**25 МАЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### КОММЕРСАНТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ЛИДИЯ ГОРБОРУКОВА; 2017.05.25; ЗАПРЕТНАЯ ВОДА

**Минтранс** РФ определился с локациями, которые будут перекрыты для движения маломерных судов на время проведения Кубка Конфедераций

Как стало известно «Ъ», **Минтранс** РФ определился с датами ограничений и точными локациями, которые будут перекрыты в акватории Петербурга во время проведения Кубка Конфедераций FIFA-2017. Еще в конце апреля ведомство опубликовало на своем сайте приказ, запрещающий с 1 июня по 4 июля курсирование и стоянку в акватории Невы маломерных, прогулочных и спортивных парусных судов.

Проект приказа вызвал беспокойство Смольного. Власти города опасались, что его реализация приведет к ухудшению положения судоходных и туристических компаний. В частности, высказывались прогнозы, что если приказ примут в рассматриваемом виде, то с рынка города могут уйти до 50% небольших судоходных компаний, а финансовые потери от закрытия водных путей Петербурга ориентировочно могут составить до 10 млрд рублей.

В связи с этим губернатор Петербурга Георгий Полтавченко обратился к министру транспорта РФ Максиму **Соколов**у (см. «Ъ» от 24.04.2017) с просьбой уменьшить срок действия ограничений, определить конкретные даты и составить точный список участков водных путей, которые перекроют.

По данным «Ъ», **Минтранс** РФ учел просьбу губернатора Петербурга. В комитете по транспорту Петербурга, отвечая на запрос «Ъ», сообщили, что министерство рассмотрело предложения Смольного и подготовило проект приказа, в котором прописаны конкретные сроки и локации, попадающие под запрет. Ограничения будут действовать в дни проведения футбольных матчей: 17, 22, 24 июня и 2 июля 2017 года с 12 до 24 часов. «Запрет будет распространяться на акватории рек Малая Невка, Средняя Невка и Большая Невка и Гребного канала, непосредственно прилегающих к Крестовскому острову, а также на участке акватории Невской губы, ограниченном дугой окружности радиусом 5 км с центром, расположенным в центре стадиона «Санкт-Петербург»«, – рассказали в комитете по транспорту. В этих акваториях запрещается как стоянка, так и передвижение всех судов, включая маломерные. При этом введение иных дополнительных ограничений на водных путях Петербурга (реки и каналы, помимо Невы и Невок) не планируется.

В комитете по транспорту добавили, что данный проект приказа не является окончательным и что эти предложения **Минтранс** еще будет «обсуждать с оперативным штабом и силовыми структурами».

В пресс-службе **Минтранса** РФ «Ъ» сообщили, что сейчас ведется разработка соответствующего проекта приказа, но на вопрос, когда он будет окончательно принят, не ответили.

Как ранее писал «Ъ» (см. «Ъ» от 19.04.2017), ограничения связаны с усилением мер безопасности на период проведения Кубка Конфедераций. Согласно проекту приказа, запретными районами для плавания также будут являться акватории порта в Сочи, Большого порта Санкт-Петербург и пассажирского порта Санкт-Петербурга («Морской фасад»).

Из документа следует, что исключения будут сделаны только для передвижения портового флота (лоцманские суда, буксиры, мусоровозы), спасательных служб, а также водного транспорта, который будет привлечен оргкомитетом для участия в спортивных мероприятиях.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.24; ВОПРОС ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РФ И ЕГИПТОМ НАХОДИТСЯ В ПОДВЕШЕННОМ СОСТОЯНИИ – МИНТРАНС

Сроки восстановления авиасообщения между РФ и Египтом пока неизвестны, сообщил зам**министра транспорта** РФ Валерий **Окулов** на международном форуме «Транспорт Сибири», который проходит 24-27 мая в Новосибирске.

«Переговорный процесс находится в подвешенном состоянии», – сказал В.**Окулов**, добавив, что озвученная позиция российской стороны не изменилась.

«Позиция российской стороны не претерпела изменений с февраля по результатам той проверки, которую провели российские специалисты и были направлены соответствующие замечания, пожелания. Мы надеемся, что египетская сторона их устранит – эти замечания. И воздушное сообщение будет восстановлено», – сказал он.

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в мае заявлял, что Россия и Египет еще не договорились о дате подписания протокола по безопасности авиасообщения.

«Я неоднократно комментировал вопрос. Пока новостей нет», – говорил М.**Соколов**.

Как сообщалось, в феврале правительство РФ одобрило проект протокола о сотрудничестве с Египтом по обеспечению безопасности гражданской авиации. Согласно документу, контролировать безопасность в аэропортах Египта, из которых выполняются рейсы в/из РФ, будут «специалисты российского юридического лица», уполномоченные **Росавиаци**ей. Для этого ведомство объявило отбор среди сотрудников профильных организаций. В марте глава М.**Соколов** заявлял, что РФ и Египет согласовали проект протокола, осталось лишь определить дату и место его подписания.

Но в середине мая осведомленный источник «Интерфакса» заявил, что египетская сторона «более не демонстрирует готовности к поиску компромисса в части присутствия в местных аэропортах российских специалистов «, что противоречит подготовленному ранее проекту. Также, по данным источника, российская сторона так и не получила от египетских коллег очередного приглашения на проведение инспекции в местных аэропортах.

Разработка протокола началась после закрытия авиасообщения между Россией и Египтом в ноябре 2015 года, которое было инициировано РФ в связи с крушением над Синаем самолета российской авиакомпании «Когалымавиа». На борту лайнера, летевшего из Шарм-эль-Шейха в Санкт-Петербург, находились 217 пассажиров и семь членов экипажа, все они погибли. ФСБ впоследствии признала случившееся терактом.

### ТАСС; АЛЕКСЕЙ ЗАВРАЧАЕВ; 2017.05.24; РФ ВЫСТУПАЕТ ЗА ВКЛЮЧЕНИЕ ЯПОНИИ В ГЛОБАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ

Россия выступает за включение Японии в глобальные проекты в сфере перевозок за счет строительства транспортного перехода между Сахалином и японским островом Хоккайдо. Об этом сообщил в среду ТАСС генеральный секретарь координационного совета по Транссибирским перевозкам (КСТП) Геннадий Бессонов, который принял участие в состоявшемся в Токио международном бизнес-форуме «Новые возможности и перспективы развития Евро-Азиатских грузовых перевозок».

«Существует научно-технический совет по переходу между Сахалином и материковой частью (РФ). Скорее всего, это будет мост, а не туннель, в силу определенных технологических проблем. И это, конечно, дает большой шанс на включение Японии в международные транспортные перевозки, в том числе в направлении России, путем дальнейшего соединения острова Хоккайдо с Сахалином, тем более, что для Японии подобные технологии хорошо известны», – сказал он.

По словам Бессонова, реализация проекта перехода между Японией и РФ может привести к появлению «грузовой базы, которая позволит сократить сроки транспортировки с девяти дней, как сейчас по морю во Владивосток, до одного-двух».

«Самое важное – это включение Японии в глобальные проекты, которые сейчас характерны для российско-китайского сотрудничества. Речь идет о подписании соглашения по строительству высокоскоростной железнодорожной магистрали из Китая в РФ и далее в Европу. Япония, в свою очередь, могла бы использовать свои возможности, чтобы принять участие в проекте по строительству магистрали из Китая по территории РФ на Аляску. Основой для участия в таких проектах является текущее потепление двусторонних отношений Японии и РФ и взаимные визиты лидеров двух стран», – добавил генеральный секретарь КСТП.

По оценкам генерального директора Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павла Иванкина, сухопутный переход между РФ и Японией может обойтись в 1 трлн руб. По его мнению, строительство может начаться одновременно между материком и Сахалином, а также Хоккайдо и Сахалином, и с учетом проектно-изыскательских работ проект займет от 3 до 5 лет. Эксперт также отметил высокий потенциал маршрута с точки зрения пассажирского сообщения, а вот перспективы грузового сообщения, считает Иванкин, требуют детальной оценки.

Ранее **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** говорил, что проект сухопутного перехода между РФ и Японией требует не менее 75% бюджетных инвестиций от общей стоимости. При этом, по его словам, это проект следующего десятилетия. Кроме того, для реализации проекта также необходимо просчитать перспективный объем грузопотоков, которые пойдут из Японии транзитом через Россию и из Европы транзитом через Россию в Японию.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.24; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛАГАЕТ ОБНУЛИТЬ НДС ДЛЯ ТРУДНОДОСТУПНЫХ АВИАМАРШРУТОВ

Россия в будущем следует перейти с механизма субсидирования перевозок на другие методы, сообщил зам**министра транспорта** РФ Валерий **Окулов** на международном форуме «Транспорт Сибири», который проходит 24-27 мая в Новосибирске.

«Правильно переходить от субсидирования перевозок к методам, прежде всего, налогового регулирования и бюджетирования. Именно налоговое стимулирование всех перевозок должно стать основной государственного воздействия на транспортную систему в экономической области», – сказал В.**Окулов**.

При этом он отметил, что метод субсидирования перевозок **Минтранс** пока намерен сохранить.

По мнению чиновника, авиация находится «в ущемленном положении» по сравнению с железнодорожными перевозками, потому что льготу по НДС (ранее был снижен с 18% до 10%) авиапредприятия получили только до конца 2017 года, в то время как на железнодорожном транспорте она действует до 2029 года. Замминистра выступает за дальнейшее сохранение 10%-ной льготы по НДС для авиакомпаний.

«Более того, у меня будет к вам еще более экзотическое предложение: в силу того, что по 1242 (программа субсидирования региональных рейсов N1242 – ИФ) бюджет немножко обрезали, и на 2017 год он составляет 3,4 млрд рублей, а был в свое время 4,2 млрд рублей, потом – 3,9 млрд рублей, заявок на 1242 поступает аж на 18 млрд рублей. Поэтому удовлетворить мы можем только те заявки, которые связаны с труднодоступными (маршрутами – ИФ) и маршрутами, которые софинансируются субъектами. В этом году 112 маршрутов работает по 1242, из них 76 – софинансируют, – отметил В.**Окулов**. – Нам трудно рассчитывать на одну линию НДС, хотя, конечно, мы с такими предложениями выходим. А вот (следует – ИФ) посмотреть – сохранить НДС 10% на внутренние воздушные линии, а в отношении труднодоступных и софинансирования (установить – ИФ) НДС 0%. Вот это уже будет использование не только субсидирования, но и механизма налогового стимулирования развития региональных перевозок. Все равно рано или поздно от субсидирования уйдем к налоговому стимулированию».

Как сообщалось, в прошлом году **Минтранс** РФ неоднократно вносил в правительство предложение обнулить НДС на все внутренние авиаперевозки в стране – притом, что до этого ставка налога уже была снижена с 18 до 10%. Однако источники «Интерфакса» сообщали, что инициативу не поддержало Минэкономразвития. Тогда его аргументом было то, что взимание оборотных налогов на такие перевозки является распространенной мировой практикой, второе – отсутствие гарантий, что мера приведет к снижению цен на билеты.

Между тем глава ведомства Максим **Соколов** ранее оценивал, что установление нулевой ставки могло бы принести «в общую модель российских внутренних региональных перевозок порядка 20 млрд рублей». Примерно такой объем убытков, по подсчетам министра, понесли российские перевозчики от закрытия ряда международных направлений в прошлом году (Украина, Египет и «чартерная» Турция).

### ДОРИНФО; 2017.05.24; СТРОИТЕЛЬСТВО ПУТЕПРОВОДА В ВЕЛИКИХ ЛУКАХ ВЫПОЛНЕНО НА 80%

Работы по строительству путепровода в Великих Луках через железную дорогу выполнены на 80%. Об этом доложили губернатору Псковской области Андрею Турчаку во время его рабочей поездки в Великие Луки в среду, 24 мая, сообщает пресс-служба региональной администрации.

Сейчас на объекте собраны металлоконструкции пролета основного путепровода, выполнены арматурные и бетонные работы в тоннеле, обустроены подпорные стенки и промежуточные опоры для основного путепровода. Также во время поездки главе региона сообщили, что при обследовании близлежащих к стройке домов после жалоб жителей повреждений в зданиях не зафиксировано.

Все работы идут по графику, в июне планируется завершить восстановление железнодорожной ветки, рабочее движение по путепроводу без съездов запустят в конце года. По словам Турчака, в церемонии запуска движения автомобилей по путепроводу намерены принять участие глава Федеральной таможенной службы Владимир Булавин, **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** и Полномочный представитель Президента в СЗФО Николай Цуканов.

Напомним, старт строительству путепровода в городе Великие Луки дали в 2014 году, окончание работ намечено на октябрь 2018 года. Стоимость реализации проекта составляет 2,6 млрд рублей. Движение на путепроводе организуют по двум полосам в каждом направлении. Ранее сообщалось, что в октябре этого года на мостовом сооружении начнут укладку асфальта.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.05.24; РЕЧНИКАМ ПООБЕЩАЛИ ЧЕТЫРЕХМЕТРОВУЮ ГЛУБИНУ СУДОВОГО ХОДА НА НИЖНЕМ ДОНУ

**Минтранс** раскрыл «РГ подробности подготовки проекта строительства Багаевского гидроузла в Ростовской области. Новое водохранилище даст возможность проходить пассажирским и грузовым судам по Дону даже в засушливый сезон. Насколько сильно затопит близлежащие районы, рассказал зам**министра транспорта**, глава **Росморречфлот**а Виктор **Олерский**.

Люди боятся подтопления, речникам нужен водный коридор. Компромисс найден?

Виктор **Олерский**: Идет поиск оптимального уровня водохранилища, который сократит экологические и социальные последствия строительства Багаевского низконапорного гидроузла. Сейчас мы выходим на финишный этап его проектирования после консультаций с экспертами по экологии, гидрологами, ихтиологами, гидротехниками как раз по вопросу предельной отметки уровня в создаваемом водохранилище.

И к какому выводу пришли?

Виктор **Олерский**: Предложено снизить предельную отметку воды, так называемый нормальный подпорный уровень (НПУ) с 2,8 метра (сейчас в проекте) в создаваемом регулируемом водохранилище в верхнем бьефе (части водохранилища, примыкающей к гидротехническому сооружению – прим. «РГ») Багаевского гидроузла. Так и было в первоначальной редакции проекта.

Неужели снижение уровня воды всего на 50-80 сантиметров даст результат?

Виктор **Олерский**: Каждый десяток сантиметров снижения предельной отметки НПУ работает на минимизацию экологических последствий, ведь сокращается зона затопления и подтопления, улучшается рыбохозяйственная составляющая проекта, повышается проточность воды и ее качество.

Но тогда может и нет смысла строить гидроузел, суда так и будут ждать «большой воды» от природы, чтобы пройти про Дону, который стал маловодным в последние 15 лет?

Виктор **Олерский**: Конечно, оптимизация параметров проекта не должна отразиться на решении генеральной задачи гарантированного обеспечения четырехметровых глубин на всем протяжении судового хода на Нижнем Дону.

Создание Багаевского гидроузла позволит смягчить гидрологические дисбалансы, возникшие в нижнем, плотно заселенном и застроенном участке Дона из-за незавершенного еще в советский период строительства сооружений, системно взаимосвязанных с давно построенным каскадом гидротехнических объектов выше по течению.

Когда будет принято окончательное решение по проекту?

Виктор **Олерский**: Сейчас важно найти оптимальный баланс между затратами, размером и конфигурацией сокращенной зоны затопления с учетом обеспечения устойчивости работы сооружений в случае возможного воздействия разного рода экстремальных факторов.

Строительство Багаевского гидроузла – крупнейшее событие для всего водного комплекса страны, которое позволит решить проблему заполнения и оздоровления Цимлянского водохранилища, обеспеченности водой жителей городов, промышленности и аграрного сектора Ростовской области и поддержания гарантированных глубин судового хода на Нижнем Дону.

Работа это тонкая, можно сказать, ювелирная. Но не сомневаюсь, что в течение ближайших недель мы получим уточненные показатели, после чего обновленный проект будет представлен общественности. Стоит пояснить, что всем приглашенным специалистам, среди которых члены Экспертного совета при Правительстве РФ, в том числе, всех компаний, участвовавших в прошлогоднем тендере на проектирование Багаевского гидроузла, заранее направили материалы для детального изучения. В результате специалисты, в числе которых специалисты профильных научно-инженерных центров и различных компетентных организаций, подтвердили расчеты проектанта о возможности существенного снижения предельной отметки НПУ. Теперь ждем окончательных выводов.

### ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА БУРЛАКОВА; ИРИНА СКРЫННИК; 2017.05.25; ЗЕРНО ПРОСИТСЯ НА БАЛТИКУ

Российский зерновой союз попросил президента РЖД Олега Белозерова помочь обеспечить железнодорожные экспортные перевозки российского зерна в направлении зарубежных портов Балтийского моря, в том числе Латвии, говорится в письме, с которым ознакомились «Ведомости». Союз действительно обращался с таким письмом, подтвердил «Ведомостям» президент союза Аркадий Злочевский.

23 мая Reuters сообщило, что РЖД отказывает в большинстве запросов на перевозку грузов (нефтепродукты, удобрения, уголь, металлы) из России в порты Латвии. С зерном РЖД отказывает трейдерам в 100% случаев, говорят Злочевский и топ-менеджер одной из компаний, работающих на зерновом рынке. Несколько собеседников Reuters и один латвийский чиновник высказали подозрение, что Россия таким образом давит на Латвию за ее критику проекта трубопровода «Северный поток – 2».

Того же мнения и два менеджера российских зерновых компаний: дорогу можно закрыть, якобы там ремонт, а потом открыть. Представитель РЖД не стал комментировать переписку, но заверил, что ограничений РЖД не вводила. Представитель **Минтранса** не ответил на вопросы.

Экспортеры в сложной ситуации, говорит Злочевский, у России рекордный экспортный потенциал – около 40 млн т зерна, но из-за укрепления рубля оно плохо продается, запасы выросли и на конец сезона 2016/17 г. могут составить более 21 млн т, в 1,9 раза больше, чем в прошлом сезоне.

Ситуация еще усугубилась, так как крупнейшие импортеры российского зерна, Турция и Египет, то и дело вводят разнообразные ограничения, а экспорт в Причерноморском регионе сократился в преддверии нового урожая.

Новый урожай в России также ожидается высокий – 110 млн т, что грозит резким падением внутренних цен. Велики риски значительных потерь зерна, находящегося на хранении, констатирует Злочевский: весь план развития зернового комплекса России под угрозой. Поэтому зерновая отрасль крайне заинтересована в скорейшем поиске импортеров, готовых в кратчайшие сроки заместить традиционных покупателей российского зерна, в том числе Турцию.

Традиционная зерновая логистика (на 70% это автотранспорт) ориентирована на порты Азово-Черноморского бассейна с перевалкой на суда для Египта, Турции, Саудовской Аравии, Иордании и проч., существенно сократилась. Страны Южной и Центральной Америки, Западной Африки, Северной Европы, которые могли бы стать альтернативой традиционным импортерам, логистически тяготеют к портам Балтийского моря, в частности Латвии, традиционно переваливающим российские зерновые грузы. Через балтийские порты можно доставить до 3 млн т зерна, это 7% всего экспорта, говорит менеджер компании-экспортера: балтийские порты – хорошая логистика для зерна из Центрального Черноземья. Если зерно не попадет в Прибалтику, то поедет в Новороссийск и подорожает.

Российские порты Балтийского моря, потенциально способные к перевалке зерновых грузов, либо не имеют такой технической возможности, либо не могут обеспечить приемлемое для стран-импортеров качество и условия погрузки, сетует Злочевский.

Перевалка зерна через порт в Усть-Луге или через Большой порт Санкт-Петербург возможна только прямым способом и обойдется дороже – дополнительно по $5 на каждую тонну, констатирует Злочевский.

Эта надбавка ложится не на экспортера – он пытается договориться о меньшей цене с производителем, продолжает Злочевский, а если это не получается, то он просто отказывается от поставки.

Среди российских портов на Балтийском море только один оборудован зерновым терминалом – Калининградский, но он всегда работал параллельно с портами Прибалтики и не может их заменить, говорит Злочевский.

У калининградского порта свои покупатели – страны Европы, некоторые страны Африки и Латинской Америки. А прибалтийские порты работают на традиционные для России рынки – страны Южной, Северной и Восточной Африки, Египет и страны Ближнего Востока. Калининградский терминал принадлежит компании «Содружество» и экспортеры должны договариваться с компанией, чтобы сделать перевалку, говорит человек, участвовавший в подобных сделках, а кроме того, транзитный тариф для железнодорожных грузов в Латвии выше, чем внутренний. Порт в Усть-Луге мелководный, там нет зернового терминала, как и в Большом порту Санкт-Петербург, поэтому Латвия – оптимальный вариант для экспорта российского зерна на севере, резюмирует собеседник «Ведомостей».

Врио вице-губернатора Калининградской области Александр Шендерюк -Жидков сообщил, что регион готов использовать ситуацию, чтобы привлечь независимых инвесторов и построить зерновой терминал: в области много участков с железнодорожной веткой и доступом к большой воде.

Ситуация с Прибалтикой может повлиять на рынок, но в новом сезоне, говорит директор аналитического центра «Совэкон» Андрей Сизов: на рынке будет рекордное количество зерна, не исключена паническая распродажа. Нагрузка на порты существенно возрастет, цены на портовые услуги подскочат. Дополнительные мощности прибалтийских портов как раз и могли бы разгрузить российские порты, заключает он.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.24; ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ОТРАСЛЕВЫХ СУБСИДИЙ СУБЪЕКТАМ РФ БУДЕТ ОБУСЛАВЛИВАТЬСЯ АКТИВНОСТЬЮ В ОБЛАСТИ ОТКРЫТЫХ ДАННЫХ – АБЫЗОВ

Предоставление отраслевых субсидий субъектам РФ будет обуславливаться соответствующей активностью регионов в области публикации наборов открытых данных, следует из заявления министра правительства РФ Михаила Абызова в ходе заседания совета по открытым данным правкомиссии по координации деятельности Открытого правительства.

«**Минтранс** (на заседании рассматривались результаты деятельности ведомства в области открытых данных – ИФ) может требовать с регионов публикацию наборов открытых данных по работе регионального транспортного комплекса – увязывать это требование с предоставлением отраслевых субсидий, – сказал М.Абызов. – Необходимо ввести этот механизм для всех министерств».

По словам М.Абызова, несмотря на достигнутые результаты, Россия в части подготовки, публикации и использования наборов открытых данных находится «в каменном веке».

«То, что есть в Москве, происходит вопреки, а не благодаря, и никакого отношения к федеральному правительству по большому счету не имеет, – сказал М.Абызов. – Нам нужны открытые данные в каждом регионе, чтобы человек мог ими пользоваться, чтобы можно было радикально сократить затраты и оптимизировать систему управления транспортным хозяйством в отдельно взятом регионе или субъекте».

По оценке М.Абызова, **Минтранс**, в частности, должен взять стандарты, подготовить регламент и рекомендовать его использование регионам.

«Подготовьте соответствующее поручение правительства за подписью (вице-премьера Аркадия – ИФ) **Дворкович**а, – сказал он. – Чтобы у нас страна на одном уровне развития находилась. Жители Челябинска тоже хотят знать расписание движения общественного транспорта. Это системное решение, оно касается не только **Минтранса**».

«Можно передать соответствующие полномочия **Росавтодор**у, если **Минтранс** не возьмется за решение этой задачи», – добавил М.Абызов.

Также министр правительства РФ указал на то, что министерства должны озаботиться вопросом публикации наборов открытых данных, аккумулируемых в государственных информационных системах (ГИС).

«Нужно поднять вопрос о публикации открытых данных из ГИС – реализована ли эта возможность», – отметил М.Абызов.

При этом он подчеркнул, что речь идет о максимально возможном для публикации числе наборов данных. Дело в том, что ведомства не занимаются вопросами изучения востребованности наборов и приходится заниматься «максимально широким посевом».

«Никто не хочет заниматься оценкой востребованности открытых данных, поскольку это тяжелая и умная работа – сказал министр. – Поэтому мы считаем, что по умолчанию любые данные, собираемые за деньги налогоплательщиков, должны раскрываться. Если никто не хочет заниматься умной работой, то будем все заниматься широкой и глупой работой».

Открытые данные – информация, размещаемая в интернете в формате, который позволяет вести ее автоматизированную обработку без предварительных изменений человеком в целях повторного использования (такой формат называют еще «машиночитаемым»). Открытые данные, как показал опыт США, Великобритании и других стран, позволяют разработчикам создавать новые удобные сервисы в интернете, государству – поддерживать развитие IT-бизнеса и совершенствовать инструменты общественного контроля.

В России работу по направлению открытых данных координирует совет по открытым данным при правкомиссии по координации деятельности Открытого правительства, возглавляемый министром Михаилом Абызовым.

В настоящее время органы власти РФ должны публиковать на федеральном портале «Открытых данных» и на собственных ресурсах, как минимум, типовые наборы открытых данных.

Органы власти РФ всех уровней опубликовали в 2016 году порядка 10 тыс. наборов открытых данных.

### КОММЕРСАНТ ВОЛГА; ЕКАТЕРИНА КОСОБОКОВА; 2017.05.25; ФРУНЗЕНСКИЙ МОСТ НАВОДЯТ В БЮДЖЕТ

Федеральные власти ищут средства на строительство самарского объекта

Перед федеральными **Минтрансом** и Минфином премьер-министром Дмитрием Медведевым поставлена задача найти дополнительные источники финансирования строительства Фрунзенского моста в Самаре для того, чтобы не допустить срыва сроков сдачи объекта. Все работы должны быть завершены в декабре 2018 года, готовность объекта стоимостью 12,3 млрд руб., по последним данным, составляет 30 %. Весной подрядчик строительства АО «Стройтрансгаз» сообщил о трудностях с финансированием работ. Эксперты уверены, что объект будет завершен, но сроки, по их мнению, сдвинутся.

Председатель правительства РФ Дмитрий Медведев поручил федеральным **Министерству транспорта** и Министерству финансов найти дополнительные источники финансирования строительства Фрунзенского моста в Самаре для того, чтобы обеспечить выполнение работ в соответствии с графиком. Соответствующую задачу перед ведомствами премьер-министр поставил по итогам рабочей встречи с губернатором Самарской области Николаем Меркушкиным, которая состоялась во вторник в Москве, сообщила пресс-служба правительства региона.

Строительство Фрунзенского моста в Самаре было впервые анонсировано еще в 2007 году. Однако из-за отсутствия финансирования проект долгое время был заморожен. В начале апреля 2015 года Николай Меркушкин сообщил, что с Минфином РФ достигнута договоренность о софинансировании строительства моста в соотношении 50 на 50. Позже в областном бюджете были учтены первые 500 млн руб., которые регион получил на начало работ из федеральной казны в форме бюджетного кредита.

Подряд стоимостью 12,3 млрд руб. получило АО «Стройтрансгаз». Строительство шестиполосного моста через реку Самару началось осенью 2015 года. Все работы должны быть завершены в декабре 2018 года. В июне 2016 года областные власти сообщали, что в 2017–2018 годах на строительство Фрунзенского моста из федерального бюджета будет направлено 6 млрд руб. (по 3 млрд руб. ежегодно), что позволит завершить работы в срок. В ноябре прошлого года **Росавтодор** распределил между регионами средства, собранные в системе «Платон». Самарская область получила почти 1 млрд руб. на строительство Фрунзенского моста.

В конце марта представители АО «Стройтрансгаз» в ходе очередного пресс-тура на площадку строительства Фрунзенского моста сообщили журналистам, что работы в текущем году профинансированы только на 25 %. В апреле самарские СМИ со ссылкой на подрядчика сообщали, что на строительство моста в этом году поступило только около 1 млрд руб., а для того, чтобы работы были завершены в срок, необходимо порядка 4 млрд руб.

Позже информацию о том, что с финансированием строительства Фрунзенского моста, возникли трудности, подтвердил глава региона. На своей пресс-конференции в начале мая он объяснил, что в федеральный бюджет поступит меньше средств, собранных в системе «Платон», чем изначально планировалось. «На мост было предусмотрено около 3 млрд руб. из средств системы „Платон“. Сейчас ищутся другие источники, думаю, они будут найдены, и Фрунзенский мост, который мы начали строить 1,5 года назад, будет построен в рекордные для объектов подобного рода сроки – за три-четыре года», – сказал Николай Меркушкин.

По последним данным АО «Стройтрансгаз», готовность Фрунзенского моста составляет 30%. Ранее подрядчик говорил, что у него есть все необходимые мощности для того, чтобы в два раза увеличить темпы строительства. Эксперты, опрошенные „Ъ“, считают, что переноса сроков сдачи Фрунзенского моста избежать не удастся. «То, что премьер-министр дал поручение найти источники финансирования работ, конечно, внушает уверенность. Думаю, что объект будет в любом случае достроен, так как его консервация обойдется бюджету дороже, поэтому средства будут найдены в любом случае. Но сроки в итоге будут немного сдвинуты», – говорит бывший руководитель департамента строительства Самары Александр Бурнаев. Соглашается с ним экс-депутат самарской губдумы Алексей Чигенев. По его словам, три года достаточно для строительства такого объекта, как Фрунзенский мост, но при условии непрерывного финансирования. «На исполнение поручения премьер-министра уйдет три-четыре месяца, а у субъекта, понятно, нет средств в полном объеме на эти цели. И это не потому, что регион не хочет строить объект, а потому что перед областным бюджетом стоят другие первоочередные задачи. Боюсь, что сроки будут сдвигаться и в декабре мост сдан не будет».

### ТАСС; 2017.05.24; МИНТРАНС: ОГРАНИЧИТЬ РАЗВИТИЕ СИСТЕМ ВЫЗОВА ТАКСИ UBER И GETT В РОССИИ НЕ ПОЛУЧИТСЯ

Ограничить развитие приложений для вызова такси, таких как Uber и Gett, в России не получится, поскольку такая услуга нужна потребителю, сообщил в ходе международного форума «Транспорт Сибири» в Новосибирске заместитель **министра транспорта** РФ Валерий **Окулов**.

«Совсем недавно не было, а сегодня это популярнейшая и самая экономически-развивающаяся бизнес-модель в мире. Uber не было несколько лет назад, и самая динамичная модель. Какие бы мы там ни ставили преграды, и кто бы их ни ставил, она нужна потребителю. Поэтому Uber будет, и во всем мире, что бы ни говорили законодатели», – сказал **Окулов**.

В свою очередь депутат Госдумы РФ, член комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр **Старовойт**ов в ходе форума «Транспорт Сибири» заявил, что сервисы вызова такси через мобильное приложение, такие как Uber, ломают рынок таксомоторных перевозок.

«Uber работает в России по голландскому законодательству, и налоги платятся не в России», – пояснил **Старовойт**ов, отметив, что не призывает к запрету деятельности компании, но обращает внимание на ее негативное воздействие на рынок такси.

### РБК НОВОСИБИРСК; 2017.05.25; ПРОКУРАТУРА ПОТРЕБОВАЛА У МЭРИИ НОВОСИБИРСКА ВОССТАНОВИТЬ РАЗБИТЫЕ ДОРОГИ

Прокурор Дзержинского района рассмотрел заявление общественников о бездействии мэрии по вопросу ремонта дорог в городе. Прокуратура предписала устранить недостатки до конца месяца

По инициативе активистов «Гражданского патруля» прокуратура проверила участки дорог по ул. Промышленная, 1, 1/4, 4 и ул. Комбинатская, 1 и выдала предписание на устранение недочетов.

По информации мэрии, дефекты дороги по ул. Промышленная от ул. Красина до ул. Индустриальная будут устранены подрядной организацией ОАО «Новосибирскавтодор» до 1 июня. Для восстановления покрытия на ул. Комбинатской необходимо 2,5 млн руб.

«Поскольку дорога на Промышленной находится на гарантии, то, что через два года на улице появились разрушения, может свидетельствовать о низком качестве ремонта, – прокомментировал РБК Новосибирск президент новосибирского отделения общественной организации «Гражданский патруль» Сергей Комлев. – На улице Комбинатской ситуация иная. Уже более 5 лет на ней никакого ремонта не было и автомобилисты в определенных участках вынуждены проезжать по тротуару, чтобы объехать ямы на дороге».

По результатам проверки ГИБДД были департаменту транспорта и благоустроительного комплекса мэрии выписаны предписания для устранения выявленных нарушений. Однако они не были исполнены, в связи с чем было возбуждено дело по ч.27 ст.19.5 КоАП РФ. Согласно этой статье, за невыполнение в установленный срок предписания на юрлица налагается штраф в размере от 100 до 200 тыс. руб. Информации о решении суда нет.

Как рассказал Комлев, количество проблемных участков в «ямной базе» общественников лишь увеличивается. По его словам, в скором времени она пополнится «как минимум сотней новых ям».

Контроль со стороны ОНФ

В начале года Общероссийский народный фронт запустил федеральный проект «Карта убитых дорог».

Как рассказал РБК Новосибирск член регионального штаба ОНФ Александр Стефанов, общественники провели несколько рабочих встреч с **Минтрансом**, с территориальным управлением автомобильных дорог (ТУАД) и мэрией Новосибирска по вопросам взаимодействия.

По словам Стефанова, для ремонта региональных дорог назначаются кураторы из ТУАД, которые с помощью фото– или видеоматериалов оповещают об устранении недостатка на дороге.

Стефанов также отметил, что на встрече с заместителем мэра Новосибирска по вопросам ЖКХ Данияром Сафиуллиным было принято решение передавать информацию о проблемных участках дорог на портал «Мой Новосибирск» под никнеймом «ОНФ». Однако, как отметил общественник, в настоящий момент схема не работает из-за несвоевременного реагирования исполнителей работ.

По словам Стефанова, на данный момент на «карте убитых дорог» отмечено 54 проблемных участка. Однако из-за сбоев во взаимодействии общественников и дорожных служб города некоторые участки, отмеченные на карте как отремонтированные, таковыми не являются.

Как отметил Стефанов, улучшить состояние дорог можно двумя способами. Во-первых, автомобилисты могут оставлять заявки на сайте «Мой Новосибирск». Во–вторых, нужно привлекать к ответственности недобросовестных подрядчиков.

«Заказчик должен привлечь подрядчика для устранения выявленных нарушений. Если возникают проблемы с привлечением этого подрядчика – включить его в список организаций, не имеющих права участвовать в конкурсах», – прокомментировал общественник.

Сам Стефанов отметил, что не знает ни одного случая, когда подрядчика включили бы в «черный список».

В начале года Новосибирская область вошла в регионы, где реализуется федеральная программа «Безопасные и качественные работы». Согласно проекту, новосибирские дороги будут приведены в нормативное состояние. На данный момент, по словам Стефанова, так называемый недоремонт городских дорог равняется 77 %.

Бесперспективное дело

Некачественные дороги являются причиной не только крупных ДТП, но и не столь значительных повреждений автомобиля. Однако по словам официального представителя Федерации автовладельцев России (ФАР) в Новосибирске Михаила Мезенцева, ему не приходилось сталкиваться с прецедентами, когда автомобилисты отсуживали денежные средства за повреждения своих машин.

«ФАР настоятельно рекомендует автовладельцам, в случае повреждения автомобиля по причине некачественного дорожного покрытия, вызывать на место происшествия сотрудников ГИБДД, регистрировать ДТП, а затем производить оценку ущерба и обращаться в суд с требованием возмещения вреда. Если подобная практика станет распространённой и муниципалитет систематически начнёт получать иски на возмещения вреда, то и ответственность собственников дорог значительно повысится», – прокомментировал общественник.

Однако, по его словам, на данный момент, решением проблем подобным способом готовы заниматься немногие автолюбители, считая это бесперспективным делом.

### АМУР.ИНФО; 2017.05.24; В ТЫНДИНСКОМ РАЙОНЕ ЗАРАБОТАЛ МОСТ, ПОСТРАДАВШИЙ ОТ НАВОДНЕНИЯ В 2016 ГОДУ

В Тындинском районе Приамурья после реконструкции открыли движение по мосту через реку Нижняя Ларба. Сооружение пострадало в результате наводнения в июле 2016 года.

Как сообщает пресс-служба правительства Амурской области, на восстановление мостового перехода было направлено 18,4 миллиона рублей. Реконструкция началась после перечисления субсидии в бюджет района **министерством транспорта** и строительства области. Работы заняли около полугода.

Во вторник, 23 мая, состоялось торжественное открытие моста.

«Ежегодно **министерство транспорта** и строительства области в рамках государственной программы Амурской области «Развитие транспортной системы Амурской области на 2014-2020 годы» предоставляет субсидию муниципальным образованиям. Финансовая помощь способствует скорейшему решению вопросов восстановления и ремонта дорожного хозяйства», – отметил **министр транспорта** и строительства региона Андрей Тягло.

### ТАСС; 2017.05.24; ЧУТЬ БОЛЬШЕ ТРЕТИ АВТОДОРОГ В СИБИРИ СООТВЕТСТВУЕТ НОРМАТИВАМ

Лишь 37% автодорог в Сибирском федеральном округе (СФО) соответствует нормативным требованиям, к концу 2018 года эта цифра должна увеличиться до 58%, сообщил полпред президента в СФО Сергей Меняйло.

«Сейчас нормативам соответствуют 37% дорог в Сибири. К концу 2017 года эта цифра должна увеличиться до 47%, а к концу 2018 года – до 58%», – сказал Меняйло на международном форуме «Транспорт Сибири» в Новосибирске.

Он отметил, что повышению качества дорог будет способствовать реализация федеральных программ, в том числе приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги России», который предусматривает приведение к нормативному состоянию дорог в 37 крупнейших городах страны.

В ходе рабочей поездки в Омск в конце апреля глава правительства РФ Дмитрий Медведев заявил, что в целом по России нормам соответствуют 40% дорог.

По данным **Росавтодор**а, в СФО насчитывается 103,6 тыс. км автодорог, из них 91,9 тыс. км – с твердым покрытием. Из общей сети дорого в Сибири 9,2 тыс. км относится к федеральным трассам.

### КОММЕРСАНТ; ЯНИНА СОКОЛОВСКАЯ; МАКСИМ ЮСИН; ВСЕВОЛОД ИНЮТИН; 2017.05.25; УКРАИНА РАСШИРЯЕТ СЕТЬ ПУТЕЙ РАЗОБЩЕНИЯ

В Киеве обсуждают приостановку пассажирских перевозок через российскую границу

Власти Украины готовятся сделать очередной шаг, отгораживающий страну от России. Как стало известно «Ъ» из нескольких информированных источников в украинской столице, с 1 июля Киев планирует полностью прекратить железнодорожное пассажирское сообщение с РФ. Грузовые перевозки были отменены еще на прошлой неделе решением Совета национальной безопасности и обороны (СНБО) – одновременно с введением санкций против юридических и физических лиц РФ, а также блокированием российских социальных сетей и почтовых сервисов. Хотя планы приостановить пассажирские перевозки пока официально не подтверждают ни в Киеве, ни в Москве, украинские собеседники «Ъ» настаивают: решение активно лоббируют секретарь СНБО Александр Турчинов и спикер Рады Андрей Парубий, жесткую позицию которых в последнее время все чаще поддерживает президент Петр Порошенко.

Минус два миллиона пассажиров

«Украина готовится прекратить железнодорожное пассажирское сообщение с Россией ориентировочно с 1 июля»,– сообщил источник «Ъ», близкий к правительству Украины. По его словам, предлогом для такого решения станет нежелание «Российских железных дорог» (РЖД) «прекратить пассажирские перевозки в Россию из зоны АТО и, в частности, из Донецка, что нарушает суверенитет и территориальную целостность Украины» (сейчас из Донецка в российский Таганрог курсирует электричка, цена билета – 17 руб.).

В государственной администрации железнодорожного транспорта Украины «Укрзализныця» «Ъ» не подтвердили, но и не опровергли подготовку запрета пассажирского сообщения, ограничившись фразой: «Никакого решения на этот счет на данный момент не принято». В РЖД «Ъ» заявили, что не получали от Украины каких-либо документов о прекращении пассажирского сообщения с РФ.

Впрочем, слова собеседника «Ъ» о готовящемся запрете подтверждает бывший заместитель **министра транспорта** Украины Александр Кава. По его словам, «Укрзализныця» уже зафиксировала «снижение пассажиропотока железнодорожным транспортом между Украиной и Россией более чем на 60% за последний год». Однако даже после этого существенного уменьшения пассажиропоток насчитывает почти 2 млн человек в год. Кроме того, господин Кава признает: «Это очень выгодные для Украины перевозки, ведь они совершаются составами украинского формирования. Цена в четыре раза выше внутриукраинского тарифа. И даже несмотря на неполную загрузку составов, эти перевозки выгодны для «Укрзализныци»«.

Александр Кава напоминает: о готовящемся прекращении пассажирских перевозок заговорили сразу после введения Украиной антироссийских санкций на прошлой неделе и прекращения перевозок грузовых. По словам собеседника «Ъ», от последнего решения пострадали российские перевозчики: «СГ-транс», «Нефтетранссервис», Первая грузовая компания, Федеральная грузовая компания, «Промтрансинвест», Первая грузовая компания в Украине, «Рейл1520 Сервис», «Агрокомплекс», «Астон продукты питания и пищевые ингредиенты». Они уходят из страны.

Генеральный директор Федеральной грузовой компании (ФГК, дочернее общество РЖД) Алексей Тайчер сообщил: компания завершит вывод вагонов с территории Украины в течение двух недель. «Завершают рейсы те вагоны, которые двигались на Украину, а те вагоны, которые там были, порожние, отправляются в Россию. После завершения этих операций мы прекратим деятельность на территории Украины»,– поясняет чиновник. По его словам, сейчас на Украине находится около 6 тыс. вагонов ФГК, на украинский маршрут приходится около 5% общего объема перевозок компании.

Бывший заместитель **министра транспорта** Украины Александр Кава уточняет: в настоящий момент прямые поезда российского формирования между двумя странами не курсируют. «Федеральная пассажирская компания («дочка» РЖД.– «Ъ») после событий весны 2014 года была вынуждена постепенно сократить, а затем и полностью отменить перевозку людей своими составами»,– говорит собеседник «Ъ». По словам господина Кавы, «в результате отмены пассажирского железнодорожного сообщения выиграют так называемые маршруточники – частные предприниматели, осуществляющие автотранспортные перевозки в Россию из приграничных украинских городов: Чернигова, Харькова, Сум».

Подарок для «Белавиа»

Киев вводит заградительные пошлины на азотную продукцию из России

Еще один потенциальный выгодоприобретатель – белорусская авиакомпания «Белавиа», наладившая авиационное сообщение Украины с Россией через Минск после запрета украинскими властями прямых рейсов в октябре 2015 года.

По информации «Ъ», в «Белавиа» уже начали готовиться к увеличению пассажиропотока на направлении Москва–Минск–Киев, ставшем приоритетным. «Сейчас мы ведем переговоры с аэропортами, чтобы они могли принять дополнительные рейсы»,– сообщил источник «Ъ» в авиакомпании. При этом с начала 2017 года «Белавиа» уже и так увеличила пассажиропоток примерно на 30% – об этом агентству «Балта» сообщил заместитель гендиректора компании по маркетингу и внешнеэкономической деятельности Игорь Чергинец. По его словам, доля транзитных пассажиров по итогам прошлого года на регулярных рейсах «Белавиа» составила около 50% и авиакомпания перешагнула рубеж 1 млн пассажиров.

Планы приостановить пассажирские перевозки пока официально не подтверждают ни в Киеве, ни в Москве. Впрочем, украинские собеседники «Ъ» настаивают: решение «активно лоббируют» секретарь СНБО Александр Турчинов и спикер Верховной рады Андрей Парубий, жесткую позицию которых в последнее время все чаще поддерживает президент Петр Порошенко.

Как НБУ запретил сотрудничество с работающими в России платежными системами

Источник «Ъ» в парламентской фракции входящего в правящую коалицию «Народного фронта» подтвердил: «Решения о санкциях и прочие резкие меры в отношении Москвы, как правило, исходят от нашей партии и от наших представителей в органах власти, в том числе Александра Турчинова и Андрея Парубия». При этом, по словам депутата, даже среди его однопартийцев, которых принято считать сторонниками жесткой линии, нет единодушия по вопросу отмены пассажирских перевозок с РФ: «Некоторые депутаты из нашей фракции предприняли попытку убедить профильный парламентский комитет не отказываться от пассажирских железнодорожных перевозок и не создавать проблемы почти 2 млн украинцев, работающих в России. Насколько я знаю, к их аргументам прислушались. Проблема, однако, в том, что для принятия этого решения не нужно голосования в Раде. Достаточно распоряжения «Укрзализныци»«.

В «Блоке Петра Порошенко» (БПП) на ситуацию с пассажирскими перевозками отреагировали неоднозначно. По словам собеседника «Ъ» в этой фракции, крупнейшей в украинском парламенте, «любое обострение отношений с Россией, будь то отключение соцсетей, прекращение железнодорожного сообщения или перспектива введения виз, поднимают рейтинг президента в глазах патриотически настроенного электората». «Именно поэтому подобные темы в последнее время и возникают, независимо от их экономической целесообразности»,– поясняет «Ъ» депутат Рады от БПП. Выражая при этом надежду, что «в конце концов здравый смысл возобладает и от пассажирских перевозок отказываться не станут».

Иного мнения придерживается директор Украинского института анализа и менеджмента политики Руслан Бортник. «Украинские власти идут на полный разрыв экономических, культурных и человеческих связей с Россией и россиянами, потому что сейчас этот тренд востребован у части общества,– говорит он «Ъ».– В этой ситуации финансовые расчеты отходят на второй план».

Собеседников «Ъ» в структурах РЖД Воронежской и Белгородской областей «пока не мобилизовали» из-за потенциального перекрытия сообщения с Украиной. Но их «больше всего настораживает» гипотетическая возможность прекращения транзитного сообщения с Югом России через территорию Украины. «Военные еще не завершили строительство железнодорожной ветки в обход украинской территории, которое ведется на юге Воронежской и севере Ростовской областей. Если перекрыть сообщение там, летом возникнет сложнейшая ситуация с перевозками, например в Краснодарский край и обратно»,– объяснил источник «Ъ». За прямое железнодорожное сообщение с Украиной местные железнодорожники не переживают, «потому что в реальности его и так нет с 2014 года»: «Машинистам когда-то сильно загруженного белгородского подразделения РЖД приходится ездить в другие регионы просто для того, чтобы не разучиться управлять техникой».

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.24; РЖД ВВЕЛИ ЗАПРЕТ НА ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ И ТРАНЗИТ ПО ТЕРРИТОРИИ УКРАИНЫ ВАГОНОВ СОБСТВЕННОСТИ РЯДА Ж/Д ОПЕРАТОРОВ

ОАО «Российские железные дороги» ввело запрет на прием к перевозке всех грузов из РФ и транзитом по территории Украины в вагонах ряда российских ж/д компаний.

Согласно телеграмме РЖД от 19 мая, запрет введен на неопределенное время «до отмены», решение принято на основании устава железнодорожного транспорта РФ.

Речь идет о вагонах следующих ж/д операторов: ЗАО «Промтрансинвест», ОАО «Агрокомплекс», АО «СГ-транс» и его филиалов, АО «Нефтетранссервис», ОАО «Астон», АО «Первая грузовая компания», ООО «Первая грузовая компания в Украине», АО «Федеральная грузовая компания», ООО «Рейл 1520 сервис», АО «Сбербанк Лизинг».

Ранее, Украина ввела санкции в отношении «дочки» ОАО «Российские железные дороги» – АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК) и продлила их для ПГК и ряда ж/д операторов. Президент Украины Петр Порошенко указом от 15 мая ввел в действие соответствующее решение Совета национальной безопасности и обороны Украины (СНБО) от 28 апреля 2017 г. об ограничительных мерах. Срок действия – 1 год.

Согласно приложению к указу, в отношении ФГК применено «блокирование активов» – «временно ограничено право пользоваться и распоряжаться принадлежащим имуществом». Кроме того, ограничены торговые операции компании на Украине, полностью прекратится транзит ресурсов и перевозки на территории этой страны, приостанавливается выполнение экономических и финансовых обязательств.

Три последние ограничительные меры также введены в отношении АО «СГ-транс» (СГТ), АО «Нефтетранссервис» (НТС) и входящего в него ЗАО «Промтрансинвест « (ПТИ), а также лизинговые компании «Сбербанк Лизинг» (СБЛ, структура Сбербанка (MOEX: SBER) ) и «Рейл1520» (входит в состав группы «Объединенная вагонная компания» (MOEX: UWGN) (ОВК) Александра Несиса и его партнеров).

«Федеральная грузовая компания» – второй по величине владелец грузовых вагонов в РФ. Оператор был создан в ходе реформы железнодорожного транспорта страны на базе парка ОАО «Российские железные дороги». Сейчас ФГК управляет около 150 тыс. вагонов, в том числе полувагонами, крытыми вагонами, платформами и цистернами. Работают представительства на Украине и в Казахстане. Компания принадлежит РЖД.

«СГ-транс» – крупнейший в РФ собственник подвижного состава для перевозки сжиженных углеводородных газов и легкого углеводородного сырья. В настоящее время в управлении – более 25 тыс. вагонов (в том числе более 17 тыс. цистерн для перевозки сжиженных углеводородных газов и около 8 тыс. нефтеналивных цистерн), а также 700 танк-контейнеров и 350 фитинговых платформ. 50% СГТ – у группы инвесторов, среди которых – член Совета Федерации РФ Александр Бабаков и владелец банка Центрокредит Андрей Тарасов. Другие 50% «СГ-транса» владеет ООО «Вектор рейл» Алексея Тайчера, а также его партнеров Руслана и Тимура Бабаевых.

«Нефтетранссервис» занимается перевозками грузов по железной дороге, фокусируясь на транспортировке нефти и нефтепродуктов, железной и марганцевой руд, черных металлов, угля и строительных материалов в РФ и Казахстане. В управлении – более 55 тыс. цистерн и полувагонов, а также 54 локомотива. 100% акций НТС принадлежат братьям Вячеславу и Вадиму Аминовым, а также Алексею Лихтенфельду.

Минувшей осенью подвижной состав «СГ-транса», «Нефтетранссервиса», «Промтрансинвеста» и «Рейл 1520» ранее уже попал под действие украинских ограничений. С 31 октября был введен запрет на въезд в эту страну цистерн этих российских компаний, включенных в список украинских санкций. Тем самым был исполнен указ президента Украины N467/2016 «О решении Совета национальной безопасности и обороны Украины Петра Порошенко.

До этого Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины (Укрзализныця) 21 октября разослала телеграмму с запретом на перевозку грузов в вагонах некоторых российских железнодорожных операторов. Она запрещала перевозку всех грузов и порожних вагонов, в том числе транзит по территории Украины вагонов в собственности, в частности этих пяти компаний.

В ответ с 3 ноября РФ запретила перевозку из страны и транзит грузов в цистернах 10 компаний Украины – – ПАО «Укрспецтрансгаз», ООО «Укррос-Транс», ООО «Евразия Транс Сервис», ПАО «Днепровский КПК», ЧП «Лизинговая компания ВЛ», ДП «Трансгарат-Украина», ООО «Риф-Транс-Лтд», ГП «Укрспецвагон», ООО «ТД «Западный», ПАО «Стрыйский ВРЗ». Решение было принято «на основании правительственной телеграммы **Федерального агентства железнодорожного транспорта** от 2 ноября» и устава железнодорожного транспорта РФ на неопределенный срок («до отмены»).

Первой под украинские санкции попало АО «Первая грузовая компания» (ПГК, актив группы UCL Владимира Лисина) – крупнейший в РФ железнодорожный оператор. Группе принадлежит около 170 тыс. вагонов различных типов, большая часть из них – полувагоны. Помимо ж/д активов она объединяет стивидорные компании на северо-западе и юге страны и крупные российские судоходные предприятия. ПГК работала на Украине до середины 2015 г., однако подпала под ее санкции (причина такого решения осталась не до конца понятной). Они были распространены как на саму «Первую грузовую», так и на ее 100%-ную «дочку» – ООО «Первая грузовая компания на Украине». В отношении них предусмотрен полный запрет на «транзит ресурсов и перевозок по территории Украины».

В.Лисин, впрочем, заявлял «Интерфаксу», что украинские санкции не имели большого влияния на бизнес компании. «Это не ахти какой объем в принципе», – говорил он, выражая уверенность, что «Первая грузовая компания» сможет загрузить свои вагоны, высвободившиеся после введения Украиной запрета на перевозки в отношении оператора, за счет образовавшегося на рынке РФ дефицита подвижного состава. Возможные причины введения санкций, по словам бизнесмена, ему неизвестны. «С точки зрения внутренней (логистики – ИФ) объем небольшой, явно кому-то там наступили на хвост. Думаю, что там какие-то были перевозки до нас, которые мы забрали на себя. По всей видимости, кто-то обиженным остался», – делал предположение бизнесмен.

Нынешний указ фактически продляет на год санкции в отношении «Первой грузовой компании» и «ПГК на Украине» с той же формулировкой – «полное прекращение транзита ресурсов и перевозок» по территории этой страны.

Кроме того, санкции продлены и в отношении ЗАО «Трансмашхолдинг» (ТМХ). Они были введены в октябре. На Украине находится принадлежащее ТМХ ПАО «Лугансктепловоз» (зарегистрировано в Северодонецке Луганской области). Санкции включали блокирование активов – временное ограничение права пользоваться и распоряжаться принадлежащим ему имуществом, ограничение торговых операций на территории Украины, препятствование выводу капитала за пределы страны. Теперь они продлены еще на год.

«Трансмашхолдинг» – крупнейший в РФ производитель подвижного состава для рельсового транспорта. Предприятия группы расположены в Санкт-Петербурге, Брянске, Пензе, Твери, Московской, Ростовской и Саратовской областях, а также на Украине и в Казахстане. Около 33% акций материнской компании ТМХ владеет французский концерн Alstom, остальные акции находятся в собственности Искандера Махмудова и Андрея Бокарева, а также структур «Трансгру

### RG.RU; ТАТЬЯНА СУХАНОВСКАЯ; 2017.05.24; ПЕРВЫЕ ПОЕЗДА ПО «БЕЛКОМУРУ» ПОЙДУТ В 2023 ГОДУ

Первые поезда по «Белкомуру» – своеобразному северо-западному аналогу Байкало-амурской магистрали – планируется отправить в 2023 году при условии подписания концессионного соглашения по строительству дороги к началу 2018 года. Об этом говорилось на заседании комитета Совета Федерации по экономической политике, состоявшемся в верхней палате парламента в рамках дней Архангельской области.

Как рассказал «Российской газете» председатель Архангельского областного Собрания депутатов Виктор Новожилов, проект обсуждался также во время встречи руководства области с председателем Совфеда Валентиной Матвиенко. По словам Новожилова, сенаторы поддержали строительство «Белкомура»: разработан пакет рекомендаций, который войдет в проект постановления Совета Федерации.

Напомним, строительство «Белкомура» сократит «железнодорожное плечо», связывающее предприятия Урала и Сибири с портами Западного сектора Арктики, на 800 километров, а себестоимость перевозок поможет снизить наполовину.

Сенаторам проект представил губернатор Архангельской области Игорь Орлов. По его словам, дорога была задумана еще в начале прошлого столетия, в царские времена. Сегодня отрабатывается финансовая модель проекта, возможности грузопотока.

«Белкомур» создаст условия для реализации 40 крупных инвестиционных проектов в Архангельской и Мурманской областях, Пермском крае и Республике Коми, решит проблемы вывоза продукции уникального Соликамско-Березниковского узла, создаст 45 тысяч новых рабочих мест.

По информации гендиректора межрегиональной компании «Белкомур» Владимира Щелокова, дорога поможет начать разработку труднодоступных месторождений и на 15 миллионов кубов увеличит лесосеку. Планируемый объем частных инвестиций в полигоне тяготения дороги составит не менее 750 миллиардов рублей. Затраты на проектирование и строительство дороги с учетом заемного капитала могут составить более 327 миллиардов рублей. Основной инвестор – многопрофильный китайский холдинг Poly Group.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.05.25; ПАРОМ ИЗ КНДР ВЫПОЛНИЛ ВТОРОЙ РЕЙС ВО ВЛАДИВОСТОК

Паром «ManGyongBong», выполняющий рейсы между северокорейским Раджином и Приморьем, в четверг прибыл во Владивосток, передал корреспондент агентства «Интерфакс – Дальний Восток» с места события.

Паром прибыл с опозданием около 2 часов, задержка вызвана ухудшением погоды.

Судно, которое по расписанию должно было пришвартоваться у Морского вокзала Владивостока в 7:00 местного времени, прибыло в 8:40.

Гендиректор компании «ИнвестСтройТрест» Владимир Баранов сообщил, что паром прибыл с несколькими пассажирами, без груза, однако в следующие рейсы, возможно, доставит партию гуманитарной помощи в КНДР.

«Вырисовывается груз – четыре тысячи тонн сои в мешках, гуманитарная помощь на Северную Корею», – сказал В.Баранов агентству «Интерфакс -Дальний Восток».

По его словам, в четверг на пароме во Владивосток прибыли трое китайских туристов и четверо российских моряков.

«Третьим рейсом ожидаем китайских туристов из Хуньчуня (китайский город – ИФ)», – сказал он.

Кроме того, на пароме из Владивостока в КНДР планирует отправиться представитель российской турфирмы, чтобы разработать туристический маршрут для россиян.

«Думаю, российские туристы со временем поедут (в КНДР – ИФ)», – добавил В.Баранов.

Он отметил, что первые рейсы пока не приносят прибыли, однако он надеется на стабилизацию ситуации. В.Баранов подчеркнул, что представитель МИД РФ Мария Захарова отмечала, что паромное сообщение не попадает под санкции Совбеза ООН.

«Представитель МИД РФ Захарова сказала, что теплоход запущен, он легитимен, он не попадает под санкции», – сказал В.Баранов.

В свою очередь прибывшие китайские туристы сообщили агентству «Интерфакс – Дальний Восток», что поездка на пароме им понравилась.

«Многие компании интересуются (этой паромной линией – ИФ). Возможно, в июне будет больше туристов», – сказал собеседник агентства.

Как сообщалось, 18 мая компания «ИнвестСтройТрест» (Владивосток) открыла грузопассажирское паромное сообщение между портами Раджин (КНДР) и Владивосток, ранее пассажирские суда из КНДР в Россию не ходили.

Паром «Мангенбон» (Mangyongbong) до 2006 года выполнял рейсы в японский порт Ниигата. После ракетных испытаний КНДР парому запрещено заходить в Японию.

Судно способно взять на борт 193 туриста, до 1 тыс. тонн грузов. Согласно расписанию, до конца июня паром будет отправляться из Раджина каждую среду, а из Владивостока – каждую пятницу.

Порт Раджин относится к городу Расон, который является городом прямого подчинения правительству КНДР. На территории города Расон действует особая экономическая зона.

Ранее официальный представитель МИД РФ Мария Захарова заявила, что открытие грузопассажирского паромного сообщения с КНДР не подпадает под санкции Совета безопасности ООН.

В свою очередь, министр РФ по развитию Дальнего Востока Александр Галушка сообщил журналистам, что Россия поддерживает резолюцию СБ ООН и будет сотрудничать с КНДР «в объемах и рамках, которые не противоречат резолюции СБ ООН».

### ТАСС; ИРИНА БАЙБАРЗА; 2017.05.24; ПАРОМНОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ САХАЛИНОМ И ЯПОНСКИМ ОСТРОВОМ ХОККАЙДО ВОЗОБНОВИТСЯ 1 ИЮНЯ

ОАО «Сахалинское морское пароходство» с 1 июня возобновит паромное сообщение между Сахалином и японским островом Хоккайдо. В летнюю навигацию 2017 года компания планирует выполнить до 78 рейсов, что вдвое больше, чем в прошлом году, сообщила пресс-служба регионального правительства в среду.

«Зафрахтованный акционерным обществом катамаран «Пингвин-33» будет выполнять рейсы с 1 июня, два-три раза в неделю согласно расписанию. Навигация на этой линии продлится до конца сентября», – уточняется в сообщении.

В 2016 году катамаран совершил 15 рейсов, перевез 465 человек. В первом рейсе сезона на борту «Пингвина-33» было 20 пассажиров, в последнем – 78. Такая динамика дает надежду на успешное продолжение работы по развитию паромного сообщения между Сахалином и Хоккайдо, отметил **министр транспорта** и дорожного хозяйства области.

У переправы Корсаков – Вакканай более чем 20-летняя история: первый рейс состоялся еще в 1995 году, когда курс на Японию взял российский паром «Сахалин-7», отходивший на линии 4 года. С 1999 года его заменило иностранное судно японского оператора HeartLand Ferry, за 16 лет оно перевезло 77 тысяч пассажиров. Но маршрут оказался нерентабельным, и в сентябре 2015 года японский перевозчик прекратил участие в навигации.

Переговоры по возобновлению работы паромной переправы активизировались в мае 2016 года после визита в Японию губернатора Олега Кожемяко. Эта тема обсуждалась в ходе его встречи с губернатором префектуры Хоккайдо Харуми Такахаси. В консультациях по возобновлению работы перевозок принимали участие представители правительства Сахалинской области, мэрии Вакканая и руководства ОАО «Сахалинское морское пароходство». Эта компания и стала новым оператором международной линии.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2017.05.25; СКАНДАЛ НА ТЫСЯЧУ

Запоздалая и неуклюжая попытка властей отрегулировать движение через Лену едва не привела к транспортному коллапсу

Накануне ледохода правительство Якутии ввело государственное регулирование тарифов на перевозку пассажиров через Лену. Однако люди оказались обманутыми. Приказ республиканского Госкомцен перевозчики проигнорировали. А рычагов воздействия на них у местных властей не было.

Дважды в год в период ледохода и ледостава в Якутии возникает ситуация, когда переправиться через реки можно, используя суда на воздушной подушке (СВП). На линиях Якутск – Нижний Бестях и Кангалассы – Соттинцы два десятка таких «Хивусов» беспрерывно снуют между берегами, поэтому очередей на погрузку практически не бывает.

Но на этих маршрутах нет ни одной принадлежащей государственному или муниципальному предприятию машины, которая возила бы людей по официально установленным тарифам. Перевозками занимаются предприниматели, купившие дорогие суда за свои деньги и потому считающие, что вправе сами устанавливать расценки.

Из года в год на переправе повторяется одна и та же картина. Пока по разрушающемуся весеннему льду в состоянии ездить автомобили, создавая конкуренцию, владельцы СВП берут по тысяче рублей с человека. Но как только автоперевозки прекращаются, цена моментально удваивается.

«Сенокос» для судовладельцев длится всего несколько дней. Потом на реку выходят паромы, открывается навигация для маломерных судов, и хозяева ставят свои «Хивусы» на прикол до осени либо используют для случайных заработков. А с началом ледостава ситуация повторяется.

Нынешней весной правительство республики решило ее отрегулировать, причем сделало это неожиданно как для речников, так и для пассажиров. Как только перевозчики привычно подняли цену до двух тысяч рублей, было издано соответствующее постановление. На его основании в тот же день Госкомцен Якутии своим приказом вернул тариф в тысячу рублей. Ослушникам пригрозили штрафом в 50 тысяч.

Такой штраф бригадиру перевозчиков выписывали уже дважды, тем не менее ни одного рейса по государственному тарифу судовладельцы не выполнили. А когда две пассажирки попытались заплатить по тысяче, ссылаясь на приказ Госкомцен, их просто не высадили на берег. Трап подали лишь после того, как перепуганные девушки расплатились сполна.

Попытки приструнить перевозчиков закончились тем, что они поставили все суда на прикол: мол, сломались, чинить надо. И хотя на обоих берегах скопилось множество пассажиров, полдня переправа не работала.

– Мы не лезем в карман к государству. Почему местные власти считают, что имеют право лезть в наши карманы? У нас нет сверхприбылей. На деньги, которые мы зарабатываем в эти несколько дней, нам надо кормить семьи целый год, – говорит бригадир перевозчиков Борис Строев.

В региональных органах власти считают иначе. В Госкомцен республики полагают, что тариф в тысячу рублей покрывает все годовые затраты перевозчиков и плюс к этому дает прибыль, на которую можно безбедно жить.

– Правительство Якутии как субъекта, относящегося к районам Крайнего Севера, имеет право вводить госрегулирование и устанавливать тарифы на перевозку пассажиров судами на воздушной подушке, даже если из бюджета не выделяются субсидии. Поэтому, когда предприниматели необоснованно и резко увеличили цены, мы приняли соответствующее решение в целях социальной защиты населения, – заявила председатель Госкомцен Антонина Винокурова.

Такое право было дано региональным органам власти в далеком 1995 году постановлением правительства РФ. Почему же прежде про него никогда не вспоминали?

– Потому что это право, а не обязанность. Воспользовались им в этом году в связи с тем, что перевозчики за один день повысили тариф в два раза без видимых на то причин, – объясняет Антонина Винокурова.

Это довольно спорная аргументация. Для федеральных органов власти возможность регулировать цены на региональном уровне, действительно, является правом. Но ведь установление разумных пределов – не самоцель, а мера социальной защиты населения. И заниматься этим – прямая обязанность местных властей.

Может, раньше просто не было поводов для вмешательства? Ничего подобного. С момента появления судов на воздушной подушке предприниматели всегда взвинчивали тарифы вдвое, как только с реки исчезали конкуренты. Бывали цены и повыше, чем ныне. Но региональный **минтранс**, не имеющий на переправе ни одного альтернативного судна, каждый год выступал в роли чужого рупора – послушно озвучивал установленную судовладельцами стоимость проезда.

Сейчас и частники, и Госкомцен утверждают, что их цена как раз и есть экономически обоснованная. Но и одна, и две тысячи рублей – слишком круглые суммы для того, чтобы претендовать на какую-то обоснованность. А если углубиться в историю вопроса, то расчет тарифа «с потолка» обеими сторонами становится очевидным.

К примеру, осенью 2012-го на сайте регионального **минтранса** было опубликовано объявление о том, что начались перевозки через Лену на СВП. «Стоимость проезда в один конец составляет 2500 рублей», – бесстрастно отметила пресс-служба ведомства. И это не вызвало возмущения ни у кого из чиновников. Тариф посчитали нормальным.

Между тем пять лет назад литр бензина АИ-92 в Якутске стоил 34 рубля 70 копеек. А сейчас его стоимость выросла в полтора раза, до 49 рублей. Но теперь региональное правительство объявило завышенной цену перевозки в две тысячи.

Впечатление такое, что спали, спали, спали, и никому не было дела до социальной защиты населения. А потом спросонья взялись ломать дрова.

Проверку происходящего на переправе начала республиканская прокуратура. В частности, надзорный орган намерен дать оценку действиям и бездействию исполнительной власти региона при организации транспортного сообщения на скандальных маршрутах. Кроме того, будет проверена законность принятых чиновниками решений.

Собственно, организации перевозок со стороны местных властей не было никакой. Переправу, соединяющую столицу республики с федеральными автодорогами «Лена» и «Колыма», отдали в монопольное ведение частникам. Лишь когда разгорелся скандал, нашли одно принадлежащее муниципалитету СВП и вывели его на маршрут для создания конкуренции двум десяткам судов. А почему оно раньше стояло?

В **министерстве транспорта** и госкомцен Якутии обещают, что к осени сформируют альтернативный флот.

– Есть предложения от других предпринимателей и администраций заречных улусов, готовых ездить по установленным тарифам. После введения альтернативных рейсов по государственным тарифам к нарушителям порядка ценообразования будут приниматься более жесткие меры, – заявила Антонина Винокурова.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.24; МИНТРАНС НАМЕРЕН ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ ФАС НА ПОВЫШЕНИЕ АЭРОПОРТОВЫХ ТАРИФОВ

**Минтранс** РФ намерен привлечь внимание Федеральной антимонопольной службы (ФАС) к повышению аэропортовых тарифов, сообщил зам**министра транспорта** РФ Валерий **Окулов** на международном форуме «Транспорт Сибири», который проходит 24-27 мая в Новосибирске.

«То, что операционная рентабельность аэропортов 17-19%, я вас поздравляю. Вы молодцы, но в бизнесе так не бывает. Конечно, отраслевое нивелирование операционной рентабельности является совершенно объективной макроэкономической потребностью. С такой рентабельностью вас совершенно справедливо и объективно называют «жирными котами», – сказал В.**Окулов**.

По его словам, в это же время авиаперевозчики «работают на грани рентабельности».

«Нам, **Минтрансу** и **Росавиаци**и, нужно обратить серьезное внимание Федеральной антимонопольной службы на те решения, которые принимаются в отношении повышения тарифов аэропортовых – будь то взлет-посадка, тарифы за обслуживание пассажиров и другие», – отметил В.**Окулов**.

Как сообщалось, аэропорт «Домодедово» поднял тарифы для авиакомпаний на текущий весенне-летний сезон в диапазоне 6,8-15,4%. Так, сбор за взлет-посадку с апреля вырос на 13%, до 260 рублей за одну тонну максимальной взлетной массы (МВС) воздушного судна, сбор за авиационную безопасность – на 6,8%, до 203 рублей за тонну МВС. Сбор за предоставление терминала на внутренних воздушных линиях увеличен на 15,4%, до 75 рублей на одного пассажира, на международных линиях – на 10,5%, до 105 рублей за человека. Тарифы на обслуживание пассажиров на внутренних и международных воздушных линиях «Домодедово» повысило на 10% – до 198 и 220 рублей (без НДС) соответственно за каждого вылетевшего пассажира.

До начала прошлого года сборы за взлет-посадку, авиационную безопасность, стоянку судов и услуги аэровокзального комплекса в аэропортах Московского авиаузла регулировались государством, но Федеральная антимонопольная служба своим приказом отменила это правило. «Шереметьево», «Домодедово» и «Внуково» тут же воспользовались этим, подняв ставки. «Домодедово» тогда повысило тарифы от 15% до 43% – правда, до этого несколько лет подряд аэропорт не поднимал их даже на уровень инфляции.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.24; МИНТРАНС ДОПУСКАЕТ ВОЗВРАЩЕНИЕ УШЕДШИХ В 2016Г С РОССИЙСКОГО РЫНКА EASYJET И AIR BERLIN

**Министерство транспорта** РФ не исключает возвращения ушедших в прошлом году с авиарынка России иностранных авиакомпаний EasyJet и Air Berlin, сообщил зам**министра транспорта** РФ Валерий **Окулов** на международном форуме «Транспорт Сибири», который проходит 24-27 мая в Новосибирске.

«Коммерческие права на выполнение полетов у них присутствуют. Мы видим, что динамика перевозок весьма позитивная в этом году. Это, наверняка, является предпосылкой для того, чтобы им пересмотреть свои планы по свертыванию перевозок, которые были приняты в прошлом году», – сказал В.**Окулов**.

При этом он не стал давать прогноз, когда авиакомпании могут вернуться на российский рынок, отметив, что «это вопрос коммерческой целесообразности, которая находится в компетенции этих компаний».

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.24; МИНИСТРЫ ТРАНСПОРТА СТРАН ЕВРАЗЭС 6 ИЮНЯ ОБСУДЯТ «ДОРОЖНУЮ КАРТУ» ПО РАЗВИТИЮ АВИАСООБЩЕНИЯ – ОКУЛОВ

Министры транспорта стран ЕврАзЭс в июне обсудят «дорожную карту» по развитию авиасообщения между странами союза, сообщил зам**министра транспорта** РФ Валерий **Окулов** на международном форуме «Транспорт Сибири», который проходит 24-27 мая в Новосибирске.

«Нам дано поручение подготовить «дорожную карту» по развитию воздушного сообщения в рамках ЕврАзЭс, в том числе и с Казахстаном», – сказал В.**Окулов**.

При этом он отметил, что «вчера этот проект рассматривался, и сегодня он будет утверждаться пока еще в качестве проекта документа».

«6 июня на встрече министров транспорта стран ЕврАзЭс в Сочи будет рассматриваться этот проект», – добавил В.**Окулов**.

### ТАСС; 2017.05.24; ПЛАН ПО ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РФ И КАЗАХСТАНОМ БУДЕТ УТВЕРЖДАТЬСЯ В ИЮНЕ

Проект по либерализации авиасообщения между Россией и Казахстаном будет представлен транспортным властям регионов Евразийского экономического союза 6 июня 2017 года в Сочи. Об этом сообщил в среду журналистам зам**министра транспорта** РФ Валерий **Окулов**.

«Этот вопрос (авиасообщение между РФ и Казахстаном – прим. ТАСС) сейчас решается на площадке ЕврАзЭС. Нам дано поручение подготовить дорожную карту по воздушному сообщению в рамках союза, в том числе с Казахстаном. Шестого июня на встрече министров транспорта ЕврАзЭС в Сочи этот проект будет рассматриваться», – сказал **Окулов**.

По словам зам**министра транспорта**, в среду будет утвержден проект документа.

Власти Казахстана отклонили первый проект плана. Как сообщал «Коммерсантъ» со ссылкой на источники, авиационные власти России и Казахстана не смогли найти компромиссное решение по вопросу полетов по транссибирским маршрутам и назначению второго перевозчика из РФ по направлению в Казахстан.

Казахстанская авиакомпания Air Astana рассчитывала беспошлинно выйти на транссибирский маршрут, однако российская сторона такого права ей не дала. Власти Казахстана в ответ грозили остановить рейсы «Аэрофлота» в страну, а также не давали разрешение на назначение второго перевозчика из РФ (на международных авиалиниях действует паритет по количеству рейсов и перевозчиков от каждой стороны).

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.24; МИНТРАНС ПРИЗЫВАЕТ НЕ РАССЧИТЫВАТЬ НА ДОЛГОСРОЧНЫЙ РОСТ АВИАПЕРЕВОЗОК В РФ

**Минтранс** РФ призывает не рассчитывать на долгосрочный рост авиаперевозок в России.

«Не нужно нам иллюзии выстраивать на предмет того, что у нас рост продолжится на длительное время», – заявил зам**министра транспорта** РФ Валерий **Окулов** на международном форуме «Транспорт Сибири», который проходит 24-27 мая в Новосибирске.

По его словам, существенная динамика по росту авиаперевозок пассажиров в первом квартале 2017 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года объясняется эффектом отложенного спроса. «Сравнивать с первым кварталом 2016 года совершенно некорректно, поскольку в первом квартале 2016 года из оборота был выведен огромный парк авиакомпании «Трансаэро». Эти самолеты стали поступать только осенью 2016 года в эксплуатацию. Только 747 (Boeing-747 – ИФ) 14 штук. Кресел не было в первом квартале 2016 года», – сказал В.**Окулов**.

При этом он отметил, что авиакомпаниям следует очень осторожно подходить к вопросу наращивания парка воздушных судов. «Очень грамотно поступают авиакомпании, что ставку делают на повышение утилизации, повышение налета и повышение занятости кресел», – добавил В.**Окулов**.

Как сообщалось, авиаперевозки пассажиров в РФ в первом квартале 2017 года выросли на 18,7% по сравнению с аналогичным периодом 2016 года – до 19,6 млн человек.

### КОММЕРСАНТ БАШКОРТОСТАН; БУЛАТ БАШИРОВ; 2017.05.25; ДОВЕРТЕЛИСЬ

Деятельность «Аэросоюза» в Башкирии приостановили до получения им документов

Бирский межрайонный суд удовлетворил иск Уфимской транспортной прокуратуры, приостановив деятельность единственной в Уфе компании, организующей полеты на вертолетах – некоммерческого партнерства «Содействие развитию вертолетной авиации «Первый вертолетный клуб Аэросоюз». По данным надзорного ведомства, компания осуществляла воздушные перевозки граждан, не имея лицензии и свидетельства эксплуатанта. В клубе настаивают, что выполняют лишь экскурсионные полеты, на которые не требуется лицензирования, и намерены обжаловать решение суда в апелляции. Эксперты сходятся во мнении, что подобного рода споры возникают из-за пробелов в законодательстве.

В минувший вторник Бирский межрайонный суд по иску Уфимской транспортной прокуратуры признал незаконной и приостановил деятельность некоммерческого партнерства «Содействие развитию вертолетной авиации «Первый вертолетный клуб Аэросоюз». Как сообщила „Ъ“ помощник уфимского транспортного прокурора Екатерина Байбурина, клуб осуществляет коммерческие воздушные перевозки без соответствующей лицензии и свидетельства эксплуатанта. «Для того чтобы покататься на вертолете, клиент писал символическое заявление о вступлении в члены клуба и вносил плату за полет. После полета он теоретически оставался членом клуба, но фактически никакого участия в его деятельности не принимал. Таким образом, организация под видом организации досуга членов клуба осуществляла коммерческие перевозки без необходимых документов», – пояснила Екатерина Байбурина. Нарушение правил выявила прокурорская проверка, проведенная в конце прошлого года после того, как в ноябре частный вертолет рухнул на крышу дома в Сочи, добавила она. В результате происшествия один человек погиб, еще четверо получили ранения. «Мы не ставим задачу закрыть организацию, мы лишь хотим, чтобы она работала в соответствии с законом в целях безопасности. Ведь после получения лицензии и свидетельства их будет плотно контролировать **Росавиаци**я», – заметила помощник транспортного прокурора.

«Первый вертолетный клуб Аэросоюз» зарегистрирован в Бирске в июне 2013 года. На сайте организации говорится, что она осуществляет полеты по индивидуальным маршрутам, в том числе на охоту или рыбалку. Конкурентов у клуба в Уфе нет. Авиакомпания «Лайт Эйр», имеющая парк вертолетов, не работает на рынке частных полетов, оказывая услуги промышленной авиации. Кроме того «Аэросоюз» выполняет работы по техническому обслуживанию вертолетов, реализует запасные части и обучает пилотов-любителей. Один час полета оценивается в 32 тыс. руб. По данным Kartoteka.ru, по итогам 2015 года выручка и чистая прибыль клуба были нулевыми. Учредителями организации являются Александр Климчук и Роман Серый.

Представитель клуба Вадим Шематонов заявил „Ъ“, что организация подаст апелляционную жалобу на решение межрайонного суда. «Мы с ним не согласны. На нашу деятельность не нужны ни лицензия, ни свидетельство эксплуатанта, так как мы не занимаемся пассажирскими перевозками. В уставе у нас указана сфера деятельности – развитие малой авиации. Мы осуществляем обзорные, экскурсионные полеты, а не регулярные перевозки по маршрутам», – заявил господин Шематонов. До трагедии в Сочи претензий к ним со стороны надзорных органов не было, добавил собеседник.

Руководитель республиканского отделения межрегиональная общественная организация пилотов и граждан-владельцев воздушных судов Сергей Минигулов считает, что «Аэросоюз» ничего не нарушил. «Органы правосудия по-своему трактуют термин «коммерческой перевозки» и «выполнение норм безопасности полетов», поскольку законодателем требования чётко не определены. Авиации общего назначения не запрещено заниматься ознакомительными полетами. Коммерческие перевозки – когда пассажира доставляют из точки А в точку Б, а ознакомительный полет – когда места взлета и посадки совпадают. Платные ознакомительные или экскурсионные полеты, согласно Воздушному кодексу, частные пилоты могут осуществлять без лицензии и свидетельства эксплуатанта», – полагает собеседник.

Авиационный эксперт Андрей Крамаренко отмечает, что это не первый подобный спор. «**Минтранс** считает, что любое лицо, осуществляющее воздушные перевозки пассажиров по маршруту или нет обязано лицензироваться и получить свидетельство эксплуатанта. Межрегиональная общественная организация пилотов и граждан-владельцев воздушных судов считает иначе. Из-за пробелов в воздушном законодательстве этот спор между сторонами длится уже долгое время. Ситуацию осложняет как таковое отсутствие судебной практики по этому поводу»,– отметил эксперт.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.24; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ В АПРЕЛЕ НА 21%, ДО 3,8 МЛН ЧЕЛОВЕК

Группа «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) увеличила перевозки в апреле 2017 г. на 20,9% к аналогичному периоду прошлого года, до 3,8 млн человек, сообщила компания.

На внутренних авиалиниях количество перевезенных пассажиров выросло на 14,4%, до 2,14 млн человек, на международных – на 30%, до 1,7 млн человек. Пассажирооборот группы «Аэрофлот» в прошлом месяце вырос на 23%, до 9,94 млрд пассажиро-километров, рост предельного пассажирооборота составил 18,1%. Процент занятости пассажирских кресел повысился на 3,3 процентного пункта, до 82,7%.

Головной «Аэрофлот» перевез в прошлом месяце 2,6 млн человек, что превышает прошлогодний результат на 15,3%. Внутренние перевозки авиакомпании выросли на 10%, до 1,25 млн человек, международные – на 20,7%, до 1,37 млн человек. Пассажирооборот увеличился на 13,2%, до 7,37 млрд пассажиро-километров, рост предельного пассажирооборота составил 9,1%. Процент занятости пассажирских кресел повысился на 3 процентных пункта, до 83,5%.

«Динамика показателей в международном сегменте обусловлена устойчивым спросом на фоне укрепления рубля. Положительное влияние на международные перевозки также оказали увеличение частотности и открытие новых рейсов по полученным допускам на выполнение международных маршрутов, развитие авиакомпанией «Россия» сотрудничества с туристическими операторами, развитие международной сети авиакомпанией «Победа», – говорится в сообщении компании.

За четыре месяца 2017 года группа «Аэрофлот» перевезла 14,1 млн пассажиров, что на 15,9% превышает результат аналогичного периода прошлого года, головная компания увеличила перевозки на 13,3%, до 9,6 млн пассажиров.

На конец отчетного периода парк группы насчитывал 295 воздушных судов (без учета одного самолета Ан-24, переданного в аренду и пяти самолетов Ан-148, переданных в субаренду), из них 196 самолетов – в парке головной компании.

«Аэрофлот» – крупнейшая группа авиакомпаний в РФ, объединяет одноименного перевозчика, работающего в премиальном сегменте, а также дочерние компании «Россия» (средний сегмент), «Победа» (низкобюджетный сегмент) и работающую на Дальнем Востоке «Аврору».

Основной акционер «Аэрофлота» – Росимущество (51,2%), еще 4,5% – у дочерней компании «Аэрофлот-Финанс», 3,3% владеет госкорпорация «Ростех», 34,8% – у институциональных инвесторов, 6,1% принадлежат физлицам, 0,1% – менеджменту «Аэрофлота».

### ТАСС; 2017.05.25; ТОНКОСТИ СУБСИДИРОВАНИЯ: ЛЬГОТНЫЕ БИЛЕТЫ В КРЫМ ПРОДАЮТСЯ БЕЗ ОСОБОГО АЖИОТАЖА

Туроператоры и авиакомпании, опрошенные ТАСС, заявили, что в этом году продажа субсидированных билетов в Крым впервые проходит без сбоев, длинных очередей в кассах и ненужного ажиотажа.

«Ошибки прошлого учтены в этом году. Механизм продажи субсидированных билетов в Крым упростился, что позволяет избежать ажиотажа и очередей в кассах, которые были ранее. Пока жалоб о том, что невозможно купить льготные билеты, к нам не поступало. Прошла мощная разъяснительная кампания в СМИ, так как в прошлые годы люди были слабо информированы о том, кто претендует на эти билеты, где их можно купить», – пояснил в беседе с корреспондентом ТАСС исполнительный директор Уральской ассоциации туризма Михаил Мальцев.

Спрос на билеты

По данным пресс-службы авиакомпании «Уральские авиалинии», льготные билеты в Крым активно покупают жители Поволжья, Урала и Сибири.

«Продажи на уровне 2016 года. Мы подготовились к этой горячей поре. Поэтому в этом году у нас сайт выдержал нагрузку в первые дни активной продажи билетов, не наблюдаем мы и очередей в кассах», – сказали корреспонденту ТАСС в пресс-службе «Уральских авиалиний», не уточнив данных по количеству проданных билетов. Ранее в беседе с корреспондентом ТАСС гендиректор авиакомпании Сергей Скуратов сообщил, что субсидии на льготное авиасообщение в Крым распределены «в пределах разумного» и выделенных денег «должно хватить».

Хорошо идут продажи и у авиакомпании «Аэрофлот». По данным пресс-службы авиаперевозчика, за неделю продана треть из запланированных 28 тыс. субсидированных билетов в Симферополь. Авиакомпания продажу льготных билетов открыла 12 мая, а на 17 мая было продано (забронировано) 10717 билетов по программе субсидирования в Крым.

Полеты из регионов РФ в Симферополь по льготным билетам выполняет дочерняя авиакомпания «Россия», продажу билетов осуществляет «Аэрофлот».

Без расширения «льготного» списка

По мнению представителя авиакомпании S7 в новосибирском аэропорту Толмачево Евгения Чернышева, список городов, откуда осуществляются льготные рейсы в Крым, достаточно велик и в существенном расширении не нуждается. «Наверное, если есть еще какие-то аэропорты, их можно еще включить. Но большинство точно давно уже там», – отметил он.

Чернышев уточнил, что продажу льготных билетов из Новосибирска S7 еще не начала. «Сейчас продаются обычные билеты. Их продажи нас вполне устраивают. Думаю, когда запустим продажу льготных, спрос станет еще выше», – сказал он.

По словам Чернышева, летом из Новосибирска летает по два рейса S7 в Симферополь ежедневно. Этого вполне достаточно, считают в компании. Увеличивать частоту рейсов не планируется.

В Ярославле билеты в Крым по субсидированным тарифам продаются только в кассах. Полеты по ним выполняет, в частности, авиакомпания «Саратовские авиалинии». «Авиасообщение Ярославской области с Крымом в этом году начнется 9 июня. Пока сложно приводить точную статистику, но продажи идут хорошо, авиакомпании довольны», – сообщил корреспонденту ТАСС начальник отдела по развитию маршрутной сети ярославского аэропорта «Туношна» Вера Власова.

По данным министра курортов и туризма Крыма Сергея Стрельбицкого, пока больше всего туристов прилетают в Симферополь из Центральной России, в том числе из Москвы, на втором и третьем месте – регионы Северо-Западного и Южного федеральных округов.

«Объем выделяемых субсидий на перелеты в Крым недостаточен. Конечно, хотелось бы больше. И хотелось бы расширить рамки и предусмотреть субсидирование тех людей, которые в межсезонье отправляются к нам на лечение. С таким предложением мы выступали и считаем, что у этого предложения все-таки есть будущее», – отметил собеседник агентства.

Предложения туроператоров

По словам Дмитрия Попова, заместителя генерального директора национального туроператора «Алеан» (лидер среди компаний, организующих отдых на курортах РФ, – прим. ТАСС), поддержать турпоток в Крым можно и за счет расширения категории туристов, претендующих на субсидированных билеты.

Приобрести билет по специальному тарифу, по данным **Росавиаци**и, сейчас могут только граждане РФ в возрасте до 23 лет, женщины старше 55 лет, мужчины старше 60 лет, инвалиды I группы любого возраста и сопровождающее его лицо, а также лицо, сопровождающее ребенка-инвалида, инвалиды с детства II или III группы.

«В основном в Крым летают отдыхать платежеспособные люди в возрасте 25-30 лет и выше с детьми дошкольного и школьного возраста. Конечно, если бы эта категория граждан имела право на покупку субсидированных билетов, то, конечно, мы бы наблюдали увеличение турпотока в Крым, так как на полуостров из многих регионов РФ можно добраться только самолетом», – отметил Попов.

В этом году в программу субсидированных рейсов вошли 36 российских городов. Самые дешевые билеты (2,5 тыс. рублей) будут предложены при перелете из Волгограда, Воронежа, Краснодара, Курска, Липецка, Минеральных Вод, Пензы, Ростова-на-Дону, Саратова, Ярославля. Самый дорогой перелет в Крым – из Магадана (12,5 тыс. рублей).

Москва и Санкт-Петербург в программу субсидирования рейсов в Крым не включены.

Сезон без субсидий

Чеченские туроператоры надеются, что в уже 2018 году их регион также сможет попасть в программу субсидированных авиаперевозок в Крым, с которым республика тесно сотрудничает в сфере туризма. Пока регион находится за пределами данной программы, чеченские власти придумали альтернативу льготным авиабилетам – С 1 апреля между Грозным и Севастополем налажено автобусное сообщение с заездом в Краснодар, Анапу, Керчь, Феодосию, Симферополь, Алушту, Ялту и Севастополь.

«Цена на билеты субсидированная, если, например, у частников стоит более 5 тыс., то на автобусе – чуть ниже 3 тыс. Мы ожидаем, что новый маршрут увеличит количество туристов в двух субъектах. Особенно большие ожидания на летний сезон, хотя уже сейчас наблюдается большая загруженность на маршруте», – сообщил ТАСС пресс-секретарь **Министерства транспорта** и связи Чеченской Республики Заур Цицаев.

Еще один регион, который не стал участником программы субсидированных перевозок с Крымом, – Белгородская область. Несмотря на это, в Белгороде билеты на рейсы в Крым, которые в этом году будут выполнять три перевозчика, раскуплены примерно наполовину. В местном аэропорту такие объемы продаж оценивают положительно, тем более что выполняться рейсы начнут только в начале июня, то есть время еще есть.

Республика Коми также не смогла стать участником программы субсидированных перевозок в Крым – ни одна из авиакомпаний не подала соответствующую заявку. В Министерстве промышленности, природных ресурсов, энергетики и транспорта республики пояснили, что одной из причин отказа стало то, что на тот момент (постановление правительства РФ было подписано 24 марта – прим. ТАСС) авиакомпании уже распланировали свою работу на лето, у них практически не оставалось времени на согласование с аэропортами, решение несколько запоздало. Власти Коми, как и туроператоры Чечни, возлагают надежды на следующий год.

### ТАСС; 2017.05.24; ШОЙГУ: ПРИЧИНА КАТАСТРОФЫ ТУ-154 НАД ЧЕРНЫМ МОРЕМ УСТАНОВЛЕНА НА 99%

Окончательная версия причин катастрофы Ту-154 на Черном море установлена с уверенностью в 99%.

Об этом сообщил министр обороны РФ генерал армии Сергей Шойгу на «правительственном часе» в Совете Федерации.

«Конечно, нам важно узнать действительно, поэтому мы буквально несколько недель назад завершили работу на месте, работу в акватории на дне по поиску всех необходимых деталей. У нас есть на 99% уверенность, что мы имеем окончательную версию причин катастрофы». Но этот «один» (процент), который нам требуется для того, чтобы быть абсолютно уверенными и абсолютно честными перед всеми... Думаю, в ближайшее время, наверное, получим последние данные и озвучим окончательную версию», – сказал он.

Ту-154 Минобороны России разбился рано утром 25 декабря 2016 года. Катастрофа произошла вскоре после вылета лайнера из аэропорта Адлера. На борту самолета находились 92 человека – военнослужащие, представители СМИ, глава фонда «Справедливая помощь» Елизавета Глинка, а также артисты ансамбля имени Александрова, летевшие поздравлять с Новым годом авиагруппу ВКС России на базе Хмеймим в Сирии. Все они погибли.

### RG.RU; РОМАН КИЯШКО; 2017.05.24; ЧЕЧНЮ И МЮНХЕН ВПЕРВЫЕ СВЯЖУТ АВИАСООБЩЕНИЕМ

В скором времени стартует первый регулярные рейсы Грозный – Мюнхен. Перелеты будут выполняться каждый четверг на самолетах Boeing 737, сообщают в авиакомпании UTair.

– Рейс открывает огромный спектр новых возможностей для города Грозный, всей Чеченской республики и, в целом, кавказского региона, жители которого смогут добраться до крупного европейского хаба прямым рейсом за 4 часа 30 минут комфортного беспосадочного перелета, – заявил коммерческий директор «UTair – Пассажирские авиалинии» Павел Пермяков.

В столицу Баварии жители Чечни смогут отправиться уже с 15 июня. Из Грозного вылеты будут проходить в 9.10, а из Мюнхена – в 13.40 по местному времени.