**24 МАЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.05.23; ЗАКАТАЮТ В АСФАЛЬТ

Этим летом отремонтируют почти 9 тысяч километров федеральных дорог

На федеральных трассах стартовал сезон ремонтных работ. Этим летом планируется привести в порядок больше 8,7 тысячи километров автодорог. Основной акцент будет сделан на участки с большой интенсивностью движения.

Приоритетным проектом **минтранса**, по словам главы **Росавтодор**а Романа **Старовойт**а, в рамках столичного транспортного узла в этом году стал головной участок трассы М-7 «Волга» с 15 по 21 километр (шоссе Энтузиастов). На этой напряженной автотрассе в районе Балашихи интенсивность движения превышает 120 тысяч автомобилей в сутки. Уже в августе этого года по двум развязкам, которые должны разгрузить движение, откроется рабочее движение, пообещал **Старовойт**. А в ноябре 2017 года весь головной участок М-7 «Волга» можно будет проехать за 15-20 минут, добавил он.

На участке с 26 по 30 километр этой же трассы дорожники ликвидируют «узкое место». Там возведут еще одну развязку на выезде из города Балашиха в районе примыкания Восточного шоссе. Начало строительства намечено на 2017 год. С другой стороны Балашихи – Щелковское шоссе. Проект по повышению пропускной способности (частичного расширения существующей дороги и строительства участков дублера) Щелковского шоссе уже готов. **Росавтодор** может реализовать его за полтора-два года, отметил глава агентства **Роман Старовойт**.

Однако планы дорожников затрагивают территорию национального парка «Лосиный остров», а это требует особых согласовательных процедур, которые сейчас идут с правительством и минприроды. По краю Лосиного острова можно сделать уширение Щелковского шоссе (до поворота на Балашиху), потому что другого решения невозможно предусмотреть. С другой стороны Щелковского шоссе многоэтажные жилые дома и объем проблем, которые возникнут у жителей, несоизмерим с прокладкой трассы по границе леса.

Изначально было два варианта. Первый – расширять трассу на юг. Но там построены многоэтажные жилые дома, расселение которых потребовало бы очень больших бюджетных затрат. Второй – расширять на север, что требует изъятия земли некоторых торговых помещений и объектов сервиса. Это экономически целесообразнее, поэтому прорабатывается второй вариант с учетом максимальной минимизации рисков для экологии и природы, подчеркнул он.

Но пробка переместится к Малому Бетонному кольцу, отмечают эксперты. И это показал пример Ярославского шоссе. Дорожники это понимают: в планах расширение федеральных дорог из столицы до Малого бетонного кольца.

В 2017 году начнется второй этап реконструкции М-8 «Холмогоры» (Ярославское шоссе) от города Пушкина до пересечения с Малым бетонным кольцом (А-107). Там тоже будет до 8 полос, как и на головном участке трассы (от Москвы). Ликвидировать заторы на федеральных трассах дорожники планируют еще и за счет строительства путепроводов и ликвидации светофоров.

Уже расширяют участок Дмитровского шоссе на границе Москвы и Московской области с 4 до 6 полос. Кроме этого, для того чтобы разгрузить движение на участке пересечения Дмитровского шоссе и малой бетонки (А-107), строится многоуровневая развязка.

Чтобы транспорт не задерживался на съездах на бетонку, дорожникам поставлена задача убрать все пересечения автотрассы с железнодорожными путями в одном уровне. Для этого на Малой( А-107) и Большой бетонках (А-108) уже возводятся путепроводы.

Кроме того, продолжаются работы по строительству обхода Орехово-Зуево – в этом году намечен ввод в эксплуатацию 7 километров новой дороги и транспортной развязки.

Еще в планах строительство обхода поселка Октябрьский на трассе М-5 «Урал». Сейчас выкупаются земли и готовятся территории под строительство.

«Все эти меры увеличат пропускную способность федеральных трасс Подмосковья, ликвидируют пробки, повысят уровень безопасности дорожного движения и улучшат экологическую обстановку в регионе», – отметил **Роман Старовойт**.

Конечно, во время ремонта поток машин будет идти медленнее, но пользователей просят отнестись к этому с пониманием. Более подробно о том, где будут ремонтировать и реконструировать дороги, читайте на сайте «Российской газеты».

### ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ ТОДОРОВА; 2017.05.24; ГРУЗООТПРАВИТЕЛИ ВЫСТУПАЮТ ЗА ПЕРЕХОД ПОРТОВЫХ ТАРИФОВ НА РУБЛИ

Представители **Минтранса** РФ в ходе мероприятия заявили, что двигаться к рублям нужно осознанно и с отлагательным периодом.

Крупные компании, которые пользуются услугами перевалки в портах («Роснефть», «Русал», «Русснефть», «Металлоинвест» и другие), выступили за то, чтобы тарифы на эти услуги были переведены в рубли. Об этом они заявили на совещании на площадке РСПП на прошлой неделе. Федеральная антимонопольная служба (ФАС) ранее неоднократно заявляла, что необходимо выполнить соответствующее поручение президента и уйти от валютного ценообразования, однако на этом совещании представители ведомства не присутствовали. Представители **Минтранса** в ходе мероприятия заявили, что двигаться к рублям нужно осознанно и с отлагательным периодом.

Сейчас тарифы стивидорных компаний (осуществляют погрузку, разгрузку и хранение грузов в портах) устанавливаются свободно. Несколько лет назад ФАС отменила ценовое регулирование в этой области. Однако в последние годы из-за номинации в валюте тарифы значительно возросли, в связи с чем ФАС по подозрению в установлении монопольно высоких цен уже выдала несколько предупреждений и предписаний.

– Люди шли в этот бизнес, как в валютный, и инвестировали в него именно так. Когда человек оценивал риски, он понимал, что они нивелируются, что здесь нет так называемой курсовой разницы, которая возможна при изменении курсов рубля и доллара, – заявил на совещании замглавы **Минтранса** Виктор **Олерский**.

По его словам, многие стивидоры имеют долги в валюте и не смогут мгновенно все перекредитоваться в банках, а это значит, что невозможно будет одномоментно перевести тарифы в рубли.

– Все экспортеры в основном строят свои планы и инвестпрограммы в долларах, так как получают выручку в долларах, – добавил Виктор **Олерский**.

Замминистра отметил, что ФАС выдала свои предупреждения и предписания стивидорам, не до конца разобравшись в предмете.

– Чтобы сделать какие-то выводы, нужно погрузиться в предмет. Тут столько деталей и нюансов, можно таких дров нарубить, что я больше ничего не могу ФАС посоветовать, – заключил чиновник.

На этом совещании представители ФАС не присутствовали, хотя были приглашены. От комментариев «Известиям» в ведомстве отказались. Тем не менее министерство выслушало все позиции стивидоров и грузоотправителей – крупных компаний, которые пользуются услугами перевалки в портах.

– На самом деле позиция компании «Роснефть» всем известна. Ключевой вопрос – альтернатива. У нас нет альтернативы по перевалке в Приморске, Усть-Луге, Новороссийске, – рассказал генеральный директор «Роснефтефлота» Олег Терещенко.

По мнению грузоотправителей, для установления справедливых цен на услуги нужна конкуренция. Об этом, в частности, говорила и директор по транспорту и логистике «Русала» Мария Никитина.

– Конкуренции мы не видим, – заявила она.

Олег Терещенко отметил, что «несправедливо выросла ставка (на портовые услуги) в рублевом эквиваленте», тарифы в долларах выросли, но несущественно. По его словам, всё это привело к тому, что рентабельность стивидоров достигла как минимум 60%.

– Ограничить слишком быстрый рост расходов (на перевалку). Эту цель мы и преследовали. Мы поддерживаем позицию ФАС по установлению границ рынка, – также заявил вице-президент по коммерции «Русснефти» Магомед-Али Евлоев.

Установление границ рынка, как подчеркнул Виктор **Олерский**, поможет выявить, кто действительно является монополистом в принадлежащем ему порту, а кто нет.

Представитель «Металлоинвеста» также пожаловался на значительный рост тарифов.

– «Металлоинвест» продает 65–70% своего производства руды внутри России за рубли. И после девальвации мы не смогли цены увеличить в два раза. Руда не стала стоить в два раза больше. А ставка на перевалку увеличилась в два раза, – посетовал коммерческий директор «Металлоинвеста» Назим Эфендиев.

В ходе совещания было проведено голосование, чтобы выявить, кто выступает за переход тарифов в рубли, а кто против. Все грузоотправители проголосовали за, а против – «МРП-Танкер», «Северо-Западное пароходство», Ассоциация морских торговых портов, Российская палата судоходства, НМТП, FESCO, «Первая грузовая компания», «Сахатранс» и «**Росморпорт**».

Виктор **Олерский** подвел итог, отметив, что в исполнение поручения президента Владимира Путина нужно постепенно переводить ставки перевалки из валюты в рубли с учетом конкретных обязательств компаний.

– Есть поручение президента РФ, которое никто не отменял, и его надо выполнять, – заявил он.

Если компаниям не нравится привязка к условным единицам, можно привязываться к чему-то другому, например, к цене продукции, а она, как правило, отражает валютный курс, добавил замминистра. Кроме того, участникам рынка нужно дать возможность локально выбирать, как переходить на рубли.

Экспортеры, особенно нефтяные, безусловно, располагают более мощным административным ресурсом, чем стивидоры, отмечает эксперт-аналитик «Финама» Алексей Калачев.

– Наиболее влиятельные и вовсе имеют личный выход на самый верх. Но я не думаю, что этот ресурс будет в данном случае задействован в полной мере. Иными словами, вряд ли решение будет принимать непосредственно президент, не его это уровень, – считает эксперт.

В антимонопольном ведомстве прекрасно разбираются в этих раскладах и в состоянии самостоятельно выработать решение и представить его на утверждение правительству, добавил он.

По мнению эксперта, в качестве компромисса тарифы на услуги стивидоров могут быть переведены в рубли по курсу, чуть более выгодному для клиентов по сравнению с действующим, и утверждены в качестве базовых.

### РИА НОВОСТИ; 2017.05.24; МИНТРАНС РФ ПРИЗВАЛ ТРАНСПОРТНИКОВ К БДИТЕЛЬНОСТИ ПОСЛЕ ТЕРАКТА В БРИТАНИИ

Теракт в Великобритании является сигналом всем транспортникам России не расслабляться – обеспечение безопасности необходимо в постоянном режиме по всем направлениям, заявил РИА Новости в среду замглавы **Минтранса** РФ Валерий **Окулов**.

«Нужно обеспечивать авиационную безопасность, транспортную безопасность в постоянном режиме. И не просто по каким-то направлениям, будь то Великобритания, в связи с той трагедией, которая там произошла. Это сигнал всем нам, транспортникам, для того, чтобы не расслабляться», – сказал он.

**Окулов** отметил, что, к сожалению, вызовы и угрозы таковы, что «это может произойти много где», поэтому нужно работать по обеспечению стандартов транспортной безопасности по всем направлениям.

Теракт в Манчестере произошел в понедельник вечером, во время концерта американской певицы Арианы Гранде. Подрыв осуществил смертник. По последним данным, погибли 22 человека, около 120 получили ранения. Кроме того, несколько подростков считаются пропавшими без вести. Ответственность за взрыв взяла на себя террористическая группировка ИГ.

### ГУДОК; КОНСТАНТИН ПАШКОВ; 2017.05.24; ЗНАНИЯ БЕЗ ГРАНИЦ

Отраслевые учебные заведения должны идти в ногу со временем

Мы живём в цифровом веке, поэтому наличие эффективных IT-технологий для организации совместной работы студентов и преподавателей – объективная реальность.

Большой популярностью пользуется дистанционное обучение в ведущих российских вузах и мировых университетах

Электронные технологии трансформируют образование, и их влияние на организацию образовательного процесса постоянно растёт, что позволяет создать более доступную и гибкую среду для обучения студентов. Не зря же во всём мире наибольшую популярность приобретает концепция Blended learning, комбинирующая традиционное обучение с дистанционными и онлайн-методами.

Дистанционное обучение в транспортных вузах начали использовать с 2000-х годов для массового повышения квалификации сотрудников отрасли. А в 2009 году в законе «Об образовании» появились поправки, разрешающие учебным заведениям применять соответствующие технологии и для обучения студентов.

Сегодня дистанционный формат активно внедряется по ряду специальностей в отраслевых университетах, например, юриспруденции, экономике, менеджменту при реализации очной, очно-заочной и заочной форм обучения. При этом наиболее эффективно дистанционное обучение при получении дополнительного профобразования.

Работник, отучившись по базовой специальности очно, может без отрыва от производства дистанционно расширять круг своих знаний, например: изучить новую технологию, новое инженерное решение в какой-либо области, освоить новые компетенции по своей специальности или даже получить специализацию в области администрирования, законодательства, тем самым непрерывно совершенствуясь в работе.

Однако, когда речь идёт о транспорте, стоит вопрос: каким именно вещам можно учить дистанционно? Эксплуатационные специальности, связанные с безопасностью движения, освоением новой техники, требуют очной формы, общения с преподавателем, практики. Дистанционный курс здесь может носить вспомогательный характер.

Возможно, в учебной программе каждой специальности стоит внедрить отдельные дистанционные фрагменты. Например, по изучению сложных дорогостоящих узлов, механизмов и инновационных решений, которые недоступны каждому вузу, но посредством новых технологий могут быть детально представлены в IT-среде.

Кроме того, важно использовать и другие возможности. Сегодня большой популярностью пользуется получение образования дистанционно в ведущих мировых университетах. Дело в высоком качестве предлагаемого контента и учебного процесса в целом. Недостаточно загрузить в систему дистанционного обучения тексты лекций и ссылки на учебные пособия. Лучшие международные практики – это использование различных форматов лекций (видео-, онлайн-), всплывающих окон с дополнительной информацией и ссылок, открытый чат с преподавателем. Это очень хорошо цифровизованный и анимированный контент. Во время зачёта или экзамена студент не сможет воспользоваться подсказками из Интернета, ведь с закрытием странички с тестом сессия автоматически прекращается. Нашим вузам надо стремиться к этому. Создание такого контента и развитие дистанционных технологий – одна из ключевых задач создаваемого Российского университета транспорта.

Ещё один мировой тренд – внедрение MOOC-проектов (англ. Massive Open Online Courses), то есть массовых открытых онлайн-курсов. Так, в России создана Национальная платформа открытого образования, предлагающая интернет-курсы по базовым дисциплинам, изучаемым в российских университетах. Сейчас идёт работа над созданием подобного МООС-проекта для транспортных вузов. Он должен быть ориентирован на внедрение унифицированного контента по проблемам организации транспортной отрасли, а также широкое сотрудничество между отраслевыми университетами. Наш приоритет здесь – это все общетранспортные специальности, а в первую очередь логистика, транспортное право, экономика на транспорте.

В настоящий момент существует реальный дефицит качественного образовательного контента для студентов вузов в России. Поэтому нужно создать специализированные сетевые ресурсы, которые смогут быть протестированы специалистами и встроены в университетские программы. Также важно использовать и другие формы обучения с использованием новейших технологических инструментов, например: виртуальных лабораторий и 3D-тренажёров, ситуационных 3D-тренингов. Такое наглядное представление материала даёт видимые преимущества по сравнению с традиционным обучением.

### КОММЕРСАНТ СИБИРЬ; АНТОН ВЕБЕР; 2017.05.24; ТРАНСПОРТ ТРЕБУЕТ КОМПЛЕКСНОГО ПОДХОДА

В конце мая в Новосибирске пройдет VI Международный форум «Транспорт Сибири» – одно из ключевых событий отрасли для специалистов и экспертов, власти и бизнеса на территории Сибирского федерального округа. В преддверии форума о вопросах, стоящих перед дорожно-транспортной отраслью, и задачах, которые требуют оперативного решения, рассказал **министр транспорта** и дорожного хозяйства Новосибирской области Анатолий Костылевский.

– Каковы приоритетные задачи развития дорожной сети Новосибирской области?

– В качестве залога экономического успеха Новосибирской области рассматривается создание транспортного каркаса Новосибирской агломерации, а в качестве приоритетного направления дорожной отрасли правительство региона определило строительство автодорожных обходов Новосибирска, а также строительство и реконструкцию автодорог в его 50-километровой пригородной зоне.

Первые шаги в этом направлении уже сделаны. В 2011 году было завершено строительство автомобильной дороги федерального значения Северный обход, позволившей связать маршруты западного направления со стороны Омска и восточного направления – Кемерово и Красноярска. В 2013 году было начато строительство первого этапа автомобильной дороги федерального значения Восточный обход Новосибирска на первом 20-километровом участке, призванной соединить автомобильную дорогу Р 255 «Сибирь» с дорогой федерального значения Р 256 «Чуйский тракт» и обеспечить выход на страны азиатского региона – Монголию и Китай.

Кроме того, в 2014 году начата реализация проекта реконструкции до параметров первой технической категории 30-километрового участка автомобильной дороги федерального значения Р 254 «Иртыш», призванной обеспечить пригородную зону Новосибирска современной дорожно-транспортной инфраструктурой и обеспечить беспрепятственный транзит автотранспорта на подъезде к Новосибирску со стороны Омска.

Дополнительным инструментом формирования транспортного каркаса Новосибирской агломерации и приведения в нормативное и безопасное транспортно-эксплуатационное состояние ее автомобильных дорог на ближайшее десятилетие станет приоритетный проект стратегического развития «Безопасные и качественные дороги». В рамках областной госпрограммы по развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения в Новосибирской области направляются значительные средства на объекты стройки, реконструкции и все виды ремонта. Также среди приоритетов **минтранса** – приведение в нормативное состояние маршрутов, по которым проходит движение школьных автобусов в сельской местности, поскольку безопасность обучающихся находится на контроле правительства региона.

– Каков объем дорожного фонда Новосибирской области в 2017 году и как он будет распределяться по видам работ?

– Дорожный фонд составляет чуть более 11 млрд руб. В эту цифру входят межбюджетные трансферты из федерального бюджета в объеме 1,29 млрд руб., направленные на софинансирование мероприятий приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» (1 млрд руб.), а также на обустройство сельских населенных пунктов дорожными объектами (296,5 млн руб.).

Капитальные вложения из средств Дорожного фонда в объекты государственной и муниципальной собственности в 2017 году составят 2,53 млрд руб., на содержание автомобильных дорог и дорожных сооружений будет направлено 3,14 млрд руб., на планово-предупредительный ремонт автомобильных дорог общего пользования и сооружений на них – 677,2 млн руб., на капитальный ремонт автомобильных дорог и дорожных сооружений общего пользования – 373,3 млн руб., на ремонт автомобильных дорог и дорожных сооружений общего пользования – 499,6 млн руб. Субсидии местным бюджетам, за исключением субсидий на софинансирование капитальных вложений, утверждены в объеме 2,45 млрд руб.

– В регионе планируется создать концепцию дорожного сервиса. Чья это инициатива и в чем ее суть?

– Новосибирская область нуждается в многофункциональных объектах дорожного сервиса, обладающих полным комплексом услуг: от АЗС и автостоянок до пунктов питания и отдыха. Причем особое внимание необходимо обратить на стоянки автотранспорта с опасными грузами. Именно поэтому концепция размещения многофункциональных комплексов дорожного сервиса является актуальной для автодорог федерального и регионального значения.

Разработку документа ведет **минтранс** совместно с Территориальным управлением автомобильных дорог региона по решению совета по инвестициям Новосибирской области. Сейчас мы готовим две карты. На одной из них будут представлены существующие объекты дорожного сервиса, развивающиеся и вновь строящиеся – где инвестор уже есть. На второй карте будут отражены места, где по нормативным требованиям возможно размещение объектов дорожного сервиса.

– Что делается для повышения качества пассажирских перевозок? Каковы итоги транспортного обслуживания населения за 2016 год?

– Основным направлением деятельности **минтранса** Новосибирской области в сфере организации пассажирских перевозок является реализация мероприятий госпрограммы «Обеспечение доступности услуг общественного пассажирского транспорта для населения на 2014–2021 годы». Развитие транспорта требует комплексного системного подхода.

Сегодня все районы и крупные муниципальные образования Новосибирской области охвачены транспортным сообщением. В сельских муниципальных районах области действуют 517 автобусных маршрутов: 420 – внутрирайонных, 36 – межмуниципальных, 61 – городской. В летний период для перевозки пассажиров к садово-дачным обществам и кооперативам дополнительно организуется 32 маршрута, на которых задействовано 82 автобуса. В 2016 году перевозчики в муниципальных районах с помощью федеральных программ утилизации изыскали возможность приобрести 16 автобусов на общую сумму 38,7 млн руб.

Перевод автотранспорта на использование газа в качестве моторного топлива считается одним из приоритетных направлений в работе пассажирского транспорта. В муниципальных районах общее количество автобусов, работающих на газомоторном топливе, в настоящее время составляет 361 единицу (62,3% от общего количества).

С незначительным приростом объема пассажирских перевозок закончила 2016 год компания «Экспресс-пригород», отвечающая за пригородное железнодорожное сообщение. С вводом зимнего графика движения пригородных поездов на 2017 год перевозки осуществляли по будням – 67 пар пригородных поездов, по выходным – 52 пары. С вводом летнего расписания размеры движения увеличились и составляют по будням и выходным 77 пар.

Пассажирские перевозки внутренним водным транспортом в пригородном сообщении на территории Новосибирской области вследствие незначительных объемов и сезонности работы рассматриваются как вспомогательный и социальный вид транспорта. Общая протяженность водных путей пассажирского сообщения по маршруту Речной вокзал – Седова Заимка составляет 50 км.

– Какие бюджетные ассигнования регион направляет на обеспечение доступности общественного транспорта для населения региона?

– По итогам 2016 года на эти цели было направлено 2,52 млрд руб. или на 25,1% больше, чем в 2015 году. Основной задачей регионального **минтранса** на 2017 год является сохранение доступности услуг общественного пассажирского транспорта для населения на уровне не ниже прошлого года. Плановый объем бюджетных ассигнований в сфере организации пассажирских перевозок составит 2,59 млрд руб. Прирост расходов областного бюджета составит 67 млн руб. Для обеспечения баланса экономических интересов перевозчиков и потребителей транспортных услуг на основе доступности услуг и обеспечения эффективности деятельности перевозчиков мы предлагаем 10 шагов по выводу отрасли из кризиса. Среди них внедрение тотального учета поездок льготников на всех муниципальных и межмуниципальных маршрутах для повышения эффективности расходования средств областного бюджета и перехода в дальнейшем на электронный учет не только поездок, но и выручки; возвращение к системе долгосрочных проездных билетов, только в электронной форме; возобновление оказания гос­поддержки на обновление автобусного парка и предоставление межбюджетных субсидий на приобретение автобусов для муниципальных перевозчиков. Это позволит повысить их конкурентоспособность на рынке оказания услуг по перевозке пассажиров на муниципальных маршрутах.

– **Минтранс** следит за ситуацией с нелегальными таксистами в регионе. Как изменилась она за последний год? Повлияло ли на ситуацию появление сервисов заказа такси в регионе?

– За последние несколько лет рынок такси в технологическом плане претерпел существенные изменения. Активное развитие диспетчерских служб и агрегаторов привлекло в такси большое количество нелегальных перевозчиков. Как правило, это владельцы автомобилей, которые в свободное время выходят на подработку. При этом они не проходят медицинский осмотр перед выездом на линию, а их транспортное средство – технический контроль, автолюбитель не имеет регистрации в налоговых органах и, как следствие, бюджет не получает налоги. **Минтранс** Новосибирской области при содействии ГИБДД, МВД и Ассоциации таксомоторных перевозчиков Сибири проводит рейды с целью выявления нелегальных перевозчиков. С начала года за осуществление незаконной предпринимательской деятельности привлечено к административной ответственности 10 водителей, размер административного штрафа составляет до 2,5 тыс. руб.

– Как оцениваете ситуацию в сфере речных перевозок?

– Речной транспорт играет существенную роль в обеспечении межрегиональных перевозок в районы Крайнего Севера и приравненных к ним территорий. По итогам заседания президиума Госсовета по вопросам совершенствования сети автодорог в Новосибирске президент России Владимир Путин подписал перечень поручений, в том числе по переориентации перевозок тяжеловесных и крупногабаритных грузов с автомобильного на железнодорожный и внутренний водный транспорт с целью обеспечения сохранности автомобильных дорог.

Обслуживание пассажиров водным транспортом осуществляется по сезонному пригородному маршруту Речной вокзал – Седова Заимка. **Минтрансом** Новосибирской области ежегодно согласовывается размер провозной платы для пассажиров значительно ниже уровня экономически обоснованных тарифов, обеспечивающих безубыточность деятельности перевозчика. Также предоставляются льготы и преимущества по провозной плате в соответствии с законодательством Новосибирской области. В границах Ордынского района Новосибирской области ежегодно организуются пассажирские и грузовые перевозки на паромных переправах по внутрирайонным сезонным маршрутам р.п. Ордынское – с. Нижнекаменка и с. Спирино – с. Чингис.

Водным транспортом доставляются в основном минерально-строительные грузы (щебень, гравий, бутовый камень, объекты промышленно-гражданского строительства, цемент, ЖБИ, нефтеналивные грузы). В Аппарате полномочного представителя президента России в СФО состоялось совещание по обсуждению вопроса реализации мер, направленных на переориентацию грузовых потоков с автомобильных дорог на внутренний водный транспорт. В качестве основной задачи развития водного транспорта в этом году определена модернизация Ташаринского грузового портового района. Развитие порта позволит решить проблему неразвитости рынка интегрированных транспортных услуг с участием речного транспорта. В первую очередь это касается организации эффективных мультимодальных перевозок. Помимо этого, порт Ташара рассматривается как объект, на базе которого может получить свое дальнейшее развитие Новосибирский речной порт в случае его переноса за пределы городской черты.

– На этой неделе в Новосибирске пройдет VI международный форум «Транспорт Сибири». Какие вопросы будут обсуждаться на экспертных площадках?

– По оценке экспертов, международный форум «Транспорт Сибири» является ключевой площадкой в масштабах Сибири для взаимодействия отраслевых участников транспортной индустрии, выработки инновационных стратегий и принятия решений для развития транспорта и транспортно-логистической инфраструктуры округа. За годы проведения форум доказал свою деловую жизнеспособность не только количеством действительно полезных и разноплановых мероприятий, но и высоким уровнем экспертов. Как и в прошлые годы, мероприятия форума охватят все сферы транспортного и дорожно-строительного комплексов – воздушный, железнодорожный, водный и грузовой транспорт, такси, транспортно-логистический комплекс, безопасность дорожного движения, науку, образование и кадры.

– Какова главная тема форума?

– Пленарное заседание в этом году будет посвящено транспорту будущего. Темы инноваций транспортного комплекса найдут отражение во всех мероприятиях деловой программы форума по каждой секции. В рамках секции воздушного транспорта впервые пройдет расширенное заседание экспертной группы по развитию авиации при полномочном представителе президента России в СФО. Мероприятия деловой программы по железнодорожному транспорту будут посвящены обсуждению перспектив комплексного транспортного обслуживания населения субъектов РФ и вопросам безопасности на железнодорожном транспорте. Наряду с перспективами развития транспортно-логистических технологий и инфраструктуры большое внимание будет уделено вопросам развития внутреннего водного транспорта, в соответствии с поручениями президента России, данными в августе 2016 года.

Надеюсь, форум «Транспорт Сибири» позволит обеспечить широкое обсуждение вопросов с коллегами из различных регионов России, будет способствовать выработке эффективных мер по преодолению имеющихся проблем, налаживанию конструктивного делового партнерства и плодотворного сотрудничества в интересах благополучия жителей, как Сибири, так и России в целом.

– Одновременно с форумом пройдет специализированная выставка TransSiberia. Что она будет собой представлять?

– Это выставка достижений транспортной отрасли и дорожно-строительной техники для специалистов и экспертов отрасли, где можно будет ознакомиться с новейшими образцами техники. Общая площадь выставочной экспозиции в закрытом павильоне составит 7,2 тыс. кв. м. В выставке примут участие ведущие компании по производству и продаже складской и дорожной техники, а также организации, оказывающие весь спектр транспортно-логистических услуг. Подтвердили участие 35 государственных структур и коммерческих организаций Новосибирска, Москвы, Набережных Челнов, Томска, Твери, Нижнего Новгорода, Забайкальска, Челябинска, Кемерово, Екатеринбурга, Самары, Санкт-Петербурга, а также из Белоруссии.

### РИА НОВОСТИ; КСЕНИЯ НАКА; 2017.05.24; В ЯПОНИИ НАШЛИ БОЛЕЕ БЫСТРЫЙ СПОСОБ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ В МОСКВУ

Перевозка грузов из Японии в Москву по Транссибирской магистрали в три раза быстрее, чем по так называемому «европейскому маршруту», заявил по итогам тестовой перевозки генсек Ассоциации транссибирских интермодальных операторов Японии Кадзухито Ёда на бизнес-форуме «Новые возможности и перспективы развития Евро-Азиатских грузовых перевозок» в торговом представительстве России в Японии.

Тестовая перевозка из японского порта Йокогама до Москвы была проведена, чтобы привлечь внимание японских компаний к этому маршруту. Обычно для перевозки грузов в европейскую часть России используется морской путь через Европу, а затем по железной дороге. Этот маршрут занимает около 55 дней.

«Тестовая перевозка проходила из порта Йокогама через порт Восточный, а далее по железной дороге до Москвы. Груз вышел из Йокогамы 28 ноября прошлого года и 5 декабря, то есть через неделю прибыл в порт Восточный. После прохождения необходимого оформления 9 декабря груз был направлен по железной дороге и 18 декабря прибыл на станцию Ворсино Московской железной дороги. Таким образом, доставка заняла 20 дней, что в три раза меньше, чем по европейскому маршруту при тех же затратах», – сказал Кадзухито Ёда.

Он подчеркнул, что после публикаций о результатах тестовой перевозки в Ассоциацию поступает много запросов от японских компаний, что говорит о росте в Японии интереса к использованию российских железных дорог для транспортировки грузов.

Международный бизнес-форум «Новые возможности и перспективы развития Евро-Азиатских грузовых перевозок» походит в торгпредстве России в Японии. Организаторами выступили международная ассоциация «Координационный совет по транссибирским перевозкам (КТСП)» и Ассоциация транссибирских интермодальных операторов Японии (TSIOAJ).

Среди участников министерство земель, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии, а также представители транспортных и торговых компаний и организаций из Японии, Китая, Монголии, Казахстана.

В работе форума принимает участие генеральный секретарь Координационного совета по транссибирским перевозкам Геннадий Бессонов, торговый представитель России в Японии Сергей Егоров, президент Ассоциации транссибирских интермодальных операторов Японии, заместитель председателя КСТП Кэндзиро Масуда.

### КОММЕРСАНТ СИБИРЬ; АНТОН ВЕБЕР; 2017.05.24; АГЛОМЕРАЦИЯ ВЛОЖИЛАСЬ В ДОРОГИ

В Новосибирской области стартовал проект «Безопасные и качественные дороги». За счет федерального, регионального и муниципального бюджетов к концу 2025 года планируется реконструировать 577,7 км автомобильных дорог на территории Новосибирской агломерации и ликвидировать 71 место концентрации ДТП. Около 100 км автодорог и 33 аварийно-опасных участка улично-дорожной сети региональный **Минтранс** и дорожники намерены отремонтировать до конца текущего года.

На условиях софинансирования

После двухмесячного публичного обсуждения **Минтранс** Новосибирской области приступил к реализации региональной программы комплексного развития транспортной инфраструктуры, разработанной в рамках федерального приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», рассчитанного до конца 2025 года. Ключевая цель проекта – приведение в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог и улично-дорожной сети с учетом соблюдения требований технического регламента Таможенного союза, сокращение числа аварийно-опасных участков не менее чем на 50% к концу 2018 года и на 85% – к концу 2025 года.

На данный момент общая протяженность дорожной сети Новосибирской агломерации составляет 1058,8 км. Доля дорог, соответствующих нормативным требованиям к их транспортно-эксплуатационному состоянию на конец 2016 года составляла 327,13 км (около 31%).

По словам заместителя **министра транспорта** и дорожного хозяйства Новосибирской области Евгения Ракова, реализация программы предусматривает три этапа, которые включают в себя как некапиталоемкие мероприятия по обустройству и ремонту дорожной сети, повышению безопасности дорожного движения, так и ряд масштабных проектов, направленных на дорожно-строительные работы по строительству и реконструкции. «Всего за период реализации программы, до 2025 года, запланировано выполнить реконструкцию и строительство 53,5 км автомобильных дорог агломерации, отремонтировать 510,2 км автомобильных дорог и ликвидировать 71 место концентрации ДТП на 14 км автомобильных дорог. Общая протяженность отремонтированных автомобильных дорог к 2025 году составит 577,69 км»,– отметил он. Работы на улично-дорожной сети агломерации запланированы в Новосибирске, Бердске, Искитиме, Оби, наукограде Кольцово, автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения.

По соглашению, подписанному в феврале между правительством Новосибирской области и Федеральным дорожным агентством (**Росавтодор**), в 2017 году в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги» регион получил межбюджетные трансферты в размере 1 млрд руб. Софинансирование областного бюджета на эти цели запланировано в том же объеме. «До 2025 года федерация ежегодно будет выделять на ремонт дорог Новосибирской агломерации 1 млрд руб., при этом затраты регионального бюджета будут каждый год увеличиваться. Сначала 1 млрд руб., потом 1,2 млрд руб., и так до 1,4 млрд руб.»,– говорит Евгений Раков.

Как ранее комментировал губернатор Новосибирской области Владимир Городецкий, «благодаря оперативному и конструктивному сотрудничеству **Минтранса** России и подведомственных ему учреждений» Новосибирской области удалось одной из первых в России заключить соглашение о предоставлении в 2017 году межбюджетных трансфертов на выполнение федерального проекта.

Комплексный подход

По словам начальника управления дорожного комплекса **министерства транспорта** и дорожного хозяйства Новосибирской области Сергея Эпова, объекты для проведения дорожно-строительных работ выбирались согласно методическим рекомендациям, разработанным федеральным центром. «Существует ГОСТ, который четко определяет понятие аварийно-опасного участка, и в областном ГИБДД ведется перечень таких участков. Последние три года, благодаря активной работе системы фотовидеофиксации, в регионе происходит снижение аварийности. Поскольку данная мера является одним из самых действенных способов воспитания правильного поведения водителей на дорогах, то она тоже включена в программу»,– отметил он. «Работы по программе „Безопасные и качественные дороги“ связаны не только с приведением в нормативное состояние автодорог, но и ряда других составляющих. В том числе и улично-дорожной сети, которая включает в себя тротуары, пешеходные дорожки, пешеходный переход, технические средства организации дорожного движения, освещение и другие элементы, связанные с безопасностью»,– со своей стороны заметил Евгений Раков.

Выбор объектов дорожно-строительных работ осуществлялся по двум основным критериям. «Это должны быть магистральные улицы ядра агломерации – Новосибирска, а также автодороги, которые в 50-километровой зоне от него имеют с ним связь. Города-спутники (Бердск, Искитим, Обь и р.п. Кольцово) были выбраны, так как все они имеют связь с дорогами улично-дорожной сети областного центра»,– пояснил Сергей Эпов.

Первый этап программы «Безопасные и качественные дороги» планируется реализовать до конца 2018 года. Общий объем финансирования составит 4,6 млрд руб., из которых 2 млрд руб. – средства федерации, 2,1 млрд руб. – регионального бюджета, 512 млн руб. – вложения муниципальных образований Новосибирской области. «Доведение средств проводится поэтапно, по мере начала выполнения работ. **Минтранс** области будет строго контролировать качество и сроки выполнения работ, а также расходование федеральных и областных субсидий»,– подчеркивает Евгений Раков. В 2017 году 480 млн руб. федеральных средств получил Новосибирск, 120 млн руб. – города Бердск, Искитим, Обь, р.п. Кольцово. Оставшиеся 400 млн руб. власти направили на ремонтные работы на региональных и межмуниципальных автодорогах.

В текущем году дорожники намерены отремонтировать 99,2 км и ликвидировать 33 аварийно-опасных участка на автодорогах регионального, межмуниципального и местного значения, входящих в Новосибирскую агломерацию. Запланирован комплекс мероприятий по улучшению дорожных условий на аварийно-опасных участках ул. Красная Сибирь в Бердске, ул. Советской и пр. Юбилейный – в Искитиме, ул. Ломоносова, Вокзальная, Железнодорожная, пер. Планировочный – в Оби, а также ремонты проезжих частей автодорог. В р.п. Кольцово планируется ликвидировать три места концентрации ДТП, отремонтировать ряд дорог, в том числе в микрорайоне «Новоборский», участок ул. Молодежной. «Мы впервые приступаем к реконструкции участков дороги Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий, также запланирован ремонт участков магистралей Новосибирск – Кочки – Павлодар, Верх-Тула – Ленинское – ОбьГЭС, Инская – Барышево, Новосибирск – Садовый»,– говорит Евгений Раков.

С контролем качества

Областной центр первым среди муниципальных образований, которых касается проект, заключил гос­контракты с подрядчиками на выполнение работ. В рамках проекта «Безопасные и качественные дороги» до конца 2025 года здесь планируется привести в порядок 219 км дорог и ликвидировать 43 очага аварийности.

В 2017 году в Новосибирске предстоит отремонтировать 20 км автодорог на девяти улицах и улучшить дорожные условия на 15 аварийно-опасных участках. Планы 2018 года – ремонт 25 км автодорог и ликвидация девяти мест концентрации ДТП. Только на одном участке реализации приоритетного проекта в городе Новосибирске – дороге на ул. Петухова от пл. Кирова до Советского шоссе – в 2017 году планируется отремонтировать более 53 тыс. кв. м покрытия дороги, тротуары будут отремонтированы на площади более 8 тыс. кв. м, планируется заменить шесть светофоров на пл. Кирова, ул. Петухова, ул. Громова, на остановке общественного транспорта «Кировский универмаг». Помимо федеральных средств по программе «Безопасные и качественные дороги» на ремонт дорожной инфраструктуры город получит 320 млн руб. из областного бюджета и 236 млн руб. – из муниципального.

Право на выполнение работ в рамках программы «Безопасные и качественные дороги» в Новосибирске по итогам конкурса получили четыре крупные организации – «Новосибирскавтодор», «Союздорстрой», «Сибавтобан» и «Дорсиб плюс». «На качество покрытия дается гарантия в пять лет,– говорит начальник муниципального казенного учреждения „Управление дорожного строительства“ Новосибирска Юрий Алексеевский.– Если за это время дороги придут в плохое состояние, подрядчики будут восстанавливать разрушения за свой счет. Их работу будут контролировать наше ведомство, независимые организации, имеющие аккредитацию, а еще – федеральное управление автомобильных дорог».

По словам Евгения Ракова, власти Новосибирской области рассматривают возможность использовать средства проекта «Безопасные и качественные дороги» в том числе и на строительство пешеходных переходов через автомобильные дороги Новосибирской агломерации. «Стоимость надземного пешеходного перехода в городской черте составляет не менее 50 млн руб., подземного – около 100 млн руб. Такие огромные средства связаны с переносом большого количества коммуникаций,– говорит он.– Пешеходные переходы – один из важнейших элементов улично-дорожной инфраструктуры и мы намерены продолжить их строительство, несмотря на ограниченные возможности бюджета. Думаю, в 2018 году приступим к проектным работам, в 2020 году – начнем строительство».

### КОММЕРСАНТ.RU; 2017.05.23; ОНФ ВЫЯВИЛ 15 ТЫСЯЧ ОПАСНЫХ УЧАСТКОВ ДОРОГ В РОССИИ

Координатор проекта ОНФ «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог» депутат Госдумы Александр Васильев заявил, что активистам Общероссийского народного фронта удалось выявить уже почти 15 тыс. нуждающихся в ремонте дорог.

«За три месяца работы проекта автолюбителями и просто пешеходами на карте отмечено 14,7 тыс. опасных участков дорог и некачественно выполненных работ по ремонту. Из них 562 дороги уже отремонтированы, 1,8 тыс. участков дорог включены в планы ремонта этого года»,– сказал господин Васильев на заседании центрального штаба движения. При этом он отметил, что в топ-10 городов, проявивших наибольшую активность, вошли Санкт-Петербург, Курск, Волгоград, Саратов, Нижний Новгород, Рязань, Симферополь, Псков, Москва и Ялта.

По словам депутата, до реализации проекта «в крупные муниципальные образования были направлены запросы, с просьбой предоставить планы по ремонту дорог на 2017 год», и в некоторых из них планы «на 70% совпали с отмеченными жителями на «Карте убитых дорог». Также господин Васильев подчеркнул, что в шести субъектах России органы исполнительной власти слабо реагируют на рекомендации ОНФ по включению в план ремонта отмеченных гражданами участков дорог.

Александр Васильев сообщил также, что активисты планируют направить «народные рейтинги дорог» главам регионов и нанести на карту информацию «о планах по ремонту дорог в муниципальных образованиях», которая поступает в ответ на запросы ОНФ. При этом на карту будут нанесены и те дороги, ремонт которых будет осуществлен на средства от системы «Платон» и в рамках федеральной программы «Безопасные и качественные дороги».

Ранее **Минтранс** России и ОНФ запустили совместный проект по выбору самых проблемных участков автодорог, которые должны быть отремонтированы на средства системы «Платон». Объекты, которые нужно восстановить в первую очередь, будут выбраны на основе опроса грузоперевозчиков.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; СВЕТЛАНА ЦЫГАНКОВА; 2017.05.23; РЕМОНТ ПОСЛЕ РЕМОНТА

В Петрозаводске более половины отремонтированных в прошлом году дорог придется переделывать нынешним летом. Как оказалось, их качество плохое, магистрали не смогли пережить даже одну зиму. Почему такое произошло – разбиралась корреспондент «РГ».

В Петрозаводске более половины отремонтированных в прошлом году дорог придется переделывать нынешним летом. Как оказалось, их качество плохое, магистрали не смогли пережить даже одну зиму. Почему такое произошло – разбиралась корреспондент «РГ».

Нужно сразу отметить, что в нормальном состоянии в Карелии находится только федеральная трасса «Кола», на нее выделяется достаточно средств, ее постоянно ремонтируют и усовершенствуют. В 2016 году на ремонт потратили 4,3 миллиарда рублей.

Остальные магистрали – в плачевном состоянии. Но в прошлом году Карелии выделили беспрецедентную сумму из федерального бюджета – 600 миллионов рублей. В регионе даже придумали проект «100 дорог», – то есть отремонтировать 100 дорог к 100-летию Карелии. Определили список этих трасс.

400 миллионов из данной суммы отдали Петрозаводску, плюс 50 еще добавили из республиканской казны. Каждую неделю мэрия сообщала, какие дороги будут ремонтироваться. Пригласили заинтересованных горожан стать общественными наблюдателями и даже провели для них семинар.

На выделенные средства за один сезон привели в порядок 48 асфальтированных и 49 грунтовых дорог. Таких масштабов не было давно. Ремонт организовали на 40 процентах всех магистралей Петрозаводска.

Республиканские чиновники заявляли, что расходование средств и качество выполняемых работ – под строгим контролем и заверяли, что большинство жителей города обрадуется, когда увидит к концу лета состояние дорожной сети.

– Сначала как будто обрадовались, – говорит автолюбитель Николай Столяров. – Но прошло всего несколько месяцев, и по улицам невозможно передвигаться: выбоины, ямы на новом асфальте. Это впустую потраченные миллионы рублей. И специалисты городской администрации плохо контролировали ремонт дорог.

Это мнение поддерживают и представители регионального отделения ОНФ. По информации активистов, жители региона нанесли на интерактивную карту «убитых» дорог 101 проблемный участок, 11 дорог из этого списка попали в план ремонта 2017 года.

– На днях Карелию посетит дорожная инспекция, вместе с которой проверим качество как гарантийных дорог, так и объектов, отмеченных гражданами на карте «убитых» дорог. К сожалению, наши проверки показывают, что состояние магистралей, находящихся на гарантии, оставляет желать лучшего. Местные власти слабо контролируют подрядчиков, – уверен координатор проекта в Карелии Юрий Смирнов.

С этим не согласны в самой мэрии. Глава Петрозаводска Ирина Мирошник заявила, что во всем виноваты подрядчики. Одним из условий при получении контрактов на прошлогодние работы было обязательное гарантийное обслуживание городских улиц. И в результате данная мера оказалась кстати. Практически каждая третья дорога нуждается в повторном ремонте.

– Все контрольные мероприятия осуществлялись в соответствии с установленными процедурами и комитетом ЖКХ, и внеш-ними и общественными структурами, – прокомментировала Ирина Мирошник. – Проверка всех обстоятельств ремонта дорог осуществляется, претензии выставлены. Если подрядчик их в установленные сроки устраняет, то вопрос решен. Если не устраняет, значит – обращаемся в суд.

– Почему все-таки так вышло?

– Работу надо выполнять в соответствующий сезон, а не так, как получилось, что один подрядчик не успевал в сроки контракта и делал это в прохладные и дождливые дни. А технология укладки асфальта такова: для нее чем жарче, тем лучше, он тогда надежнее закатывается.

Подрядчики объясняют позднее начало работ в 2016 году тем, что сначала проводились конкурсы, а это не менее месяца, потом подписывались договоры, выделялись средства. Плюс погода не удалась, тепла уже не было. Что касается укладки смеси, то по специальной технологии «холодного асфальта» ее можно закатывать в любое время года.

В компании «Ремстройкомплект», на которую и пришлось больше всего нареканий, заявили, что в нынешнем году будут заниматься устранением собственных огрехов. Руководство фирмы уже предоставило мэрии список и график ремонта тех улиц, где асфальт сошел со снегом и разрушена новая грунтовка. В нем – 40 улиц.

Так когда начнется повторный ремонт? В администрации городского округа пояснили, что первоначально планировали завершить «работу над ошибками» до 20 мая. Но погода внесла свои коррективы, поэтому сроки придется сдвигать. Кроме того, как сообщили корреспонденту «РГ» в мэрии, сейчас в администрации прорабатывается новая практика по работе с подрядчиками, допустившими брак. Теперь чиновники не будут дожидаться, когда удастся заставить компанию справиться с неполадками. Эту работу могут поручить другим организациям, а счета выставят основному подрядчику. Чиновники надеются, что, может, таким образом удастся заставить компании проводить работы качественно и в срок.

а как у соседей?

В Вологодской области с каждый годом увеличивают финансирование развития транспортной системы региона. В 2017 году бюджетные ассигнования составят 6 миллиардов рублей, что выше показателя прошлого года сразу на 1,3 миллиарда, в 2018 году – превысят 6,4, в 2019 году – около 7 миллиардов. Основная часть денег – средства дорожного фонда Вологодчины.

На 2017 год и ближайшие два года перечисления увеличат до 5,8 миллиарда рублей. Это позволит властям снизить долю региональных дорог, не отвечающих нормативным требованиям. На сегодняшний день к таким трассам относятся более 95 процентов магистралей.

– За счет средств областного дорожного фонда планируем отремонтировать участок трассы автодороги Вожега – Михеевская, а также провести капремонт мостов через реки Пельшму в Тотемском районе, Внину в Чагодощенском районе и Углу в Шекснинском районе, – сказал заместитель начальника департамента дорожного хозяйства и транспорта Вологодской области Николай Гузилов.

Кроме того, в списке – строительство 10-километрового участка автодороги **Соколов**о – Никольское в Никольском районе, подъезд к поселку Ломоватка и некоторые другие объекты.

### ТАСС; 2017.05.24; ТИТОВ: ВЛАСТИ РФ ДОЛЖНЫ УТВЕРДИТЬ «ТЕСТОВЫЙ ПЕРИОД» ДЛЯ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ

Власти России должны утвердить «тестовый период» внедрения автоматизированной системы весогабаритного контроля (АСВГК). Об этом говорится в ежегодном докладе президенту РФ бизнес-омбудсмена Бориса Титова.

«Утвердить «тестовый период» внедрения АСВГК, предусматривающий широкое заблаговременное оповещение всех потенциальных пользователей о полноценном развертывании системы, как в масштабе страны, так и по регионам»,– говорится в докладе.

В рамках «тестового режима» предложено приостановить взыскание штрафов за нарушение весогабаритных параметров как на федеральных трассах, так и в регионах. Кроме того, предлагается пересмотреть размер штрафных санкций и законодательно закрепить возможность оспаривать результаты весогабаритного контроля.

В докладе отмечено, что также необходимо создать «механизм оперативного и публичного взаимодействия бизнеса и власти по устранению проблемных вопросов в работе АСВГК».

Проблемы с весогабаритом

Как сообщает Титов, такие предложения к власти возникли в связи с тем, что АСВГК уже начала работать на федеральной трассе в Вологодской области и нескольких региональных дорогах. Часто автоматизированное оборудование работает некорректно, а перевозчики получают реальные штрафы до 400 тысяч рублей за нарушение.

АСВГК позволяет автоматически взвешивать грузовик прямо на дороге во время движения. Дорожные весы и комплексы фото– и видеофиксации будут выявлять нарушителей без участия сотрудников Госавтоинспекции и **Ространснадзор**а (по аналогии со штрафами за превышение скорости).

**Росавтодор** запустил систему с 1 октября 2016 года, пилотным регионом выбрана Вологодская область.

В полном формате система весогабаритного контроля должна заработать не позднее 2020 года. На федеральных трассах предполагается развернуть до 400 пунктов весового контроля. Автоматические весы охватят всю сеть из расчета на каждые 100-150 км. Стоимость создания пункта контроля зависит от категории дороги и варьируется от 23 до 48 млн рублей.

Предложения по усиления контроля

В своем докладе бизнес-омбудсмен сообщил, что **Министерство транспорта** РФ не выполняет требования федерального закона №362-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» и КоАП РФ в связи с совершенствованием государственного контроля за осуществлением международных автомобильных перевозок» (закон вступил в силу в феврале 2015 года), в частности специальные разрешения на международные перевозки по-прежнему выдаются только ФКУ «Росдормониторинг» и только на одну поездку.

Как сообщается в докладе, **Минтрансу** РФ предложено «обеспечить выполнение требований федерального закона «в части выдачи как разовых, так и многократных специальных разрешений на движение тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств подведомственными **Росавтодор**у организациями».

Кроме того, Генпрокуратуре РФ предложено провести проверку **Минтранса** за несоблюдение законодательства в части организации движения тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств.

### ТАСС; АЛЕКСЕЙ ПЕТРОВ; РОСАВТОДОР ВЫДЕЛИЛ ОМСКОЙ ОБЛАСТИ 92 МЛН РУБЛЕЙ НА ЗАВЕРШЕНИЕ РЕМОНТА СЕЛЬСКИХ ДОРОГ

**Федеральное дорожное агентство** (**Росавтодор**) выделило 92 млн рублей на завершение реконструкции дорог в сельских районах Омской области, работы на которых были не закончены в прошлом году, сообщили в областном правительстве.

«Сегодня **Росавтодор** подписал соглашение с правительством Омской области о выделении 92 млн рублей для завершения работ, начатых в прошлом году на дорожных объектах», – рассказали в администрации области.

В правительстве уточнили, что на эти средства будет завершена реконструкция восьми дорожных объектов в Тевризском, Исилькульском, Любинском и Москаленском районах, а также в городах Исилькуль и Тара, поселке Любино. Начать работы планируется в августе после проведения аукционов.

Ранее министр сельского хозяйства и продовольствия Омской области Максим Чекусов заявил ТАСС, что строительство дорог в сельских районах является важным инструментом для работы с инвесторами. По его словам, предприниматели инвестируют средства в проект, а дорогу к новому предприятию подводит региональное правительство. Чекусов уточнил, что в 2017 году Минсельхоз совместно с **Росавтодор**ом планирует построить около 17 дорог к социально– значимым объектам и объектам АПК, новым фермам.

Всего на сельские дороги Омской области в 2017 году будет направлено 1,31 млрд рублей, в том числе на капитальный ремонт дорог общего пользования местного значения 349,99 млн рублей и 960,7 млн рублей на проектирование, строительство и реконструкцию дорог, ведущих от федеральных трасс к сельским населенным пунктам.

### RNS; 2017.05.23; В СИСТЕМЕ «ЭРА-ГЛОНАСС» ЗАРЕГИСТРИРОВАНЫ БОЛЕЕ 500 ТЫС. АВТОМОБИЛЕЙ

В государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС» зарегистрировано уже более 507,2 тыс. транспортных средств, сообщает пресс-служба компании-оператора.

«В АО «ГЛОНАСС» прогнозируют, что к концу года количество зарегистрированных автомобилей превысит 1 млн», – говорится в сообщении.

Система приняла свыше 213 тыс. вызовов. Пропорционально росту количества транспортных средств, зарегистрированных в ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС», ожидается, что к концу текущего года система «ЭРА-ГЛОНАСС» обработает порядка 750 тыс. вызовов.

«Ежедневно в фильтрующий контакт-центр системы «ЭРА-ГЛОНАСС» поступает в среднем 1180 вызовов. Повышенная нагрузка приходится на вторую половину недели, при этом в течение суток рост количества вызовов приходится на период с 13:00 до 23:00 мск. Данное распределение демонстрирует, что транспортные средства, оснащенные устройствами вызова экстренных оперативных служб, преобладают на территории Центрального, Северо-Западного, Приволжского, Южного, Северо-Кавказского федерального округов», – сказал руководитель службы контактного центра ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС» Роман Рулев, которого цитирует пресс-служба.

«Сейчас мы наблюдаем постепенное проникновение оснащенных автомобилей дальше и дальше на восток страны. Ежедневно в системе регистрируется 3–4 тысячи транспортных средств», – добавил он.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.05.24; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» СДАЛИ НА АНАЛИЗ

Белый дом не готов пока продать его «Сумме»

Как выяснил «Ъ», правительство предложило президенту повременить с продажей группе «Сумма» блокпакета ОАО «Трансконтейнер», пока консультанты до конца июня не проведут анализ перспектив рынка мультимодальных перевозок. Хотя «Сумма» подтверждает намерение купить пакет, владеющее им ОАО РЖД продавать его все так же не готово.

В ответ на указание Владимира Путина от 20 апреля правительство доложило позицию о целесообразности продажи ОАО РЖД группе «Сумма» Зиявудина Магомедова 25% плюс 1 акции «Трансконтейнера». Согласно протоколу совещания у первого вице-премьера Игоря Шувалова от 18 мая (есть у «Ъ», см. также стр. 1), Минэкономики и **Минтрансу** с участием ОАО РЖД, Аналитическому центру при правительстве «с привлечением при необходимости международного консультанта» поручено до 29 июня «в целях создания национального контейнерного оператора» провести анализ перспектив рынка мультимодальных перевозок, включая контейнерные, а также сценариев присутствия на нем российских игроков. Предложения по продаже всех акций «Трансконтейнера» ОАО РЖД (50% плюс 2 акции, владеет через ОТЛК) должны быть представлены на основе анализа. Это же изложено в докладе правительства Владимиру Путину за подписью Игоря Шувалова от 20 мая («Ъ» знаком с содержанием). С учетом изложенного, говорится там, о ходе выполнения указания правительство доложит дополнительно.

Как сообщал «Ъ» 5 мая, 20 апреля Зиявудин Магомедов писал Владимиру Путину с просьбой поддержать проект национального контейнерного оператора на базе активов группы и контрольного пакета «Трансконтейнера» (у «Суммы» 25,07%). Президент поручил рассмотреть вопрос. В «Сумме» сообщили «Ъ», что заинтересованы в увеличении доли в «Трансконтейнере», поскольку для группы это стратегическая инвестиция. «Мы считаем, что контейнеризация в России в целом имеет большой потенциал для развития»,– говорят в «Сумме». Источник, близкий к группе, уверяет, что ведомства поддерживают идею продажи и она лишь вопрос времени.

Но позиции ведомств не так однозначны. ФАС сообщила Минэкономики 3 мая лишь о том, что поддерживает развитие конкуренции, считает целесообразным при контейнерных перевозках использовать в качестве одного окна электронную торговую площадку и обеспечить снижение транспортных издержек. От комментариев «Ъ» в службе отказались. Минэкономики 10 мая направило Игорю Шувалову сводный доклад совместно с ФАС и ОАО РЖД. В нем сообщается, что решение о продаже акций «Трансконтейнера» следует принимать из анализа сценариев развития транзитного потенциала РФ и оценки влияния на потребителей как сохранения контроля у ОАО РЖД, так и при функционировании вне холдинга. Также в письме говорится, что необходимо оценить различные варианты распоряжения акциями «Трансконтейнера», этим занимается Аналитический центр при правительстве, который завершит работу к августу. А с решением о продаже следует повременить до реорганизации ОТЛК. В Минэкономики «Ъ» сказали, что по итогам совещания вопрос будет прорабатываться. В письме замглавы **Минтранса** Алана **Лушников**а от 15 мая также отмечено, что продажу акций «Трансконтейнера» следует рассмотреть после анализа Аналитического центра при правительстве и реорганизации ОТЛК. В **Минтрансе** добавили, что проработают все варианты, которые представит центр.

В ОАО РЖД сообщили, что направили позицию ведомствам. В письме Минэкономики от 3 мая ОАО РЖД назвало предложение «Суммы» нецелесообразным, заявив, что сами активно развивают контейнерные перевозки, а обоснованность предложения группы вызывает сомнения из-за долга в $1 млрд ее профильного актива FESCO. Источник «Ъ», близкий к монополии, заверяет, что ОАО РЖД – компания, которая может создать национального контейнерного оператора. Сдержанная позиция ведомств, считает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, отражает то, что при росте контейнерного рынка и его доходности ОАО РЖД нецелесообразно продавать актив – через год он будет заметно дороже.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.23; ДИРЕКТОРОМ ПО ПАССАЖИРСКИМ ПЕРЕВОЗКАМ РЖД НАЗНАЧЕН ЭКС-ГЛАВА МОСКОВСКОГО МЕТРО ПЕГОВ

Президент ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров назначил Дмитрия Пегова директором по пассажирским перевозкам, сообщила монополия во вторник.

«В его ведении будет находиться бизнес-блок «Пассажирские перевозки», а также дочерние и зависимые общества, осуществляющие деятельность в сфере пассажирских перевозок (АО «ФПК», АО «Вагонреммаш», пригородные пассажирские компании и др.)», – говорится в сообщении.

Ранее совет директоров ОАО «Российские железные дороги» принял решение освободить Михаила Акулова от должности вице-президента компании по пассажирским перевозкам. При этом появилась информация, что глава ГУП «Московский метрополитен» Д.Пегов через некоторое время уступит пост главы столичной «подземки» своему первому заместителю Виктору Козловскому, а сам будет «курировать пассажирский блок» в РЖД.

По сути, Д.Пегов вернулся в «Российские железные дороги», где до середины 2014 г. руководил дирекцией скоростного сообщения (занимается организацией перевозок пассажиров в поездах «Сапсан» и Allegro). На пост начальника «Московского метрополитена» он перешел после ухода с этого поста Ивана Беседина, который был освобожден от должности спустя некоторое время после аварии в столичной «подземке». Утром 15 июля 2014 года на Арбатско-Покровской линии между станциями «Славянский бульвар» и «Парк Победы» сошли с рельсов несколько вагонов и врезались в стену тоннеля. В результате катастрофы погибли более 20 человек, пострадали около 200.

За последний месяц в железнодорожном холдинге свои посты покинули уже двое топ-менеджеров, как и М.Акулов долгое время работавших с прежним главой компании Владимиром Якуниным. В конце апреля совет директоров РЖД перевел вице-президента Валентина Гапановича в статус старшего советника его нынешнего руководителя – Олега Белозерова (на этот пост был назначен начальник Северной железной дороги Сергей Кобзев). Кроме того, в начале мая от своей должности «в связи с выходом на пенсию» был освобожден Салман Бабаев.

При этом один из собеседников «Интерфакса» не исключал, что Д.Пегов в своей новой должности не будет иметь статус вице-президента, а станет одним из «профильных» директоров, заместителей главы РЖД. Похожая ситуация была после ухода С.Бабаева, курировавшего в монополии коммерческую деятельность. До февраля 2017 г. он, как и М.Акулов, одновременно возглавлял центр фирменного обслуживания (ЦФТО) «Российских железных дорог». После этого С.Бабаев остался вице-президентом, а новым генеральным директором ЦФТО стал Алексей Шило. В мае он получил статус директора по коммерческой деятельности монополии, а соответствующая должность вице-президента была упразднена.

В феврале на портале regulation.gov.ru появилась информация, что министерство экономического развития РФ начинает разработку поправок в законодательство о смене статуса главы «Российских железных дорог» с президента на генерального директора. Основанием стало «поручение председателя правительства РФ от 17 декабря 2016 г.» (в РЖД говорили, что это произошло после соответствующего обращения О.Белозерова). В отличие от вице-президентов, утверждаемых советом директоров монополии, профильных директоров назначает руководитель холдинга.

### РБК; 2017.05.24; REUTERS УЗНАЛ ОБ ОТКАЗЕ РЖД ПЕРЕВОЗИТЬ ГРУЗЫ В ЛАТВИЮ

Госмонополия РЖД значительно сократила поставки грузов в Латвию, утверждают источники Reuters в отрасли. В Риге среди возможных причин сокращения перевозок называют «спекуляцию» и ответ за позицию по «Северному потоку-2»

Госмонополия «Российские железные дороги» (РЖД) отвечает отказом на большинство запросов на перевозку грузов из России в порты Латвии. Об этом сообщает Reuters со ссылкой на источники в отрасли.

Девять знакомых с ситуацией собеседников агентства из трех компаний рассказали, что в большинстве случаев РЖД не объясняет причины отказа перевозки грузов в Латвию, среди которых нефтепродукты, удобрения, уголь, металлы. По их словам, проблемы с заключением дополнительных контрактов начались с марта и апреля. Иногда отказ объясняется путевыми работами.

В РЖД на запрос Reuters ответили, что не вводили никаких ограничений на перевозку грузов в Латвию, а на запросы на транспортировку грузов компания отвечает в зависимости от собственной выгоды.

Несколько собеседников агентства и один местный латвийский чиновник заявили, что подозревают Россию в давлении на Латвию за критику проекта трубопровода «Северный поток-2». Однако они не предоставили прямых доказательств.

Данные внутренних железнодорожных перевозок в России, которые Reuters удалось получить от логистических фирм, указывают на почти 90% падение в поставках металлов, угля и нефтепродуктов, которые перевозятся из России в Ригу и Вентспилс. Так, в первой половине мая Россия перевезла к латвийским портам 45,7 тыс. тонн грузов, в то время как в апреле 750 тыс. тонн, а в марте 1,2 млн тонн.

Поток товаров в Латвию традиционно снижается к лету из-за оттаивания российских северных портов, однако, по утверждению источников агентства в индустрии, такое снижение поставок в Латвию нехарактерно и вызвано отказами РЖД перевозить товары.

Премьер-министр Латвии Маирс Кучинскис сообщил Reuters, что у него нет доказательств связи снижения поставок с позицией страны по «Северному потоку-2». «На данный момент мне кажется, что это спекуляции», – сказал он.

В российских МИД, Минэнерго и **Минтрансе** не ответили на запрос агентства.

Латвия отказалась участвовать в проекте «Северный поток-2», так как «разрешение на использование своей территории привело бы к расколу среди партнеров в регионе и поставило бы под угрозу совместные проекты и доверие к Латвии в отношениях с НАТО и ЕС», заявлял глава МИД Латвии Эдгар Ринкевич.

«Северный поток-2», который будет строить компания Nord Stream AG-2, пройдет по дну Балтийского моря до немецкого города Грайфсваль, его длина составит 1200 км. Новый трубопровод позволит минимизировать прокачку газа через Украину. Маршрут пройдет вдоль газопровода «Северный поток».

Изначально проект, оцениваемый в €9,5 млрд, должен был финансироваться «Газпромом» и европейскими компаниями – участниками проекта: Shell, Uniper, Wintershall, Engie и OMV. Но в июле 2016 года польский антимонопольный регулятор не разрешил западным компаниям войти в проект, и схему финансирования пришлось изменить.

### НОВАЙ КАЛИНИНГРАД.RU; 2017.05.24; ОБЛДУМА НАМЕРЕНА ОБРАТИТЬСЯ В МИНТРАНС С ПРОСЬБОЙ ЗАПУСТИТЬ ЭЛЕКТРОННУЮ ПРОДАЖУ Ж/Д БИЛЕТОВ

Депутаты областной Думы подготовили обращение в **Минтранс** России, в котором говорится о необходимости электронной продажи билетов для тех, кто путешествует в Калининград и обратно по железной дороге. Текст документа во вторник утвердил комитет по экономической политике, передает корреспондент «Нового Калининграда.Ru».

Как отметил глава комитет Александр Никулин, депутаты провели анализ межгосударственных договоренностей, связанных с упрощенными транзитными документами, и выяснили, что никаких препятствий для электронной продажи билетов нет. Поэтому, по их мнению, вносить коррективы в подписанные между Россией и ЕС документы не потребуется.

При этом запуск электронной продажи билетов, считают в облдуме, благотворно скажется на туристической привлекательности региона. Сейчас покупка железнодорожного билета требует личного присутствия путешественника, что неудобно для организаторов и участников тургрупп. «Надо каждого человека из этой группы тащить в билетную кассу, чтобы купить билет», – пояснил Никулин. Введение электронных продаж «благоприятно отразится на турпотоке в Калининградскую область», резюмировал он.

### RNS; 2017.05.23; ГЛАВА РЖД ЗАЯВИЛ О НЕОБХОДИМОСТИ ПОЛНОЦЕННОГО ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Железнодорожный транспорт должен взять курс на импортозамещение, сказал президент РЖД Олег Белозеров на заседании комиссии РСПП по транспорту и транспортной инфраструктуре по вопросу «Актуальные проблемы современного состояния и перспектив развития железнодорожной отрасли».

«Железнодорожный транспорт должен продолжить курс на полноценное импортозамещение, установить приоритет отечественных технологий и техники. За счет развития российских заводов и локализации у нас появились новые магистральные локомотивы, новый грузовой подвижной состав, обновленные пассажирские вагоны, комфортабельные двухэтажные вагоны, пригородные электропоезда. Поэтому считаю, что инновационное направление должно рассматриваться в качестве приоритетного», – отметил он.

Еще одной важной, но не решенной задачей Белозеров назвал существенное повышение надежности российской продукции. «Количество отказов на сегодняшний момент достаточно высокое», – отметил он.

### ТАСС; 2017.05.23; ЕНИСЕЙСКОЕ ПАРОХОДСТВО ВКЛЮЧЕНО В РЕЕСТР ВЕДУЩИХ ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ РОССИИ

«Енисейское речное пароходство» (ЕРП) включено в национальный реестр «Ведущие организации транспорта России». Об этом сообщил ТАСС генеральный директор пароходства Александр Яковлев.

«Получение очередного почетного звания для нас – это, безусловно, высокая оценка труда всего коллектива ЕРП, и, конечно, оно ко многому обязывает. Мы стремимся поддерживать уровень образцового предприятия, безукоризненно выполнять свои обязательства по заключенным договорам, инвестировать в судостроение и судоремонт, заблаговременно готовя почву для роста объема перевозок, создавать благоприятные условия для успешной работы и повышения квалификации сотрудников», – отметил он.

По словам Яковлева, в 2015 году компания победила в конкурсе организаций речной отрасли России, а в 2016 году вошло в национальный реестр «Всероссийская книга почета».

Национальный Реестр «Ведущие организации транспорта России» формируется ежегодно и представляет собой единый информационный ресурс по организациям и предприятиям транспорта, деятельность которых вносит позитивный вклад в социально-экономическое развитие транспортной отрасли своего региона. Электронная база данных призвана помочь государственным и общественным институтам, предприятиям и организациям, а также гражданам как России, так и любой страны мира осуществлять поиск информации о лучших российских организациях, работающих в области оказания транспортных услуг.

Предложение о добавлении той или иной организации в реестр вносят органы местной исполнительной власти. С ходатайством о присвоении Енисейскому пароходству статуса ведущей организации транспорта России по итогам 2016 года выступило **Министерство транспорта** Красноярского края.

ЕРП является крупнейшим перевозчиком грузов по водным путям бассейна реки Енисей. За навигацию 2016 года компания перевезла свыше 4 млн тонн грузов. ЕРП обладает самым мощным в регионе сухогрузным и танкерным флотом, рабочее ядро флота – 460 единиц. Основной акционер пароходства – ГМК «Норильский никель».

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.05.24; У МИНТРАНСА ТРЕБУЮТ ПРОДОЛЖИТЬ ИСПЫТАНИЯ САМОЛЕТОВ НА ГАЗЕ

Ученые обратились в министерство с требованием не сворачивать программу освоения природного газа в авиации

Руководители сразу двух ведущих научных организаций гражданской авиации – Центрального аэрогидродинамического института имени Жуковского (ЦАГИ) и Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации (ГосНИИ ГА) – обратились в **Минтранс** России с настоятельными рекомендациями вернуть в проект государственной программы планы по созданию воздушных судов на природном газе.

Значительную часть разработанного **Минтрансом** России проекта государственной программы «Расширение использования природного газа в качестве моторного топлива» составляет подпрограмма «Воздушный транспорт», участие в подготовке которой принимала **Росавиаци**я совместно с Министерством промышленности и торговли и Министерством энергетики. Однако, как оказалось, непосредственно воздушных судов в последней версии этого документа уже нет. В предыдущих версиях госпрограммы такие планы были отражены.

В **Минтрансе** России «Известиям» подтвердили факт поступления этих обращений, уточнив, что они сейчас находятся на рассмотрении.

– В настоящее время текст проекта документа проходит процедуру общественных обсуждений, которая продлится до 1 июня, – добавили в пресс-службе **Минтранса**.

Исполнительный директор ЦАГИ Артемий Никитов в письме заместителю **министра транспорта** России Николаю **Асаул**у выразил сожаление тем, что в подпрограмме по авиационному транспорту отсутствуют мероприятия, направленные на создание вертолетной и самолетной техники на газомоторном топливе.

«ФГУП «ЦАГИ» настаивает на восстановлении этих мероприятий в подпрограмме по авиационному транспорту проекта госпрограммы», – говорится в обращении Артемия Никитова к **Минтрансу**, копия которого имеется в распоряжении «Известий».

По его словам, институтами и организациями авиационной промышленности был проведен большой объем научно-технических исследований, связанных с использованием газомоторного топлива на авиационном транспорте, включая создание экспериментальных вертолета Ми-8ТГ на авиационном сконденсированном топливе и самолета Ту-155 на сжиженном природном газе, которые позволяют решать практические вопросы внедрения газомоторной техники в краткосрочной и среднесрочной перспективе.

Внедрение газомоторных топлив на региональных и воздушных судах местных линий с газотурбинными и поршневыми двигателями способствовало бы улучшению транспортной доступности, особенно населения северных, дальневосточных и арктических регионов, в которые авиатопливо приходится завозить из промышленно развитых регионов.

Генеральный директор ГосНИИ ГА Василий Шапкин в своем письменном обращении к Николаю **Асаул**у также указал на целесообразность оставить в госпрограмме в качестве целевых индикаторов воздушные суда и повысить финансовое обеспечение данной работы.

«В 2015 году был испытан поршневой авиационный двигатель на одном из видов газомоторного топлива. Эти испытания показали, что авиационная промышленность имеет необходимый научно-технический задел и, с учетом современных технологий, может создать практически любой летательный аппарат, который будет использовать в качестве топлива углеводородные газы, включая сжиженный природный газ», – отмечается в письме Василия Шапкина, копия которого имеется у «Известий».

Генеральный директор ОАО «Интеравиагаз», специализирующегося на разработке воздушных судов на газовом топливе, Вячеслав Зайцев уверен, что необходимо довести до практического массового внедрения тот научный задел, который уже был создан в стране.

– Многократно доказано, что развитие газомоторной авиации может явиться локомотивом успешного развития и других транспортных средств и даже отраслей. Возникает вопрос, почему на другие виды транспорта, в которых долгосрочный и интегральный эффект внедрения значительно меньше, чем в авиации, планируется выделить значительные средства, а газомоторную авиацию убрать совсем, – заявил «Известиям» Вячеслав Зайцев.

Разрабатываемая **Минтрансом** госпрограмма призвана создать условия для стимулирования постепенного перевода транспортных средств на использование природного газа, что может помочь улучшить экологическую ситуацию в стране. Работы по переводу воздушных судов на газ нигде в мире, кроме России, пока не проводятся.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.05.24; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ДОЖДАЛОСЬ ПРИБЫЛИ

Крупнейший российский аэропорт «Шереметьево» в 2016 г. впервые за четыре года получил чистую прибыль – рекордные 15,5 млрд руб. Правда, примерно половина – бумажная

Выручка «Шереметьево» по РСБУ в 2016 г. выросла на 10% до 25,2 млрд руб., прибыль от продаж выросла в 1,5 раза до 12 млрд руб., говорится в его отчетности. «Шереметьево» получило 15,5 млрд руб. чистой прибыли, в 2015 г. был убыток в 7,8 млрд руб. Последний раз прибыльным аэропорт был в 2012 г. (188 млн руб. по РСБУ и 1,7 млрд руб. по МСФО). Отчетность по МСФО за 2016 г. аэропорт еще не раскрыл, отчетности почти не отличаются, так как «Шереметьево» само ведет почти все виды деятельности, его единственная крупная «дочка» – «В.И.П.-интернешнл» (занимается обслуживанием пассажиров VIP-терминалов) в 2015 г. получила 1,9 млрд руб. выручки и 568 млн руб. чистой прибыли.

Рекордная прибыль частично бумажная: в прошлом году курсовые разницы принесли аэропорту 8,6 млрд руб., в 2015 г. от них был убыток в 13 млрд руб.

Новогодняя пролонгация

27 декабря прошлого года ВЭБ пролонгировал «Шереметьево» два кредита – на $442 млн и $91 млн. По обоим была установлена ставка 7,4% и срок погашения 31 декабря 2026 г., ранее ставка по главному была 9% и срок погашения – ноябрь 2022 г., по второму действовала ставка 10,56% и срок погашения – июнь 2019 г. Также аэропорт остается должен $94 млн Сбербанку и $61 млн – ВТБ, сроки погашения соответственно – февраль 2020 г. и май 2019 г.

«Все равно это очень хороший результат, трафик вырос благодаря «Аэрофлоту», а так как аэропорт имеет значительный размер фиксированных затрат, то его рентабельность росла намного быстрее. Так, EBITDA по РСБУ добавила 34% и составила 14,6 млрд руб.», – говорит аналитик Райффайзенбанка Константин Юминов. При этом чистый долг снизился на треть до 36,4 млрд руб., а его отношение к EBITDA теперь 2,6 (в 2015 г. было 5,1), коэффициент ниже 3 – это здоровый показатель для инфраструктурной компании, тем более находящейся в активной инвестиционной фазе, добавил он.

В прошлом году «Шереметьево» приняло 33,6 млн пассажиров (+7,6%), на «Аэрофлот» пришлось примерно 85–90% всего трафика. При этом национальный перевозчик обеспечил аэропорту 41% всей выручки и 66% всех авиационных доходов, говорится в отчетности аэропорта.

Представитель «Шереметьево» не ответил на вопрос, планирует ли аэропорт заплатить дивиденды по итогам 2016 г. Дивидендная политика на сайте «Шереметьево» не опубликована, а в уставе говорится, что аэропорт по решению акционеров распределяет на дивиденды до 100% чистой прибыли (по какой отчетности, не уточняется), но дивиденды не могут быть больше, чем рекомендованные советом директоров.

АО «Международный аэропорт Шереметьево»

Крупнейший аэропорт России

Акционеры: «Аэропорт Шереметьево» (86,8%; в нем 68,44% у TPS Avia Group Аркадия Ротенберга и траста семей Александра Пономаренко и Александра Скоробогатько, 31,56% – у Росимущества), «Аэрофлот» (9%), ВЭБ (4%).

Выручка (РСБУ, 2016 г.) – 25,2 млрд руб.

Чистая прибыль – 15,5 млрд руб.

«Нарастил показатели «Аэрофлот», также в 2016 г. были дерегулированы аэропортовые тарифы в Московском авиаузле, что позволило существенно увеличить прибыль. «Шереметьево» имеет хороший потенциал роста: за счет частного инвестора (без займов) строятся новые объекты, в том числе новый терминал, их ввод, конечно, серьезно повысит налогооблагаемую базу, зато аэропорт перестанет сдерживать рост «Аэрофлота», серьезные планы роста имеет и второй крупнейший перевозчик – Nordwind», – говорит исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев.

Помешать росту могут макроэкономические (девальвация рубля, стагнация экономики) и внешнеполитические факторы, но «Шереметьево» защищено лучше других аэропортов, продолжает эксперт. Ведь значительная часть пассажиров «Аэрофлота» – это иностранцы, в том числе транзитные пассажиры, что обеспечивает ключевому партнеру аэропорта валютную выручку и делает менее зависимым от российской экономики.

В мае прошлого года «Шереметьево» в ходе консолидации активов стало частным предприятием, перейдя под контроль TPS Avia Group, топ-менеджмент при этом не поменялся. Частный акционер должен построить новый терминал в северной зоне аэропорта. Всего вложения составят $865 (с учетом нового ТЗК), рассказывал представитель «Шереметьево». Если частный акционер не выполнит обязательства по строительству нового терминала, то государство имеет право продать ему свой пакет в компании с 50%-ной премией к рыночной оценке, сообщало Росимущество в докладе о реализации плана приватизации.

### КОММЕРСАНТ ПРИЛОЖЕНИЯ; АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ; 2017.05.24; «МЫ УЖЕ СЕЙЧАС НАРАЩИВАЕМ КОМПЕТЕНЦИИ В ВОПРОСЕ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ВЕРТОЛЕТОВ»

ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) стало головным лизинговым оператором по программе развития санитарной авиации в России и уже начало поставки медицинских вертолетов «Ансат» первым заказчикам. О том, почему эта программа оказалась успешной, «Ъ» рассказал генеральный директор компании СЕРГЕЙ ХРАМАГИН.

– Почему именно ГТЛК стала приобретать «Ансаты» в санитарном варианте?

– В 2016 году **Минтранс** и Минпромторг России выступили с инициативой по обновлению парка и развитию производства вертолетов. В уставный капитал ПАО ГТЛК было внесено 3,8 млрд руб. на авансирование закупки 29 вертолетов: 6 «Ансатов» и 23 Ми-8 производства Улан-Удэнского и Казанского заводов «Вертолетов России». Оставшиеся средства, более 5,5 млрд руб., ГТЛК планирует привлечь до конца 2017 года из внебюджетных источников по аналогии с программой развития аренды самолетов «Сухой Суперджет 100» (SSJ-100), где основным партнером компании выступил Газпромбанк, сформировавший синдицированный кредит на 30 млрд руб. с участием российских и иностранных банков.

Эта программа вошла в синергию с приоритетным проектом развития санитарной авиации. Для его реализации было отобрано 34 региона, в которых работа санитарной авиации будет субсидироваться государством.

Реализация проекта по поставке вертолетов в медицинском исполнении решает сразу несколько важных системных задач. Во-первых, это вывод на рынок нового продукта российского производства. Во-вторых, это обновление вертолетного парка российских авиакомпаний, который, к сожалению, характеризуется большим возрастом и высоким износом. Сегодня средний возраст эксплуатируемых вертолетов около 30 лет.

Кроме того, эта программа позволяет загрузить мощности российских авиапроизводителей и осуществлять поставки на отечественный рынок вертолетной техники, полностью соответствующей всем требованиям мирового уровня, предъявляемым к медицинским вертолетам.

– Насколько это выгодно вам как лизинговой компании?

– Вывод на рынок новой техники всегда сопряжен с рядом сложностей. Например, это отсутствие статистики эксплуатации и, как следствие, использование оценок и допущений для расчета экономики продукта. Сказывается и отсутствие достаточного количества подготовленных кадров для эксплуатации воздушных судов, неразвитость системы послепродажного обслуживания.

Тем не менее, поскольку реализуется проект при поддержке государства, у нас есть возможность сформировать привлекательное предложение для потенциальных заказчиков. С учетом субсидии Минздрава, льготной лизинговой ставки ГТЛК, а также оптимизации стоимости техники в рамках консолидированного заказа был предложен механизм, позволяющий, во-первых, дать регионам новую технику с медицинскими модулями, а во-вторых, обеспечить возвратность лизинговых платежей.

Что касается выгодности сделки, то, безусловно, в основе деятельности ГТЛК лежит задача по обеспечению возвратности вложенных средств с заданным уровнем доходности.

– Какие компании являются потенциальными пользователями такой техники? Кто будет пользователем первых медицинских «Ансатов» от ГТЛК?

– Первой авиакомпанией–лизингополучателем вертолета «Ансат» станет ЗАО «Русские вертолетные системы». Торжественная передача вертолета состоится в рамках выставки вертолетной индустрии HeliRussia-2017. Тогда же будет подписано еще несколько лизинговых контрактов по вертолетной технике. Но не будем опережать события.

Этот вертолет будет направлен в Волгоград для обеспечения экстренной медицинской помощи в тех регионах, где наземный транспорт не всегда может быть использован для транспортировки к месту оказания высококвалифицированной медицинской помощи.

– Это будет финансовый или операционный лизинг? Кто будет решать вопросы, связанные с техническим обслуживанием этих вертолетов и поддержанием их летной годности?

– По «Ансатам» будут заключены договоры финансовой аренды сроком на 12 лет. За техническое состояние вертолета и поддержание его летной годности отвечает лизингополучатель, то есть эксплуатант воздушного судна. При этом мы уже сейчас наращиваем компетенции в вопросе технического обслуживания вертолетов с целью мониторинга состояния техники, участвующей в программе.

– Сколько таких машин востребовано отечественным рынком?

– Вертолетов, оснащенных сертифицированными медицинскими модулями, практически нет у российских авиакомпаний. Имеющиеся вертолеты очень изношены ввиду их возраста, и на них, как правило, отсутствует высокотехнологичное медицинское оборудование.

Благодаря большой поддержке правительства рынок санитарной авиации постепенно укрепляется. Нам уже поступили заявки от 30 авиакомпаний на более чем 40 таких машин, что значительно превышает заявленный объем выпуска в рамках программы. Также мы получили более 100 заявок на вертолеты без медицинского модуля. Поэтому можно уверенно говорить о том, что продукция отечественного вертолетостроения востребована, и не сомневаться успехе программы.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.13; АВИАЦИОННОЕ РАССЛЕДОВАНИЕ ПАДЕНИЯ ВЕРТОЛЕТА «РОБИНСОН» В ФЕВРАЛЕ В ТЕЛЕЦКОЕ ОЗЕРО ПРИОСТАНОВЛЕНО ДО ЕГО ВОЗМОЖНОГО ОБНАРУЖЕНИЯ

Комиссия по расследованию катастрофы вертолета «Робинсон», упавшего 12 февраля 2017 года в акватории Телецкого озера на Алтае, приостановила свою работу из-за того, что к настоящему моменту вертолет так и не был обнаружен.

«До возможного обнаружения вертолета или появления другой существенной информации комиссия приостанавливает свою работу», – говорится в промежуточном отчете по расследованию катастрофы, подготовленном Межгосударственным авиационным комитетом (МАК).

Вертолет «Робинсон», на борту которого было пять человек, 12 февраля упал в районе Телецкого озера. Вертолет принадлежал ООО «Алтай авиа». На борту вертолета находилось пять человек, все жители Москвы. По предварительным данным, среди пассажиров находился бывший алтайский чиновник и бизнесмен Анатолий Банных. По факту крушения было возбуждено уголовное дело по статье «нарушение правил безопасности движения воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц».

В обнародованном МАК промежуточном отчете отмечается, что упавший в озеро вертолет не имел оснащения для полетов над водной поверхностью: «Вертолет не был оборудован поплавками». Между тем, согласно отчету, полеты над водной поверхностью без установленных поплавков на удалении от береговой черты, превышающим дистанцию планирования на уровне авторотации, запрещены.

В документе со ссылкой на очевидцев сообщается, что «падение вертолета было с высоты 100-200 метров».

Из документа следует, что «при возвращении на посадочную площадку Самыш вертолет, наиболее вероятно, попал в неблагоприятные метеоусловия».

«По объяснениям местных пилотов, наиболее вероятно, перевал по кратчайшему расстоянию до посадочной площадки Самыш мог быть закрыт низкой облачностью и командир принял решение следовать в обход, через водораздел рек Кобул и Кокши, так как его высота на 250 метров ниже высоты перевала с выходом на кордон Кокши, который находится в запретной зоне Алтайского государственного природного биосферного заповедника от нуля до пятисот метров. Полет в запретной зоне выполнялся без получения разрешения лиц, в интересах которых установлена эта зона», – говорится в документе.

3 марта **Росавиаци**я сообщила, что приостанавливает поисковую операцию в районе Телецкого озера на Алтае, где разбился вертолет «Робинсон». «Организованные поисковые работы приостанавливаются в связи с крайне сложными погодными условиями в районе Телецкого озера», – говорилось в сообщении на сайте ведомства.

В результате поисков ранее было обнаружено тело погибшей пассажирки, командир вертолета и три пассажира не были найдены. Кроме того, были обнаружены мелкие фрагменты вертолеты, «включая фрагменты обшивки кресел, часть лопасти винта, чехлы винта и двигателя».

«Особенностью района поиска являются крайне сложные погодные условия, включая сильный ветер и волнение озера, а также большие глубины до 330 м и сложный рельеф заиленного дна», – отмечалось в сообщении **Росавиаци**и.

В апреле в интервью агентству «Интерфакс-Сибирь» руководитель Западно-Сибирского следственного управления на транспорте Сергей Грызыхин сообщил, что обстоятельства происшествия, а именно то, что крушение произошло в акватории Телецкого озера, и до настоящего момента обнаружены лишь незначительные фрагменты воздушного судна и тело одной из находившихся на борту пассажиров, в данный момент не позволяют сделать выводы относительно причин произошедшего.

### КОММЕРСАНТ.RU; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.05.23; ПРЕТЕНЗИИ К «ТРАНСАЭРО» ДОСТИГЛИ 215 МЛРД РУБЛЕЙ

И должны еще увеличиться

В число требований кредиторов авиакомпании «Трансаэро», находящейся в процедуре банкротства с конца 2015 года, включены претензии 325 компаний и физлиц на общую сумму 215 млрд руб. Решение вопроса о банкротстве и введении в отношении него конкурсного производства может быть принято уже завтра. Но «Трансаэро» планирует просить суд вновь отложить рассмотрение дела до августа, поскольку до сих пор не рассмотрены все требования кредиторов.

Реестр требований кредиторов авиакомпании «Трансаэро» включает требования 325 кредиторов на общую сумму 215,7 млрд руб., следует из ходатайства компании об отложении рассмотрения дела. На среду запланировано заседание Арбитражного суда Санкт-Петербурга и Ленинградской области по вопросу о банкротстве перевозчика и введении в его отношении процедуры конкурсного производства. Но авиакомпания намерена просить вновь отложить рассмотрение дела.

Поводом для переноса заседания авиакомпания считает то, что до сих пор не были рассмотрены все требования кредиторов. На 24 мая рассмотрены требования на сумму 231 млрд руб., еще по 12,6 млрд руб. рассмотрение должно пройти до конца июля. Кроме того, до сих пор не проводилось первое собрание кредиторов должника, не снят судебный запрет на его проведение, не приняты соответствующие решения. Поэтому «Трансаэро» попросила отложить рассмотрение дела и отчет временного управляющего до августа.

Наибольшая сумма заявленных требований относится к лизингодателям. Так, согласно реестру кредиторов, задолженность перед пятью зарубежными лизингодателями составляет 42 млрд руб. Взыскивать долги по суду также будут основные банки-кредиторы «Трансаэро». Из реестра следует, что долг авиакомпании перед Газпромбанком составляет 13,6 млрд руб., перед Новикомбанком – 8,7 млрд руб., МКБ – 7,8 млрд руб. Сбербанком – более 7 млрд руб., Абсолют-банком – 5 млрд руб., МТС-банком – 4 млрд руб., банком «Открытие» – 3,9 млрд руб., ВТБ – 2,6 млрд руб. Задолженность за услуги топливозаправочных компаний – 4 млрд руб. перед «РН-Аэро» «Роснефти» и 6 млрд руб.– перед «Газпромнефть Аэро».

Любопытно, что в число кредиторов вписан Минюст Украины, подавший иск от имени Госавиаслужбы Украины, оштрафовавшей «Трансаэро» за несогласованные полеты в Крым и в его воздушном пространстве за три месяца полетов в 2014 году на 114 млн руб. Подобные штрафы в Киеве, не признающем присоединение Крыма к России в 2014 году, упорно выписывают всем перевозчикам, летающим в Симферополь и над полуостровом, но авиакомпании РФ традиционно игнорируют эти претензии.

**Росавиаци**я приняла решение аннулировать сертификат «Трансаэро» в октябре 2015 года и прекратить тем самым ее полеты по итогам внеплановой проверки ее финансово-экономического состояния. Поводом для проверки называлось ухудшение безопасности полетов, финансовых показателей и возбуждение дела о банкротстве. Комиссия **Росавиаци**и тогда единогласно пришла к выводу, что «Трансаэро» больше не может самостоятельно обслуживать и погашать задолженность, которая в июне 2015 года оценивалась более чем в 260 млрд руб. (с учетом лизинговых платежей). В ноябре 2016 года стало известно о деталях плана возрождения компании, который предполагает конвертацию его долгов в акции кредиторов. Тогда же сообщалось, что деятельность «Трансаэро» может быть возобновлена в случае решения Арбитражного суда в пользу авиаперевозчика.

### ТАСС; 2017.05.23; КИЕВ ОБРАТИТСЯ В ИКАО В СВЯЗИ С ЯКОБЫ НАРУШЕНИЕМ РФ КОНВЕНЦИИ О ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Украина готовит обращение в Международную организацию гражданской авиации (ИКАО) по поводу того, что РФ, обеспечив полеты в Крым, якобы нарушила Конвенцию о гражданской авиации. Об этом написал в Facebook вице-премьер Украины Владимир Кистион по итогам встречи с президентом совета ИКАО Бернардом Алиу и директором Европейского Североатлантического бюро организации Луише Фонсека де Альмейда.

В этой связи Кистион призвал ИКАО «к действиям по прекращению нарушения стандартов и рекомендуемой практики ИКАО со стороны РФ и отметить публикацию аэронавигационной информации относительно международного пространства Симферопольского района». При этом он не уточнил сроки подачи обращения.

После проведения в марте 2014 года референдума в Крыму, **Росавиаци**я подготовила проекты необходимых документов для уведомления ИКАО об изменении государственной принадлежности аэропорта Симферополь и воздушного пространства Крыма. В июле 2014 года, по итогам переговоров, организация приняла решение, что Россия должна обеспечивать аэронавигационное обслуживание над Крымом и территориальными водами (12-мильная зона), а Украина – над нейтральными водами, но с учетом технических договоренностей с РФ.

Однако украинская сторона продолжает настаивать, что воздушное пространство над Крымом остается в зоне ответственности Украины.