**31 МАЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2017.05.30; МИНТРАНС: ЭКСПЕРТЫ ЗА МЕСЯЦ СОБЕРУТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ РЫНКА ПО СИСТЕМЕ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ

Межотраслевой экспертный совет по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли (МОЭС) в течение месяца соберет предложения от участников рынка, экспертов и всех заинтересованных сторон по формированию единых требований к работе автоматический системы весогабаритного контроля (АСВГК). Об этом сообщил первый зам**министра транспорта** Евгений **Дитрих** в ходе заседания МОЭС, говорится в сообщении **Минтранса**.

**Дитрих** напомнил, что система имеет ряд преимуществ перед стационарными пунктами: она позволяет осуществлять стопроцентный контроль всего потока автотранспорта без снижения скоростного режима, требует меньших затрат на строительство и содержание, а также исключает влияние «человеческого фактора».

Глава **Росавтодор**а **Роман Старовойт** рассказал о ходе тестового периода работы существующей системы весогабаритного контроля. Из 20 автоматических пунктов, установленных на федеральных трассах, три работают в режиме рассылки штрафных квитанций. Остальные работают на фиксацию и предупреждение нарушений весогабаритных параметров.

МОЭС – общественный орган, призванный сконцентрировать усилия ведущих профессионалов в области транспорта и логистики для консолидации и цивилизованного развития рынка, разработки и реализации инновационных решений для повышения эффективности работы отрасли грузовых автоперевозок.

Система весогабаритного контроля 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** в пилотном режиме запустил систему с 1 октября 2016 года в Вологодской области. 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 млн до 48 млн рублей.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ГУСЕНКО, ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.05.30; МИНЗДРАВ УЖЕ ПРЕДУПРЕДИЛ

В поезда и аэропорты просят вернуть курилки

Пассажиры просят вернуть курилки на транспорте – в поездах дальнего и пригородного сообщения. Минздрав против.

Три года как в поездах, на вокзалах и в аэропортах нельзя курить. Но до сих пор в Федеральную пассажирскую компанию, к администрации аэропортов поступают жалобы на курящих. В 2016 году на железной дороге наказали более 800 человек.

А в будущем такие нарушители могут попасть в черный список дебоширов, так как нарушают закон. И им могут ограничить возможность покупки билетов. Столичные аэропорты уже бьют тревогу. Им не хочется терять пассажиров. И выступают за внесение поправок, разрешающих на усмотрение аэропорта организацию изолированных пространств для курения пассажиров при условии соблюдения заданных требований, отметили «РГ» в Шереметьево. Во Внуково также поддержали идею.

А вот Министерство здравоохранения России против создания курительных комнат в поездах или отдельных вагонов для потребления табака в их составах, сообщили «РГ» в пресс-службе ведомства. Как и в аэропортах.

Это обсуждали и раньше, но большинство экспертов заключили, что сохранение в поездах курилок нецелесообразно. Пассажиры поездов дальнего следования могут курить на платформах, уточнили в пресс-службе. Что касается электричек, то время в пути слишком мало, чтобы создавать условия для курения, считают в минздраве.

В США в свое время возникали аналогичные дискуссии, но в итоге курилки в поездах там давно запрещены, напоминает сопредседатель Российской антитабачной коалиции Дарья Халтурина. Но добавляет: «Возможно, железным дорогам не надо вносить людей, которые тайком курят в вагонах, в «черные списки», а достаточно их просто штрафовать. А введение курилок – это шаг назад». Что касается аэропортов и инициатив вернуть в них курилки к чемпионату по футболу, говорит эксперт, если Россия это сделает – ударит в грязь лицом, учитывая, что политика ФИФА – некурящий чемпионат. Вместо того, чтобы ратовать за возврат курилок, аэропорты и вокзалы могли бы предусмотреть продажу пассажирам средств никотинозаменительной терапии. А в аэропортах можно было бы оборудовать специальные террасы или балконы на открытом воздухе, где курильщики могли бы подымить. Исследования показывают, что, когда курилки открывают в закрытых помещениях, возле них всегда очень высокая концентрация вредных веществ, которые распространяются по всей площади.

В поездах других стран курить можно

Соглашением о международном пассажирском сообщении (СМПС), Соглашением между железнодорожными администрациями государств – участников Содружества Независимых Государств, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики об особенностях применения отдельных норм Соглашения о международном пассажирском сообщении (СМПС) – ОП СМПС, а также Регламентом от 23 октября 2007 г. № 1371/2007 Европейского Парламента и Совета Европейского союза «О правах и обязанностях пассажиров железнодорожного транспорта» и Конвенцией о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) не урегулирован порядок употребления табачной продукции в поездах дальнего следования международного сообщения. Регламентация данного вопроса осуществляется согласно национальному законодательству государства, по территории которого следует поезд. Особые условия международных перевозок (SCIC) для поездок по проездным билетам в сообщении Восток-Запад (EWT) устанавливают правило, согласно которому в местах, где запрещено курение, нельзя курить даже с согласия других пассажиров.

Таким образом, ответственность за курение в неустановленных местах определяется в соответствии с антитабачными законами отдельных государств. Так, во всех странах, с которыми у Российской Федерации имеется железнодорожное сообщение, курение в поездах дальнего следования запрещено.

Как пассажиры соблюдают антитабачный закон

В течение 2016 года Федеральной пассажирской компании (ФПК) поступило около 500 обращений по теме курения в поездах дальнего следования. В общем количестве обращений от пассажиров по теме курения, поступивших в компанию 2016 году, около 70 процентов содержат одобрение действующего запрета на курение в поездах дальнего следования, однако многие из них содержат жалобы на случаи курения в пути следования со стороны отдельных граждан.

В 2017 году, за период с января по май, поступило 161 обращение от пассажиров: 87 процентов жалуются на курение со стороны нарушителей, 10 процентов просят разрешить курить в поездах, 3 процентов связаны с различными вопросами на тему курения электронных сигарет, в том числе включают в себя разъяснения в связи с действующим запретом на курение.

С января 2017 года совместно в Шереметьево с правоохранительными органами проведено 54 рейдовых проверок по контролю за противопожарным режимом при курении в зданиях. В результате 14 человек привлечены к административной ответственности, 3-м нарушителям применены меры дисциплинарного воздействия.

В результате нарушения противопожарного режима при курении произошло 16 срабатываний пожарной сигнализации.

Что касается жалоб на курящих, то в 2014 год их было 131, В 2015 году – 141 жалоба, 2016 год – 127 жалоб. А в этом году только за первый квартал -114 жалоб.

114 жалоб.

Аэропорты – специфический объект транспортной инфраструктуры, в котором пассажиры, пройдя необходимые предполетные формальности, оказываются в т.н. «чистой зоне», откуда они не имеют возможности выйти до полета. В такой же ситуации находятся транзитные и трансферные пассажиры, для которых в ряде случаев пребывание в «чистой зоне» аэропорта оказывается многочасовым и безальтернативным, отметили там.

Полет и ожидание полета – повышенный стресс для пассажира. В силу этого дискомфорта ряд пассажиров идут на нарушения и используют для курения туалетные помещения, предназначенные для других целей. Мы ежедневно фиксируем случаи задымления в туалетных комнатах и комнатах матери и ребенка, уведомляем полицейские органы. Это не только делает пребывание в этих комнатах невыносимым для некурящих пассажиров, для женщин с детьми, но и связано с пожарной безопасностью. В результате, мы фиксируем тысячи жалоб от пассажиров на задымленность туалетов и дискомфорт.

Международная практика показывает, что в большинстве аэропортов эти проблемы решаются либо за счет выделения специально оборудованных, изолированных комнат для курения, либо за счет открытых пространств (внутренние дворы, крыши, балконы).

Аэропорт Шереметьево уже презентовал концепцию и стандарты курительных комнат в «чистых зонах”. Согласно проекту курительные комнаты должны быть изолированы от всех помещений, связанных с обслуживанием пассажиров, иметь непрозрачные стены, а также быть оборудованными современными мощными вентиляционными системами. Важным является и размещение внутри информации о вреде данной привычки и возможностях реабилитации.

Забота о здоровье граждан является абсолютным приоритетом аэропорта Шереметьево. Аэропорт использует свои каналы коммуникации для пропаганды здорового образа жизни. При этом мы стремимся учитывать интересы всех пассажиров и создавать условия и для некурящих и курящих авиапутешественников.

Позиция Международного аэропорта Шереметьево совместно с руководителями отраслевых компаний и экспертов консолидирована – ЗА внесение поправок, разрешающих на усмотрение аэропорта организацию изолированных пространств для курения пассажиров при условии соблюдения заданных требований.

Мы надеемся, что будут внесены изменения в законодательство, которые позволят курящим гражданам чувствовать себя комфортно, наравне с комфортом для некурящих в «чистых зонах» аэропортов, где нет альтернативной возможности, добавили в воздушной гавани.

### ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР КОНДРАТЬЕВ;2017.05.31; НА ГРАНИЦАХ РОССИИ БУДУТ ПРОВЕРЯТЬ ОТПЕЧАТКИ ПАЛЬЦЕВ

Минкомсвязи разработало коцепцию и софт для будущей системы

Российские пограничники получат мобильные устройства для контроля паспортов и виз с возможностью проверки отпечатков пальцев. Минкомсвязи уже разработало необходимое программное обеспечение (ПО). Как известно, в паспортно-визовых документах нового поколения (ПВДНП) изначально закладывалась возможность хранения биометрических данных в микрочипах. Информация об этом есть в отчетности министерства.

Минкомсвязи России спроектировало и разработало ПО для оперативного контроля ПВДНП. Как записано в документах министерства, данные решения можно будет использовать в мобильных, временных, сезонных и нерегулярно функционирующих пунктах проверки документов. В том числе – для проверки принадлежности документов предъявителю «путем верификации папиллярных узоров пальцев рук». Разработки «позволят сотрудникам федеральных органов исполнительной власти производить оперативную проверку ПВДНП».

– Минкомсвязи разработало концепцию решений и программное обеспечение, которые в настоящее время согласовываются с заинтересованными органами власти, – сообщили в пресс-службе ведомства.

Одна из целей проекта – повышение надежности пограничного контроля. В консульском департаменте МИД России сообщили, что в некоторых странах для получения российской визы иностранцы проходит дактилоскопию. Но такая возможность есть не во всех консульских учреждениях. Как пояснил «Известиям» зампредседателя профсоюза трудящихся-мигрантов Абдулмаджид Сурхаков, в России дактилоскопическую регистрацию проходят, в частности, иностранцы, обратившиеся за разращением на работу или патентом на трудовую деятельность. В феврале Федеральная миграционная служба сообщала, что такую регистрацию уже прошли 7 млн человек.

По статье 9 закона «О государственной дактилоскопической регистрации в РФ» обязательной регистрации подлежат россияне, поступающие на воинскую службу, военнослужащие, сотрудники ФСБ, таможни и ряда других ведомств, спасатели, члены экипажей воздушных судов, граждане, не способные сообщить данные о своей личности, подозреваемые в совершении преступления, обвиняемые и осужденные, подвергнутые административному аресту. А также сотрудники вневедомственной охраны и сотрудники некоторых организаций, имеющие дело с оружием.

– Если инициативу решат реализовать, потребуется внести изменения в закон «О государственной дактилоскопической регистрации» и разработать положения о проверке отпечатков пальцев в мобильных условиях, – заявил «Известиям» руководитель уголовной практики юридической компании BMS Law Firm Тимур Хутов. – Следует четко прописать, когда это правомерно, иначе неоправданно широкое применение данного инструмента приведет к нарушению прав граждан, когда отпечатки пальцев будут сниматься без каких-бы то ни было оснований.

МВД и ФСБ России не предоставили оперативного комментария.

В 2015 году правительство России утвердило положение о государственной системе миграционного и регистрационного учета, а также изготовления, оформления и контроля обращения документов, удостоверяющих личность (система «Мир»).

Ее задача – «повысить степень защиты документов, удостоверяющих личность, эффективность пограничного контроля и мер по борьбе с незаконной миграцией, повысить полноту, достоверность и актуальность данных миграционного и регистрационного учета». В состав «Мира» входят ведомственные сегменты МВД России, Минкомсвязи России, Минфина России, Минобороны России, МИД России, ФСБ России, **Минтранса** России и **Росморречфлот**а.

### ПРАЙМ; 2017.05.30; МИНТРАНС РФ: РАЗРЕШИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА АВТОПЕРЕВОЗОК ШОС МОЖЕТ БЫТЬ ЗАПУЩЕНА В 2018 Г

Новая многосторонняя разрешительная система автоперевозок в пространстве Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) может быть запущена в 2018 году, заявил во вторник заместитель **министра транспорта** РФ Николай **Асаул**.

По его словам, построение единого транспортного пространства является ключевой задачей ШОС. **Асаул** отметил, что недавно вступило в силу соглашение между правительствами стран-членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок.

«На прошедшей неделе в Пекине состоялось заседание соответствующей совместной комиссии. Мы обсуждали, что уже со следующего, 2018 года мы запустим новую многостороннюю разрешительную систему автоперевозок на пространстве ШОС. Это будет некая альтернатива существующей многосторонней системе европейской конференции министров транспорта, где действует уже система многосторонних разрешений», – сказал **Асаул** на третьей международной конференции «Россия и Китай: к новому качеству двусторонних отношений».

Генеральными партнерами конференции в этом году выступили ПАО «Транснефть», ПАО «Россети» и Фонд инфраструктурных и образовательных программ. Кроме этого конференция проводится при поддержке аппарата правительства РФ, министерства иностранных дел и посольства КНР в России. Информационными партнерами конференции выступили агенство РИА Новости и информационное агентство и радио Sputnik медиагруппы «Россия сегодня». Конференция организована Российским советом по международным делам (РСМД).

ШОС – международная организация, основанная в 2001 году лидерами Китая, России, Казахстана, Таджикистана, Киргизии и Узбекистана. В июне 2016 года на саммите в Узбекистане были подписаны меморандумы о вступлении в организацию Индии и Пакистана. Странами-наблюдателями в ШОС на данный момент являются Афганистан, Белоруссия, Иран и Монголия, странами-партнерами – Азербайджан, Армения, Камбоджа, Непал, Турция и Шри-Ланка.

### ТАСС; 2017.05.31; НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ГРАНТ В 26 МЛРД РУБ. НА ЧЕТВЕРТЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ОБЬ

Новосибирская область получит капитальный грант из федерального бюджета в размере 26,3 млрд рублей на реализацию проекта строительства и эксплуатации на платной основе четвертого моста через реку Обь в г. Новосибирске. Такое решение было принято на прошедшем накануне в Москве заседании Правительственной комиссии по транспорту под председательством заместителя Председателя Правительства РФ Аркадия **Дворкович**а, сообщила пресс-служба правительства Новосибирской области.

"По итогам заседания проект четвертого моста в Новосибирске был одобрен членами комиссии и получит поддержку из федерального центра в размере 26, 273 млрд рублей (не менее 75% от общей стоимости проекта)", - говорится в сообщении.

Также для реализации первого в дорожно-строительной отрасли региона ГЧП-проекта предусмотрены средства инвестора и областного бюджета. Точная сумма станет известна по результатам проведения второго этапа конкурса на реализацию концессионного соглашения не ранее сентября 2017 года. Предполагается, что реализация проекта также начнется уже в 2017 году.

Четвертый мост через Обь соединит Южную площадь на правом берегу с площадью Труда на левом в г. Новосибирске. Проект предполагает строительство транспортных развязок на обоих берегах реки для его подключения к дорожной сети города, а также строительство тоннелей под железнодорожными путями. Мост обеспечит выходы на федеральные трассы "Байкал", Чуйский тракт и "Сибирь". Сам мост запроектирован длиной 1,5 км, шестиполосный. На левом берегу разместят пункт взимания платы. Общая стоимость строительно-монтажных работ проекта на третий квартал 2015 года оценивалась в 35 млрд рублей.

В сентябре 2016 года проекту четвертого моста был присвоен рейтинг №1 среди проектов на получение капитального гранта из федерального бюджета по итогам рассмотрения ГЧП-проектов в **Федеральном дорожном агентстве**. Проект также рассматривался на заседаниях межведомственной комиссии, включающей в себя представителей Минэкономразвития, Минфина и **Минтранса** России, где получал высокую оценку экспертов

### РБК; 2017.05.30; «ПЛАТОН» В ПРЕССЕ ЗАТМИЛ РЕАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Представители транспортных компаний Казани обсудили актуальные проблемы Фото: РБК-Татарстан

«Платон» для Казани оказался лишь в конце первой десятки сложностей. Это выяснилось в ходе встречи перевозчиков Татарстана, организованной группой компаний «Деловые Линии»

Несбалансированная система весового контроля, посредственное обучение водителей и асинхронная просушка дорог. Именно эти вопросы поставили во главу угла представители транспортно-логистического бизнеса, когда их спросили об актуальных для отрасли проблемах.

Весогабаритный контроль: вперед на штрафстоянку

«В Татарстане традиционно все заканчивается штрафстоянкой»,– так в дискуссию о весогабаритном контроле вступил директор транспортной компании «ИСТЭК» Фидаиль Хакимов. Оплата начинается сразу – 125 руб./ час. Пока идет платеж, провести на площадке можно до трех дней, а это дополнительные расходы, проблемы с доставкой груза и бумажная волокита. К тому же, до штрафстоянки водителю еще нужно добраться – она находится далеко от пункта взвешивания.

Это часть тезисов, которую участники круглого стола в Казани озвучили относительно проблем весогабаритного контроля. По оценке «**Росавтодор**а», в среднем фуры на российских дорогах перегружены на 30%, а штрафы за это «удовольствие» варьируются от 150 тыс. руб. до полумиллиона. К слову, перегруз весы могут зафиксировать и в случае, когда груз сместился из-за ускорения или неровности дороги, неправильной загрузки, резкого торможения, которое меняет давление на передние и задние оси. Кроме того, по словам грузоперевозчиков, в разных регионах устанавливается своя нагрузка на ось – разнятся показатели весов на федеральных и региональных трассах. Поэтому одна из проблем весогабаритного контроля сегодня – стандартизация весов. «В этом случае, необходимо задуматься **Минтрансу**, который может купить весы, выставить их на выездах из логистических центров, установить определенную стоимость. Это удобно для водителей, машины которых не оснащены датчиками нагрузки на ось», – отметил Хакимов.

Пока нет эталона взвешивания и единой системы для фиксации этой цифры, транспортные компании пытаются решать сложности самостоятельно. Так, «Деловые Линии» разрабатывают мобильное приложение – навигатор, который бы учитывал потребности перевозчиков лучше, чем стандартные программы. К примеру, программа должна показывать, где и с каким грузом можно или нельзя ехать, машины какой высоты пройдут по магистрали. Сложность в том, что в открытом доступе нет единой базы ограничительных знаков. «Мы собирали данную информацию в течение нескольких лет, и сейчас уже есть возможность разработать мобильное приложение, которое облегчит работу в том числе и логистам, которые направляют груз при прокладке маршрута», – отметил директор управления по экспедиторской деятельности ГК «Деловые Линии» Михаил Петров.

Водители, труд и отдых

Для контроля режима и отдыха сегодня используется тахограф, автоматически фиксирующий время в пути, время остановки, стоянки и скорость. Нормативы по РТиО, – по сути, европейские стандарты, к которым стремится Россия с совершенно отличной протяженностью рейсов грузоперевозчиков. В Европе нормальная продолжительность рабочего времени водителей не может превышать 45 часов в неделю. В России по приказу **Министерства транспорта** – всего 40. При этом сон в кабине – по нормативам отдыхом не является, а безостановочное движение при этом не может превышать 4 часа. Де-факто, за это время водитель может только простоять в пробках в большом мегаполисе. А где останавливаться на выездах – с учетом ограниченного количества стоянок и большого числа водителей – непонятно. Поэтому участники круглого стола отметили отсутствие необходимой инфраструктуры для должного исполнения норм – «придорожный» сервис в России практически отсутствует. В это же время перерыв между двумя частями смены предоставляется в месте, определенном «для отстоя автобусов и оборудованном для отдыха водителей». На большинстве направлений таких площадок попросту нет.

Также встает вопрос и оплаты времени водителя, когда он находится в кабине, но не управляет автомобилем. Чтобы соответствовать новым требованиям регуляторов, в рейс могут одновременно выходить до 3 водителей, и всем нужно платить зарплату. А это уже влияет на конечную стоимость услуги. К слову, водителей-сменщиков могут позволить себе в основном только крупные компании, мелким же на дальний маршрут уже выйти нереально.

Можно пойти и по другому пути – оставлять одного водителя на грузовик. Но тогда в разы увеличится продолжительность рейсов.

«Закон Яровой» и передача груза

Среди других моментов для проработки участники встречи в Казани отметили вступление в силу так называемого «пакета Яровой». Грузоперевозчики столкнулись с усложнением процедуры приемки-передачи груза. По новым нормам, экспедитор обязан проверить достоверность представленных клиентом документов и сведений, информации о свойствах груза, условиях его перевозки и многое другое. Однако, сразу же появляются сложности в исполнении предписаний. Во-первых, у закона нет подзаконных актов, которые бы регламентировали действия транспортно-логистических операторов при проверках. Во-вторых, грузоперевозчикам нужно перестраивать инфраструктуру и бизнес-процессы. Установка рамок, найм дополнительного персонала для проверки грузов, обучение сотрудников – в масштабе крупных компаний это сотни и тысячи человеко-часов, что не может не отражаться на стоимости отправок. К тому же, возникли сложности и с неподготовленностью к нововведениям водителей. «Сегодня у них при погрузке как такого доступа к грузу нет. Посылка пломбируется, а водитель на руки получает лишь готовую документацию, не имея возможности проверить целостность груза. «Закон Яровой» сегодня также предусматривает и пункт повышенных требований к документации», – обратил внимание Хакимов.

«Платон»

Самая медийная тема в контексте грузоперевозок – «Платон» – оказалась и наименее значимой для профессиональных игроков рынка. Участники встречи высказали разные соображения по вопросу.

Было даже озвучено мнение о том, что «Платон» обеляет отрасль. «Многие, кто работал «по серому» сегодня вынуждены платить налоги. Кроме того, при расчете, когда по трассам должно ездить 1,5 млн машин со средним пробегом в 7 тыс. км в месяц, получаем сборы в районе 300 млрд руб., при такой сумме в России могут появиться автобаны», – предположил Тимур Новожилов, директор компании «Янкор».

Несмотря на наличие подводных камней в системе «Платон», единогласно участники рынка отмечают появившуюся возможность диалога с **Минтрансом** и возможность создания саморегулируемой организации в отрасли. Напомню, что на конец прошлого года в системе «Платон» было зарегистрировано 775 тыс. грузовых автомобилей массой свыше 12 тонн.

Написано пером – не вырубить топором?

Реальные проблемы транспортного рынка – оказались далеки от тех, что сегодня активно муссируются в СМИ. Да, «Платон» играет значимую роль в регулировании сферы, делает ее прозрачнее. Но весогабаритный контроль, отсутствие единых баз данных, закон о труде и отдыхе – оказывают на отрасль много более серьезное давление. И как результат могут привести как к уходу с рынка большого числа игроков, так и к значительному удорожанию логистических услуг. Начало обсуждениям положено. Но многие вопросы в отрасли уже вышли за грань дискуссий, и требуют безотлагательных мер.

### ТАСС; 2017.05.30; РОСАВТОДОР: ОДНА ИЗ ДОРОГ КУБАНИ СТАНЕТ АВТОПОДХОДОМ К КЕРЧЕНСКОМУ МОСТУ

Власти Кубани готовят документы для передачи краевой автодороги Краснодар – Темрюк – хутор Белый в федеральную собственность. Трасса станет одним из автоподходов к строящемуся мосту в Крым, сообщили во вторник ТАСС в управлении федеральных дорог «Черноморье» со ссылкой на пресс-службу **Федерального дорожного агентства** (**Росавтодор**).

«Трасса функционально призвана стать одним из дальних автоподходов к Крымскому мосту, строительство которого осуществляет **Федеральное дорожное агентство**. Администрация Краснодарского края подтвердила готовность к 1 июня текущего года передать **Росавтодор**у пакет документов, необходимый для начала работы над проектом постановления правительства о передаче дороги из субъектного (краевого) в федеральное подчинение», – отмечается в сообщении ведомства.

Вопросы строительства подъездных дорог к Крымскому мосту и необходимой инфраструктуры обсуждали на совещании в Краснодаре с участием властей Кубани и заместителя руководителя **Росавтодор**а Григория Прокуронова. Свои проекты по обеспечению в дальнейшем автомобилистов всем необходимым представили компания «Лукойл-Югнефтепродукт» и сеть придорожных кафе быстрого питания «Баранка». Приступить к строительно-монтажным работам на территории зоны сервиса планируется уже к середине лета этого года.

«Запланировано, что к моменту запуска рабочего движения на автомобильных подходах к Крымскому мосту со стороны Краснодарского края в 2018 году, все объекты многофункциональной зоны будут функционировать в штатном режиме», – подчеркнул Прокуронов.

Керченский мост возводится за счет средств федерального бюджета в рамках ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города Севастополь до 2020 года» без привлечения внебюджетного финансирования. Сметная стоимость проекта составляет 211,9 млрд руб. в ценах четвертого квартала 2015 года. Движение автомобилей по мосту откроется в декабре 2018 года, поездов – в 2019 году. Госконтракт на проектирование и строительство моста через Керченский пролив был подписан 17 февраля 2015 года Управлением федеральных автомобильных дорог «Тамань» **Росавтодор**а и ООО «Стройгазмонтаж».

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2017.05.30; МАРШРУТ ДЛЯ ПАССАЖИРА

В городе подвели итоги реформы наземного транспорта

Вслед за основной территорией столицы готовятся к реформе наземного транспорта и в Новой Москве – часть маршрутов уже разыграют на конкурсах среди частных перевозчиков. Разрабатываются они с учетом ошибок, допущенных в ходе реформы в «Большой Москве». Итоги ее запуска обсудили на общественных слушаниях.

Напомню, год назад на маршруты общественного транспорта в столице вышли частные перевозчики. Работать они начали по новой модели – по единым городским правилам: четкое расписание, общегородские билеты, новые автобусы с климат-контролем и доступность для маломобильных групп пассажиров. Не все сразу пошло гладко. От жителей, которые одновременно получили десятки изменений в привычных маршрутах, посыпался шквал жалоб. За год, по словам Дмитрия Пронина, замруководителя департамента транспорта, потребовалось изменить 120 из 211 маршрутов. А еще добавили автобусов, изменили трассы. Сейчас поток жалоб в дептранс снизился почти вдвое, перевозчики укладываются в расписание в 95% случаев. Ежедневно их автобусами пользуется 1 млн пассажиров.

По словам Александра Чекмарева, специалиста по наземному транспорту экспертного центра Пробок.нет, в целом реформа удалась, но есть и слабые места. В некоторых районах до сих пор процветают псевдотакси, фактически работающие маршрутками, поскольку городского транспорта не хватает, что говорит о том, что маршрутная сеть все-таки недоработана. Часть автобусов опаздывает из-за разрозненной сети выделенных полос.

Сейчас разрабатывается сеть для Новой Москвы, и делается это очень тщательно,

«Мэр Москвы поставил перед транспортниками задачу в кратчайшие сроки удовлетворять возникающие потребности горожан в новых транспортных связях. Для эффективного решения этой задачи ГУП «МосгортрансНИИпроект» проводит анализ различных сценариев транспортного спроса с учетом развития жилищного фонда», – отметил Дмитрий Пронин.

Директор ГУП «МосгортрансНИИпроект» Александр Поляков рассказал, что при разработке маршрутов специалисты используют данные из нескольких источников. В частности, информацию о вводе коммерческих и жилых площадей, соцобъектов от префектуры города, предложения префектур о новых маршрутах, необходимых жителям, планы по развитию улично-дорожной сети, вводе станций метрополитена, МЦК и железнодорожных станций.

Между тем продолжает столица улучшать работу наземного транспорта и за счет основного перевозчика – «Мосгортранса». В этом году уже закуплено 500 новых автобусов, а также, как сообщил заммэра по транспорту Максим Ликсутов, до конца декабря планируется заключить контракты еще на 1000 машин. Они пойдут как на плановую замену устаревших автобусов, так и на улучшение транспортного обслуживания районов, в том числе и в Новой Москве. Проблема только с водителями. По словам заммэра, город мог бы купить и больше автобусов, но, к сожалению, кадров не хватает, несмотря на зарплаты в 50-55 тысяч рублей и комфортный график работы.

### РБК; 2017.05.30; ДОРОГИ К МОРЮ В КРАСНОДАРСКОМ КРАЕ ЗАКОНЧАТ РЕМОНТИРОВАТЬ К 15 ИЮНЯ

Ремонт основных автомобильных дорог, ведущих к Черноморскому побережью закончится к 15 июня 2017г. Об этом сообщает пресс-служба администрации Краснодарского края.

В частности, по дороге на Новороссийск в районе поселка Афипский асфальтоукладочные работы выполнены почти на 90%. После того, как завершится ремонт дорожного полотна, работы продолжат вне проезжей части, что не помешает движению автомобильного транспорта, рассказал начальник ФКУ Упрдор «Черноморье» Владимир Кужель.

Кроме того, по словам руководителя территориального отделения ГК «Автодор» Николая Ильина, также к середине июня закончат ремонт на автодороге от Дефановки до Джубги.

«Необходимо сделать все возможное, чтобы не повторить ситуацию прошлых лет. Когда люди едут на море отдыхать, они не хотят видеть ремонтную технику и ограждения, они хотят чувствовать атмосферу курорта. Давайте эту атмосферу им создадим», – заявил Вениамин Кондратьев, подводя итоги осмотра.

Как сообщал РБК Юг, в августе 2016 г. губернатор Краснодарского края и глава госкомпании «**Росавтодор**» Сергеем Кельбах договорились о том, что федеральные трассы, ведущие к Черноморскому побережью, будут в дальнейшем ремонтироваться в межсезонье.

В декабре того же года общественный совет при Ростуризме обратится к **Минтрансу** с просьбой перенести ремонт и строительство дорог в курортных зонах на весенние или осенние месяцы. По мнению авторов обращения, это облегчит туристам логистику и поможет избежать транспортного коллапса на самых загруженных трассах.

Интенсивность транспортных потоков в Краснодарском крае с началом лета увеличивается примерно в 3 раза. По словам **министра транспорта** Кубани Анатолия Вороновского нагрузка на единственную стратегическую дорогу к морю кратно превышает пропускную способность трассы М4 «Дон». По дороге, рассчитанной на 10 –12 тыс. автомобилей в сутки, летом проходит до 60 тыс. транспортных средств.

### ВОЛОГДА РЕГИОН; 2017.05.30; ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ ВОЛОГДЫ ПЛАНИРУЮТ СДЕЛАТЬ ДОСТУПНЫМ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ К ОКТЯБРЮ

Паспорта доступности общественного транспорта для маломобильных групп граждан планируют разработать в Вологде. Такое предложение озвучили на круглом столе партийного проекта «Единая страна – доступная среда» в Вологодской городской Думе.

Координатор проекта Максим Выдров отметил, что недавно приобретенные автобусы, которые ходят по маршрутам 37 и 37 «Э», для проезда инвалидов не приспособлены: «Речь идет не только о людях на креслах-колясках, а о тех, кто ходит на протезах, имеет нарушение опорно-двигательного аппарата. В Молочном, где заканчиваются маршруты, находится дом-интернат для престарелых и инвалидов, пассажиры на креслах-колясках, костылях – не редкость».

Представитель компании-перевозчика рассказал, что сейчас на этом маршруте один автобус из трех оборудован для перевозки маломобильных групп граждан, на увеличение парка денег нет. Глава Вологды Юрий Сапожников предложил проработать техническую возможность, чтобы автобусы, приспособленные для инвалидов на всех маршрутах можно было видеть в режиме онлайн, а расписание движения автобусов на остановках необходимо сделать крупным и на уровне глаз.

С 1 июля прошлого года вступили в силу изменения законодательства, по которым организации, вне зависимости от форм собственности, создают условия для беспрепятственного пользования всеми видами транспорта. И перевозчики, покупая транспорт, должны рассчитывать на его доступность.

«Это, по сути своей, означает, что должен закупаться только доступный для инвалидов транспорт, – отметил Максим Выдров. – Работа по созданию условий для пользования общественным транспортом инвалидам, должна вестись системно и в ней должны участвовать все, в первую очередь те, кто оказывает услуги».

Тем же указом **Минтранса** предусмотрено, что владельцы транспорта и перевозчики должны обследовать транспортные средства и предоставляемые услуги. По результатам обследования составляются паспорта доступности транспорта и остановочных комплексов для пассажиров с инвалидностью.

«Дорожную карту» по доступности общественного транспорта для инвалидов в Вологодской области планируют разработать к 1 октября.

### ТАСС; 2017.05.30; ВЛАСТИ ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ НАПРАВЯТ ПОЧТИ 5 МЛРД РУБЛЕЙ НА СОДЕРЖАНИЕ ДОРОГ

Почти 5 млрд рублей будет направлено из дорожного фонда Вологодской области на содержание дорог в текущем году, сообщил заместитель губернатора региона Виталий Тушинов журналистам во вторник.

«Сумма у нас большая в этом году, это 4,9 млрд рублей, мы тратим их на то, чтобы содержать дороги в надлежащем состоянии», – сказал Тушинов.

В частности, по его словам, за счет этих денег планируется завершить ввод в эксплуатацию после реконструкции 5,8 км автодороги Архангельск – Каргополь – Вытегра – Лодейное Поле – Санкт-Петербург на участке Казаково – Вытегра. После этого ее передадут в федеральную собственность. После реконструкции планируют ввести в эксплуатацию участок автодороги Слуда – Афанасьевская протяженностью 0,1 км и мост через реку Кокшеньгу, а также завершить ремонт моста через реку Юг в Никольске. Также продолжатся работы по приведению в нормативное состояние автомобильной дороги на Великий Устюг.

Он добавил, что власти планируют предоставить более 1 млрд рублей местным бюджетам на содержание дорог. «По снижению количества ДТП, количества погибших и раненых на дорогах, Вологодская область третий год подряд находится в списке лучших субъектов РФ», – отметил Тушинов.

Всего в Вологодской области более 28 тыс. км. дорог, из них протяженность федеральных трасс составляет 1 тыс. км. По протяженности дорог Вологодская область занимает 17 место среди всех регионов страны, уточнил Тушинов.

### КОММЕРСАНТ; АНАТОЛИЙ ДЖУМАЙЛО; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; ПАВЕЛ АКСЕНОВ; ВИТАЛИЙ ГАЙДАЕВ; 2017.05.31; К БАМУ ПРИСТРАИВАЮТ «ЛИДЕРА»

Ветку на Элегест профинансируют инфраструктурными бондами

Как выяснил «Ъ», потребность в инвестициях на развитие БАМа, Транссиба и ресурсной базы для них заметно выросла. Только на развитие Элегестского угольного проекта требуется 346,6 млрд руб. Железная дорога Элегест–Кызыл–Курагино оценена в 192,4 млрд руб., из которых 57,8 млрд руб. вложат ТЭПК Руслана Байсарова и ЗАО «Лидер», а остальные средства будут привлекать через инфраструктурные облигации. ОАО РЖД войдет в концессию с символическими 10 млн руб., но ему понадобятся еще инвестиции в инфраструктуру для пропуска и грузов с Элегеста, и дополнительных 30 млн тонн угля Кузбасса. Размер этих вложений может достичь «сотен миллиардов рублей».

ТЭПК Руслана Байсарова и управляющее активами пенсионных фондов ЗАО «Лидер» (УК «Лидер») выступят основными инвесторами строительства железной дороги Элегест–Кызыл–Курагино стоимостью 192,4 млрд руб., следует из майского письма президента ОАО РЖД Олега Белозерова вице-премьеру Аркадию **Дворкович**у (есть у «Ъ»). Дорога нужна для вывоза угля с Элегестского месторождения в Туве (запасы – около 1 млрд тонн) до БАМа. Партнеры инвестируют по 28,9 млрд руб., еще 134,6 млрд руб. планируется привлечь за счет инфраструктурных облигаций (организатор – УК «Лидер»). Общие инвестиции в Элегестский проект со строительством порта в Ванино и ГОКа на 15 млн тонн угольного концентрата в год оцениваются в 346,6 млрд руб., указывается в письме.

ОАО РЖД, как говорил «Ъ» Олег Белозеров в интервью 30 мая, планирует «в ближайшее время» заключить концессионное соглашение, войдя в проектную компанию АО «ТЭПК «Кызыл–Курагино»« «на небольшую долю» (10 млн руб. исходя из письма) и планируя стать подрядчиком и перевозчиком. В письме топ-менеджера говорится, что концессия позволит повысить кредитный рейтинг проекта, а рассмотреть участие ОАО РЖД в проекте поручил 19 апреля правительству Владимир Путин.

ОАО РЖД считает проект «самоокупаемым и экономически эффективным», и господин Белозеров попросил вице-премьера «согласовать предполагаемый подход по участию ОАО РЖД в проекте».

Представитель Аркадия **Дворкович**а сказала «Ъ», что вице-премьер «в целом приветствует взаимодействие и работу над концессионным соглашением». В ТЭПК от комментариев отказались, в УК «Лидер» не ответили на запрос. Два источника «Ъ», знакомых с ходом переговоров, говорят, что трехстороннее соглашение должно быть подписано в рамках ПМЭФ.

Опыт и аппарат для работы с инфраструктурными бондами в РФ пока есть лишь у нескольких крупных игроков – у УК «Лидер», ВТБ и ГПБ, отмечает ведущий аналитик по корпоративным рейтингам «Эксперт РА» Игорь Смирнов. По его мнению, участие ОАО РЖД в проекте может придать уверенность потенциальным покупателям облигаций в лице НПФ и институциональных инвесторов, но нужно обеспечить более явный механизм защиты – например, через госгарантии. В Минфине переадресовали вопросы об облигациях и госгарантиях в Минэкономики, где «Ъ» отметили, что «в установленном порядке информация не поступала».

В крупнейших группах НПФ вчера говорили, что предложений об участии в проекте не получали. «Традиционно проекты, в которых на первой руке УК «Лидер», идут при участии дружественных ей НПФ, а выпуски таких ценных бумаг – клубная история, не предполагающая широкого пула рыночных инвесторов»,– замечает руководитель крупного НПФ. Как отмечает другой собеседник «Ъ» на рынке, вне пула организатора концессии участвовать в подобных проектах неинтересно: «Ключевой минус подобных проектов для стороннего инвестора – слишком долгий срок инвестиций при неконтролируемых рисках».

Директор по корпоративным рейтингам АКРА Максим Худалов сомневается, что размещение сможет привлечь много частных инвесторов: история с долгами «Мечела» сделала участников рынка осторожными к угольным проектам. Наращивание угледобычи с прицелом на рынки АТР имеет право на жизнь, полагает эксперт, но многое будет зависеть от цен: хотя в 2016 году они восстановились, их сложно прогнозировать на перспективу до 2025 года.

Концессионное соглашение создает для концедента необходимость гарантировать вывоз и реализацию угля в полном объеме. Как говорит один из собеседников «Ъ», ранее вокруг этих гарантий спорили ОАО РЖД и Минфин (стороны комментариев не дали): министерство хотело, чтобы монополия взяла на себя риски по обеспечению грузопотока по концессии. Но ОАО РЖД этого не хотело, поскольку инфраструктура общего пользования, в которую врезается Кызыл–Курагино, не готова к приему грузов, а источник дополнительных инвестиций не просматривается.

Ранее в рамках проекта модернизации БАМа и Транссиба предполагалось, что грузопоток к 2020 году увеличится на 66,8 млн тонн. Прогноз включал в себя уголь Эльгинского месторождения «Мечела» и Элегеста. Но, рассказывают источники «Ъ», из-за позднего ввода (выход Элегеста на 15 млн тонн и Эльги на 10 млн тонн был запланирован на 2017 год) планы пересмотрели, заменив объемы поставками из Кузбасса. «Так предполагалось изначально,– говорит собеседник «Ъ» в отрасли,– если какой-либо из крупных проектов не вступит в строй, Кузбасс его заместит. Ранее перевозки из Кузбасса считались нерентабельными, но с 2017 года поднялся коэффициент за дальность в тарифе». Кузбасс готов дать 30 млн тонн угля уже в 2017-2018 годах, замечает он, но инфраструктура пока не готова. Как говорил «Ъ» Олег Белозеров, ОАО РЖД постарается «увеличить пропускные мощности и для Кузбасса, и для других участников»: «Пока видим увеличение до 80 млн тонн к 2025 году, но нужно еще раз уточнить расчеты».

Чтобы пропустить к 2025 году уголь Кузбасса, Элегеста и Эльги, уже к 2020 году необходимы дополнительные инвестиции, отмечает источник «Ъ». Сейчас вложения ОАО РЖД и государства в 2013-2019 годах в развитие участка Междуреченск–Тайшет предусмотрены в объеме 42,9 млрд руб. Но для пропуска объемов из Кузбасса необходимо и около 40 млрд руб. в участок Артышта–Курагино, рассказывает один из источников «Ъ». Собеседник «Ъ» среди грузоотправителей оценил необходимые инвестиции в 11,5 млрд руб., другой источник «Ъ» сообщает, что ранее называли цифру 130 млрд руб. Господин Белозеров говорил «Ъ», что речь идет о нескольких сотнях миллиардов на разные мероприятия.

### ИНТЕРФАКС СЕВЕРО-ЗАПАД; 2017.05.30; ПЕТЕРБУРГСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН ОСПОРИТ РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРКИ, ВЫЯВИВШЕЙ УЯЗВИМОСТЬ БЕЗОПАСНОСТИ ПОСЛЕ АПРЕЛЬСКОГО ТЕРАКТА

ГУП «Петербургский метрополитен» оспорит результаты проверки **Ространснадзор**а, выявившей нарушения в системе безопасности после теракта 3 апреля, сообщил начальник предприятия Владимир Гарюгин журналистам во вторник.

«Мы будем оспаривать эти данные», – подчеркнул В.Гарюгин.

Ранее СМИ сообщили, что проверка **Ространснадзор**а, начатая после теракта в петербургском метро, выявила 18 различных нарушений системы безопасности. В публикациях уточнялось, что в допущении нарушений усматривается вина заместителя начальника метрополитена Николая Чудинова.

После теракта в петербургском метро **Минтранс** инициировал масштабную внеплановую проверку предприятия. Для координации транспортных ведомств и организаций в министерстве создан оперативный штаб, руководить им поручено замглавы **Минтранса** Николаю **Захряпин**у. В штаб также вошли руководители федеральных агентств и ведомств министерства, в том числе «Дирекции по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области».

В результате взрыва самодельной бомбы 3 апреля в вагоне поезда метро в Петербурге погибли 16 человек, более 50 получили ранения. Следствие считает, что бомбу взорвал террорист-смертник, выходец из Киргизии Акбаржон Джалилов.

### ТАСС; 2017.05.31; МОСКВА ПРЕДСТАВИТ ПРОЕКТ МЦК НА ТРАНСПОРТНОМ ФОРУМЕ В ЛЕЙПЦИГЕ

Проект Московского центрального кольца (МЦК) представят на Международном транспортном форуме International Transport Forum-2017, который начнет работу 31 мая в немецком Лейпциге. Делегаты из Москвы планируют поделиться опытом эксплуатации новой транспортной магистрали с иностранным коллегами и обменяться мнениями с экспертами. Об этом ТАСС сообщил первый замруководителя столичного департамента транспорта Гамид Булатов.

«При проектировании МЦК мы внимательно изучали мировой опыт, в частности, одним из главных примеров для нас стала немецкая система интеграции рельсового транспорта S-Bahn и U-Bahn – это пригородные электрички и подземное метро. Также изучали опыт Франции и Сингапура», – сказал он.

По словам Булатова, с момента запуска МЦК уже перевезло 67,2 млн человек, планируется, что в текущем году железнодорожной магистралью воспользуются 90 млн пассажиров. Интервал движения «Ласточек» с 1 мая был сокращен до 5 мин в часы пик. Пассажирам доступна 31 станция с 14 пересадками на метро и шестью пересадками на пригородный железнодорожный транспорт. С каждой станции МЦК можно сделать пересадку на наземный городской пассажирский транспорт.

Москва прибыла на транспортный форум в составе делегации **Минтранса** РФ. Россию на трехдневном мероприятии будут представлять представители **Минтранса** РФ, МИД России, правительства Москвы, посольства России в ФРГ, **Ространснадзор**а, **Федерального дорожного агентства**.

Международный транспортный форум International Transport Forum-2017 является всемирной площадкой и местом проведения встреч на высшем уровне в сфере транспорта, логистики и мобильности. В рамках форума в Лейпциге ежегодно собираются ключевые представители правительственных и политических организаций, коммерческих и промышленных предприятий, исследовательских учреждений и гражданского общества.

### КОММЕРСАНТ.RU; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2017.05.30; ТУРИСТАМ СНЯЛИ УГРОЗУ

**Росавиаци**я сняла предупреждение об ограничении чартеров в Анталью

Вызвавшее переполох на туристическом рынке предупреждение **Росавиаци**и о возможном ограничении чартерного сообщения между Россией и Турцией нивелировано. Ранее власти сообщали, что оно может коснуться лишь чартерных рейсов, следующих из Москвы в Анталью.

**Росавиаци**я сняла предупреждение о возможном ограничении чартерного сообщения между Москвой и Антальей. Об этом сообщает ТАСС со ссылкой на источник в чартерной авиакомпании. По данным агентство перевозчикам была разослана телеграмма.

Полемика об ограничении чартерного авиасообщения между Россией и Турцией ведется с начала мая. Первоначально 11 апреля **Росавиаци**я на фоне охлаждения отношений Москвы и Анкары разослала перевозчикам телеграмму, в которой сообщалось о возможном сворачивании всех чартерных программ. Это сообщение вызвало панику на туристическом рынке. В течение двух недель туроператоры отмечали падение интенсивности бронирований туров в Турцию на 20–30%. Но уже спустя несколько недель взаимоотношения России и Турции начали налаживаться. В начале мая в рамках встречи в Сочи Владимир Путин и Реджеп Тайип Эрдоган договорились о снятии всех торговых ограничений, за исключением импорта из Турции томатов. Через пару дней перевозчики получили от **Росавиаци**и новую телеграмму, в которой сообщалось, что ограничение чартерных перевозок в дальнейшем может коснуться лишь рейсов из Москвы в Анталью, принимающую до 80% таких рейсов из России.

Громкие заявления российский властей уже заставили турбизнес внести коррективы в свои летние программы, резко увеличив объем регулярной перевозки. Согласно опубликованным на прошлой неделе расчетам Ассоциации туроператоров России, на долю регулярных рейсов приходится более 50% запланированных на лето авиаперевозок в Турцию против стандартных 20–30%.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.05.31; ПИЛОТЫ ДОСТАВЯТ ЧИНОВНИКОВ В СУД

из-за ограничений полетов во время Кубка конфедераций

Ограничения полетов малой коммерческой авиации на время проведения Кубка конфедераций 2017 года по футболу могут спровоцировать судебные разбирательства. Руководство отраслевой организации «АОПА-Россия» считает, что подготовка соответствующих приказов проведена с нарушениями и документы должны быть признаны недействительными. В **Минтрансе** настаивают на том, что нарушений в процедуре разработки не было, а заинтересованные лица просто не представили свои предложения в ходе общественных слушаний.

Как выяснил “Ъ”, **Минтранс** РФ объяснил главе МОО пилотов и владельцев воздушных судов («АОПА-Россия») Владимиру Тюрину причины ввода дополнительных зон ограничений полетов на время проведения Кубка конфедераций FIFA-2017. Как сообщал “Ъ” 3 мая, с 1 июня по 4 июля планируется ограничить полеты в радиусе 110 км вокруг Москвы, аналогичные зоны вводятся вокруг Петербурга, Казани и Сочи. Тогда господин Тюрин писал Дмитрию Медведеву и помощнику президента **Игорю Левитину**, что эти меры «избыточны, нецелесообразны и бессмысленны», оценив убытки авиации общего назначения в 2 млрд руб., и просил о приостановке согласования и подписания приказа.

Но из письма замдиректора департамента госполитики в области гражданской авиации **Минтранса** Бориса Алякритского (копия есть у “Ъ”) следует, что министерство не согласно с позицией МОО. Господин Алякритский поясняет, что ограничительные зоны полетов устанавливаются для «обеспечения усиленных мер безопасности» на период футбольного турнира, но полеты там будут возможны на основании разрешений межведомственного оперативного штаба. В **Минтрансе** считают, что проект приказа не требовал оценки регулирующего воздействия (ОРВ) и не направлялся для этого в Минэкономики. Оснований для предварительного обсуждения документа общественным советом при **Минтрансе** в министерстве также не видят.

Но в «АОПА-Россия» с этим не согласны. Владимир Тюрин заявил “Ъ”, что ответ **Минтранса** свидетельствует, что подготовка приказов об ограничении полетов «проходила с нарушениями правил подготовки нормативных актов». Министерство «не провело ОРВ на субъекты предпринимательской деятельности», считает глава МОО, хотя в ряде постановлений правительства говорится, что «процедура должна проходить». Данные приказы под эти случаи подпадают, полагает господин Тюрин, поэтому у «АОПА-Россия» есть основания для обращения в суд, чтобы потребовать признать акты недействительными.

В **Минтрансе** “Ъ” ответили, что приказы прошли регистрацию в Минюсте, норм, противоречащих законодательству, в приказах и порядке их разработки не выявлено.

Проекты прошли общественное обсуждение и независимую антикоррупционную экспертизу на regulation.gov.ru (по данным портала, обсуждение шло с 1 по 15 марта), говорят в **Минтрансе**, а от заинтересованных лиц не было предложений в рамках общественных обсуждений и заключений независимых экспертов. Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев считает, что никакие логические доводы «АОПА-Россия» и отсылки к законодательству не подействуют, а на решения, касающиеся вопросов безопасности и находящиеся в ведении силовиков, общественные обсуждения не влияют.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.05.31; «АЭРОФЛОТ» ПОДАЛ НОВЫЙ ИСК К ПРОИЗВОДИТЕЛЮ SSJ100

Еще один иск "Аэрофлота" к "Гражданским самолетам Сухого" (ГСС) зарегистрировал арбитраж Москвы 29 мая. Предмет иска на сайте суда не указан, представители сторон его не комментируют. Скорее всего, иск связан с взысканием штрафов за поломки судов, говорит человек, близкий к Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК, владеет ГСС). Оснований для исков много – "Аэрофлот" может потребовать компенсации за то, что SSJ100 не соответствует заявленным характеристикам по массе и потреблению топлива, говорит человек, близкий к группе "Аэрофлот". В конце апреля "Аэрофлот" уже потребовал от ГСС 576 млн руб. субсидий на лизинг 10 самолетов (не получил их из федерального бюджета, ГСС обязалась компенсировать).

"Аэрофлот" – крупнейший эксплуатант SSJ100. Контракт на поставку 30 SSJ100 "Аэрофлот" и ГСС заключили в 2005 г., получать суда авиакомпания начала только в 2011 г., поставка всей партии завершена в 2016 г.

Компенсация за простой самолета из-за поломки составляет $12 000 в сутки, по сути, это двойная ставка лизинга, которую платит "Аэрофлот", и такие условия действуют в первые четыре года эксплуатации судна, рассказал человек, близкий к ОАК. "Аэрофлот" платит за лизинг SSJ100 примерно $185 000 в месяц. Порядок цифр такой, подтвердил человек, знакомый с условиями контракта. Штрафы так велики, что "Аэрофлоту" выгоднее не летать на SSJ100, чем летать, говорит еще один человек, близкий к ОАК.

Штрафы не соответствуют никаким мировым практикам, говорят два близких к ОАК собеседника. По отраслевым практикам производитель возмещает авиакомпании расходы по замене борта, компенсациям пассажирам и размещению их в гостиницах. Правда, вживую штрафы ГСС еще не платила, они просто накапливаются, частично списываются за оказание каких-то услуг, например за поставку "Аэрофлоту" тренажеров, добавляет он. Этих штрафов, по его словам, накопилось на десятки миллионов долларов. По курсу доллара на 30 мая сумма иска соответствовала примерно 3100 дням простоя.

Почти половина SSJ100 в парке "Аэрофлота" постоянно не летает, рассказывали два человека, близких к группе. Сейчас "Аэрофлот" и ГСС договариваются о контракте еще на 20 SSJ100.

### ВЕДОМОСТИ – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ВАЛЕРИЯ ЛЕБЕДЕВА; СВЕТЛАНА ЗАЙЦЕВА; 2017.05.31; ПАРАД ЧАСТНЫХ САМОЛЕТОВ В «ПУЛКОВО»

Управляющая компания петербургского аэропорта "Пулково" – ООО "Воздушные ворота Северной столицы" (ВВСС) – получила заявки на обслуживание 220 воздушных судов (440 взлетно-посадочных операций) деловой авиации с представителями бизнеса и официальными лицами на борту, которые прибудут на Петербургский международный экономический форум (ПМЭФ) 1–3 июня, сообщила пресс-служба компании. Эти рейсы обслуживает центр бизнес-авиации "Пулково-3". Выделено 55 мест для стоянки продолжительностью более нескольких часов.

Заявки продолжают поступать, говорят в компании. По предварительным данным, в этом году заявок на 10% больше, чем в прошлом, уточнила представитель ВВСС. В прошлом году во время ПМЭФа аэропорт обслужил около 317 воздушных судов деловой авиации, в 2015 г. – около 318, в 2014 г. – примерно 262 (на 1,3% меньше, чем в 2013 г.).

Стоимость их обслуживания в пресс-службе не называют, уточняя, что она зависит от тоннажа, времени стоянки, времени суток, набора услуг, кроме того, для российских и иностранных авиакомпаний разные ставки.

Четвертое место

"Пулково" – четвертый по пассажиропотоку аэропорт России. За 4 месяца 2017 г. он обслужил 4,05 млн пассажиров, что на 26% больше, чем за тот же период 2016 г.

В год аэропорт обслуживает около 4000 малых деловых воздушных судов. Даже 5,5% от всех заявок за год – дополнительный плюс к обычной загрузке, отмечает главный редактор отраслевого ресурса www.avia.ru Роман Гусаров.

На время проведения форума все службы аэропорта переведены в усиленный режим работы, действуют специальные меры безопасности, выделена дополнительная смена персонала, говорят в компании. На подъезде к "Пулково" организован контрольно-пропускной пункт с досмотром транспорта. По мнению Гусарова, аэропорт с большой вероятностью останется в плюсе. "Расходы на безопасность вряд ли перекроют доход, который аэропорт получит от обслуживания этих рейсов в период форума. Нужно учесть, что у любого аэропорта существуют резервы на случай подобных событий, кроме того, на территории аэропорта во время форума будут работать не только службы авиационной безопасности, но и линейный отдел полиции, ФСБ и другие силовые структуры, которые усилят за счет федерального бюджета. Кроме того, в "Пулково" достаточно высокие тарифы, это один из самых дорогих аэропортов в России", – добавил он. Вряд ли ПМЭФ можно рассматривать как возможность дополнительного заработка для "Пулково": с операционной точки зрения это тяжелое событие для аэропорта, придется работать в напряженном режиме, говорит независимый эксперт Владислав Бородулин.

Обслуживание регулярных и чартерных пассажирских рейсов во время форума планируется в штатном режиме, уточнили в пресс-службе. "Пулково" рассчитано на прием 17 млн пассажиров в год.

### ТАСС; 2017.05.30; ЧЕЛЯБИНСКИЕ ПИЛОТЫ ПРОСЯТ ЧАЙКУ ПРОВЕРИТЬ ИНФОРМАЦИЮ О ВОЗМОЖНОМ ЛИШЕНИИ ИХ ЛИЦЕНЗИЙ

Более 30 выпускников Челябинского летного училища гражданской авиации направили письмо генпрокурору РФ Юрию Чайке с просьбой проверить информацию о возможном аннулировании **Росавиаци**ей их летных лицензий. Об этом во вторник сообщил ТАСС один из авторов обращения.

«Под документом свои подписи поставили 32 человека, которым в ближайшее время **Росавиаци**я может аннулировать свидетельства коммерческих пилотов. Информацию о возможном аннулировании мы почерпнули из официального письма чиновника **Росавиаци**и в Рособрнадзор», – сказал собеседник агентства, попросив не называть его имени.

Он добавил, что основанием для аннулирования лицензий может стать якобы «прохождение подготовки по неутвержденной программе». «Эта позиция несостоятельна. Мы хотим, чтобы генеральная прокуратура разобралась в ситуации», – отметил собеседник.

По его утверждению, уже сейчас некоторые выпускники испытывают сложности при устройстве на работу в отечественные авиакомпании. Если так пойдет и дальше, то в перспективе проблемы с работой могут возникнуть примерно у 300 действующих пилотов, окончивших училище, добавил он. «Это высококлассные специалисты, которые налетали без происшествий по 5-10 тыс. часов», – пояснил выпускник челябинского училища.

Директор учебного заведения Александр Матусевич сообщил ТАСС, что руководство училища позицию выпускников поддерживает. «Никаких оснований для аннулирования свидетельств мы не видим», – отметил он.

В **Росавиаци**и от комментариев ситуации отказалась.

История вопроса

Ранее сообщалось, что выпускники Челябинского летного училища гражданской авиации 2016 года не могут быть допущены к полетам из-за отсутствия у учебного заведения сертификата от **Росавиаци**и.

Как отметили в Уральском межрегиональном территориальном управлении **Росавиаци**и, для того, чтобы производить обучение пилотов, училище должно иметь соответствующий сертификат и программу, утвержденную **Росавиаци**ей. Однако сертификат у Челябинского летного училища истек в августе прошлого года, отметили в ведомстве.

Ранее газета «Коммерсант» со ссылкой на имеющийся в ее распоряжении текст направленной в Международную организацию гражданской авиации (ИКАО, ICAO) петиции пилотов и работников авиаотрасли сообщала, что **Росавиаци**я аннулировала свидетельства сотен пилотов, обучавшихся в негосударственных авиационных учебных центрах (АУЦ), еще около тысячи свидетельств могут быть отозваны в ближайшее время.

По данным «Коммерсанта», пилоты и работники отрасли просят ICAO проверить **Росавиаци**ю в части организации обучения и выдачи летных свидетельств.

Как сообщали ранее ТАСС в **Росавиаци**и, к началу марта было аннулировано более 400 свидетельств пилотов.

Челябинское летное училище гражданской авиации было создано в ноябре 2008 года. 28 августа 2015 года ЧУПО «УТЦ «ЧелАвиа» переименовано в Частное профессиональное образовательное учреждение «Челябинское летное училище гражданской авиации» (ЧПОУ «ЧЛУГА»). Место нахождения – аэродром Калачево (Челябинск), а также московский филиал на аэродроме Мячково.

### ТАСС; 2017.05.30; АЭРОПОРТ ДОМОДЕДОВО УЛУЧШИЛ СИСТЕМУ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВХОДЕ В ЗДАНИЕ

Московский аэропорт Домодедово установил на входе в здание 24 рентгенотелевизионных интроскопов нового поколения в рамках модернизации систем безопасности. Об этом сообщает пресс-служба московского аэропорта.

«Безопасность наших гостей является приоритетом развития аэропорта Домодедово. Мы стремимся обеспечить пассажирам максимальный комфорт и устранить возможные неудобства, связанные с досмотровыми процедурами. Благодаря оборудованию нового поколения мы повысим как качество, так и скорость обслуживания на входных группах», – приводит пресс-служба слова директора аэропорта Игоря Борисова.

Новая система позволит изучать объекты в вертикальной и горизонтальной плоскостях. Интроскопы обладают интеллектуальной программой, которая позволит улучшить досмотр предметов в ручной клади и багаже, отмечается в сообщении.

Пассажиропоток Домодедово составил 28 млн 500 тыс. человек по итогам 2016 года. По пассажирским перевозкам аэропорт занимает второе место в России и Москве.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.30; ВИМ-АВИА ЗАЯВЛЯЕТ О СТАБИЛИЗАЦИИ СИТУАЦИИ С МАССОВЫМИ ЗАДЕРЖКАМИ РЕЙСОВ

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» заявляет о стабилизации ситуации с массовыми задержками рейсов в последних числах мая.

«Расписание рейсов «ВИМ-Авиа» начинает стабилизироваться. Первое из трех воздушных судов, задержавшееся сверх графика на плановом техническом обслуживании, вернулось в строй авиакомпании, – говорится в сообщении перевозчика во вторник. – «ВИМ-Авиа» активно занимается фрахтом самолетов сторонних авиакомпаний для оперативного устранения сложившейся ситуации, но, к сожалению, внезапно сформировавшийся в конце мая дефицит провозных емкостей ограничивает эффективность данных мер».

Как сообщалось, в понедельник рейсы «ВИМ-Авиа» задерживались из ряда российских аэропортов. После задержки вылета из московского «Домодедово» восьми рейсов Татарская транспортная прокуратура начала проверку авиакомпании.

Между тем в «ВИМ-Авиа» заявляли, что «веерные» задержки вызваны поздним возвратом с планового технического обслуживания трех широкофюзеляжных воздушных судов, прибытие которых в «ВИМ-Авиа» ожидали более 10 дней назад.

«Всем пассажирам перенесенных рейсов были предоставлены напитки и ваучеры на питание, а также расселение в гостиницу. Пассажиры, которые в данный момент находятся за границей, расселены в отели, – сообщает перевозчик во вторник. – Оповещение пассажиров регулярных рейсов производит непосредственно служба клиенткой поддержки авиакомпании; пассажиров чартерных рейсов оповещают заказчики рейсов. Предупредить пассажиров не представляется возможным только в том случае, если при бронировании не указана контактная информация».

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» – одна из крупнейших по объему пассажирских перевозок авиакомпаний РФ, за январь – апрель перевезла 466,4 тыс. человек, заняв 10-е место в статистике **Росавиаци**и. Выполняет регулярные и чартерные рейсы по РФ, а также в Среднюю Азию и Европу, базируется в московском «Домодедово». Парк «ВИМ-Авиа» состоит из судов типа Boeing-737-500, Boeing-757-200, Boeing-767-300, Boeing-777-200, Airbus A319-111 и Airbus А330-200. По данным базы «СПАРК-Интерфакс», авиакомпания принадлежит гражданам РФ Светлане и Рашиду Мурсекаевам.

### ТАСС; ЕВГЕНИЙ СОЛОВЬЕВ; 2017.05.30; МИД МАЛАЙЗИИ: ВЛАСТИ ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В УСТАНОВЛЕНИИ ПРЯМОГО АВИАСООБЩЕНИЯ С МОСКВОЙ

Малайзия заинтересована в открытии прямого воздушного сообщения между Куала-Лумпуром и Москвой. Об этом рассказал в интервью корреспонденту ТАСС директор департамента АСЕАН МИД Малайзии Джоджи Самуэль.

«Это могло бы стать одним из главных шагов для укрепления контактов между народами наших стран», – подчеркнул дипломат. По его словам, «несмотря на то, что уровень сотрудничества заслуживает позитивных оценок, в некоторых областях предстоит еще много работы. Например, взаимодействие по ликвидации последствий стихийных бедствий, оказание гуманитарной помощи, спорт, культурные обмены».

Одновременно Джоджи сообщил, что страны-члены АСЕАН «высоко оценивают объявленное в прошлом году решение России увеличить на 10% квоту для студентов из государств АСЕАН». «Это действительно является позитивным развитием в сотрудничестве в сфере образования», – добавил дипломат. Кроме того, он призвал «активнее привлекать молодежь к сотрудничеству между Ассоциацией стран Юго-Восточной Азии и Россией». «Мы уверены, что именно молодежь играет ключевую роль в укреплении межличностых связей между странами АСЕАН и Россией».

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.30; ЮТЭЙР ПОСЛЕ 2-ЛЕТНЕГО ПЕРЕРЫВА ВОЗОБНОВИЛА ПОЛЕТЫ ИЗ МОСКВЫ В АРХАНГЕЛЬСК

Авиакомпания «ЮТэйр» (MOEX: UTAR) с 29 мая возобновила ежедневные рейсы из Москвы в Архангельск в рамках развития программы региональных авиаперевозок, сообщает пресс-служба перевозчика.

Полеты осуществляются на лайнерах Boeing-737-500. Время в пути составляет два часа.

Как заявили «Интерфаксу» в пресс-службе «ЮТэйр», последние рейсы по маршруту Москва-Архангельск и в обратном направлении выполнялись компанией в январе 2015 года.

«Запущенный рейс будет круглогодичным», – отметил собеседник агентства, не пояснив, чем был вызван перерыв в полетах почти на 2,5 года.

«ЮТэйр» – одна из крупнейших авиакомпаний РФ, входит в одноименную группу, эксплуатирующую самолетный и вертолетный парк. Базируется в московском аэропорту «Внуково», тюменском «Рощино», в аэропортах Сургута и Ханты-Мансийска. Акционерами «ЮТэйр» являются НПФ «Сургутнефтегаз» (MOEX: SNGS) (владеет 50,112% через АО «АК-инвест»), Ханты-Мансийский автономный округ (38,83%) и Тюменская область (8,44%).