**06 АПРЕЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.04.05; ДРАМА БЕЗОПАСНОСТИ

Во всех метрополитенах страны появятся зоны досмотра пассажиров и их багажа. Будут созданы службы безопасности, которые с помощью интеллектуальных видеосистем смогут в толпе распознавать преступников, людей, находящихся в розыске.

Премьер-министр Дмитрий Медведев подписал постановление, которое вводит жесткие требования к обеспечению безопасности в российских подземках. Они станут залогом системной безопасности на общественном транспорте, отметил вице-премьер кабинета министров Аркадий **Дворкович** на коллегии **Минтранса**. Еще идет работа над аналогичным документом для железнодорожного транспорта, добавил **Дворкович**. И необходимо утвердить требования для авиатранспорта, уточнил глава **минтранса** Максим **Соколов**.

Главное сейчас, как говорится в документе, провести оценку уязвимости метрополитенов (их в России семь) и увидеть, что еще нужно сделать для защиты. В зависимости от количества пассажиров транспортным объектам будут присваивать категории уязвимости, чем выше она – тем более высокие требования по транспортной безопасности.

«В первую очередь, надо на всех видах транспорта внедрять интеллектуальные системы защиты, которые предусмотрены в новом постановлении правительства для метро», – говорит Инна Святенко, руководитель общественного объединения правоохранительной направленности «Безопасная столица».

Главное сейчас – провести оценку уязвимости метро  и увидеть, что еще сделать для его защиты

Эксперты обращают внимание и на то, что надо усиливать ответственность за исполнением тех требований безопасности, которые уже существуют. «Ну вот объясните, – недоумевает Юрий Свешников, исполнительный директор Московского транспортного союза, – почему металлоискатели установлены, но не везде работают? Нужно срочно совершенствовать техническую часть системы безопасности». Об этом говорили и на коллегии **минтранса**.

Сейчас многие транспортные предприятия проводят оснащение за свой счет, так как программа по транспортной безопасности была поставлена на паузу в конце 2014 года, пояснили «РГ» в **Ространснадзор**е. За ее счет закупалось обрадование, в том числе рамки для вокзалов. Ее размер был 46 миллиардов рублей, отметил Максим **Соколов**, отвечая на вопрос «РГ». Сейчас назрела необходимость ее возобновить, считает министр. Тем более что наработки по этой программе есть, так как **минтранс** не раз настаивал на ее продлении и готовил свои предложения.

Если сами предприятия не найдут деньги, то государство опять будет помогать транспортникам закупать необходимое оборудование, сообщили «РГ» в **Ространснадзор**е.

На коллегии глава **Минтранса** вручил награды – Знак почетного транспортника России машинисту электродепо «Выборгское» Александру Каверину, который вел из туннеля вагон, в котором прогремел взрыв.

Технологии

Что видит металлодетектор

Михаил Фалалеев

Вчера стало известно, что Общественная палата РФ готовит обращение к правительству РФ и к Госдуме с предложением закупить новые рамки металлоискателей для допуска на общественный транспорт. Об этом РИА Новости рассказала член ОП РФ Елена Сутормина. Она пояснила, что речь идет в первую очередь о том, чтобы «заменить рамки металлоискателей в метро и на вокзалах на более современные», так как те, что есть сейчас, ставились давно и «уже немножко устарели».

И, действительно, пронести оружие или взрывчатку в российское метро теоретически нельзя, но в принципе возможно. Можно перечислить и даже процитировать десятки законодательных актов и документов (все это публиковала «РГ»), где в деталях рассказывалось о мерах безопасности в метро и прочих средствах общественного транспорта. Кто постоянно ездит в метро, ежедневно проходит через одну из четырех-пяти рамок металлоискателей. Они установлены на каждой станции. И что? А ничего. Иногда – пищат, но никто на это внимания не обращает. В том числе и сотрудники дежурящей здесь полиции.

Оно и понятно, каждый знает, что даже если в кармане куртки лежат ключи, металлодетектор на них должен отреагировать, как и на любой другой металлический предмет. Но каждого «звенящего» пассажира не досматривают. А очень часто эти рамки просто отключены.

К тому же металлодетекторы способны опознать оружие и даже бомбу, если она в металлической оболочке или содержит металлические поражающие элементы. Но если взрывное устройство безоболочное, скажем, жидкое, металлодетектор на него не отреагирует.

Заметим, что каждая из этих стационарных рамок стоит не менее десяти тысяч рублей. Скорее всего часто их просто не включают и никто не видит, кто и с каким грузом идет.

Сейчас, когда полиция работает в режиме усиления, на всех станциях стоят охранники с ручными металлодетекторами. На многих станциях действуют приборы, просвечивающие багаж. Но в обычное время ими пользуются достаточно редко.

Между тем полиция обладает уникальными техническими возможностями не только увидеть, но в буквальном смысле унюхать и даже ощутить оружие и взрывчатку.

Есть в Москве научно-исследовательский институт МВД, который спроектировал приборы, способные в буквальном смысле ощутить даже атомы взрывчатых веществ, даже если они замурованы в стену. Источники корреспондента «РГ» в спецслужбах рассказали, что эти приборы используются, но как-то, мягко говоря, не активно. Хотя уже почти десятилетие их показывают на выставках высокому начальству.

Подобные приборы очень дороги. Каждый стоит от десяти тысяч долларов и больше. Все они разработаны отечественными конструкторами.

Эти дорогостоящие приборы способны «учуять» в воздухе молекулы взрывчатки. Если мимо такой аппаратуры пройдет человек с бомбой, индикатор немедленно сработает.

Но беда в том, что такие приборы – пока штучный товар. И о массовом серийном их использовании говорить пока рано.

А еще есть собаки. Все эксперты единогласны утверждают, что лучший детектор – собачий нос. И это правда. Вот только одна проблема: этот «детектор» не способен работать на свежем воздухе более 4 часов, а в метро – более часа. Устает собачка.

Так что же мешает весь этот «набор» использовать ежедневно? А с начала года досмотрели около 8 миллионов пассажиров.

Кроме того, существует интеллектуальная система видеонаблюдения. Ее элементы стоят пока только в московском метро. Эта система ведет видеонаблюдение абсолютно за всеми пассажирами метро и в разных ракурсах. Просматриваются вестибюли, платформы и сами вагоны.

В систему заложены возможности выделить из толпы людей, склонных к агрессивным действиям. То есть аппаратура анализирует мимику. Если какой-то человек вызывает у системы подозрение, то она оповестит дежурного полицейского. И он на мониторе увидит, какой человек вызвал тревогу у техники.

Такая аппаратура достаточно эффективна. За год, например, работники Службы безопасности московского метро проверили порядка 3,5 миллиона единиц багажа. При этом было выявлено более 20 тысяч опасных предметов, пронос которых на территорию метрополитена запрещен.

Вот только некоторые примеры.

«Традиционно большая часть предметов, около 90 процентов, относится к категории колюще-режущих, – сообщил начальник Службы безопасности Московского метрополитена Андрей Кичигин. – Чаще всего это ножи хозяйственно-бытового предназначения».

Однако в отдельных случаях при проведении досмотровых операций были задержаны граждане, имевшие при себе запрещенные предметы.

А в феврале на станции «Комсомольская» кольцевой линии у пассажира были обнаружены травматический пистолет и патроны к нему. В этом же месяце на «Павелецкой» кольцевой линии в ходе досмотра багажа пассажиров сотрудники Службы безопасности Московского метрополитена изъяли огнестрельное оружие: 3 пистолета и 2 автомата со снаряженными обоймами.

Понятно, что с обычным криминалом сложная техника слежения и контроля в метро справляется. Тут происходит меньше всего ограблений и краж. За последнее время нет в метро ни убийств, ни разбойных направлений. По одной простой причине – видеокамеры установлены буквально на каждом квадратном сантиметре. Любого воришку видят буквально сразу же.

Как у них

Хайфа, станция метро

Захар Гельман, Тель-Авив

Можно сказать, что у израильтян, постоянно противостоящих террористам, выработались определенные коды поведения, которые, хотя и не гарантируют стопроцентную безопасность, но значительно ее увеличивают. Так, любой житель Израиля знает, что «хефец хашуд» («сомнительная вещь») – это всегда опасность. Лучше перестраховаться, немедленно обратить внимание прохожих и вызвать полицейских к бесхозному рюкзаку, сумке или коробке, чем потом, в случае, если содержимое взорвется, ругать себя за беспечность. Полиция немедленно изолирует место, где находится «подозрительный предмет» и вызывает бригаду разминирования, оснащенную специальными роботами.

Транспортный комплекс всегда являлся излюбленным потенциальным объектом нападения для террористов всех мастей. Наземный общественный транспорт в еврейском государстве представлен автобусами, поездами, в Иерусалиме еще и трамваем, а в Хайфе – несколькими станциями метро. Все станции и транспортные развязки оборудованы специальными устройствами, улавливающими взрывчатку и позволяющими не пропустить террориста внутрь здания в случае его выявления. При прохождении значительного числа людей приводятся в действие специальные системы контроля и «экранирования» больших потоков пассажиров. Используются также сенсорные технологии «опознания» пассажиров, которые также выявляют потенциальных террористов. С помощью детекторов радиоэлектронных устройств спецслужбы обнаруживают взрыватели, спрятанные в теле человека или внутри емкости с горючим, а датчики радиоактивности срабатывают при попытке пронести радиоактивные материалы.

Важно иметь в виду, что подобная техника контроля постоянно проверяется и совершенствуется. Перспективные технологии внедряются Агентством безопасности Израиля. На линиях общественного транспорта также работают специально подготовленные охранники, экипированные переносными (ручными) анализаторами запахов взрывчатых веществ. В случае возникновения опасности, а это может быть оставленная без присмотра вещь на железнодорожном перроне, немедленно подается громкий сигнал тревоги и проводится экстренная эвакуация всех пассажиров либо за пределы вокзала, либо внутрь здания, если забытый предмет находится от него на достаточном удалении. Одновременно приостанавливается движение поездов, которые проходят через станцию. И только после проверки, которая может занять и час, и более, оцепление снимается.

Серьезной проблемой иерусалимского трамвая стало забрасывание камнями этого вида транспорта при прохождении его через некоторые арабские районы. Смертельных случаев удается избегать благодаря, во-первых, суперпрочным стеклам, которые при любом ударе не разбиваются на осколки, Во-вторых, на всем протяжении маршрута осуществляется «видеоконтроль» и хулиганов-камнеметателей – в основном подростков – удается выявлять, а затем привлекать к ответственности. В-третьих, трамваи не выезжают на линии без охранников.

И все-таки более или менее успешное противостояние Израиля любому виду террора (включая, разумеется, и на транспорте), прежде всего объясняется активной оперативной, иначе говоря, агентурной, работой. При этом следует отметить, что, несмотря на политические противоречия, израильские спецслужбы активно сотрудничают с соответствующими службами Палестинской автономии.

Прямая речь

Главный редактор журнала « Транспортная безопасность и технологии» Сергей Груздь:

Ранее требование безопасности на метро и железной дороге были утверждены приказом **Минтранса**. Теперь требования получили новый правовой статус, утверждены на уровне правительства. Кроме того, они разделены на требования по безопасности для метрополитенов и железнодорожников, а до этого они были едины. Но у каждого из этих видов транспорта своя специфика и от этого зависит уровень оснащения и построение всей системы безопасности. То, что требования утверждены постановлением, дает надежду, что финансирование обеспечения безопасности будет идти с поддержкой госбюджета, а не только из кармана транспортных предприятий. Ведь даже проведение категорирования (оценка уровня уязвимости) стоит денег. В требованиях есть еще важный пункт о сотрудниках транспортной безопасности, которые должны, в том числе, вести досмотр пассажиров. Сейчас у сотрудников охраны метрополитена меньше полномочий. И требования к их подготовке тоже ниже. Возможно повышения уровня подготовки и оснащение станций, поездов современными системами наблюдения и другие меры безопасности, позволят не только устранить угрозу безопасности терактов, но и сделают невозможным попадание в тоннели зацеперов, диггеров.

Дежурный по станции Шмелева Нина Сергеевна, которая оказывала первую помощь пассажирам:

Работала я с 8 утра до 20 часов. Полдня прошло, случилось это в 14.30. Первые сообщения на станции «Сенная» – хлопок был и задымление. Так как у нас перегон маленький, мы обязаны осматривать и свою станцию тоже. Дежурная отправила меня осмотреть третий путь, который идет в сторону «Сенной», но потом перезвонила, что нужно срочно бежать на технологический-1. И уже в это время дежурная по станции вызывала скорую помощь. Действовала, как и положено, по инструкции. Надо было всех пассажиров попросить покинуть станцию и дежурный перекрыл переход с технологической-2 на технологическую-1. При этом паники при эвакуации со станции не было. Как-то все было дружно, работники и пассажиры не растерялись, действовали слаженно. Скорая приехала быстро и аварийная служба быстро приехала. Она находится у нас на «Технологическом институте». И до приезда скорой перевязывали раны. Каждый год проходим курсы оказания первой помощи. Бывали случаи, что надо оказывать в метро первую помощь. Самое страшное было – это количество людей пострадавших. Но не растерялась, держала себя. На работу выхожу как обычно, только в поезд чуть-чуть боюсь заходить, а так все нормально.

Инспектор по станциям службы контроля на метрополитене Санкт-Петербургского государственного унитарного предприятия «Петербургский метрополитен» Сибирских Альберт Владимирович, который обнаружил взрывное устройство на станции «Площадь Восстания»:

– Все было нормально, ничего не предвещало беды. Я работал на обходе станции, обнаружил предмет. Часто пассажиры забывают, оставляют пакеты, сумки, тележки. И всегда работаем совместно с полицейскими. Портфель, в котором была взрывчатка, на переходе оставили, а там обычно много людей (100-200 человек). Обнаружили его, вызвали сотрудников полиции и, дожидаясь помощи, оцепили это место. Уже дежурная по станции вместе с полицией принимали дальше решение. Попросили пассажиров уйти и закрыли станцию. Пассажиры обращаются и сами говорят о бесхозных пакетах. Скорблю со всеми о погибших.

Машинист 1 класса электродепо «Выборгское» Каверин Александр Леонтьевич, который вел вагон из тоннеля:

– Хотелось верить, что это не трагедия. Поняли на станции, когда стали осматривать состав, слушать пассажиров. Был хлопок. Сообщили об этом диспетчеру. Состав продолжал движение, станцию уже было видно. И была мысль, чтобы скорости хватило, чтобы состав въехал на станцию. Хотя была вероятность, что он мог сойти с рельс. Сразу же по прибытию были открыты двери в составе. Только в вагоне, где произошел взрыв, двери вздуло (искорежило взрывом). Хочу поблагодарить пассажиров: когда двери открылись, они кинулись к вагону, где произошел взрыв, двери раздирали, открывали. И прибывшие туда дежурные по станции. Они не бросили, не убежали, а начали оказывать помощь.

### ТАСС; 2017.04.05; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ НАГРАДИЛ СОТРУДНИКОВ САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРО

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** наградил сотрудников Санкт-Петербургского метрополитена знаком «Почетный работник транспорта РФ» за их действия после взрыва на станции «Технологический институт». Об этом сообщает корреспондент ТАСС с итоговой коллегии **Минтранса**, в рамках которой состоялось награждение.

**Соколов** наградил трех сотрудников: дежурную по станции Инну Шмелеву, машиниста 1 класса электродепо «Выборгское» Александра Каверина, инспектора по станциям службы контроля на

«Сегодня мы почили память погибших 3 апреля в метрополитене Санкт-Петербурга. Этих жертв могло быть и больше, если бы не мужество и самоотверженность наших коллег. Это дежурный по станции Шмелева Нина Сергеевна, которая в числе первых пришла на помощь пассажирам при высадке из поврежденного поезда и грамотно организовала эвакуацию пассажиров со станции. Это машинист 1 класса электродепо «Выборгское» Каверин Александр Леонтьевич, который вывел поврежденный взрывом состав из задымленного тоннеля на станцию «Технологический институт», и тем самым спас жизни сотен людей. Это инспектор по станциям службы контроля на метрополитене Санкт-Петербургского государственного унитарного предприятия «Петербургский метрополитен» Сибирских Альберт Владимирович, который обнаружил взрывное устройство на станции «Площадь Восстания» и дал своевременный сигнал к закрытию станции для пассажиров, избежав тем самым новой трагедии», – сказал он.

Взрыв произошел 3 апреля около 14:40 мск в вагоне поезда на перегоне между станциями петербургского метро «Технологический институт» и «Сенная площадь». Как сообщил источник в правоохранительных органах, взрывное устройство, по предварительным данным, привел в действие террорист– смертник.

Как сообщила глава Минздрава РФ Вероника Скворцова, погибли 14 человек, еще несколько десятков находятся в больницах.

### ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2017.04.06; МИНТРАНС ПРОСИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ 200 МЛРД РУБЛЕЙ

В 2016 г. построено и реконструировано 303 км федеральных трасс, 71% приведен в нормативное состояние, сообщил на итоговой коллегии **Минтранса** во вторник министр Максим **Соколов**. В 2017 г. планируется построить еще 330 км и довести долю дорог, соответствующих нормативу, до 77%. А также ввести 720 км дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий, и 9 взлетно-посадочных полос. Финансирование инфраструктурных проектов будет осуществляться в пределах бюджетных ассигнований, заложенных в бюджете на 2017-2019 г.

Однако, чтобы завершить в срок такие важные проекты общегосударственное значение проектов, как БАМ, Транссиб, подходы к Крымскому мосту, железнодорожный обход Краснодара, порт Тамань, Багаевский, Нижегородский гидроузлы до 2020 г. необходимо выделить «весьма существенные» дополнительные средства, заявил **министр транспорта** – порядка 200 млрд рублей.

**Минтранс** будет предлагать Минфину и правительственной комиссии по бюджетным проектировкам ускорить завершение проектов, имеющих стратегическое значение не только для отрасли, но и для обеспечения связанности территорий, развития регионов и смежных отраслей экономики, пояснил министр, отвечая на вопрос «Ведомостей», 200 млрд руб. – общая сумма, необходимая для них. Минфин не ответил на запрос «Ведомостей».

Проекты дорожают естественным образом с течением времени, если деньги до них доводятся не в расчетный период, уточнил **Соколов**, ведь тогда отложенные затраты индексируются на инфляцию. Еще одна причина накопившихся потребностей – сокращение расходов бюджета и концентрация ресурсов на других стратегических направлениях, в том числе Крымского моста, объектов к ЧМ-2018. «Мы вынуждены были сдвигать мероприятия и теперь часть их них не видим в программах до 2020 г.», – объяснил министр.

Цены проектов не меняются по сравнению с тем, что заложено в госпрограмме, не считая индексации на инфляцию (проекты первоначально в ценах 2014 г.), говорит федеральный чиновник.

Фактическое финансирование из федерального бюджета было последние пару лет существенно ниже заложенного в федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», работы велись медленнее, стройки затянулись, объясняет он.

Теперь, чтобы достроить, нужны деньги, которые в бюджете 2017-2019 г. не заложены. Например, для строительства железнодорожных подходов к порту Тамань и Керченскому мосту, открытие рабочего движения по которым запланировано на конец 2018 г., нужно дополнительно около 7 млрд руб. в 2017 г., около 9 млрд руб. в 2018 г. и около 2 млрд руб. в 2019 г., для железнодорожного обхода Краснодара, который планируется к сдаче в 2018 г. – около 22 млрд руб. требуется в 2017-2019 г., говорит он.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.05; ПРОВЕРКА «ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА» ПОСЛЕ ВЗРЫВА БУДЕТ КОМПЛЕКСНОЙ – ГЛАВА МИНТРАНСА

Проверка ГУП «Петербургский метрополитен» после понедельничного взрыва будет комплексной, заявил глава **министерства транспорта** РФ Максим **Соколов**.

«(Будет проведена – ИФ) комплексная проверка при совершении акта незаконного вмешательства, повлекшего большие человеческие жертвы», – заявил чиновник журналистам в кулуарах расширенной коллегии ведомства в среду, отвечая на вопрос, ограничатся ли действия «только рамками» или будут более объемными.

«Это внеплановая проверка. Она предусмотрена регламентом **Ространснадзор**а. У них есть четкая схема действий в таких случаях, они выходят абсолютно на любое предприятие транспортной отрасли, в том числе и на метрополитен», – отметил министр.

Глава **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта** (**Ространснадзор**) РФ Виктор Басаргин в среду в кулуарах коллегии напомнил журналистам, что проверка началась 3 апреля. В понедельник **Минтранс** сообщал, что в ближайшее время проведет внеплановую проверку «Петербургского метрополитена».

Для координации транспортных ведомств и организаций в министерстве создан оперативный штаб, руководить им поручено замглавы **Минтранса** Николаю **Захряпин**у. В его состав также вошли руководители федеральных агентств и ведомств министерства, в том числе «Дирекции по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области».

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.05; ГЛАВА МИНТРАНСА ПОРУЧИЛ РОСАВИАЦИИ УСТРАНИТЬ ОТСТАВАНИЕ В ПОДГОТОВКЕ АЭРОПОРТОВ К ЧМ-2018

Глава **Минтранса** Максим **Соколов** поручил **Росавиаци**и устранить отставание в подготовке аэропортов РФ к Чемпионату мира по футболу 2018 г.

«**Росавиаци**и необходимо принять исчерпывающие меры по ликвидации отставания, допущенного при строительстве и реконструкции объектов аэропортовой инфраструктуры в городах, которые в следующем году примут матчи Чемпионата мира по футболу. Осуществлять соответствующий мониторинг и контроль за деятельностью подрядчиков, по результатам которых обеспечить принятие оперативных управленческих решений», – сказал министр, выступая на коллегии **Минтранса** в среду.

Прежде всего, речь идет об аэропортах Калининграда, Саранска, строительстве новых взлетно-посадочных полос в аэропортах «Шереметьево» и «Домодедово», уточнил М.**Соколов**.

### ТАСС; 2017.04.05; МИНТРАНС РФ НАПРАВИЛ ТАДЖИКИСТАНУ ПРИГЛАШЕНИЕ ПРОВЕСТИ ПЕРЕГОВОРЫ ПО АВИАСООБЩЕНИЮ

**Минтранс** РФ направил авиавластям Таджикистана приглашение провести переговоры по авиасообщению. Об этом сообщил журналистам глава министерства Максим **Соколов**.

«Мы направили приглашение (Таджикистану – прим. ред. ТАСС). Мы всегда готовы и открыты. Хотите, сегодняшние мои слова – это открытое приглашение. Но подчеркну, что мы будем адекватно отвечать, отстаивая интересы нашей отрасли», – сказал **Соколов**.

Российский **Минтранс** с 08:30 мск 3 апреля ввел запрет на выполнение ряда рейсов таджикской авиакомпании «Сомон Эйр» в Россию. Ограничить полеты авиакомпании министерство решило в ответ на несогласие таджикских авиавластей согласовать в полном объеме полеты компании «Ямал» из подмосковного Жуковского.

В ответ на это таджикские авиавласти ввели ограничения на полеты авиакомпании «ЮТэйр» и «Уральские авиалинии». Мера касается трех рейсов «ЮТэйра» в Худжанд. Это должно стать ответом на ограничения российских властей в отношении авиакомпании «Сомон Эйр». Также планируется ввести аналогичный запрет, касающийся четырех рейсов «Уральских авиалиний» в Душанбе.

Спор о статусе Жуковского

«Ямал» – второй назначенный перевозчик на рейсах из Жуковского в Таджикистан. Ранее «Ямал» подал заявку на выполнение полетов из Жуковского в Душанбе (четыре рейса в неделю) и Худжанд (три рейса в неделю).

Рейсы должны были запустить еще в конце 2016 года, но Таджикистан не согласовывал «Ямалу» полеты из Жуковского, ссылаясь на нарушение паритета по количеству перевозчиков с обеих сторон (к тому моменту из Жуковского уже летали «Уральские авиалинии», с таджикской стороны – только «Сомон Эйр» в Домодедово).

Таджикистан не признает принадлежность Жуковского к региональным аэропортам, а паритет по количеству перевозчиков существует только на вылеты и прилеты в аэропорты московского авиаузла. Согласно российскому законодательству, Жуковский отнесен к Подмосковью. В итоге стороны даже ограничивали авиасообщение.

После очередного раунда переговоров в начале этого года стороны договорились, что «Ямал» сможет начать полеты из Жуковского в Душанбе с наступлением летнего сезона IATA (начался 26 марта). Однако в конце марта Таджикистан подтвердил «Ямалу» только 50% заявленных рейсов – всего по два рейса в каждый город еженедельно.

### АВИАПОРТ; 2017.04.05; МИНТРАНС ОТЧИТАЛСЯ О СТАБИЛЬНОСТИ

Итоговое расширенное заседание коллегии **Министерства транспорта** состоялось в Доме Правительства. В ходе заседания глава ведомства Максим **Соколов** рассказал о результатах деятельности транспортной отрасли в 2016 году, а также о целях и задачах на текущий год. Часть своего доклада глава **Минтранса** посвятил работе отечественной гражданской авиации.

Как подчеркнул М.**Соколов**, несмотря на непростые внешнеполитические и экономические условия, транспортная отрасль в 2016 году в целом смогла обеспечить удовлетворение спроса на свои услуги. Существенное снижение пассажирооборота (почти на 13%) на международных воздушных линиях, основной причиной которого стало прекращение воздушного сообщения с Египтом, Украиной и Турцией (полёты в эту страну возобновлены только в конце туристического сезона), частично удалось компенсировать за счёт роста показателей по внутренним перевозкам. Так в 2016 году перевезено на 7% больше пассажиров внутренних воздушных линий (ВВЛ), чем годом ранее. «Благодаря мерам, принятым Правительством Российской Федерации по поддержке социально-значимых перевозок и внутреннего туризма, был обеспечен прирост пассажирооборота (порядка 5% – «АвиаПорт») на внутренних воздушных линиях, – отметил М.**Соколов**. – На воздушном транспорте сформирован стабильно развивающийся внутренний рынок перевозок».

Он добавил, что в прошлом году российские аэропорты поставили новый рекорд, обслужив в общей сложности 160 млн пассажиров. По его словам, вследствие роста популярности внутреннего туризма только аэропорты Сочи, Анапы, Геленджика и Симферополя обслужили в совокупности более 12 млн пассажиров, что является максимальным показателем за всю историю их работы. Кроме того, росту пассажиропотока на ВВЛ способствовала долгосрочная государственная политика по организации программ субсидирования. М.**Соколов** напомнил, что в прошлом году на реализацию пяти программ, в которых было задействовано около 280 маршрутов, выделено около 8 млрд рублей. По итогам 2016 года в рамках реализации указанных программ перевезено 1,5 млн пассажиров. «В этом году субсидирование перевозок, несмотря на сокращение, будет продолжено. Учитывая большую социальную значимость и востребованность данных мер, мы будем корректировать эти программы с учётом новых потребностей регионов и пожеланий пассажиров», – рассказал глава ведомства.

Продолжалась в 2016 году работа по строительству и реконструкции объектов инфраструктуры воздушного транспорта. В частности, напомнил **министр транспорта**, в эксплуатацию введены новые международные терминалы в Нижнем Новгороде, Тюмени, Волгограде и Екатеринбурге, открылся гражданский аэропорт «Раменское» в подмосковном Жуковском. «Закончена реконструкция аэродромной инфраструктуры аэропорта Петрозаводска, после реконструкции введена в эксплуатацию взлётно-посадочная полоса в Уфе, – продолжил М.**Соколов**. – Также завершена работа по реконструкции объектов аэродромного комплекса Международного аэропорта «Елизово» в Петропавловске-Камчатском, и теперь аэропорт может принимать практически любые типы воздушных судов». Он добавил, что на 2017 год запланировано завершение строительства новых пассажирских терминалов в аэропортах Перми и Анапы, а также первой очереди строительства международного терминала в Калининграде. Кроме того, на конец года намечено открытие аэропорта «Платов» (Ростов-на-Дону).

Говоря о модернизации аэронавигационной системы, М.**Соколов** отметил, что одна из ключевых задач здесь – создание 15 укрупнённых центров Единой системы организации воздушного движения. « В декабре прошлого года введён в эксплуатацию Красноярский центр. Сегодня ведутся работы по созданию таких центров в Новосибирске, Иркутске и Тюмени (будет введён в эксплуатацию этом году – «АвиаПорт»), – сообщил глава транспортного ведомства. – До конца текущего месяца управление будет переведено в новый Московский центр управления воздушным движением, который при организации воздушного движения сможет обслуживать порядка 150 млн пассажиров в год».

Завершая своё выступление, министр сообщил, что в общей сложности в этом году в эксплуатацию будет введено 9 ВПП, при этом по 6 из них работы ведутся в рамках подготовки к проведению Кубка конфедераций и Чемпионата мира по футболу 2018 года. «**Росавиаци**и необходимо принять исчерпывающие меры по ликвидации отставаний, допущенных при строительстве и реконструкции объектов аэропортовой инфраструктуры в городах, которые в следующем году примут матчи Чемпионата мира по футболу, а также осуществлять соответствующий мониторинг и контроль над деятельностью подрядчиков, по результатам которых обеспечивать принятие оперативных управленческих решений», – подчеркнул глава **Минтранса**. Прежде всего, речь идёт об аэропортах Калининграда и Саранска, а также о строительстве новых взлётно-посадочных полос в московских аэропортах «Шереметьево» и «Домодедово».

### РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДРА МОЖАРОВСКАЯ; 2017.04.05; В ЭТОМ ГОДУ НА РЕАЛИЗАЦИЮ ПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ» БУДЕТ ВЫДЕЛЕНО 30 МЛРД РУБ.

На реализацию проекта «Безопасные и качественные дороги» в этом и следующем году из бюджета РФ будет выделено по 30 млрд рублей, об этом сообщим **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

В этом году на реализацию проекта «Безопасные и качественные дороги» будет выделено 30 млрд руб.

Он пояснил, что средства будут предоставляться субъектам при условии 50% софинансирования. Министр также добавил, что в рамках реализации проекта в 36 крупнейших городских агломерациях страны с населением более 500 тыс. человек доля дорог, отвечающих нормативным требованиям, по итогам года, составила не менее 44%, а к 2025 этот показатель превысит 85%.

### РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДРА МОЖАРОВСКАЯ; 2017.04.05; В 2017 ГОДУ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ МОЖЕТ БЫТЬ ВВЕДЕН ТЮМЕНСКИЙ ЦЕНТР УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

Региональный центр управления воздушным движением в Тюмени может быть введен в эксплуатацию в этом году, сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

В 2017 году в эксплуатацию может быть введен тюменский центр управления воздушного движения

Он пояснил, что наряду с развитием аэропортовой инфраструктуры активно ведутся работы по модернизации аэронавигационной системы страны. Здесь одним из ключевых мероприятий является создание 15 укрупненных центров единой системы организации движения. «В декабре 2016 год в эксплуатацию был введен центр управления движением в Красноярске, в этом году такой центр должен быть введен в Тюмени. В дальнейшем они будут введены в Новосибирске и Якутске», – перечислил министр.

Он также добавил, что до конца месяца управленческие функции будут переведены в новый московский центр управления воздушным движением. Который будет обслуживать порядка 150 млн пассажиров в год.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.04.05; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ПРИНЯТЬ НОВУЮ ПРОГРАММУ ПО ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Назрела необходимость принятия новой комплексной программы обеспечения безопасности на транспорте 2017-2018 годы, считает глава **Минтранса** Максим **Соколов**.

Сейчас ведомство в тесном взаимодействии с правоохранительными органами ведет системную и целенаправленную работу по совершенствованию нормативной правовой базы в сфере транспортной безопасности, направленной на повышение уровня защищенности транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства, включая теракты в том числе на метрополитене и железной дороге.

В целом проведено категорирование более 50 тысяч объектов транспортной инфраструктуры и около 250 тысяч транспортных средств.

Совместно с заинтересованными ведомствами принимаются меры по организации комплексной защиты объектов транспортного перехода через Керченский пролив на этапе строительства и последующей эксплуатации с учетом его социально-экономического значения в условиях сохраняющейся террористической угрозы.

Министерством продолжается реализация запланированных мероприятий по обеспечению безопасности на объектах транспорта, задействованных в проведении Кубка конфедераций и чемпионата мира по футболу, отметил глава ведомства.

Принятые меры по обеспечению транспортной безопасности позволили снизить как количество совершенных актов незаконного вмешательства на объектах транспортного комплекса, так и количество угроз их совершения.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.05; МИНИМАЛЬНАЯ ЕЖЕГОДНАЯ ПОТРЕБНОСТЬ НА ФЕДЕРАЛЬНОЕ ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО – 15 МЛРД РУБ., СЧИТАЕТ МОСКВИЧЕВ

Минимальная ежегодная потребность на федеральное дорожное строительство составляет 15 млрд руб., считает глава комитета по транспорту и строительству Государственной думы РФ Евгений Москвичев.

«Нам не менее 15 млрд надо выделять каждый год на строительство новых объектов федеральных дорог», – сказал он на расширенной коллегии **министерства транспорта** РФ в среду.

При этом Е.Москвичев попросил помощника президента РФ **Игоря Левитина** и **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а, «чтобы на правительственной комиссии был обсужден этот вопрос у Аркадия Владимировича (**Дворкович**а – ИФ) по вопросу выделения денег на новые объекты, каким бы бюджет тяжелым не был». «Я уверен, что Минфин услышит нас тоже. Давайте поставим задачу, чтобы поправки, которые будут в мае, чтобы там был **Минтранс** на новые объекты и на дороги региональные – там должны быть эти деньги», – сказал он.

Е.Москвичев также призвал направлять больше денег на региональные дороги. «Мы должны дать им (регионам – ИФ) так в течение 5 лет, чтобы максимально на 50-60% они имели деньги на содержание дорог», – добавил он.

### PORTNEWS; 2017.04.05; ПО ЗАКАЗУ ГТЛК В 2016 ГОДУ ЗАКЛЮЧЕНО 20 ДОГОВОРОВ НА СТРОИТЕЛЬСТВО СУДОВ НА РОССИЙСКИХ ВЕРФЯХ – МАКСИМ СОКОЛОВ

По заказу Государственной транспортно-лизинговой компании (ГТЛК) в 2016 году в сегменте водного транспорта были заключены договоры на постройку 18 судов на отечественных верфях, а также на строительство двух паромов для сообщения с островом Сахалин. Как передает корреспондент ИАА «ПортНьюс», об этом 5 апреля 2017 года в ходе итогового расширенного заседания коллегии **Минтранса** России сообщил глава министерства Максим **Соколов**.

Он отметил, что одна из приоритетных задач министерства – это обновление подвижного состава, в том числе на основе лизинга.

Намоним, переправа Ванино – Холмск – морская железнодорожная грузопассажирская паромная переправа между поселком городского типа Ванино (Хабаровский край) и городом Холмск (Сахалинская область). Она связывает остров Сахалин с материковой частью России.

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) – одна из ведущих организаций на рынке лизинговых услуг России, входящая в ТОП-5 лизинговых компаний по объему лизингового портфеля и занимающая лидирующие позиции в сегментах лизинга авиации и водного транспорта.

ГТЛК является инструментом реализации государственной политики управления и развития транспортной отрасли России. Единственным акционером компании является Российская Федерация в лице **министерства транспорта** РФ.

### ВОЛГА НЬЮС; МАКСИМ РОМАШОВ; 2017.04.05; НИКОЛАЙ МЕРКУШКИН РАССКАЗАЛ О ПОДГОТОВКЕ САМАРЫ К ЧМ-2018 НА ИТОГОВОЙ КОЛЛЕГИИ МИНТРАНСА РФ

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** рассказал о результатах работы ведомства, целях и задачах на 2017 год и плановый период до 2019 года.

Участники мероприятия также обсудили развитие инфраструктуры всех видов транспорта, повышение доступности транспортных услуг для населения, меры повышения комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы, транспортное обеспечение в период проведения кубка конфедераций FIFA 2017 года и чемпионата мира по футболу.

Николай Меркушкин рассказал о ходе подготовки дорожной инфраструктуры региона к проведению игр ЧМ-2018. В своем докладе губернатор подчеркнул, что основные работы будут завершены уже в текущем году.

«Подготовка современной, качественной транспортной инфраструктуры является важнейшим направлением нашей работы», – подчеркнул Николай Меркушкин.

Напомним, в 2015 г. был сдан в эксплуатацию новый терминал аэропорта Курумоч, ведутся работы по реконструкции магистралей стратегического значения Волжский – аэропорт Курумоч и Московского шоссе. Модернизируется дорожная инфраструктура вблизи стадиона: впервые за годы строятся новые автодороги Арена-2018 и Дальняя, ведется строительство трамвайной ветки протяженностью 2,5 км, ведется реконструкция дорожного полотна на ул. Ташкентской.

Регион активно участвует в реализации федеральной программы «Безопасные и качественные дороги», в рамках которой будут отремонтированы магистрали Самары, Тольятти, Новокуйбышевска, Жигулевска, Кинеля, Чапаевска. Продолжается строительство мостового перехода «Фрунзенский», благодаря которому будет снижена транспортная напряженность в областном центре.

Особое внимание глава региона уделил безопасности на объектах транспортной инфраструктуры. Николай Меркушкин подчеркнул, что эта задача становится еще более актуальной в связи с трагическими событиями, произошедшими в Санкт-Петербурге.

### ASTRAKHAN-24; 2017.04.05; В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ НЕ СООТВЕТСТВУЕТ НОРМАТИВАМ ПОЧТИ 1,5 ТЫС. КМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ

В Астраханской области не соответствует нормативам к транспортно-эксплуатационным показателям 1426,517 км дорог регионального значения. Об этом сообщил вице-губернатор Константин Маркелов на всероссийском селекторном совещании под председательством **министра транспорта** Российской Федерации Максима **Соколов**а.

Общая протяжённость автомобильных дорог общего пользования в области составляет 6776,53 км, из них 577,9 км – федерального значения, 2236,13 км – регионального и 3962,5 км – местного.

Основными источниками формирования дорожного фонда являются поступление доходов от уплаты акцизов на нефтепродукты и транспортного налога. Если с 2012 по 2014 год этот показатель составлял 100%, то за предыдущий период с 2015 по 2016 год он составил всего 85-90%.

По словам главы областного правительства, законом Астраханской области «О дорожном фонде Астраханской области» определено 14 видов доходов в качестве источников формирования дорожного фонда.

Как сказал Константин Маркелов, в 2017 году средства, предусмотренные для дорожного фонда, будут направлены в полном объёме.

### MEDIARYAZAN; 2017.04.05; В РЯЗАНСКОЙ ОБЛАСТИ РЕАЛИЗУЮТ ПРИОРИТЕТНЫЙ ПРОЕКТ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ»

5 апреля прошло всероссийское селекторное совещание по вопросам формирования и использования бюджетных ассигнований региональных дорожных фондов, реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», которое провёл **министр транспорта** России Максим **Соколов**. В мероприятии поучаствовали первый зампред правительства Рязанской области Сергей Самохин и зам**министра транспорта** и автодорог региона Владимир Гуйда.

Максим **Соколов** обратил внимание представителей субъектов на необходимость обеспечения контроля за целевым использованием средств региональных дорожных фондов. Также следует активизировать работу по привлечению дополнительных источников для их формирования, в частности, доходов от собранных штрафов за нарушения ПДД. Он подчеркнул, что должны быть оперативно проведены все конкурсные процедуры, чтобы не затягивать сроки исполнения дорожных работ.

– Качество дорог – в числе основных проблем, волнующих население, – сказал **Соколов**, отметив, что эффективность и результативность работы в этом направлении, в том числе рациональное и полное освоение средств дорожных фондов, входят в показатели, на основании которых формируется оценка деятельности регионов в целом.

Глава **Минтранса** РФ также заметил, что все российские субъекты, участвующие в реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», получили средства федерального бюджета. Задача – вовремя довести эти трансферты до бюджетов муниципальных образований и качественно их освоить. По словам Максима **Соколов**а, в регионах проходят общественные обсуждения.

– Необходимо активно работать с людьми и учесть их предложения и пожелания по развитию городской транспортной инфраструктуры, – сказал министр.

В текущем году дорожный фонд Рязанской области составляет более пяти миллиардов рублей, которые пойдут на ремонт, реконструкцию и строительство автодорог, развитие дорожно-транспортной инфраструктуры, повышение уровня безопасности дорожного движения. Регион в числе 34 субъектов РФ участвует в реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», при этом общий объём средств, предусмотренных на эту программу, в 2017 году составляет 1 миллиард 260 миллионов рублей, из которых 625 миллионов – федеральные средства.

### PENZAINFORM.RU; 2017.04.05; В ПЕНЗЕ ПО ПРОГРАММЕ «БЕЗОПАСНЫЕ ДОРОГИ» ОТРЕМОНТИРУЮТ 60 УЛИЦ

В среду, 5 апреля, на видеосовещании с министром транспорта РФ Максимом **Соколов**ым, которое прошло в региональном правительстве, мэр Пензы Виктор Кувайцев рассказал о реализации программы «Безопасные и качественные дороги».

По словам градоначальника, ремонт запланирован на 60 объектах улично-дорожной сети. В перечень вошли проспект Победы, улицы Калинина, Мира, Злобина, Тухачевского, Коммунистическая, Пушкина, Кулакова, Бекешская, Бакунина, Красная, Беляева, Леонова, Рахманинова и другие.

В целом асфальт должен быть уложен на площади порядка 740 тысяч квадратных метров, протяженность дорожного бордюрного камня составит 80 тысяч 700 погонных метров, тротуарных бордюров – 365 погонных метров.

«На улицах областного центра должны восстановить 64 светофора и 2 375 дорожных знаков, установить 9 151 погонный метр пешеходных ограждений и 12 искусственных неровностей», – сообщает пресс-служба администрации Пензы.

### PORTNEWS; 2017.04.05; ПЕРЕХОД С 2018 ГОДА НА НОРМАТИВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ВВП ИСПОЛНИТ МЕЧТУ ВСЕХ РЕЧНИКОВ – ИГОРЬ ЛЕВИТИН

Решение, которое принял президент России Владимир Путин о переходе с января 2018 года на нормативное содержание внутренних водных путей исполнит мечту всех речников, заявил в ходе итогового расширенного заседания коллегии **Минтранса** помощник президента РФ **Игорь Левитин**, передает корреспондент ИАА «ПортНьюс».

«Реке всегда уделялось остаточное внимание. Теперь, когда мы выходим на полное нормативное содержание федеральных автодорог, внутренних водных путей, необходимо посмотреть на инфраструктуру железнодорожного транспорта... Эти вопросы очень важны и находятся в центре внимания президента», – подчеркнул он.

По мнению **Игоря Левитина**, решение задач по Нижегородскому и Багаевскому гидроузлам ставит вопрос о себестоимости перевозок по реке и их оптимизации.

**Левитин** также поздравил **Минтранс** с окончанием строительства в Арктике порта Сабетта, который является уникальным. «По сути нам необходимо пересмотреть нашу транспортную политику, которая меняется в части логистики перевозки. Классически грузы подвозились в морские порты трубопроводом, железной дорогой и автотранспортом. А в Сабетте газ производят в порту и он уходит напрямую в порты иностранных государств. То есть действует система порт – порт», – отметил он.

**Левитин** считает целесообразным сделать корректировку планов развития портов Дальнего Востока и увязать их с новыми портами на севере, в Арктике.

**Левитин** также напомнил, что в сентябре 2017 года президент Владимир Путин провел заседание президиума Госсовета по развитию транспортной инфраструктуры юга, где были подняты вопросы, которые давно требуют решения. Пропускная способность портов юга, к сожалению, не достаточна, отметил **Игорь Левитин**. Строительство транспортной инфраструктуры в Крыму является важнейшим элементом работы в данном регионе на ближайшие годы, считает он.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.04.06; ТАМАНЬ ВКЛЮЧАЕТ ЧАСТНИКОВ

**Минтранс** не хочет тратить госсредства на электросети для железнодорожной инфраструктуры в рамках создания сухогрузного района морского порта Тамань. Это позволит снизить общие затраты по проекту на 5 млрд, до 49 млрд руб. Чиновники считают, что необходимые вложения обеспечат частные инвесторы, но эксперты ожидают новых изменений в схеме.

Электросети для сухогрузного района порта Тамань построят за счет частных инвестиций. Раньше они были включены в проект строительства железнодорожной инфраструктуры для порта, но вчера **Минтранс** сообщил, что стоимость дороги уменьшилась, это подтвердила и Главгосэкспертиза. Министерство оценило железную дорогу к порту с ответвлением к Крымскому мосту в 49,1 млрд руб., отметив, что при «уточнении проектных решений» затраты снижены почти на 5 млрд руб. Как пояснили «Ъ» в **Минтрансе**, оптимизация достигнута в основном за счет стоимости техприсоединения (ТП) к сетям «Кубаньэнерго»: ранее была зарезервирована избыточная сетевая мощность – как для дороги, так и для сухогрузного района порта. При корректировке ТП под новый порт исключено, его энергоснабжение на втором этапе реализации проекта пойдет за счет частных инвестиций.

Проект сухогрузного района в Тамани утвержден правительством в декабре 2001 года и реализуется по ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» (будет корректироваться). Объем финансирования нового порта – около 224,7 млрд руб., из них стоимость объектов федеральной собственности – около 112,2 млрд руб., в том числе 64,9 млрд руб. из бюджета. Сам район планируется строить за счет частных инвестиций. В 2014 году в проект развития железнодорожной инфраструктуры включили ответвление к мосту в Крым. Из бюджета планировалось оплачивать строительство и реконструкцию ряда участков железной дороги, восточный вход моста, инженерную и энергоинфраструктуру. В марте зам**министра транспорта** Виктор **Олерский** говорил, что видит перспективы создания сухогрузного района в 2020-2025 годах – «на этом горизонте» есть подтвержденная грузоотправителями потребность в новых портовых мощностях около 50-60 млн тонн в год.

В Новороссийском морском торговом порту (НМТП, подконтролен «Транснефти» и группе «Сумма»), который должен стать ключевым инвестором района, комментариев не дали. Источник «Ъ», знакомый с проектом, подтвердил, что электросети будет строить «Кубаньэнерго» (входит в «Россети») за счет инвестора. Другой собеседник «Ъ» говорит, что исходно в проекте железнодорожной инфраструктуры для Тамани на переустройство ЛЭП и техприсоединение к сетям «Кубаньэнерго» было заложено 10 млрд руб. Но, как сообщал «Ъ» 20 марта, **Минтранс** счел сумму слишком большой и предложил изменить схему. Это вызвало споры с Минэнерго, считавшим, что предложение **Минтранса** снизит инвестиции лишь на первом этапе проекта, но в целом он станет дороже. Без пересмотра схемы общая стоимость стройки тогда оценивалась в 7,1 млрд руб.

Надежда Малышева из PortNews не исключает, что к началу реализации проекта в Тамани предложенная инвесторам в соглашении о намерениях финансовая модель может быть пересмотрена. По ее мнению, могут поменяться предложения для частного софинансирования и объектов портовой инфраструктуры, но пока нельзя утверждать, что именно энергоснабжением будут заниматься частные инвесторы. Эксперт не исключила, что энергоснабжением могла бы заниматься управляющая компания или специальное юрлицо.

### ВЕДОМОСТИ; АННА ЗИБРОВА; АЛЕКСЕЙ НИКОЛЬСКИЙ; 2017.04.05; ВАГОНЫ ДЛЯ МИНОБОРОНЫ

Президент Владимир Путин поручил до 2019 г. приобрести 30 000 вагонов-платформ для их возможного использования при переброске войск в случае угрозы безопасности государства, сообщил замминистра обороны России Дмитрий Булгаков. Как пояснил представитель Минобороны, прошедшие ранее учения – командно-штабные, стратегические, с переброской войск, – показали, что сегодня не хватает «не менее 30 000 платформ для переброски войск на стратегическом направлении». Представитель РЖД от комментариев отказался, **Минтранс** не ответил на запрос.

По словам бывшего чиновника военного ведомства, платформы, как и другое имущество мобилизационного резерва, не будут принадлежать Минобороны и их покупка не будет проводиться через бюджет военного ведомства. Военные только получат право в случае необходимости привлечь эти вагоны для своих перевозок и в мирное время смогут проверять их наличие и исправность. По словам собеседника «Ведомостей», провести покупку такого числа вагонов вряд ли возможно по статье «мобилизационная подготовка», по которой российский бюджет выделяет в год порядка 5 млрд руб.

Инициатива закупок платформ исходит не от Минобороны, говорит другой источник в военном ведомстве. Управление военных сообщений Минобороны интересует только возможность РЖД предоставить такое количество платформ, которое позволяет перевезти запланированное количество грузов установленных габаритов. Согласно сайту РЖД обеспечение воинских и специальных железнодорожных перевозок грузов подвижным составом (для владельцев вагонов) осуществляется за счет привлечения железнодорожного подвижного состава в пользование монополии. Ставка предоставления универсальной платформы с 1 января 2017 г. составляет 750 р. в сутки без НДС.

По данным «Infoline-аналитики», парк универсальных платформ в России составлял на 1 января 2017 г. 47 700 единиц средним возрастом 29,2 года при нормативном сроке службы 32 года. Крупнейшими собственниками парка являются ФГК (8200 ед.), ПГК (5800) и филиалы РЖД (23 200).

Из-за высокой стоимости новых платформ (от 1,8 млн руб. без НДС) и сравнительно низкого уровня доходности (800 руб.) крупнейшие операторы активно обновляли парк в рамках процедуры модернизации с продлением срока службы, напоминает гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Закупка новых платформ сейчас нецелесообразна, так как модернизацию на предприятиях может проходить до 400 платформ в месяц (до 5000 в год), а в парке РЖД и ее дочерних предприятий более 6000 платформ, продолжает эксперт. В случае покупки вагонов конкурировать за контракт будут «Трансмаш», Энгельсский ЗМК, «Алтайвагон», «Рузхиммаш», Новозыбковский МЗ, заключает он.

### LIFE.RU; АННА ФЁДОРОВА; 2017.04.05; МИНТРАНС НАГРАДИЛ СОТРУДНИКОВ ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРО ЗА ДЕЙСТВИЯ ВО ВРЕМЯ ТЕРАКТА

В **Министерстве транспорта** РФ 5 апреля наградили троих сотрудников Петербургского метрополитена, благодаря которым удалось избежать гораздо большего количества жертв во время теракта 3 апреля. Им вручили госнаграду «Почётный работник транспорта».

Наградой отметили действия дежурной по станции Нины Шмелёвой, которая организовала эвакуацию пассажиров со станции «Технологический институт».

– Я действовала как было положено – по инструкции. Сначала надо было попросить всех пассажиров уйти со станции, кто был в состоянии. Поэтому первая моя команда была, чтобы дежурный перекрыл переход со станции «Технологический-2» на «Технологический-1». Ждали, пока уйдут все пассажиры. Паники не было, всё было организовано и дружно. Ни работники, ни люди не растерялись и помогали. До приезда скорой мы перевязывали раны как могли. Самое страшное – такое большое количество пострадавших людей. Но я не имела права показывать людям растерянность, – вспоминает Шмелёва.

Госнаграду вручили инспектору Альберту Сибирских, который обнаружил взрывное устройство на «Площади Восстания» и дал сигнал к закрытию станции для пассажиров.

– Был обыкновенный день. Я работал на обходе станции, обнаружил предмет и вовремя доложил. Я часто вижу бесхозные предметы – пассажиры оставляют чемоданы, пакеты, сумки. Это было на переходе – в этом месте самое большое скопление людей. Я не подпускал пассажиров к этой сумке, – говорит инспектор метрополитена.

**Минтранс** отметил и действия машиниста электропоезда Александра Каверина. Именно он вывел повреждённый взрывом состав из задымленного тоннеля на станцию «Технологический институт», что позволило пассажирам выбраться из вагонов на платформу.

– Что произошло – поняли только на станции. Был хлопок – сообщил сразу диспетчеру. Приняли решение вывести поезд на станцию, её было видно уже. Сразу по прибытии были все двери открыты. Они не открылись только там, где произошёл взрыв. При выходе из вагонов те, кто остались живы, пошли на помощь тем, кто находился в том вагоне. Я хочу выразить благодарность сегодня тем людям, которые не бросили, не убежали, а стали оказывать помощь первыми, – отметил Каверин.

### ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2017.04.06; ПРОТЕСТЫ ПРОТИВ «ПЛАТОНА» ПРОДОЛЖАЮТСЯ

Перевозчики, не участвующие в стачке за отмену сборов в систему «Платон», жалуются на нападения со стороны протестующих. На объездной дороге у Элисты водитель увидел скопление транспорта и людей, трое из которых, вооруженные камнями и палками, остановили его фуру и ударили по лицу, рассказывает представитель «Деловых линий». В Волгограде протестующие закидали кирпичами грузовик компании, продолжает он, компания готовит заявления в полицию. В Дагестане расследуются нападения протестующих на дальнобойщиков, отмечает представитель **Росавтодор**а.

Участники стачки проезжающих водителей не бьют, утверждает председатель Объединения перевозчиков России (ОПР), организовавшего забастовку, Андрей Бажутин. Если фуры и останавливают, то только чтобы убедить – хорошо бы соблюдать профессиональную этику и не работать во время стачки, говорит Бажутин.

Всероссийская стачка дальнобойщиков началась 27 марта. Поводом стало запланированное на 15 апреля повышение тарифа «Платона» на 25%, «но мы требуем отмены не повышения, а самого сбора», уточняет Бажутин. В крайнем случае «Платон» предлагают оставить только для иностранных транзитных перевозчиков, которые не платят транспортный налог. Организаторы говорили, что участвовать будут 50 регионов, **Росавтодор** насчитал 21. Не все участники выехали с пикетами на обочины, часть бастует в гаражах: в Москве в гаражах стоят 200 грузовиков из ОПР, говорит секретарь объединения Сергей Рудаметкин, пикет под Москвой попытались оцепить уже в первый день и намекнули, что могут аннулировать пропуска на МКАД.

Доход от «Платона»

21,9 млрд руб. перечислил в бюджет к 15 марта оператор «Платона» «РТ-инвест транспортные системы». Сам РТИТС ежегодно будет получать из бюджета 10,6 млрд руб. (в ценах 2015 г., индексируется на инфляцию)

Рынок не почувствовал стачку, утверждают представители «Деловых линий» и **Росавтодор**а. Машины ездят, перетока чужих клиентов нет, рынок не замечает забастовки, говорит и заместитель гендиректора «Балтика-транс» (также не участвует в стачке) Ирина Капитанова. Ощущается резкая нехватка машин в направлении Северо-Кавказского федерального округа, не согласен сотрудник логистического департамента крупной компании.

Дело не в тарифе – «Платон» открывает государству данные о маршрутах и количестве перевозок, а значит, и о реальных доходах перевозчиков – незаконопослушным дальнобойщикам становится невыгодно демпинговать, считает представитель **Росавтодор**а.

Участники акции признаются, что сбор за проезд по федеральным трассам грузовиков тяжелее 12 т не платили и в системе не регистрировались. Дагестанские перевозчики зарегистрировали в системе всего около 1000 большегрузов из порядка 20 000, замечает представитель **Росавтодор**а. Если бы платили государству, можно было бы согласиться, говорит владелец перевозчика из Дагестана. Деньги непонятно куда идут, убежден представитель ОПР Тюмени Владимир Ардашев.

Нужен конструктивный диалог власти и организаторов акции, люди не чувствуют, что их слышат, комментирует сотрудник логистического департамента крупной компании. **Минтранс** и **Росавтодор** готовы рассматривать новые форматы информирования населения, обещает представитель **Минтранса**.

Как объяснить грузоперевозчикам, что надо платить сборы, когда власть фактически освободила от уплаты части налогов богатейших граждан страны (поправки в Налоговый кодекс, позволяющие отказаться от налогового резидентства России. – «Ведомости»), замечает директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин.

### КОММЕРСАНТ АВТОПИЛОТ; ИВАН БУРАНОВ; 2017.04.05; БОЛЕЛЬЩИКОВ ОСТАВИЛИ БЕЗ КОЛЬЦА

Госкомпания «Автодор» может быть лишена финансирования из-за срыва сроков строительства Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД), заявили в Счетной палате РФ. Кольцевая автодорога, которую изначально хотели построить к чемпионату мира по футболу 2018 года, целиком заработает только в 2019 году. На данный момент идет строительство трех участков ЦКАД, по четвертому соглашение еще не подписано.

Проблема со строительством ЦКАД обсуждалась во вторник на итоговой коллегии **Минтранса**. Напомним, что по первоначальным планам дорогу протяженностью 339 км должны были построить к чемпионату мира по футболу 2018 года, соответствующее поручение давал президент. Новая трасса должна пройти недалеко от Малой бетонки. Стоимость строительства – 300 млрд руб., включая 150 млрд руб. из Фонда национального благосостояния. Проект ЦКАД поделен на несколько участков, для каждого из них на конкурсе отбиралась компания-подрядчик. Курирует проект госкомпания «Автодор».

Выступая в **Минтрансе**, министр по делам открытого правительства Михаил Абызов заявил, что в 2018 году строительство ЦКАД не завершится. «Реализация проекта в сроки, установленные президентом, вызывает тревогу,– заявил он, сообщает RNS.– Нам надо мобилизовать наши ресурсы с тем, чтобы в ближайшие два года здесь работу нашу усилить. Мы отстаем от графика, и очевидно, в сроки, которые были определены изначально президентом, мы здесь этот проект не успеем реализовать, в том числе по объективным причинам. Здесь есть резервы и для нашей доработки».

Счетная палата, в свою очередь, уже вынесла предписание «Автодору» (со сроком выполнения до 30 декабря текущего года) в связи со срывом сроков строительства третьего и четвертого участков ЦКАД, заявил аудитор СП Валерий Богомолов. «В случае невыполнения данного предписания коллегией Счетной палатой по согласованию с Госдумой может быть принято решение о приостановлении всех видов операций по ее счетам (госкомпании “Автодор”.– “Ъ”), то есть практически будет остановлено финансирование». Господин Богомолов также отметил, что госкомпанией не соблюдаются сроки изъятия земельных участков под ЦКАД: на декабрь 2016 года было изъято 459 га, а это 46,4% от предусмотренного графиком объема.

Проблемы с реализацией проекта ЦКАД, напомним, начались еще несколько лет назад. Часть конкурсов несколько раз переносилась из-за отсутствия участников. Тендеры, которые удалось в итоге провести, заинтересовали Федеральную антимонопольную службу: ей не понравилось, что конкурсы выигрывают компании, предлагавшие максимальную цену. Счетная палата, в свою очередь, заявляла, что деньги, выделенные на дорогу, расходуются неэффективно. 17 июля 2016 года премьер Дмитрий Медведев объявил выговор главе «Автодора» Сергею Кельбаху за «ненадлежащее исполнение должностных обязанностей». В январе текущего года Счетная палата представила новый отчет о проверке строительства ЦКАД, в котором говорилось, что «улучшений не выявлено»: оформление документов и, как следствие, само строительство затягиваются.

На данный момент ситуация со строительством ЦКАД следующая: группа компаний «Аркс» работает на пятой секции (между Ленинградским и Киевским шоссе), ДСК «Автобан» – на третьей (между Горьковским и Ленинградским шоссе), Crocus Group – на первой (между Киевским шоссе и М4 «Дон»). Владелец Crocus Group Арас Агаларов заявил сегодня о рисках переноса запуска движения по участку ЦКАД (запланирован на 2018 год). «Там не все от нас зависит: если не будут освобождены эти участки, то понятно, что мы через дома не можем дорогу вести. Это не наши, так сказать, проблемы. Это проблема заказчика, она решается. Но не нами – силами госпредприятия»,– сказал господин Агаларов RNS. Что касается конкурса на право строить четвертую секцию (между М4 «Дон» и Горьковским шоссе), то он проведен, но соглашение с выигравшим тендер консорциумом «Юго-восточная магистраль» до сих пор не подписано – это должно произойти до 30 июня. Связано это с изменениями в составе акционеров консорциума: из структуры вышла УК «Лидер»: по данным «Интерфакса», новым его участником, скорее всего, станет ДСК «Автобан», в «Автодоре» это пока не подтверждают.

В «Автодоре» заявления господ Абызова и Богомолова не комментируют. Что касается заявления господина Агаларова, то в госкомпании, отвечая на вопрос “Ъ”, напомнили, что первый участок ЦКАД строится в форме долгосрочного инвестиционного соглашения, а значит, освобождением земли занимается исполнитель, а не госкомпания.

Когда проект ЦКАД только начинал реализовываться, на каждый лот приходили три-четыре компании, создавалась реальная конкуренция, пояснил “Ъ” глава общественного совета при **Минтрансе** Михаил Блинкин. «Но потом экономическая ситуация изменилась, и теперь “Автодор” пытается договориться хоть с кем-нибудь об участии в конкурсе,– говорит он.– При этом надо понимать, что необходимыми строительными мощностями в России обладают буквально четыре-пять компаний. В итоге желающих делать долгосрочные инвестиции в крупные проекты почти нет». Отпугнуть инвесторов могло и «политическое вмешательство», говорит Михаил Блинкин, имея в виду снижение тарифов на трассе М11 по требованию Генпрокуратуры. Что касается чемпионата мира по футболу, то, по мнению господина Блинкина, болельщиков будут перевозить в основном поездами и самолетами, а автомобильный транспорт, для которого предназначается ЦКАД, будет выполнять вспомогательную роль. «Москва стресс-тест в виде ЧМ-2018 переживет в любом случае»,– говорит он.

### ТАСС; 2017.04.06; КАБМИН РАСПРЕДЕЛИЛ РЕГИОНАМ 10 МЛРД РУБ. НА РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение, которым распределены межбюджетные трансферты на приведение в нормативное состояние автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения. Документ, подписанный 31 марта, опубликован на сайте правительства.

«Подписанным постановлением распределяются межбюджетные трансферты в объеме 10 млрд руб., предоставляемые в 2017 году из федерального бюджета бюджетам 49 субъектов Федерации на достижение целевых показателей региональных программ в сфере дорожного хозяйства...», – говорится в справке к распоряжению.

Согласно документу, крупнейшие трансферты получили город Севастополь (400 млн руб.), Ханты-Мансийский автономный округ (348 млн руб.), Волгоградская область (347,9 млн руб.). Принятые решения будут способствовать развитию сети автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения, отметили в правительстве.

### РИА НОВОСТИ; 2017.04.05; БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ ДАЛЬНОБОЙЩИКОВ ИЗ ДАГЕСТАНА НЕ ОФОРМЛЯЕТ БИЗНЕС И ГРУЗЫ

В госсистеме «Платон» зарегистрировано менее семи процентов от существующих большегрузов в Дагестане, остальные стремятся избежать любого контроля и скрывают маршруты движения, сообщает **Росавтодор**.

«Большегрузами из республик Северного Кавказа, помимо прочего, возят алкогольную продукцию. О том, какого качества алкоголь перевозят на фурах никому не известно – проверки фур неоднократно выявляли контрафакт», – говорится в сообщении.

При этом, по оценке Росалкогольрегулирования, только по УрФО, в прошлом году, четверть всего нелегального алкоголя, выявленного в ходе контрольных мероприятий, пришлось на контрафактную продукцию, то есть подделки под известные бренды.

В ведомстве отметили, что одним регионов, снабжающих Урал фальсифицированной продукцией, является Северный Кавказ. Из Дагестана, в частности, привозят контрафактные коньяки «Избербаш», «Дербент», «Старая крепость» и другие.

«Уменьшение потока фур нелегальных перевозчиков снижает количество нелегального алкоголя в регионах России», – заявили в пресс-службе Росалкогольрегулирования.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.05; В РОССИИ ПОЯВИТСЯ ЦЕНТРАЛИЗОВАННЫЙ САЙТ С ИНФОРМАЦИЕЙ О ТЕКУЩЕМ РЕМОНТЕ ДОРОГ

**Минтранс** РФ запустит сайт, на котором будет размещена информация о реконструкции дорог, сообщил министр по вопросам Открытого правительства Михаил Абызов.

«Сейчас идет работа над централизованным сайтом, на котором можно будет представить исчерпывающую информацию в доступном виде о том, какие работы у нас ведутся по реконструкции основных транспортных магистралей, кто ведёт эти работы, на каких условиях и в какие сроки эти работы будут закончены», – сказал М.Абызов, выступая на коллегии **министерства транспорта**.

Он отметил, что это часть проекта «Безопасные и качественные дороги».

По словам министра, также планируется в этом году запустить мобильное приложение, с помощью которого можно будет зафиксировать недостатки и нарушения в проводимых работах.

«Простым гражданам нужно предоставить простой интерфейс для обратной связи. Кроме того, необходимо разместить на сайтах территориальных органов **Минтранса** информацию о том, как проект будет реализован в каждом субъекте РФ», – сказал М.Абызов.

Премьер РФ Дмитрий Медведев в прошлом году предложил региональным властям наладить обратную связь с автомобилистами в целях улучшения качества дорог.

«Состояние дорог, как мы знаем, у нас во многих местах остается неудовлетворительным, даже в крупных городах они периодически исчезают во время весенних паводков и осенних всяких разных катаклизмов. ...Надо установить нормальную обратную связь с автолюбителями для того, чтобы была возможность сообщать и о ДТП, и о ямах на дорогах, и обо всех проблемах, связанных с дорожным хозяйством», – заявил Д.Медведев 21 ноября 2016 года на заседании президиума Совета при президенте РФ по стратегическому развитию и приоритетным проектам, на котором обсуждался, в частности, приоритетный проект по строительству дорог.

### ПРАЙМ; 2017.04.05; ВС ПОДТВЕРДИЛ ОБЯЗАННОСТЬ ВОДИТЕЛЕЙ ПЛАТИТЬ ЗА РЕМОНТ УСТРОЙСТВА ДЛЯ «ПЛАТОНА»

Верховный суд РФ подтвердил обязанность водителей оплачивать ремонт бортовых устройств «Платон».

Таким образом суд отклонил иск ЗАО «Ставропольский бройлер», который просил признать незаконными условия безвозмездного пользования бортовым устройством, которое определяет, что при утере любой из частей комплекта бортового устройства, включая паспорт оборудования, ссудополучатель обязан возместить его стоимость в полном объеме – 6822 рублей 98 копеек.

Истец полагает, что такие односторонние навязанные условия противоречат нормам Гражданского кодекса РФ и являются обременительными.

По словам представителя компании, он также обратился в управление Федеральной антимонопольной службы и арбитражный суд с вопросом о законности суммы возмещения. «Антимонопольный орган уже посчитал условие договора злоупотреблением, решение арбитражного суда по иску о внесении в соглашение изменений еще не принято», – отметил Николай Сорокин.

Ответчиком по делу выступал **Минтранс** РФ, который просил отклонить иск. В возражениях ведомство указало, что оператор наделен правом определять содержание договора безвозмездного пользования бортовыми устройствами в соответствии с постановлением правительства.

«Условия договора не могут быть произвольными и привязаны к положениям правил взимания платы. При этом истец фактически не понес убытков, говоря лишь о риске их возникновения», – указал **Минтранс**.

Суд поддержал его позицию. В среду судья огласил только резолютивную часть постановления, поэтому мотивы принятия такого решения пока неизвестны.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.04.06; ОТЛК СНОВА ДЕЛИТСЯ НА ТРИ

ОАО РЖД предложило очередной вариант разделения активов СП России, Белоруссии и Казахстана Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК). По нему партнеры ОАО РЖД – железные дороги Казахстана (КТЖ) и Белоруссии (БЖД) – получат по 33% в операционной компании, создаваемой на базе ОТЛК, но утрачивают права на доли и дивиденды «РЖД Логистики» (РЖДЛ) и «Трансконтейнера». Судьба последнего остается открытой.

Неделю назад ОАО РЖД направило в Росимущество, Минэкономики и **Минтранс** письма с уведомлением о ходе обсуждения реорганизации ОТЛК. «Ъ» удалось ознакомиться их содержанием, в том числе актуальными идеями ОАО РЖД по реорганизации СП. В Минэкономики подтвердили, что письма получили, вопрос прорабатывается, в **Минтрансе** «Ъ» не ответили.

ОТЛК учреждена ОАО РЖД, КТЖ и БЖД в 2014 году как трансъевразийская логистическая компания, оператор вагонов и грузовых терминалов. Акционеры должны были передать ОТЛК активы, но это сделало только ОАО РЖД, внесшее 50% плюс 2 акции «Трансконтейнера» и 100% минус 1 акцию РЖДЛ. В итоге ОАО РЖД получило 99,84% ОТЛК, а КТЖ и БЖД, сделавшие взнос в размере 32,7 млн руб.,– по 0,08%. В 2015 году было решено перестроить ОТЛК по модели asset-light (без активов), вернув ОАО РЖД «Трансконтейнер» и РЖДЛ. Также стоял вопрос о дивидендах этих компаний – пока они платятся ОТЛК, а не ОАО РЖД. Обсуждался ряд вариантов (см. «Ъ» от 28 сентября, 5 октября и 2 ноября 2016 года), но консенсус не был найден.

Сейчас ОАО РЖД предлагает создать три структуры. ОТЛК Eurasian Rail Alliance (ОТЛК ERA) включит операционный функционал ОТЛК, в том числе договорную базу и бизнес-процессы, а также вклады КТЖ и БЖД. Три акционера получат по 33,3%. В «ОТЛК Логистику» передадут пакет РЖДЛ, а в «ОТЛК Финансы» – дивиденды, перечисленные «Трансконтейнером» и РЖДЛ. В обеих структурах 100% минус 1 акция будет принадлежать ОАО РЖД, одна – ОТЛК. У ОТЛК останется пакет «Трансконтейнера». Поскольку и КТЖ, и БЖД выйдут из состава акционеров ОТЛК, а в ней по закону об АО не может быть менее двух акционеров, одна акция ОТЛК будет передана по номинальной стоимости РЖДЛ.

Дальнейшая судьба пакета «Трансконтейнера» (его готовы выкупить у ОАО РЖД группа «Сумма» и другие участники рынка) пока не решена. Комитет по стратегическому планированию совета директоров ОАО РЖД в декабре 2016 года постановил, что решение будет принято после анализа стратегии развития оператора с учетом итогов работы в прошлом году и концепции развития транспортно-логистического комплекса монополии (разрабатывается в рамках актуализации стратегии развития ОАО РЖД до 2030 года). В конце февраля комитет одобрил проект ТЗ независимого анализа вариантов распоряжения пакетом «Трансконтейнера». Провести его должен аналитический центр при правительстве до 15 июня.

Эксперты отмечают рост показателей «Трансконтейнера». В 2016 году его выручка по МСФО увеличилась на 21%, до 52 млрд руб., EBITDA и чистая прибыль – на 15%, до 6 млрд руб. и 3,2 млрд руб. соответственно. Денис Ворчик из «Уралсиба» в обзоре отметил, что в 2016 году рынок железнодорожных перевозок контейнеров вырос на 10%, до 3,26 млн TEU, в первом квартале 2017 года наблюдается ускорение темпов роста (на 23% за январь–февраль).

По мнению ОАО РЖД, новая схема позволит одновременно создать «ОТЛК без активов» с равным участием акционеров, обеспечить возврат акций РЖДЛ и «Трансконтейнера» и вывести их дивиденды из ОТЛК. Но, подчеркивает глава Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин, «красивый пассаж об увеличении до 33% долей белорусов и казахов в одной из образуемых компаний останется пассажем». «Не думаю, что данная компания сможет занять какие-то заметные позиции на рынке»,– полагает он, отмечая, что исходно ни КТЖ, ни БЖД не стремились в ОТЛК. Их позиция вряд ли поменялась, поскольку «несмотря на единое экономическое пространство, железнодорожные администрации предпочитают суверенитет».

### КОММЕРСАНТ; СЕРГЕЙ МАШКИН; НИКОЛАЙ СЕРГЕЕВ; 2017.04.06; ТЕРАКТ В МЕТРО ГОТОВИЛСЯ ДИСТАНЦИОННО

Как стало известно «Ъ», после теракта в санкт-петербургском метро резко увеличилось количество анонимных сообщений о якобы заложенных взрывных устройствах на транспортных объектах. Причем поступают они в основном с Украины, граждане которой недоступны для правоохранительных органов России. Тем временем Следственный комитет установил, что бомбы Акбаржон Джалилов собирал у себя дома по инструкциям, возможно полученным от воющих в Сирии узбекских радикалов, с которыми он состоял в переписке.

После теракта, совершенного 3 апреля, сотрудники полиции, Росгвардии и ФСБ работают в авральном режиме. По данным источника «Ъ» в правоохранительных органах, связано это не только с антитеррористическими мероприятиями, которые проводятся в метро, аэропортах и на объектах железной дороги, но и с участившимися звонками о якобы заложенных там взрывных устройствах. Как отметил собеседник «Ъ», подобные сообщения отвлекают от основной работы десятки, а то и сотни сотрудников, которые вынуждены их проверять. Кроме того, на время проверок приходится проводить эвакуацию людей с «заминированных» объектов.

Отметим, что подобные звонки обрушиваются на правоохранительные органы после каждого теракта, однако, по словам собеседника «Ъ», сейчас силовики столкнулись с принципиально новой ситуацией, которую разрешить они никак не могут. Дело в том, что если раньше после взрывов и захватов заложников правоохранителей атаковали звонками в основной доморощенные хулиганы, большинство из которых быстро устанавливали, отправляя по решениям судов либо в колонии (ст. 207 УК предполагает за заведомо ложное сообщение об акте терроризма до пяти лет лишения свободы), либо на принудительное лечение, то сейчас, по данным участников расследования, сообщения о минировании все чаще приходят с территории Украины. «Мы устанавливаем номера и даже авторов подобных звонков, но пресечь их действия не можем, поскольку правоохранительные органы Украины в последнее время просто отказываются исполнять любые поручения, поступающие из России»,– отметил собеседник «Ъ».

Тем временем СКР уже фактически раскрыл теракт, совершенный в вагоне поезда на перегоне между станциями «Сенная площадь» и «Технологический институт». По фотографии оторванной в результате взрыва головы родители опознали в погибшем уроженца киргизского города Ош Акбаржона Джалилова. Он же, установили следователи, перед тем, как взорвать бомбу, оставил еще одно СВУ в вестибюле станции «Площадь Восстания». Взрывотехники ОМОНа, обезвредившие его, сообщили, что в корпус огнетушителя были заложены шарики от подшипников, выполнявшие роль поражающих элементов, и килограмм тротила. При этом в СКР фактически опровергли данную информацию, сообщив, что мощность и тип взрывчатки еще не определены, так как СВУ только проходит взрывотехническую экспертизу.

Официальный представитель комитета Светлана Петренко сообщила, что в ходе обыска в квартире на Гражданском проспекте, которую около месяца назад снял Джалилов, были найдены двухсторонний скотч, фольга и «другие предметы», аналогичные тем, что были обнаружены в конструкции обезвреженной бомбы. По данным «Ъ», находки свидетельствуют о том, что оба СВУ были изготовлены Джалиловым именной в этой квартире.

По одной из версий, которую СКР сейчас проверяет при содействии Комитета национальной безопасности Киргизии (КНБК), этнический узбек Джалилов мог совершить теракт, попав под влияние террористической группировки «Туахид валь-джихад», которая действует в Сирии. По данным КНБК, в нее входят сотни узбеков, в том числе проживавших в Ошской области Киргизии. В прошлом году в области была проведена масштабная операция против вернувшихся из Сирии боевиков, которые активно вербовали в группировку новых участников, а также готовили теракты. После этого Ошский суд, удовлетворив требование прокуратуры, признал «Туахид валь-джихад» террористической организацией, запретив ее деятельность. Однако, уйдя в подполье, боевики стали активно осваивать интернет. Странички этой организации и связанных с нею групп можно найти практически во всех популярных соцсетях. Периодически их закрывают, в том числе по требованию российских властей, однако информация появляется в новом виде и на других ресурсах.

По данным источников «Ъ», съездив месяц назад в родной Ош, Джалилов мог начать активно контактировать со своими земляками-радикалами. А попав под их влияние, возможно, получил от них и инструкции по подготовке двойного теракта в метро.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ КУЛИКОВ; 2017.04.05; ПОСТАВКИ НА КУРИНЫХ ЛАПКАХ

Россия открыла новый маршрут экспорта продовольствия в Китай

Первый железнодорожный состав с контейнерами, нагруженными российским продовольствием, отправился из Калужской области в Китай. Пока это «проба» нового маршрута, но 20 апреля в Поднебесную отправится полноценный состав с российской мукой, шоколадом, конфетами и мороженым.

Путь отечественных продуктов проходит почти по всей стране – от транспортно-логистического центра Ворсино через пограничный пункт Забайкальск в китайский порт Далянь и станцию Шилун (провинция Гуанчжоу), пояснили «РГ» в Российском экспортном центре (РЭЦ), под эгидой которого реализуется проект поставки российских продуктов.

Основное преимущество нового маршрута – резкое сокращение срока доставки грузов. Если по морю наши товары плыли в Китай свыше одного месяца, то по железной дороге из центра России до китайского порта Далянь они доедут за 14 суток. При этом ориентировочная стоимость доставки универсального сорокафутового контейнера 2,6 тысячи долларов, рефрижераторного – от 4,5 тысячи.

Как отмечают организаторы проекта, после оценки пилотного запуска отправка поездов будет осуществляться регулярно. В частности, вторая отправка запланирована на 20 апреля. «Далее будем смотреть по ситуации, – поясняют в РЭЦ. – Заинтересованность в проекте высказали производители мороженого, бытовой химии, косметики». В новых отправках будет предусмотрено около 20 рефрижераторных контейнеров, которые наполнят российские мороженщики.

Между тем, как отмечает статистика Федеральной таможенной службы (ФТС) РФ, по итогам прошлого года наибольший прирост российской экспорта в Китай показали поставки продовольствия и сельхозпродукции. Россия продала продуктов более чем на 1,5 миллиарда долларов – на четверть больше, чем в 2015 году.

На китайском рынке сохраняется устойчивый спрос на российские сельхозтовары и продукты питания, считает управляющий директор РЭЦ по организации международных проектов Михаил Мамонов. «У китайского потребителя сложилось устойчивое представление, что наши продукты питания качественные, они не содержат генно-модифицированные организмы (ГМО), они экологически чистые и зачастую стоят дешевле зарубежных аналогов», – отмечает он. При этом традиционно особым спросом в Китае пользуются российские кондитерские изделия, шоколад, пиво, бакалейные товары (хлебобулочные изделия, сахар, специи, пряности и тому подобное), растительное масло, мороженое. А также продукт, который россиянами практически не употребляется – замороженные куриные лапки. А китайцы варят из них бульон и холодец.

Пока львиную часть нашего продуктового экспорта составляет мороженая рыба, которой в прошлом году продали почти на 950 миллионов долларов. Но самый резкий рост – более чем на 400 процентов (около 40 миллионов долларов) – показали поставки мучных кондитерских изделий и хлеба. Почти вдвое выросли поставки шоколада, которого было продано на 66 миллионов долларов. Любят китайцы нашу табачную продукцию (рост на 67 процентов) и пиво (плюс 60 процентов).

Как считает глава Управления отраслей экономики Аналитического центра при правительстве РФ Григорий Микрюков, наш экспорт продуктов в Китай будет демонстрировать высокие темпы роста. Об этом говорят прогнозы, по которым спрос на продукты питания в Поднебесной будет с каждым годом увеличиваться. И близость России с ее растущим сельскохозяйственным производством, а также наличие новых транспортных путей окажется как нельзя кстати.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.05; ДВОРКОВИЧ ЗА «ЧАСТНОГО» КОНЦЕССИОНЕРА НОВОГО УЧАСТКА СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО ХОДА – ЗАМГЛАВЫ МИНТРАНСА

Компания-концессионер, которую планируется создать для строительства нового участка Северного широтного хода (СШХ), должна быть подконтрольна частным инвесторам, считают в правительстве РФ.

«(Кто будет участниками этой структуры – ИФ) в настоящий момент не известно, но принципиальное решение со стороны (вице-премьера РФ – ИФ) Аркадия Владимировича **Дворкович**а состоит в том, что концессионер должен контролироваться частным инвестором», – сообщил журналистам замглавы **министерства транспорта** РФ Алан **Лушников** в кулуарах расширенной коллегии ведомства в среду.

«То есть не может быть концессионером ОАО «Российские железные дороги» или (его – ИФ) 100%-ное дочернее общество. (Иначе будет – ИФ) частная концессионная инициатива, и мы риски оставляем на государственной компании – это неприемлемо», – пояснил чиновник. По его словам, размер «частной» доли является предметом для «разговора с конкретными инвесторами» – и «эту работу должны провести РЖД».

Как сообщалось ранее, проект «Северный широтный ход» предполагает создание железнодорожной линии Обская – Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево для вывоза грузов с месторождений северных районов Западной Сибири и сокращения транспортных маршрутов в порты Северо-Запада РФ. Реализовать его планируется с привлечением средств частных инвесторов по концессионной схеме.

Предполагается, что основные участники – РЖД, ПАО «Газпром» (MOEX: GAZP) и Ямало-Ненецкий автономный округ (ЯНАО) – профинансируют реконструкцию объектов собственной железнодорожной инфраструктуры, а строительство новых объектов выполнит концессионер. В частности, газовая монополия создаст «дочку», которая завершит прокладку и обеспечит ввод в эксплуатацию своей железнодорожной линии Надым-Пангоды (112 км).

«Российские железные дороги» в рамках своей инвестиционной программы должны выполнить реконструкцию примыкающих участков Коноша – Котлас – Чум – Лабытнанги Северной железной дороги, включая станцию Обская, а также участка Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево Свердловской железной дороги. Администрация ЯНАО вложит средства в строительство автомобильной части моста через Обь и предоставит необходимую проектную документацию. Также регион передаст в федеральную собственность земельные участки, необходимые для строительства, обеспечит доступ к водным объектам и лесным участкам, предоставит льготы по налогу на имущество.

В свою очередь концессионер должен обеспечить финансирование, строительство и эксплуатацию линии Обская-Салехард-Надым. Предполагается, в частности, что компания построит железнодорожную часть моста через Обь и подходы к ней, новый железнодорожный участок Салехард-Надым (353 км), а также ж/д часть моста через Надым и подходы к ней. Ранее сообщалось, что созданная специальная проектная компания-концессионер будет «дочкой» РЖД, а ее акционерами могут быть заинтересованные инвесторы. Концедентом выступит РФ.

Тариф по СШХ «должен быть чуть-чуть ниже», отметил в среду А.**Лушников**. «Идея модели состоит в том, что грузоотправитель должен заплатить столько же, сколько он заплатит за перевозки по существующей инфраструктуре или чуть меньше», – пояснил чиновник. Потенциальный объём перевозок по линии оценивается в 23,9 млн тонн, уточнил он. Пока, по словам А.**Лушников**а, заявки не являются обязывающими: «Там есть список компаний, которые будут работать. (От них есть – ИФ) письма, но это же не обязательство. Мы все это будем еще рассматривать», – сказал он.

А.**Дворкович** на заседании коллегии назвал Северный широтный ход «одним из ближайших перспективных проектов». «Над ним мы сейчас работаем, дорабатываем модель. Надеемся на оптимальное, сбалансированное распределение рисков между РЖД, крупнейшими грузоотправителями, прежде всего энергетическими компаниями, и финансовыми институтами. Думаю, что этот проект в среднесрочной перспективе будет реализовываться», – сказал чиновник.

По оценке старшего вице-президента РЖД Вадима Михайлова, общая стоимость строительства СШХ составит около 236 млрд руб. с долей компании в 105 млрд руб., которые необходимы для расширения «примыканий» на Северной и Свердловской железных дорогах, писало ранее корпоративное издание монополии. В октябре 2016 г. уже было подписано соглашение с правительством Ямало-Ненецкого автономного округа. «Чтобы перейти на концессионную схему реализации проекта, не хватало договоренностей с «Газпромом», – добавляла газета. На прошлой неделе они были достигнуты. По планам РЖД, доля концессионера в проекте составит 113,5 млрд руб. Строительство Северного широтного хода планируется завершить к 2022 г., писало издание.

### RNS; 2017.04.05; ДВОРКОВИЧ НЕ ПОЛУЧАЛ ДОКЛАД ГЛАВЫ РЖД О ПРОВЕРКЕ КОМПАНИИ ГЕНПРОКУРАТУРОЙ

Вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** заявил, что не получал доклад главы РЖД о проверке, которую проводит Генпрокуратура.

«Я читал об этом в средствах массовой информации и не успел пока получить доклад от руководителя», – сказал он, отвечая на вопрос RNS.

Ранее «Ведомости» со ссылкой на свои источники сообщили, что Генпрокуратура проводит проверку в РЖД. По словам одного из источников, в компании проводится доследственная проверка, однако о возбуждении уголовного дела пока неизвестно.

Прокуратура рекомендовала главе РЖД уволить начальника департамента имущества Павла Потапова. Однако представитель компании сказал, что проверки в компании проводятся регулярно. Представитель Генпрокуратуры также сказал, что проверка, в том числе, и относительно Потапова, является рутинной.

Источник, близкий к компании рассказал, что прокурорские проверки в компании обычно проводятся относительно закупочной деятельности компании, аффилированности и других факторов. Разные источники газеты сообщают, что прокуратура проверяет материалы за 2011–2017 годы и что проверки могут быть связаны с одним из владельцев крупнейших подрядчиков РЖД – Алексеем Крапивиным, причастным к выводу более 700 млрд руб. из России и использованием «молдавской схемы». Однако другие источники считают, что Крапивин является не единственной целью проверки.

### RG.RU; 2017.04.05; В РФ ПОЯВЯТСЯ ГРУППЫ БЫСТРОГО РЕАГИРОВАНИЯ ДЛЯ ЗАЩИТЫ МЕТРО

Правительство РФ утвердило требования к антитеррористической защищенности объектов метрополитена. Соответствующий документ публикует «РГ», его подписал Дмитрий Медведев. Премьер распорядился создать группы быстрого реагирования для защиты метрополитена от незаконного вмешательства.

«Требованиями определяется система реализуемых субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками мер, которые направлены на защиту объектов транспортной инфраструктуры метрополитенов от потенциальных, непосредственных и прямых угроз совершения актов незаконного вмешательства», – говорится в документе.

Ранее вице-премьер Аркадий **Дворкович** заявил, что документ станет залогом системной безопасности на общественном транспорте. Он также добавил, что постановление направлено на минимизацию рисков повторения теракта в Санкт-Петербурге.

3 апреля в метро Санкт-Петербурга сработало взрывное устройство. В результате погибли 14 и получили ранения 64 человека. По информации Следственного комитета РФ, в теракте подозревается 22-летний уроженец Киргизии Акабарджон Джалилов.

### ТАСС; 2017.04.05; ДВОРКОВИЧ: ОБСУЖДЕНИЕ ТАРИФА «ПЛАТОНА» НАЧНЕТСЯ ПОСЛЕ ИСПОЛНЕНИЯ ПОРУЧЕНИЙ МЕДВЕДЕВА

Правительство РФ вернется к обсуждению вопроса об отмене льготного тарифа по системе «Платон» и возвращению к изначально планируемому тарифу в 3,06 рубля за 1 км пробега 12-тонными грузовиками по федеральным трассам только после исполнения поручений премьер-министра РФ Дмитрия Медведева. Об этом сообщил журналистам вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович**.

«Вернемся (к этому вопросу – прим. ТАСС) только когда будут исполнены те поручения, которые дал премьер», – сказал он, отвечая на соответствующий вопрос.

В конце марта Дмитрий Медведев провел встречу с представителями среднего и малого бизнеса в сфере автоперевозок, по итогам которой поручил рассмотреть ряд вопросов, в том числе, упростить предоставление льгот по транспортному налогу для пользователей системы «Платон», подготовить предложения о введении скидок в зависимости от пробега автомобиля.

Также было поручено представить предложения по господдержке лизинга большегрузных автомобилей, и по совершенствованию системы весогабаритного контроля автомобилей.

Изначально предлагалось сделать тариф по системе в размере 3,06 рубля за 1 км, но позже было принято решение ввести льготный период. Так, сейчас тариф составляет 1,53 рубля за 1 км, а с 15 апреля составит 1,91 рубля за 1 км. Жестких сроков для отмены льгот по тарифу не предусмотрено.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.05; РЖД ЗА 5 ЛЕТ СВЕДУТ К «НУЛЮ» ПРОТЯЖЕННОСТЬ УЧАСТКОВ С ПРОСРОЧЕННЫМ РЕМОНТОМ НА ГЛАВНЫХ ХОДАХ

ОАО «Российские железные дороги» планирует за пять лет свести к «нулю» протяженность участков на магистральных направлениях с просроченными сроками ремонта.

«С 2017 г. мы снижаем сверхнормативный пробег по инфраструктуре и далее в течение четырех лет должны выйти к «нулевым» параметрам («просрочки» – ИФ) по главному ходу», – заявил первый вице-президент РЖД Анатолий Краснощек на заседании расширенной коллегии **министерства транспорта** РФ в среду.

Ранее представители компании сообщали, что в целом на капитальный ремонт инфраструктуры в 2017 г. РЖД направят порядка 60 млрд руб. В частности, на эти цели пойдут доходы от 2%-ной целевой надбавки, утвержденной правительством в дополнение к 4%-ной индексации грузовых железнодорожных тарифов в РФ на 2017 г. За использованием средств следит правительственная комиссия по транспорту под руководством вице-премьера РФ Аркадия **Дворкович**а. При этом надбавка будет исключена из базы индексации грузовых тарифов при их установлении на 2018 г.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.05; ДОХОДЫ ОТ АКЦИЗОВ НА ТОПЛИВО ДОЛЖНЫ НАПРАВЛЯТЬСЯ ТОЛЬКО НА РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ, СЧИТАЕТ АБЫЗОВ

Министр по вопросам Открытого правительства Михаил Абызов предложил направлять на развитие инфраструктуры все средства от взимания акцизов на топливо.

«Платежи пользователей автомобильных дорог, которые заложены в тот или иной акциз, должны в 100%-ном объеме направляться на развитие и поддержание качественной инфраструктуры. Это поддерживают и регионы, и ключевые участники транспортной отрасли, и общественные организации», – сказал М.Абызов, выступая на коллегии **министерства транспорта** в среду.

«Я думаю, здесь надо с министерством финансов в 2017-2018 годах этот вопрос поставить очень жестко. Потому что это, в том числе, вопрос справедливости взимания платы с участников дорожного движения», – отметил он.

М.Абызов добавил, что в прошлом году часть акцизных сборов была направлена «на иные цели федерального бюджета».

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.05; РЖД НЕ ДОЛЖНЫ ВОЗИТЬ ГРУЗЫ В УБЫТОК, НО НЕ НАДО «ЗАШИВАТЬ» В ТАРИФЫ И ЛИШНИЕ РАСХОДЫ – ФАС

ОАО «Российские железные дороги» не должно возить грузы себе в убыток, но и не должно включать в базу расчета тарифа необоснованные расходы, считают в Федеральной антимонопольной службе (ФАС) РФ.

Согласно сообщению ведомства, в среду основные подходы к формированию нового тарифного прейскуранта РЖД обсуждались в ФАС на заседании подгруппы по определению размера эксплуатационных затрат, подлежащих к включению в ж/д тарифы.

Позицию регулятора отразил его замглавы Александр Редько. «Он призвал экспертов, в первую очередь, определить базу расходов, закладываемую в будущие тарифы. Замглавы ФАС подчеркнул, что «Российские железные дороги» не должны перевозить грузы по цене, не покрывающей предельные (зависящие) расходы монополии. Вместе с тем, расходы РЖД должны быть внесены в новый тарифный прейскурант только после их оптимизации», – говорится в сообщении.

В заседании участвовали крупнейшие грузоотправители, операторы подвижного состава и эксперты-экономисты ведущих научных учреждений. Они обсуждали первоочередные задачи, решение которых необходимо для создания новой тарифной системы инфраструктурной монополии.

«Экспертам предложили обсудить ряд вопросов. В их числе: определение уровня зависящих затрат (компании – ИФ), переход к модели калькуляции тягового усилия, разделение затрат по центрам финансовой ответственности и их нормирование, проработка модели автоматической смены тарифного класса грузов в случаях колебания мировых цен», – отмечает ведомство. По итогам встречи РЖД должны будут проработать экономическую модель себестоимости расходов, которые лягут в основу нового тарифного прейскуранта, остальным участникам предложено направить свои позиции.

### РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДРА МОЖАРОВСКАЯ; 2017.04.05; РЖД ПЕРЕХОДЯТ НА ЗАКУПКУ ЛОКОМОТИВОВ НА ОСНОВЕ КЖЦ

В ОАО «РЖД» планируют осуществлять закупку локомотивов на основе контракта жизненного цикла (КЖЦ), об этом сообщил первый вице-президент компании Анатолий Краснощек в рамках проведения Итоговой расширенной коллегии **Минтранса** России.

РЖД переходят на закупку локомотивов на основе КЖЦ

«Мы рассматриваем сегодня переход на конкурентный рынок закупки локомотивов. В основу которого будет положен контракт жизненного цикла. Это должно стимулировать рост качества продукции и сократить потребность в объемах финансирования», -пояснил он.

### РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДРА МОЖАРОВСКАЯ; 2017.04.05; В 2016 ГОДУ КОЛИЧЕСТВО АВАРИЙ НА ИНФРАСТРУКТУРЕ РЖД СНИЖЕНО БОЛЕЕ, ЧЕМ НА 40%

По итогам 2016 года уровень транспортных происшествий на инфраструктуре российских железных дорог снизился более, чем на 40%, сообщил в ходе итоговой расширенной коллегии **Минтранса** России первый вице-президент ОАО «РЖД» Анатолий Краснощек.

В 2016 году количество аварий на инфраструктуре РЖД снижено более, чем на 40%

Компания достигла заданных правительством темпов по снижению аварийности на инфраструктуре. Количество транспортных происшествий снижено на 41%. Целевой показатель транспортной безопасности, заданный на 2016 год Транспортной стратегией (Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года прим. ред.) выполнен с повышением на 19%», – отметил он.

По словам А. Краснощека, высоким остается число происшествий по вине сторонних организаций, их уровень достиг порядка 64% от всех аварий, произошедших на инфраструктуре за 2016 год.

### КОММЕРСАНТ.RU; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.04.05; АВИАКОМПАНИИ И АЭРОПОРТЫ ДОГОВОРИЛИСЬ ОБ НДС

Авиакомпании и аэропорты достигли компромисса в вопросе нулевой ставки НДС на аэропортовые услуги. Сейчас они вообще не облагаются налогом, что не устраивает аэропорты, которым приходится включать в расходы НДС, в том числе на строительство, предъявляемый поставщиками и подрядчиками. Новая схема позволит аэропортам компенсировать НДС, а авиакомпании получат от аэропортов отсрочку на время возмещения НДС из бюджета.

Российские авиакомпании и аэропорты «достигли консенсуса» в вопросе отмены льготы по уплате НДС на аэропортовые услуги, заявил глава «Аэропортов регионов» Евгений Чудновский, выступая на коллегии **Минтранса**.

Сейчас большая часть услуг аэропортов (обслуживание судов) не облагается НДС, но они просят отменить льготу, которая лишает участников рынка прав на налоговые вычеты, вынуждая включать в расходы НДС, предъявленные поставщиками. Введение нулевой ставки позволит компенсировать НДС.

Решение было найдено при участии гендиректора «Аэрофлота» Виталия Савельева, и «оно устраивает Минфин в части отмены льготы», сказал господин Чудновский. По его мнению, льгота позволит «снизить финансовое бремя для аэропортов», поэтому меру следует принять «до того, как все основные аэропортовые объекты будут введены в эксплуатацию» в рамках подготовки к чемпионату мира по футболу в 2018 году.

Господин Чудновский уточнил, что общее решение по отмене налоговой льготы нашли, в частности, «Аэрофлот» и Шереметьево. На установление нулевой налоговой ставки также согласны остальные аэропорты и авиакомпании, кроме S7, где на запрос “Ъ” оперативно не ответили.

Как ранее сообщал “Ъ”, нынешняя схема, когда НДС для аэропортов просто нет, позволяет перевозчикам принимать к вычету НДС на аэропортовые услуги. Но при установлении нулевой ставки НДС перевозчики не смогут больше делать этого, и их оборотные расходы вырастут. Хотя государство в итоге компенсирует расходы на НДС, компаниям придется привлекать средства для промежуточного финансирования его уплаты. В итоге даже нулевая ставка НДС потребует изъятия в течение года значительных оборотных средств.

Но господин Чудновский заверил, что аэропорты договорились предоставить авиакомпаниям отсрочку на сумму НДС на время, необходимое для возмещения из госбюджета, чтобы «никак не переложить бремя дополнительное на авиакомпании». Он также добавил, что Минфин был готов установить нулевую налоговую ставку еще год назад. «Теперь вопрос, готов ли он свое предложение годовой давности реализовывать или нет»,– заключил глава «Аэропортов регионов».

Опрошенные “Ъ” авиакомпании и Минфин на запрос “Ъ” не ответили.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.05; ПОЧТИ 0,5 МЛРД РУБ. ПЛАНИРУЕТСЯ НАПРАВИТЬ НА СУБСИДИРОВАНИЕ АВИАПЕРЕЛЕТОВ В КРЫМ В 2017Г – РОСАВИАЦИЯ

Ассигнования из бюджета, выделяемые на реализацию программы субсидирования воздушных перевозок в Симферополь (Крым), в 2017 году составят 475,4 млн рублей, сообщила пресс-служба **Росавиаци**и.

Ведомство утвердило планируемый объем перевозок в рамках программы субсидирования. Полеты из 36 городов России в/из Крыма будут выполнять семь авиакомпаний: «Аэрофлот» (MOEX: AFLT), «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL), «АЛРОСА» (MOEX: ALRS), «Сибирь», «Саратовские авиалинии», Red Wings и «Ижавиа».

«За 6,5 месяцев они смогут перевезти 141,5 тыс. пассажиров», – отмечается в пресс-релизе.

Программа субсидирования авиаперелетов в Крым и обратно действует на основании постановления правительства РФ от 2014 года.

В 2016 году воздушные перевозки в/из Крыма по спецтарифу выполняли 11 авиакомпаний. С 1 июня по 30 ноября они перевезли 117,4 тыс. пассажиров, на это ушло 397,7 млн рублей.

В 2017 году в программу субсидирования внесены изменения. «Так, специальный тариф на полеты в Крым будет действовать с 15 мая по 30 ноября (ранее – с 1 июня по 30 ноября), география полетов пополнилась тремя новыми направлениями из Сочи, Орска и Сыктывкара, всего субсидирование распространяется на 61 маршрут (из разных городов России в Крым, в том числе из некоторых городов будут летать несколько авиакомпаний – ИФ)», – отмечает **Росавиаци**я.

Предельная величина спецтарифа в одном направлении зависит от дальности полета и составит от 2,5 тыс. до 12,5 тыс. рублей.

Полеты будут выполняться на воздушных судах отечественного и иностранного производства (типа Ан-148, Ту-204 и Як-42, Вoeing-737-800, А319/320/321 и Emblaer-190).

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.05; АЭРОПОРТЫ «МУРМАНСК» И «ХИБИНЫ» ПРОГНОЗИРУЮТ РОСТ ПАССАЖИРОПОТОКА НА 2017Г

Аэропорты «Мурманск» (входит в холдинг «Новапорт») и «Хибины» (юридическое лицо – ОАО «Аэропорт», принадлежит АО «Апатит», входящему в группу «ФосАгро») (MOEX: PHOR) планируют увеличение пассажиропотока в 2017 году.

Как сообщил руководитель по авиационной коммерческой деятельности аэропорта «Мурманск» Александр Архипов на VII международной конференции «Логистика в Арктике» в среду, пассажиропоток в 2016 году составил 763 тыс. человек, что на 1,6% превышает показатель 2015 года. В текущем году аэропорт – главная воздушная гавань Заполярья – планирует увеличить пассажиропоток на 7,8%, до 823 тыс. человек. Одним из факторов ожидаемого роста А.Архипов назвал начало выполнения летом чартерных рейсов из Мурманска в Анталью.

Кроме того, А.Архипов напомнил о намерении возобновить авиарейсы Архангельск-Мурманск-Тромсё (Норвегия), уточнив, однако, что для выполнения этих рейсов авиакомпании «Оренбуржье» требуется оснастить воздушные суда в соответствии с европейскими требованиями авиационной безопасности.

«Будут выполняться рейсы на малом воздушном судне L-410 пассажировместимостью 14 мест с частотой от трех раз в неделю до ежедневной. Единственное ограничение для выполнения этого рейса в том, что данные воздушные суда не были оборудованы TSAC (системой предупреждения столкновения самолетов в воздухе – ИФ). На территории РФ наличие данной системы необязательно, но в Норвегии это обязательное условие. Стоимость оборудования этой системой одного судна – 140 тыс. евро», – сказал А.Архипов.

По его словам, сейчас АК «Оренбуржье» ищет инвесторов, готовых вложить средства в оборудование самолетов системой TSAC, и «через полтора-два месяца после выделения средств начнутся рейсы».

Планы на рост пассажиропотока строят и в аэропорту «Хибины», преимущественно обслуживающем жителей южной части Кольского полуострова – городов Апатиты, Кировск, Ковдор, Полярные Зори и Кандалакша, а также туристов горнолыжных комплексов Хибинских гор.

И.о. генерального директора аэропорта «Хибины» Светлана Скопина сообщила на конференции, что в 2016 году пассажиропоток составил 54,7 тыс. человек, прогноз на текущий год – 62,9 тыс. пассажиров. Таким образом, рост должен составить 15%.

«Аэропорт «Хибины» ведет переговоры с авиакомпаниями о расширении сети маршрутов. Не буду называть конкретные компании, но мы в процессе переговоров с перевозчиками, которые входят в первую пятерку авиакомпаний России», – сказала С.Скопина.

Холдинг «Новапорт» создан в 2002 году, на паритетных началах принадлежит группе компаний AEON Corporation и инвестиционному холдингу Meridian Capital (Казахстан). В настоящее время компания управляет аэропортами Новосибирска, Барнаула, Томска, Кемерово, Читы, Астрахани, Челябинска, Волгограда, Перми, Тюмени и Мурманска. По итогам 2015 года суммарный пассажиропоток аэропортов группы составил 11 млн пассажиров.

Аэропорт «Хибины» находится в черте города Апатиты и в 32 км от Кировска. Аэропорт способен принимать воздушные суда типа Як-40, Як-42, Ан-24, Ан-26, Ту-134 и Boeing-737, обслуживает регулярные рейсы «Псковавиа», авиакомпании «Северсталь» (MOEX: CHMF), «Нордавиа». Основным владельцем является АО «Апатит».

### ТАСС; 2017.04.05; КАЛИНИНГРАД НАЧАЛ ПЕРЕГОВОРЫ ОБ ОТКРЫТИИ ПРЯМЫХ РЕЙСОВ В СОЧИ И ЕКАТЕРИНБУРГ

Калининградский аэропорт Храброво готов к открытию прямых рейсов в Сочи и Екатеринбург, в том числе по субсидированным билетам, однако пока ни одна из авиакомпаний не заявила о готовности начать полеты на этих направлениях, сообщили ТАСС в дирекции калининградского авиаузла.

«По Сочи, Екатеринбургу пока ни от одной авиакомпании запросов на выполнение рейсов не поступало. Со стороны аэропорта Храброво ведутся соответствующие переговоры», – сказали в дирекции калининградского аэропорта, отвечая на вопрос о возможности организации авиаперевозок по этим направлениям по субсидированным тарифам.

Ранее сообщалось, что в рамках программы субсидирования полетов в Калининград с 15 мая по 15 октября 2017 года **Росавиаци**я планирует перевезти 181 тыс. пассажиров. На субсидии авиакомпаниям выделено суммарно 341,529 млн рублей. Готовность участвовать в программе перевозок по направлениям Москва – Калининград и Санкт-Петербург – Калининград со стоимостью билетов 3,8 тыс. и 3,5 тыс. рублей соответственно заявили семь авиакомпаний. Решается вопрос расширения маршрутной сети субсидированных перевозок за счет включения новых направлений из Сочи, Мурманска, Екатеринбурга и Архангельска.

В дирекции Храброво отметили, что на летний сезон авиакомпания «Нордавиа» уже запланировала рейсы из Калининграда в Мурманск и Архангельск. В авиакомпании уточнили, что они будут выполняться раз в неделю с июня этого года.

Субсидированные перевозки

В Министерстве развития инфраструктуры Калининградской области ТАСС сообщили, что спрос на субсидированные перевозки из Калининграда в Москву и Санкт-Петербург постоянно увеличивается с начала действия программы в 2011 году. В первый год, когда субсидированные билеты продавались гражданам в возрасте до 23 лет и старше 60 лет, льготой воспользовались чуть более 3,1 тыс. человек, спустя год после отмены этих ограничений – уже более 44,4 тыс. человек.

С 2013 по 2015 год льготными билетами пользовались от 19,4 тыс. до 20,5 тыс. человек в год, а в 2016 году поток сократился до 16,2 тыс. пассажиров. Тогда авиакомпании не использовали средства субсидий в полном объеме, что, как отметили в правительстве области, было связано с «искусственно созданным рядом авиакомпаний-участников программы дефицитом продаваемых мест по специальным тарифам в пик летних авиаперевозок».

На проблему ранее обратил внимание врио губернатора области Антон Алиханов. По его словам, в 2016 году компания «Аэрофлот», в частности, использовала только 68% объема субсидий. При этом билеты на авиарейсы летом продавались по цене до 40 тыс. рублей. Этот вопрос, как отметил глава региона, был поднят на федеральном уровне, и перевозчики заверили, что впредь будут осваивать субсидии в полном объеме.

В целом программа субсидирования авиаперевозок положительно сказывается на решении авиатранспортной доступности региона и повышает, в том числе, его туристическую привлекательность, отметили в Министерстве развития инфраструктуры области.