспорта** РФ, что изменения в федеральные авиационные правила, инициированные нами, находятся на стадии утверждения», – сообщил Виктор Федоров.

Парламент Якутии поднимает тему развития малой авиации с 2015 года. Проблема озвучивалась на выездном заседании Совета Федерации, по итогам которого выработаны рекомендации, даны предложения в **Минтранс** России.

«В авиационных правилах записано, чтобы выполнять шесть видов работ, нужно получить разрешение, а остальные виды деятельности вообще запрещены. Наше предложение – авиации общего назначения нужно получать допуск для выполнения определенных видов работ, а остальное разрешить. Например, перевозку строительных материалов на внешней подвеске. Суть нашего проекта – разрешено все, что не запрещено», – пояснил депутат.

В 2016 году в республике создана Ассоциация малой авиации, которая совместно с народными избранниками продвигает идею применения сверхлегких самолетов в Якутии. Обучение на частного пилота весьма доступно. Тем более, в Якутском авиационном техническом училище есть тренажер Сеssna, Виктор Федоров.

«В последнем докладе **Минтранса** республики отмечается падение внутренних перевозок. В 1989 году по местным авиалиниям доставляли 1,5 млн пассажиров, в 2016 году – всего 290 тысяч. По внутриулусным перевозкам показатель упал в 25 раз. Это же катастрофа», – заявил собеседник агентства.

Сегодня при поддержке **министерства транспорта** разработано технико-экономическое обоснование для развития полетов самолета Сеssna 206HD. Его применение позволяет вдвое снизить стоимость авиабилетов на внутриулусных рейсах. Эта крылатая машина по экономическим и эксплуатационным показателям превосходит знакомые якутянам Ан-2, Ан-3, Pilatus PC6.

«Вот мы взяли Ан-3, сейчас все под стенкой стоят, купили новые самолеты Ан-140 – разобраны. Не надо опыты ставить на себе. Изучили мировую практику. Сегодня Сесснa составляет основной авиапарк Аляски и Канады. Это сертифицированный проверенный самолет, для которого не нужны аэродромы. У него шины низкого давления, предусмотрены лыжи и поплавки – садись куда хочешь. Плюс ко всему в Якутии остались с советских времен 400 посадочных площадок, из них 250 находятся в рабочем состоянии. Для полетов в темное время суток у нас проработан вариант «ночной старт» для освещения, он стоит 700 тысяч рублей», – уточнил Федоров.

Для продвижения проекта комитет парламента предлагает увеличить уставной капитал «Туймаады-Лизинг», чтобы компания могла купить для начала три самолета: «Нужно воспользоваться моментом – Россия дает субсидию на развитие малой авиации. Если Сессна сегодня стоит 56 млн рублей, то полагается 46 млн рублей, а это – 80% от его стоимости. По 10 миллионов за каждый самолет наша компания доплатит сама. Эти деньги вернутся, тогда можно купить следующие три воздушные судна. Сформировать парк из 20 – 25 самолетов и вернуть деньги в лизинговую компанию. Но, честно говоря, мы отрабатываем дополнительный вариант», – подчеркнул он.

В настоящее время в бюджете республики нет лишних средств, поэтому имеется альтернатива отработки с Государственной транспортной лизинговой компанией. В любом случае, не стоит терять время, считает парламентарий.

«Когда были хорошие времена и можно было приобрести самолеты, мы этим моментом не воспользовались. Самое главное, постановление правительства РФ о субсидировании покупки воздушных судов было подписано в 2011 году. Три года, начиная с 2012, должны были стать золотым временем для развития малой авиации. А сейчас средства на программу субсидирования уменьшаются. В этом году выделили всего 300 млн рублей по малой авиации. Мы претендуем на 150 млн, а это половина от всей суммы. А если другие регионы возьмут, то все – мы останемся за бортом малой авиации».

### ИЗВЕСТИЯ; 2017.03.16; «ПОБЕДА» МОЖЕТ СОВЕРШАТЬ ЗА РУБЕЖ ЛИШЬ ДО 20% РЕЙСОВ

Искусственное ограничение объясняется ее ориентацией на Россию

Контролируемый российским «Аэрофлотом» лоукостер «Победа» может совершать за рубеж лишь один из пяти рейсов, поскольку создавался для перевозок по российской территории, рассказал глава «Аэрофлота» Виталий Савельев.

«Сделали искусственное ограничение: мы разрешаем до 20% рейсов «Победы» за рубеж. Мы считаем, что «Победа» прежде всего должна удовлетворять внутренний спрос. Поэтому она будет летать внутри», – сказал Савельев в эфире телеканала «Россия 24».

Отвечая на вопрос, станет ли «Победа» активно летать в Турцию на фоне потепления ее отношений с Россией, руководитель «Аэрофлота» сказал, что «не факт».

Савельев также отметил, что российские власти могли бы помочь работе лоукостера смягчением регулирования.

«Эта модель, которую мы применяем в «Победе», вызывает много шума, скандалов. Конечно, эту модель надо подкреплять какими-то изменениями в законодательстве. Особенно в части всевозможных сумочек и рюкзачков на борт», – пояснил он.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.16; ГРУППА S7 В МАЕ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В КАЛУГУ И ЯРОСЛАВЛЬ

Группа компаний S7, в которую входят авиакомпании «Сибирь» и «Глобус», с 9 мая откроет рейсы по маршруту Санкт-Петербург – Калуга, сообщила пресс-служба АО «Международный аэропорт «Калуга».

Рейсы будут выполняться по вторникам и субботам. Вылет из аэропорта «Пулково» запланирован на 15:55 мск, прибытие в 17:35. Обратный рейс из аэропорта Калуги намечен на 18:15, прибытие в 20:00.

Полеты будут выполняться на воздушных судах Embraer 170-LR. Самолеты рассчитаны на перевозку 78 пассажиров в салоне экономкласса.

Кроме того, в сообщении S7 говорится, что с 8 мая авиакомпания откроет рейсы по маршруту Санкт-Петербург – Ярославль. Рейсы будут выполняться по понедельникам и пятницам.

Вылет из «Пулково» запланирован на 12:05, прилет в Ярославль в 13:35. Обратный рейс из ярославского аэропорта намечен на 14:15, прибытие в 15:50.

Полеты будут выполняться также на воздушных судах Embraer 170-LR,

В администрации ярославского аэропорта «Туношна» «Интерфаксу» уточнили, что рейсы будут выполняться до конца года.

Ранее сообщалось, что S7 взяла 17 самолетов Embraer в аренду у GE Capital Aviation Services (GECAS – подразделение по финансированию и лизингу гражданских самолетов американского многопрофильного концерна General Electric). Первые самолеты S7 начнет получать весной, а до конца года в авиапарк поступят все 17.

Авиакомпании «Сибирь» и «Глобус» выполняют регулярные рейсы по России, а также в страны СНГ, Европу и Азию.

Авиакомпания «Сибирь» по итогам 2016 года заняла 2-е место по объему пассажирских авиаперевозок в РФ, «Глобус» – 7-е место. Группа S7 принадлежит супругам Владиславу и Наталии Филевым.

Международный аэропорт «Калуга» введен в эксплуатацию в мае 2015 года, имеет класс «В» и рассчитан на прием воздушных судов типа A319, Boeing-737-500, других судов данного и меньшего классов. В 2016 году самолеты из калужского аэропорта летали в 8 направлениях. Предполагается, что в 2017 году самолеты из аэропорта будут отправляться по 25 направлениям, в том числе по 4 международным.

ОАО «Аэропорт Туношна» находится в собственности Ярославской области. Пассажирский терминал обеспечивает отправку до 150 пассажиров в час. Грузовой терминал позволяет ежедневно обрабатывать 150 тонн грузов. Аэропорт способен принимать 15-17 воздушных судов в сутки, в том числе сверхтяжелые Ан-124 «Руслан».

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.16; МЕДВЕДЕВ РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО ПОПРАВКИ В ВОЗДУШНЫЙ КОДЕКС БУДУТ СПОСОБСТВОВАТЬ СОКРАЩЕНИЮ ЧИСЛА ИНЦИДЕНТОВ В АЭРОПОРТАХ

Поправки в Воздушный кодекс в части работы сотрудников полиции в аэропортах должны способствовать сокращению инцидентов в воздушных гаванях, вызванных действиями хулиганов, заявил премьер-министр РФ Дмитрий Медведев.

По словам Д.Медведева, рассматриваемые на заседании правительства в четверг поправки в Воздушный кодекс РФ позволят освободить полицию в аэропортах от не свойственных ей функций, таких как постоянные дежурства в местах проверки багажа.

«Сотрудник полиции будет вызываться только в том случае, если возникнет реальная необходимость, и полиция сможет сконцентрировать свои усилия на профильной деятельности: противодействии преступности и обеспечении правопорядка», – пояснил премьер-министр.

«Стало быть, надеюсь, будет меньше неприятных инцидентов в аэропортах, когда хулиганы портят перелет тем, кто отправляется в путешествие», – добавил Д.Медведев.

Он отметил, что аналогичной проблемой занимаются депутаты Госдумы.

«Очевидно, что тут нужен взвешенный подход, чтобы авиаперелеты были безопасными для пассажиров, пассажиры могли быстрее проходить все формальности, а бизнес перевозчиков не страдал от избыточной административной нагрузки», – добавил премьер-министр.

Он пояснил, что речь идет о закреплении в Воздушном кодексе нормы, по которой полиция будет работать на объектах воздушного транспорта в соответствии с законом «О полиции».

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2017.03.16; ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ НОВОГО САМОЛЕТА МС-21 ЗАПЛАНИРОВАЛИ НА АПРЕЛЬ

Первый полет нового российского гражданского лайнера МС-21 запланирован на апрель, сообщил вице-премьер Дмитрий Рогозин.

«Мы исходим из того что это апрель, готовимся к апрелю. Но точная дата будет определена в момент технической готовности», – заявил он журналистам.

Рогозин добавил, что в четверг запланирован селектор с руководством производителя самолета – компании «Иркут».

«Пока все статические испытания, которые ведутся в Жуковском, и летная испытательная станция в Иркутске, ежедневно сообщают в коллегию ВПК о прохождении дополнительных новых этапов испытаний. Пока все идет штатно», – отметил вице-премьер.

МС-21 – перспективный пассажирский самолет вместимостью от 150 до 211 пассажиров, включает в себя новейшие разработки в области самолето– и двигателестроения, бортового оборудования и систем. Он сменит советские самолеты «Ту», «Як» и «Ан». Ранее первый испытательный полет был запланирован на февраль-март 2017 года.