**01 ИЮНЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2017.05.31; СОКОЛОВ: ПАРОМНОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ РФ И ГЕРМАНИЕЙ МОЖЕТ ВОЗОБНОВИТЬСЯ ПО ИНИЦИАТИВЕ БИЗНЕСА

Паромное сообщение между РФ и Германией может возобновиться по инициативе бизнеса, заявил журналистам **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**. Он напомнил, что паромная переправа прекратила работу в 2015 г. ввиду сокращения товарооборота между Европой и Россией и, как следствие, отсутствием необходимого грузооборота.

«Решение по ее возобновлению должен принимать сам бизнес, когда необходимые товаропотоки и, как следствие, грузопотоки между нашими странами будут восстановлены», – сказал министр.

«Мы не видим возможности финансовой бюджетной поддержки в виде субсидий как из бюджета РФ, так и ФРГ, и это решение возобновления находится исключительно в экономической плоскости. Любая компания, которая готова будет стать ее оператором – логистическая, морская, железнодорожная, – будет с обеих сторон поддержана на уровне наших министерств», – подчеркнул **Соколов**. По его словам, пока ведомства не получали каких-либо конкретных предложений от компаний.

Ранее сообщалось, что **министр транспорта РФ** предложил немецкому коллеге подумать над вопросами расширения географии полетов авиакомпаний двух стран, а также о возобновлении паромного сообщения по маршруту Усть– Луга – Засниц.

В свою очередь, **министр транспорта** и цифровой инфраструктуры Германии Александер Добриндт также высказал пожелание о возобновлении паромного сообщения.

В начале 2000-х годов была организована паромная линия Усть-Луга – Балтийск – Засниц. Однако спустя несколько лет паромное сообщение между Калининградской областью и Германией было прервано из-за малой загрузки паромов.

В ноябре 2016 г. вопрос увеличения количества паромных грузоперевозок в Европу обсуждался представителями руководства **Минтранса** и одной из крупнейших в мире паромных компаний – датской DFDS. Предполагалось, что это позволит отказаться от транзитных перевозок грузов автотранспортом через Польшу, с которой ранее возникли сложности по обмену разрешениями на проезд по ее территории.

По данным **Минтранса** РФ, автомобильные грузоперевозки из России в Европу, в частности, в Германию, осуществляются и с помощью паромных линий. На встрече зам**министра транспорта** РФ Николая **Асаул**а и руководства DFDS обсуждался проект меморандума, согласно которому российские перевозчики смогут доставлять товары в обход Польши, тем самым, исключая временные потери на дорогу по суше и необходимость в получении транзитных разрешений.

В настоящее время стороны также обсуждают варианты морских торговых портов, откуда оптимально будет запустить паромную линию.

Представители DFDS выразили готовность обеспечить паромную необходимым количеством грузовых паромов для удовлетворения спроса грузоперевозчиков, работающих в Европе.

При этом объем грузопотока в Европу достаточно большой, поэтому экономия времени на перевозках сыграет существенную роль в дальнейшем развитии двухсторонних торговых отношений РФ и стран Евросоюза, отмечается в сообщении **Минтранса**.

Кроме того, доставка товаров паромами выгодна автоперевозчикам и по другим статьям расходов: экономия топлива и экономия на дорожных сборах, например, за проезд по платным дорогам.

### РИА НОВОСТИ; МАРГАРИТА КОСТИВ; 2017.05.31; МИНТРАНС ФРГ ПОДДЕРЖАЛ РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ «ПЛАТОН» В РОССИИ, ЗАЯВИЛ СОКОЛОВ

**Минтранс** Германии поддержал развитие российской системы взимания платы с грузовиков массой выше 12 тонн «Платон» в соответствии с международными трендами, заявил в среду **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

Во вторник российский министр провёл встречу с немецким коллегой Александером Добриндтом.

**Соколов** отметил, что аналогичная система давно была введена не только в Германии, но и в большинстве стран Евросоюза и продемонстрировала возможности, которые может давать спутниковая навигация для улучшения логистики этого бизнеса.

«Была выражена, причём совершено инициативно, со стороны наших коллег поддержка, что Россия соответствует этим международным трендам, развивает аналогичную систему, в том числе затронули вопросы и о следующем шаге в развитии системы весогабаритного контроля, которая, по поручению правительства, должна быть реализована к 2020 году. И, в общем, сверив часы, выяснили, что работаем в одном тренде», – сказал министр журналистам «на полях» международного транспортного форума, который проходит с 31 мая по 2 июня в немецком Лейпциге.

**Соколов** выразил надежду, что в следующем году **Минтранс** примет конкретные шаги по развитию системы и подписанию соглашений, «которые позволят, в конечном счёте, установить порядка 400 рамок на наших федеральных дорогах».

Система «Платон» была введена в строй 15 ноября 2015 года. Деньги идут в федеральный дорожный фонд в виде компенсации за разрушение трасс грузовиками массой более 12 тонн. Сборы системы по данным на 15 апреля 2017 года превысили 23,5 миллиарда рублей.

### ТАСС; 2017.05.31; РОССИЙСКИЕ КОМПАНИИ МОГУТ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В РЕАЛИЗАЦИИ Ж/Д ПРОЕКТОВ В АРГЕНТИНЕ

Участие в крупных железнодорожных проектах на территории Аргентины может быть перспективным для российских компаний, таких как ОАО «РЖД», АО «Группа Синара» и ЗАО «Трансмашхолдинг». Об этом ТАСС сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** по итогам двусторонней встречи со своим аргентинским коллегой Гуилермо **Дитрих**ом.

«(Мы говорили – прим. ред.) о тех крупных железнодорожных проектах развития на территории Аргентины, где участие наших российских компаний – и РЖД, и «Трансмашхолдинга», и группы «Синара» – могут быть очень перспективными. И это будет в повестке наших переговоров. Мы договорились на экспертном уровне встретиться уже в ближайшее время, в пределах этого года», – сказал министр.

**Министр транспорта** России Максим **Соколов** в рамках Международного транспортного форума в Лейпциге провел ряд двусторонних встреч. В частности, он встретился с министром дорог и транспорта Монголии Дангаа Ганбатом, министром транспорта Аргентины Гуилермо **Дитрих**ом, министром сообщения Латвии Улдисом Аугулисом, министром транспорта КНР Ли Ксиопином, директором департамента транспорта ЕЭК ООН Евой Молнар и директором департамента транспорта ЭСКАТО ООН Ли Ювеем.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.06.01; АЭРОПОРТАМ ПРИДЕТСЯ ПЛАТИТЬ ДЕСЯТКИ МИЛЛИАРДОВ КОМПЕНСАЦИИ ВЛАДЕЛЬЦАМ БЛИЗЛЕЖАЩЕЙ НЕДВИЖИМОСТИ

Поправки в Воздушный кодекс внес в Госдуму в конце марта руководитель аппарата правительства, вице-премьер Сергей Приходько. Его законопроект – новая редакция уже принятых во втором чтении поправок, она должна заново рассматриваться во втором чтении, дата еще не назначена.

Согласно поправкам («Ведомости» ознакомились с копией документа, его подлинность подтвердили топ-менеджеры трех аэропортов и человек, близкий к **Минтрансу**) операторы аэропортов должны подготовить новые проекты приаэродромных территорий и определить ограничения (их семь степеней) для использования этих земель. Проект затем должна утвердить **Росавиаци**я, но только после того, как получит заключение Роспотребнадзора (о воздействии на здоровье человека) и с учетом мнения муниципального образования – местные власти должны рассчитать размер ущерба, который понесут граждане и юридические лица в связи с тем, что на использование принадлежащих им объектов недвижимости налагаются ограничения. Ущерб возмещает оператор аэродрома (т. е. аэропорт), говорится в поправках.

Приаэродромная территория – земли в радиусе 30 км от аэродрома, строительство на них возможно по согласованию с **Росавиаци**ей.

Получается, владельцы участков на огромной территории могут потребовать компенсации от аэропортов лишь потому, что в силу ограничений там нельзя построить высотное жилье, а только, например, малоэтажный склад или вообще ничего, сетует топ-менеджер московского аэропорта. Самая дорогая земля – в Московской области, наибольшие риски эта инициатива несет для «Домодедово» и «Шереметьево», но с убытками могут столкнуться все российские аэропорты, говорят топ-менеджеры двух других аэропортов.

Поправки открывают возможность для неограниченных требований к аэропортам, говорится в письме директора казначейства аэропорта «Шереметьево» Федора Сытина для совещания у помощника президента **Игоря Левитина**, – возможно предъявление требований владельцами неиспользуемой недвижимости, так как их права ущемляются потенциально, а это неизбежно приведет к приостановке инвестиционных программ, а возможно – к частичной или полной неплатежеспособности «Шереметьево».

Взыскание с аэропорта даже 1% стоимости жилых строений в радиусе 10 км приведет к убыткам в 6 млрд руб. и потребует увеличить аэропортовые сборы на 40%, продолжает в письме Сытин.

В большинстве приаэродромных территорий санитарные зоны окончательно не установлены, из поправок следует, что после их установки большое количество жителей получат право на отселение за счет аэропорта, так как их здоровье подвергается вредному воздействию, поясняет юрист крупного аэропорта (см. врез). «Поправки незаконны, так как имеют обратную силу, в случае принятия их можно оспорить в суде», – говорит топ-менеджер другого аэропорта.

Поправки лоббируют губернатор Московской области Андрей Воробьев и вице-премьер Дмитрий Козак, уверяют топ-менеджеры трех аэропортов. Федеральный и областной чиновники сказали, что тему продвигает областное правительство в интересах девелоперов. Пресс-службы правительства и области на запросы не ответили.

«Тема еще обсуждается, поправок много, давать комментарии преждевременно», – говорит представитель Козака.

Дороже всего авиаузла

В результате незаконной застройки в зонах негативного воздействия вокруг «Внуково» проживает около 500 000 человек, «Шереметьево» – 360 000, «Домодедово» – 50 000, затраты на переселение превысили бы 1 трлн руб., что многократно превышает стоимость бизнесов, говорит топ-менеджер московского аэропорта.

25 апреля Козак провел совещание о поправках, где отклонил предложение **Минтранса** исключить компенсации хотя бы для аэропортов, построенных до вступления их в силу («Ведомости» ознакомились с протоколом).

«Распространение норм законопроекта на отношения, возникшие до вступления в силу федерального закона, противоречит общим принципам законодательства России и международному опыту», – говорит представитель **Минтранса**. Указанное положение повлечет за собой удорожание авиаперевозок в целом, продолжает он, поскольку дополнительные затраты операторов приведут к повышению тарифов для авиакомпаний и, как следствие, – стоимости авиабилетов. Данная норма, кроме того, сделала бы невозможным исполнение поручения президента – передать аэродромы в концессию операторам московских аэропортов, поскольку она ухудшит финансово-экономическую модель операторов; она оказала бы негативное влияние на инвестиционную привлекательность аэропортов, в том числе для иностранных инвесторов, сетует представитель **Минтранса**.

Представитель комитета Госдумы по транспорту на запрос не ответила. Второе чтение поправок возможно уже в ближайшее время, знает человек, близкий к **Минтрансу**. Представители «Внуково», «Домодедово» и «Шереметьево» говорят только, что они против поправок в данной редакции.

«Поправки выглядят весьма спорно. Компенсация выплачивается за нарушение законных интересов физических или юридических лиц, т. е. аэропорт должен допустить некое нарушение. Из-за этого не может ли возникнуть право неопределенного круга лиц на компенсацию? И поправки не должны иметь обратной силы», – говорит член адвокатской коллегии Москвы Елена Лузанова. «Аэропорты строились давно, и недвижимость покупалась и строилась уже вокруг них, следовательно, ее владельцы должны были и могли осознавать, что им будут причинены некоторые неудобства находящимся рядом аэропортом, – это принцип добросовестного осуществления гражданских прав», – говорит юрист Heads Consulting Анастасия Худякова. Речь должна идти только о компенсации тем лицам, которые имели недвижимость около аэропорта еще до его строительства, считает она.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАРАС ФОМЧЕНКОВ; 2017.05.31; ИНВЕСТОР ЖДЕТ ГАРАНТИЙ

Бизнес готов вкладываться в социальные проекты только при условии господдержки

В начале года в России было одобрено к реализации 2446 инфраструктурных проектов, предполагающих привлечение частных инвестиций с помощью механизма государственно-частного партнерства (ГЧП). Такие данные приводятся в исследовании Ассоциации «Центр развития ГЧП». Однако, как считают эксперты, этот формат еще требует доработки.

Для того чтобы темпы роста экономики России были на уровне хотя бы среднемировых, необходимо, чтобы в такие отрасли, как транспорт, энергетика, ЖКХ, сфера услуг, инвестиции росли на 6-10 процентов ежегодно. Пока же, по оценке Центра развития ГЧП, расходы бюджета на такие проекты снижаются, а доля частных инвестиций в общем объеме не превышает нескольких процентов.

Между тем успешный опыт реализации крупных инфраструктурных проектов в таких сферах, как, к примеру, ЖКХ, свидетельствует о перспективности этого механизма.

Так, в сфере здравоохранения на основе ГЧП развивается сеть центров врачей общей практики в муниципальных образованиях Ульяновской области и Центр экстракорпоральной гемокоррекции и трансклинической фузиологии в Самарской области. В образовании – идет строительство дошкольных и общеобразовательных учреждений в Ямало-Ненецком автономном округе, возводится ледовый дворец в Ульяновске.

В России общий объем частных инвестиций в проекты ГЧП в социальной сфере составляет немногим более 100 миллиардов рублей (данные на осень 2016 года). Таким образом, с учетом ВВП России на уровне 120 триллионов рублей потенциал для привлечения инвестиций в инфраструктуру социальной сферы реализован менее чем на 0,1 процента.

«Причина в том, что финансирование проектов ГЧП в социальной сфере, как правило, связано со значительными трудностями в связи с неоднородностью спроса, сложностью прогнозирования потребительского потока и оценки социального эффекта. Инвесторы в большинстве случаев не готовы входить в проекты социальной сферы без твердых гарантий со стороны государства», говорится в исследовании.

Более успешными выглядят проекты, которые реализуются в сфере ЖКХ. Годовой оборот отрасли, по оценке минстроя, 4,14 триллиона рублей, и эта сфера не может не вызывать интерес инвесторов. Так, в модернизацию коммунальной инфраструктуры Волгограда на 2017-2019 годы инвестиции составят 6,4 миллиарда рублей. Именно концессии в ЖКХ стали основной формой государственно-частного партнерства, сообщил замглавы минстроя Андрей Чибис. В частности, он отметил «47-процентное снижение аварийности там, где работают концессии, – это главный показатель эффективности тех денег, которые приходят».

В результате минстрой намерен и в дальнейшем поддерживать концессионеров, правда, изменив алгоритм работы. Решено, в частности, отказаться от прямого финансирования концессий в сфере ЖКХ в малых городах.

«Бюджетные деньги развращают – финансирование забирают ради денег, а не чтобы реализовать проект», – пояснил Андрей Чибис. Теперь акцент будет сделан на предоставлении дешевых кредитов. В частности, государство будет частично субсидировать процентную ставку (сверх 5 процентов годовых). Срок кредитования по таким проектам составит до 15 лет, кредит будет предоставляться концессионеру без дополнительных залогов.

В транспортной сфере, по оценке председателя правления Центра развития ГЧП Павла Селезнева, объем инвестиций в прошлом году составил 714, 4 миллиарда рублей. По словам руководителя **Росавтодор**а Романа **Старовойт**а, сегодня ведется активная подготовка дорожных ГЧП-проектов в Татарстане, Башкирии, Удмуртии, Вологодской, Рязанской, Самарской и Тюменской областях.

При этом несмотря на то, что сегодня на принципах ГЧП в транспортной сфере реализуется только около четырех процентов проектов от общего количества, общей объем инвестиций в эти проекты наиболее капиталоемкий. По данным Центра развития ГЧП, почти половина (46,5 процента) проектов в транспортной сфере (53 проекта) уже прошли стадию коммерческого закрытия.

Эксперты IPT Group уверены, что развитие рынка государственно-частного партнерства в России продолжится. По прогнозам, общий объем привлеченных частных инвестиций в проекты ГЧП в 2017 году превысит три триллиона рублей.

### РИА НОВОСТИ; МАКСИМ ГРОЗНОВ; 217.05.31; ДВА МОСТА ЧЕРЕЗ КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ СОЕДИНЯТ В РАЙОНЕ ФАРВАТЕРА

Строители приступили к сооружению тел самых мощных фарватерных опор автодорожного и железнодорожного мостов через Керченский пролив, которые будут соединены в единственном месте в районе фарватерной части, сообщили в среду в инфоцентре «Крымский мост».

Сооружение тел фарватерных опор (на которые будут установлены пролеты) идет на строительстве моста, они разные для автодорожной и железнодорожной части: железобетонные – под автодорогу и со стальным каркасом – под железную дорогу. Такие различия обусловлены отличающимися проектными нагрузками на опоры, которые примут на себя арочные пролеты, сообщили в инфоцентре.

«Фарватерных опор в проекте две – № 252 (ближе к Тамани) и № 253 (ближе к Керчи). Это единственный участок, где конструктив обоих мостов объединен ростверками (перемычками – ред). По остальной трассе автодорожный и железнодорожный мосты идут раздельно», – сообщили строители.

Создание свайных фундаментов на этих опорах завершилось еще в апреле, после чего начались работы над ростверками. Ростверки по автодорожной части полностью выполнены. Для этой работы потребовалось около 2,8 тысячи тонн арматуры и больше 5,5 тысячи кубометров бетона.

Сооружение ростверков в железнодорожной части опор выполнено частично – по первому, нижнему, слою. Затем будут проведены армирование и бетонирование ростверка параллельно с установкой основных силовых элементов тел опор – стальных сердечников. В итоге почти 25-метровые конструкции весом около 330 тонн каждая образуют стальные каркасы тел опор. Далее их «оденут» в армокаркасы и забетонируют.

Одновременно на ростверках фарватерных опор идет создание специальных вспомогательных сооружений, которые будут задействованы в монтаже арочных пролетов. Установка двух арочных пролетов моста намечена на конец августа 2017 года.

Мост через Керченский пролив, который соединит Крым и Краснодарский край, будет самым протяженным в России – его длина составит 19 километров. Общая стоимость проекта составляет 227,92 миллиарда рублей. Начало движения автомобилей по мосту запланировано на декабрь 2018 года.

### КОММЕРСАНТ СИБИРЬ; ОКСАНА ПАВЛОВА; 2017.06.01; МОСТ АВАНСОМ

Правительственная комиссия по транспорту одобрила проект строительства четвертого моста через Обь

Федеральный бюджет выделит 26,2 млрд руб. на строительство четвертого моста через Обь в Новосибирске, сообщило правительство Новосибирской области, ссылаясь на решение правительственной комиссии по транспорту. Пресс-секретарь главы комиссии утверждает, что о выделении денег речь пока не идет, однако новосибирские чиновники и эксперты не видят препятствий для выбора концессионера, с которым будет заключен договор на 25 лет. В этом случае строительство платного моста может стартовать уже в конце года.

Правительственная комиссия по транспорту одобрила проект строительства четвертого мостового перехода через Обь в Новосибирске с объемом инвестиций 40,6 млрд руб., сообщила вчера пресс-служба правительства Новосибирской области. Также одобрение получили проекты строительства автодороги в обход Хабаровска стоимостью более 40 млрд руб. и участка дороги Пермь–Березняки, включая обход краевой столицы за 14 млрд руб. «Все три проекта одобрены, принято решение приступить к их реализации»,– сообщил вчера на брифинге зам**министра транспорта** и дорожного хозяйства Новосибирской области Евгений Раков.– Наш проект занял первое место, аналитический центр, созданный при правительстве РФ, подтвердил финансово-экономическую модель нашего проекта – суммы, на которые мы заявлялись, подтверждены».

Пресс-служба правительства Новосибирской области сообщила, что на строительство четвертого Центрального новосибирского моста через Обь из федерального бюджета будет выделен правительственный грант в размере 26,2 млрд руб. Первый в дорожно-строительной отрасли региона проект на условиях государственно-частного партнерства предполагается реализовать на 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»,– говорится в сообщении пресс-службы облправительства.

При этом пресс-секретарь вице-премьера правительства РФ, председателя правительственной комиссии по транспорту Аркадия **Дворкович**а Алия Самигуллина заявила „Ъ“, что речь о выделении правительственного гранта пока не идет. «Правительство Новосибирской области совершило фальстарт. Представленные проекты одобрены в целом, и никаких других решений комиссией по ним не принималось. Информация о том, что решением комиссии выделено 26,2 млрд руб. – это не так. Эта информация не будет отражена в готовом решении по итогам заседания правительственной комиссии по транспорту»,– утверждает госпожа Самигуллина.

Евгений Раков пояснил «Ъ», что вопрос финансирования проектов будет решаться на отдельном совещании между **Минтрансом** и Минфином РФ: «Они должны между собой отрегулировать лимиты, составить график финансирования проектов. В решении по итогам заседания правительственной комиссии может быть отражено одобрение проектов и без финансирования».

Четвертый мост через Обь будет платным и соединит Южную площадь на правом берегу с площадью Труда на левом в Новосибирске. Шестиполосный мост, строительство которого займет около пяти лет, обеспечит выходы на федеральные трассы «Байкал», Чуйский тракт и «Сибирь». Длина моста – 1,5 км, с учетом съездов и развязок – 6,4 км. В общем объеме финансирования средства концессионера, с которым планируется заключить договор на 25 лет, составят 10,4 млрд руб., 26,3 млрд руб. – федеральный грант, средства областного бюджета – 3,9 млрд руб. Проект предполагает, что трафик по мосту составит 86 тыс. автомобилей в сутки.

«Сроки конкурсных процедур переносились из-за того, что не было решения правительственной комиссии. Ждали его в декабре, потом в феврале, в начале мая. Сейчас мы получили подтверждение федерального гранта, оговорили сумму. После подписания соглашения с **Росавтодор**ом, определения структуры гранта состоится второй этап конкурса по выбору концессионера»,– сообщил „Ъ“ директор АО «Центральный мост» Евгений Кожевников.

Закончить конкурсные процедуры планируется в конце ноября – начале декабря, заявил господин Раков: «Мы завершили первый этап конкурса – определены три участника, 7 июня завершается процедура подачи конкурсных предложений, а 7 августа будет выбран победитель». Заявки для участия в конкурсе подали ООО «Северо-восточная магистраль» (Москва), ООО «Новосибирская концессионная компания» (Москва), «Сибирская концессионная компания» (Новосибирск).

«Вероятно, что для концессионного конкурса достаточно факта одобрения проекта правительственной комиссией. В любом случае одобрение проекта на таком уровне – это успех, заявить об этом – значит сказать и инвесторам, и населению региона, что проект „живой“. Учитывая, что Новосибирская область отличается в последнее время активностью народных масс, это показатель, что деньги будут поступать в регион и из федерального бюджета, проект не ляжет грузом на местных налогоплательщиков»,– считает старший директор направления «Международные региональные финансы» Fitch Ratings Владимир Редькин.

Экономист Михаил Хазин сомневается, что Минфин найдет средства на реализацию проекта новосибирского моста: «Есть более актуальные задачи, которые необходимо решать. Например, пенсионный вопрос». Господин Редькин полагает, что федеральное софинансирование для всех трех одобренных проектов может быть найдено: «Возможно, власти заявляют несколько оптимистично, что деньги уже есть,– процесс может затянуться на какое-то время. Но объем федерального софинансирования всех трех проектов (около 60 млрд руб.– „Ъ“) – не очень большая сумма для федерального бюджета».

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕНТИНА ПИЧУРИНА; 2017.05.31; БИЛЕТ НЕ ПО ЗАТРАТАМ

Пассажирских перевозчиков уличили в картельном сговоре

Курганское УФАС признало 22 местных перевозчика виновными в картельном сговоре.

В феврале прошлого года билеты в городских автобусах подорожали с 18 до 20 рублей. Изучив экономику каждого перевозчика, антимонопольщики пришли к выводу, что одновременное повышение цены было необоснованным. По словам руководителя управления Ирины Гагариной, единой стоимости проезда не может быть в принципе, потому что у всех компаний разные формы собственности (ИП, ООО), режимы налогообложения, рентабельность и затраты. Только с учетом НДС цена должна отличаться минимум на 18 процентов.

В пользу сговора говорит и тот факт, что перевозчики дружно, в один день, подали документы в администрацию Кургана. По сути, ушли от ценовой конкуренции. Теперь в отношении каждого заведут административное производство. Виновным грозит штраф: в среднем 0,03 процента от выручки за год, предшествующий нарушению.

Предприниматели с решением УФАС не согласны и собираются его обжаловать. Между тем урок пошел впрок: с января 2017 года стоимость проезда в городских автобусах составляет 22 рубля, правда, в этот раз цена повышалась уже не одномоментно, а постепенно в течение двух месяцев. На ряде маршрутов стоимость билета осталась прежней – 20 рублей. Некоторые перевозчики ввели гибкую систему продажи абонементов: чем больше поездок, тем дешевле. Это то, чего добивалось УФАС, призналась представитель антимонопольного ведомства.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ – УРАЛ; МАЙЯ КЕРН; 2017.05.31; ПОШЛИ НА ВТОРОЙ КРУГ

Власти Екатеринбурга снова нашли деньги на транспортную реформу

Администрация Екатеринбурга объявила о проведении открытого конкурса на разработку стратегии развития транспортной инфраструктуры, которая станет частью городского генплана, рассчитанного на период до 2035 года. Информация о конкурсе появилась на днях на портале госзакупок.

Заказчиком работ выступил департамент градостроительства и архитектуры. В техзадании указано, что подрядчику нужно разработать и обосновать предложения, направленные на развитие транспортной сети Екатеринбурга с учетом стратегического плана. В частности, исследовательская организация должна провести сбор исходных данных, проанализировать их, продумать возможные сценарии развития транспортной инфраструктуры города. Кроме того, подрядчику придется самостоятельно разработать методологию оценки эффективности своих предложений. На выполнение работы исследователям дается девять месяцев. В качестве вознаграждения определена сумма в 12,5 миллиона рублей.

Появление такой заявки на сайте госзакупок лишний раз подтверждает слова чиновников о том, что они не намерены отказываться от транспортной реформы. На недавнем форуме по устойчивому развитию городов замглавы администрации по вопросам строительства и землепользования Алексей Белышев заявил:

– В прошлом году началась дискуссия о новой сети общественного транспорта. В силу того что не все аргументы были собраны и приведены, внедрение этого проекта приостановилось. Тем не менее, на наш взгляд, новая схема движения – это решение проблем, связанных с загазованностью воздуха и ухудшением экологической обстановки. В Екатеринбурге зарегистрировано более 600 тысяч автомобилей. Скоро на каждого жителя будет приходиться по одному авто. Поэтому нужно говорить о приоритете общественного транспорта, который бы стал таким же доступным и мобильным.

Между тем

С 1 июня вступают в силу изменения в ФЗ «О безопасности дорожного движения», запрещающие владельцам иностранных водительских прав работать в сфере пассажирских и грузовых перевозок. Владельцы автотранспортных предприятий опасаются: новые поправки станут причиной затруднений в работе общественного транспорта. По их оценкам, около половины водителей в штате частных транспортных компаний – трудовые мигранты, не имеющие российских прав, а значит, они не смогут выходить в рейс. В администрации Екатеринбурга заявили, что в случае серьезных проблем выведут на маршруты автобусы МОАП.

На заметку

В 2016 году администрация Екатеринбурга уже проводила конкурс на разработку новой схемы движения общественного транспорта. Тогда его выиграл фонд «Город.PRO», который предложил наделавший много шума проект со множественными пересадками и повременной оплатой проезда. Основной смысл реформы сводился к тому, чтобы пересадить людей с частных маршруток на муниципальные автобусы, трамваи, троллейбусы и метро. Для этого планировалось сократить количество маршрутов почти втрое, закрыть центр города для малых автобусов и использовать их только на окраинах для подвоза людей к местам пересадки. Запустить новую схему планировали уже к первому июля этого года, но под давлением общественности срок перенесли ориентировочно на 2019 год.

Видимо, новый подрядчик, рассчитывают чиновники, сможет правильно решить старую задачу. Они настаивают на том, чтобы при разработке транспортной стратегии исследователи опирались на опыт не менее 20 зарубежных городов, причем мегаполисы из бывшего СССР в их число входить не должны.

### АИФ-ПРИКАМЬЕ; 2017.05.31; КОМИССИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ОДОБРИЛА СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ЧУСОВУЮ

Транспортная комиссия Правительства России одобрила проект строительства нового моста через Чусовую. На заседании комиссии его успешно защитил врио губернатора Пермского края Максим Решетников.

Как сообщили в пресс-службе губернатора, ранее этот проект прошёл согласование в **Росавтодор**е и в федеральном **Минтрансе**.

 Срок эксплуатации Коммунального моста, которому в этом году исполнится 50 лет, на исходе. Сообразить на третий. Где лучше строить мост через Каму? Замруководителя аппарата Правительства РФ Максим Акимов поручил Минфину страны найти возможность и выделить федеральные средства на новый Чусовской мост. Положительное решение правительственной комиссии позволит краевым властям заключить соглашение с партнёром строительства – «Пермской концессионной компанией».

Напомним, эта компания, которая входит в группу ВТБ, выиграла конкурс на возведение третьего моста. Планируется, что концессионное соглашение с ней заключат в июне этого года. По оценкам, стоимость строительства нового моста через Чусовую превысит 14 млрд рублей. Планируется, что 9,6 млрд рублей выделят из федерального бюджета, 3 млрд рублей инвестирует концессионер. Ещё часть средств направят из краевой казны. Новый мост через Чусовую должны построить к 2022 году.

### ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; 2017.06.01; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ОПЕРАТОРЫ ПРОСЯТ ПРАВИТЕЛЬСТВО СОХРАНИТЬ ЛЬГОТЫ ПО НАЛОГУ НА ДВИЖИМОЕ ИМУЩЕСТВО

Иначе это негативно скажется на инвестпрограмме и приведет к росту цен на их услуги

Операторы и так несут дополнительную нагрузку из-за списания вагонов по сроку службы и высокой стоимости нового подвижного состава

В ноябре 2016 г. был принят закон, согласно которому с 1 января 2018 г. налоговые льготы на имущество для транспортных компаний отменяются. Таким образом, налоговые затраты вырастут на 2%. Но льгота будет действовать, если региональные власти примут соответствующий закон. Сейчас организации освобождаются от налогообложения полной стоимости движимого имущества, принятого на учет с 1 января 2013 г. в качестве основных средств.

Десятого мая 2017 г. председатель президиума Союза операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) Константин Засов направил вице-премьеру Аркадию **Дворкович**у письмо с просьбой не применять новый порядок к железнодорожным операторам. С документом удалось ознакомиться «Ведомостям». Представитель **Дворкович**а получение письма подтвердил, пояснив, что вопрос находится в проработке Минфина и Минэкономразвития (их представители не ответили на запросы). Исполнительный директор СОЖТа Алексей Дружинин заметил, что отмена льгот по налогу повысит стоимость содержания вагона. Засов пишет, что значительная часть нового подвижного состава эксплуатируется на условиях лизинга, а без льгот в ряде случаев существенно изменятся суммы лизинговых платежей. Невозможность применения льготы негативно повлияет на инвестиционную политику компании, говорится в письме: «Указанные факторы неизбежно повлияют на рост цены услуг транспортных организаций для потребителей, в первую очередь – для региональных грузовладельцев».

Оценка РЖД

11,1 млрд руб. на столько могут увеличиться платежи РЖД по налогу на движимое имущество, если ни один субъект не примет льготу, говорил президент РЖД Олег Белозеров

Если с 1 января 2018 г. применение льготы будет передано в полномочия субъектам, то по умолчанию действовать она не будет, а компании, зарегистрированные в разных регионах, окажутся в неравных условиях по отношению друг к другу, считает президент группы компаний «Новотранс» (входит в СОЖТ) Константин Гончаров: «Для тех, кто с 2013 г. обновил свой фонд, это выразится в существенном росте налогов, как следствие, в удорожании стоимости продукции и услуг предприятий». По его мнению, собственники компаний попытаются перевести регистрацию юридического лица в регионы, где примут законы о льготном налогообложении, поскольку с движимого имущества налог исчисляется по месту нахождения головной организации. Из-за дефицита бюджетов регионы могут отказаться от принятия такого закона. По оценке «Новотранса», при изменении порядка начисления части налогов нагрузка для компании увеличится на сумму около 3 млн руб.

Операторы и так несут дополнительную нагрузку из-за списания вагонов по сроку службы и высокой стоимости нового подвижного состава, отмена льгот приведет к новым издержкам, говорит представитель Первой грузовой компании (ПГК). В ПГК (парк вагонов – более 170 000) сумма налоговых выплат с учетом действия льготы достигает 870 млн руб., или 1% от выручки. Без учета послабления выплаты вырастут в 2 раза, заметил старший аналитик АКРА Александр Гущин.

Если рентабельность имущества операторов в регионах пострадает, то лишь минимально, так как рост операторских ставок позволит нивелировать негативный эффект, считает руководитель управления машиностроения, транспорта, инфраструктуры и химической промышленности «ВТБ капитала» Елена Сахнова.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МИХАИЛ НЕСТЕРОВ; 2017.05.31; ЛОКОМОТИВ ПОТЯНЕТ СЕРВИС

Переход на контракты жизненного цикла выгоден участникам рынка

Железные дороги – ключевой элемент обеспечения грузоперевозок страны. В 2016 году по стальным магистралям перевезено 1,2 миллиарда тонн грузов. Чтобы перевозки проходили без сбоев, тяговый подвижной состав должен содержаться в безупречном порядке.

Повышение эффективности, обновление парка – стратегические задачи для российских железных дорог. Эксперты подчеркивают – повышение производительности и надежности локомотива необходимо решать комплексно. А работа по контракту жизненного цикла – требование рынка.

Кстати, понятие контракта жизненного цикла (КЖЦ) за рубежом появилось еще в 90-х. Такой контракт повышает ответственность производителя перед заказчиком за качество продукции и удешевляет ремонт: предоставляя пожизненную гарантию на локомотивы, машиностроители учитывают возможные проблемы техобслуживания машин на этапе проектирования и сами строят предприятия, которым передают права по сервису и ремонту продукции.

В России контракты жизненного цикла пока не стали общепринятой практикой. Примеры в рельсовом транспорте носят штучный характер. В 2014 году подвижной состав на условиях КЖЦ приобрел Московский метрополитен: «Метровагонмаш» поставил 832 вагона метро с обязательством обеспечить их обслуживание в течение 30 лет. Стоимость техники при этом не увеличилась, а метрополитен оптимизировал до 20 процентов расходов. Ранее РЖД приобрели у немецкой Siemens 16 поездов «Сапсан» по контракту жизненного цикла, рассчитанному на 30 лет.

Принцип КЖЦ был реализован и в техобслуживании парка локомотивов РЖД. В 2014 году холдинг заключил контракты с сервисными структурами ведущих российских производителей. Крупнейшая из них – «ЛокоТех» – обеспечивает ремонт 15 тысяч локомотивов, или около 70 процентов тягового парка РЖД в рамках 40-летнего контакта. Производственную базу «ЛокоТех» составляют 10 заводов и более 90 сервисных локомотивных депо по всей России.

Депутаты решили ограничить размер ставки для микрозаймов

Сегодня «ЛокоТех» – крупнейшая компания в Европе по объему ремонта и обслуживанию ТПС. Но генеральный директор «ЛокоТех» Алексей Белинский заявляет, что цель предприятия «стать лидером не только по количеству, но и качеству оказываемых услуг, сопоставимым с уровнем сервиса GE и Siemens». Реализация этих планов во многом зависит от способности компании организовать модернизацию оборудования и инфраструктуры предприятий, которые достались от РЖД и физически и морально устарели. Компромиссов в вопросах повышения качества быть не может – на линию выходят машины нового поколения, и ремонтировать их на «дедовском» оборудовании проблематично. Чтобы решить проблему обновления ремонтных мощностей, «ЛокоТех» реализует масштабную инвестпрограмму. Так, на модернизацию заводов до 2019 года выделяется 1,374 миллиарда рублей. Инвестпрограмма депо на 2017 год оценивается в 256 миллионов рублей.

Модернизация производства – также необходимое условие работы локомотиворемонтных предприятий по системе КЖЦ. Ведь уже сейчас РЖД уточняют, что приобретать по такой схеме будут только новые модели машин, которые должны надежно работать и обеспечивать высокую эффективность.

В локомотивном комплексе продолжается период реформ. Но результаты последних лет подтвердили правильность решения о выделении из состава РЖД и передаче функций по сервисному обслуживанию тягового парка на аутсорсинг. Как отмечает Алексей Белинский, «удельная производительность локомотивов по пробегу увеличилась на 15, а затраты на их содержание в расчете на километр пробега снизились на 19 процентов». При этом коэффициент технической готовности (отношение количества исправных и готовых к эксплуатации транспортных средств к их инвентарному числу) «ЛокоТеху» удалось увеличить больше, чем было запланировано – с 87 процентов, установленных в договоре с заказчиком, до 89 процентов по итогам 2016 года.

Перед локомотивным комплексом стоит задача дальнейшей оптимизации эксплуатационных расходов. А полноценный переход на КЖЦ должен стать одним из направлений снижения издержек и роста эффективности

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2017.05.31; СОБЯНИН ОТКРЫЛ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЕПРОВОД В ПЕРЕДЕЛКИНО

Жители новой Москвы ждали этого много лет. Сегодня утром около станции Переделкино Киевского направления наконец-то открылся путепровод над Киевским направлением железной дороги.

Очереди на стареньком переезде растягиваются иногда чуть ли не на километр в обе стороны. Водители стоят часами: составы по Киевскому направлению идут каждые пять минут – обычные электрички, на которых новая Москва добирается до центра столицы, поезда дальнего следования, да еще и аэроэкспрессы до Внуково.

«В 2014 году мы начали программу строительства переездов через железнодорожные пути, за это время шесть переездов уже построено, шесть будет запущено в этом году», – напомнил на запуске движения на новом путепроводе мэр Москвы Сергей Собянин. – Важная программа. Пригородные электрички с каждым годом ходят все чаще, и проблема становится просто невыносимой. Этот переезд даст нормальное сообщение между Боровским и Минским шоссе, тем самым снимем колоссальную проблему, которая здесь существует».

Напряжение действительно очень большое. Как рассказал заммэра по транспорту Максим Ликсутов, только в первом квартале этого года пассажиропоток на Киевском ходу вырос на 200 тысяч пассажиров – добавили 22 поезда по рабочим дням и 6 по выходным.

Последние полтора года местные водители стояли на переезде с другим настроением – в октябре 2015 года началось долгожданное строительство путепровода. «Мы сюда переехали в 1991 году, с тех пор и ждем «, – поделился с корреспондентом «РГ» таксист Валерий. – Бывает за день туда-сюда три-четыре раза приходится стоять, все нервы вымотали».

Перед шлагбаумом очередь из пяти десятков машин. Шлагбаум открывается буквально на пару минут, успевают проехать по десять машин в каждую сторону, и снова томительное ожидание, пока в обе стороны проедет по электричке. Теперь это все в прошлом – путь по новому мосту занимает от силы минуту. Кроме, собственно, 200-метрового путепровода здесь появились удобные подъезды с 7-ой улицы Лазенки и Лукинской – еще километр дорог.

Как рассказал Петр Аксенов, первый замруководителя департамента строительства, путепровод строили по уникальной технологии, не останавливая движения на Киевском направлении, надвигая пролеты в ночной перерыв в движении. Переезд в Переделкино – первый из трех, которые появятся здесь. Еще два – в Крекшино и Кокошкино откроются совсем скоро, в июле.

### ABNEWS.RU;2017.05.31; МИНТРАНС: ПРОЕКТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ ВСМ «МОСКВА – КАЗАНЬ» ПРОШЛА ГОСЭКСПЕРТИЗУ

Проектная документация высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) «Москва – Казань» прошла государственную экспертизу. Об этом в среду заявил зам**министра транспорта** Сергей **Аристов** на нулевом дне Петербургского международного экономического форума, передает корреспондент АБН.

По словам замминистра, строительство дороги должно начаться в конце этого года. «Поможете – быстрее заработает», – сказал **Аристов** вице-президенту Ассоциации российских банков Олегу Прексину на конференции «От Лиссабона до Владивостока».

Отметим, стоимость строительства ВСМ «Москва – Казань» в настоящее время оценивается в 1,26 трлн рублей. Она должна стать первой в России магистралью со скоростью движения от 200 до 400 км/час. Протяженность ВСМ составит 770 км, дорога соединит Москву, Владимир, Нижний Новгород, Чебоксары и Казань. В будущем магистраль планируют продлить до Екатеринбурга и Пекина.

### RNS; 2017.05.31; МИНТРАНС ЛАТВИИ НЕ ВИДИТ ПРОБЛЕМ С ТРАНЗИТОМ РОССИЙСКИХ ГРУЗОВ

В министерстве сообщения (транспорта) Латвии не знают о сокращении транзита грузов из России в порты страны. Об этом сообщил RNS заместитель госсекретаря министерства сообщения Латвии Улдис Рейманис.

Ситуация с транзитом российских грузов обсуждалась в минувшую пятницу на встрече представителей России и Латвии.

«Этот вопрос **министр транспорта** обсуждал с российской стороной. У нас нет такой информации. Все потоки, которые шли, они идут, то, что отправитель отправляет, они отправляют. Может быть, есть нюансы по каким-то конкретным вопросам, какая-то задержка или какие-то проблемы на таможне, но в данный момент нет такой ситуации, чтобы что-то остановилось. Все идет», – сказал Рейманис.

По его словам, есть небольшое снижение объемов перевозки нефтепродуктов и химических продуктов, но по остальным грузам перевозка идет в обычном режиме, с транзитом российского зерна проблем также нет. Рейманис подчеркнул, что Латвия заинтересована в увеличении объемов перегрузки российского зерна.

«Наши порты полностью открыты для перегрузки российского зерна, и будем только рады, если объемы увеличатся», – добавил он.

Ранее президент РЖД Олег Белозеров опроверг введение специальных ограничений по перевозкам грузов в Латвию, сообщали «Вести. Экономика». По его словам, небольшое снижение перевозки грузов может быть связано с ограниченными технологическими возможностями РЖД.

На прошлой неделе Reuters сообщило со ссылкой на источники, что компания «Российские железные дороги» (РЖД) сокращает транзит грузов из России в порты Латвии. По информации агентства, компания без объяснений отказывала заказчикам в перевозке грузов, в основном нефтепродуктов, удобрений, угля и металлов. Источники утверждали, что РЖД начали отклонять часть заявок в апреле, но самый большой процент отказов был зафиксирован в мае.

Позднее стало известно, что Российский зерновой союз (РЗС) попросил президента РЖД Олега Белозерова обеспечить экспортные перевозки зерна по железной дороге в направлении зарубежных портов на берегу Балтийского моря, в частности в Латвию. Как сообщали «Ведомости» со ссылкой на президента союза Аркадия Злочевского, трейдеры зерна оказались в сложной ситуации, поскольку РЖД отказывали им «в 100%».

### РИА НОВОСТИ; 2017.05.31; ОДИН ИЗ МАРШРУТОВ HYPERLOOP ПРОЙДЕТ ПО ТЕРРИТОРИИ ДАГЕСТАНА

Один из маршрутов проекта Hyperloop пройдет по территории Дагестана, заявил журналистам владелец группы «Сумма» Зиявудин Магомедов в рамках конкурса инновационных проектов резидентов бизнес-инкубатора «ПЕРИ Инновации».

«Я думаю, что один из двух главных маршрутов пройдет по территории Дагестана – это Север-Юг через Балтику, Дагестан, Иран – Бандер-Аббас и Нью-Дели. Это часть Шелкового пути, помимо проекта Китай-Европа», – сказал Магомедов.

Hyperloop – система, состоящая из стальных труб, внутри которых перемещается поезд – герметичная капсула на аэродинамической «подушке». Автор идеи – миллиардер Илон Маск, основатель компании-производителя автомобилей Tesla Motors и ракетостроительной Space X.

Россия – одна из первых стран, где планируется реализовать проект высокоскоростного вакуумного поезда Hyperloop («Гиперпетля»). Предполагается, что инновационная транспортная система Hyperloop может появиться на участке от китайского города Хуньчунь до российского порта Зарубино. Стоимость проекта – 30-40 миллиардов рублей. Протяженность участка – 65 км. Доставка грузов по нему займет считанные секунды. Следующим этапом должны стать пассажирские перевозки. Разработчики и инвесторы уверены, что это вопрос ближайших 15 лет.

### ТАСС; МАРИНА ШАТИЛОВА; 2017.05.31; РЕГУЛЯРНАЯ ПАРОМНАЯ ЛИНИЯ В ОКТЯБРЕ СВЯЖЕТ ВЛАДИВОСТОК И ЮЖНОКОРЕЙСКИЙ ПОРТ СОКЧО

Регулярное паромное сообщение Сокчо (Республика Корея) – Владивосток будет открыто в октябре. Как сообщили в пресс-службе администрации Приморского края, соглашение об этом подписали в среду компания «Владивостокский пассажирский терминал» и Морской туристический центр южнокорейской провинции Кангвон.

«Планируется, что новое паромное сообщение свяжет Владивосток и Сокчо в начале октября. Судно сможет перевозить более 900 пассажиров за один рейс», – говорится в сообщении.

По мнению директора департамента международного сотрудничества администрации Приморья Алексея Старичкова, новая линия будет пользоваться популярностью у российских туристов, которые захотят посетить в 2018 году зимнюю Олимпиаду в Корее.

Он отметил, что новый морской маршрут позволит увеличить турпоток из Южной Кореи в Приморье. «Что же касается туристов из Южной Кореи, то турпоток из этой страны в наш край динамично растет. В 2015 году мы приняли 30 тыс. корейских граждан, в прошлом году – уже около 50 тыс. По прогнозам Национальной организации туризма Кореи, этот год станет прорывным, и показатель увеличится еще в три раза», – сказал Старичков.

Это будет уже вторая паромная линия, связывающая Владивосток с портами Республики Корея. Паромная линия Владивосток – Донхэ (Республика Корея) – Сакаиминато (Япония) была открыта семь лет назад. Паром курсирует раз в неделю, он способен перевозить до 500 туристов и 130 автомобилей.

### RG.RU; ИВАН ПЕТРОВ; 2017.05.31; ПРИЧИНОЙ КРУШЕНИЯ ТУ-154 В ЧЕРНОМ МОРЕ СТАЛИ НЕВЕРНЫЕ ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА

К авиакатастрофе военно-транспортного самолета Минобороны Ту-154 в Сочи в декабре прошлого года могло привести нарушение пространственной ориентировки командира экипажа. Об этом говорится в сообщении военного ведомства по итогам расследования.

Расследованием установлено, что причиной катастрофы самолета Ту-154 могло стать нарушение пространственной ориентировки (ситуационной осведомленности) командира воздушного судна, приведшее к его ошибочным действиям с органами управления воздушным судном, в результате которых самолет на этапе набора высоты перешел на снижение и столкнулся с водной поверхностью.

В то же время отмечается, что расследованием не установлено воздействия на самолет каких-либо внешних факторов. Таким образом, версия о том, что самолет могли сбить, отвергается.

Кроме того в ходе расследования не установлено каких-либо нарушений правил заправки лайнера топливом в аэропорту Адлера. Также комиссией, которая проводила расследование, не выявлено нарушений в рассадке пассажиров в салоне Ту-154, а также загрузки и центровки перевозимого груза, вес которого составлял всего 152 кг. Эти данные свидетельствуют о том, что самолет не был перегружен, и отвергают ранее озвучиваемую версию о том, что пассажиры могли неверно распределиться по салону, что могло косвенно привести к падению самолета.

Что же касается несвоевременно убранных закрылков, то эта версия отчасти подтвердилась. Согласно данным расследования, командир воздушного судна отдал приказ убрать их на высоте 157 метров «в отступление от оговоренной перед полетом высоты уборки закрылков на 500 метрах».

В военном ведомстве уточнили, что к настоящему моменту расследование авиакатастрофы завершено. Кроме военных в комиссию по расследованию входили эксперты Межгосударственного авиационного комитета, **министерства транспорта**, Минпромторга и авиационного концерна «Туполев» (производитель самолетов Ту).

«В ходе работы комиссии по расследованию эксперты внимательно проанализировали все обстоятельства, предшествовавшие авиационному происшествию, а также изучили технические параметры полета самолета Ту-154 с момента взлета с аэропорта города Сочи», – пояснили в Минобороны.

Напомним, военно-транспортный борт Ту-154 Минобороны РФ упал в Черное море в 1270 метрах от берега утром 25 декабря 2016 года. На борту самолета находились 92 человека, среди них восемь членов экипажа и 84 пассажира. Все они погибли.

Среди жертв – сотрудники федеральных телеканалов, военнослужащие, госслужащие, а также 64 артиста Академического ансамбля песни и пляски Российской армии имени Александрова и глава благотворительного фонда «Справедливая помощь» Елизавета Глинка. Они направлялись в Сирию, чтобы поздравить наших военных с Новым годом.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; ДЕНИС СКОРОБОГАТЬКО; 2017.06.01; «ПОБЕДА» НЕ ПРИХОДИТ ОДНА

В России могут создать еще один лоукостер

01.06.2017например из петербургского Пулково. Но эксперты замечают, что новому игроку придется серьезно конкурировать с активно захватывающей рынок «Победой».

Российские финансовые инвесторы рассматривают возможность создания в РФ новой авиакомпании-лоукостера с иностранным участием, рассказали «Ъ» несколько источников на рынке. По данным «Ъ», консультации шли с несколькими крупными иностранными низкобюджетными перевозчиками, в том числе с малайзийской Air Asia, венгерской Wizz Air, турецкой Pegasus и другими, в частности, обсуждалось создание СП. Стартовые переговоры состоялись также с Российским фондом прямых инвестиций (РФПИ), уточняют собеседники «Ъ».

В РФПИ отказались от комментариев. Источник «Ъ», близкий к ситуации, говорит, что фонд пока только был приглашен к участию и решений об инвестировании не принимал. «Переговоры на начальном этапе, акционерные и юридические вопросы также в стадии проработки»,– отмечает один из собеседников «Ъ».

Новый перевозчик, по-видимому, будет создаваться на базе российской авиакомпании, уже имеющей сертификат эксплуатанта (основной документ, дающий право на полеты). По данным «Ъ», участники проекта рассматривают организацию полетов лоукостера из крупных региональных аэропортов. Регионы потеряли значительную часть пассажиропотока после ухода с рынка «Трансаэро» (осенью 2015 года), объединения дочерних авиакомпаний «Аэрофлота» на базе «России» (весна 2016 года) и сокращения присутствия этой авиакомпании в петербургском Пулково.

«Это позволило бы развивать маршрутную сеть в регионах, минуя Москву, и удовлетворять местный спрос на дешевые авиаперевозки, которые пока предлагаются в очень ограниченном объеме»,– говорит один из собеседников «Ъ». Отметим, что переговоры о новом лоукостере идут на фоне резкого роста авиаперевозок в РФ: за январь–апрель они выросли на 20,8%, до 27,1 млн человек.

В управляющей компании Пулково «Воздушные ворота Северной столицы» отказались от комментариев. Но при этом рассказали, что при пропускной способности Пулково 18 млн человек в год в 2016 году аэропорт обслужил 13,3 млн. В 2017 году трафик может превысить 15 млн человек. Из Пулково уже летают лоукостеры Vueling, airBaltic, «Победа», а с августа полеты откроет Wizz Air. До осени 2015 года из Пулково летала Norwegian в Осло (сейчас на этом направлении работает «РусЛайн»).

На российском авиарынке уже была в 2009 году попытка создать лоукостер с зарубежным участием – «Авианова». Инвестгруппа А1 (входит в «Альфа-групп») контролировала 51% лоукостера, американский фонд Indigo Partners – 49% (фонд также инвестировал в бюджетные Spirit Airlines, Tiger Airways и Wizz Air). Компания предлагала самые низкие на рынке цены (от 250 руб. за билет без сборов), но в октябре 2011 года прекратила деятельность из-за долгов. «Аэрофлот» создал единственный на данный момент полноценный лоукостер – «Победу» – в 2014 году.

«Пример «Победы» показывает, что модель лоукостера очень актуальна для российского рынка, несмотря на все сомнения, которые высказывались до его запуска»,– отмечает младший партнер Bain & Company Андрей Панов. Но второму игроку на рынке придется не так просто, считает он: ««Победа» работает на пределе эффективности, стоимость креслокилометра у нее самая низкая в мире, при этом суточный налет самолетов самый высокий – выше, чем у EasyJet, Ryanair и Southwest». С учетом планов активного развития «Победа» скоро может занять большую часть потенциального рынка, и места для второго игрока не будет, считает господин Панов. Эксперт подчеркнул, что с появлением новой низкобюджетной авиакомпании можно с уверенностью прогнозировать ухудшение финансовой ситуации большинства перевозчиков, кроме группы «Аэрофлот» и S7.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.06.01; «АЭРОФЛОТ» ВОЗЬМЕТ НА СЛУЖБУ ДРОНЫ

Первый аппарат будет приобретен уже до конца июля

Авиакомпания «Аэрофлот – российские авиалинии» первой в России планирует начать применять беспилотные авиационные системы для визуального осмотра воздушных судов. По мнению представителей авиаиндустрии, использование дронов – перспективное направление, но для начала их широкого использования в отрасли может потребоваться разработка дополнительных специальных методик, а также внесение изменений в воздушное законодательство.

В единой информационной системе в сфере закупок «Аэрофлот» 24 мая разместил открытый запрос предложений на поставку одного беспилотного летательного аппарата Tornado H920-CGO4. Рассмотрение заявок назначено на 1 июня, а подведение итогов конкурса среди поставщиков – на 15 июня. Поставка аппарата должна быть выполнена не позднее 31 июля. Начальная цена аукциона установлена в размере 566 тыс. рублей с учетом всех налогов и сборов.

Как рассказали «Известиям» в «Аэрофлоте», авиаперевозчик приобретает дрон для проведения визуальных осмотров самолетов при выполнении работ, связанных с техобслуживанием воздушных судов. Применение подобных технологий позволит радикально сократить время простоя самолетов при внеплановых проверках, вызванных, например, воздействием атмосферного (статического) электричества на конструкцию самолета в полете.

– В соответствии с международным передовым опытом организаций по техническому обслуживанию авиационной техники, применяющих в производственном процессе прогрессивные методы диагностики эксплуатируемых воздушных судов с применением инновационных разработок, департамент технического обслуживания воздушных судов планирует выполнять осмотр высокорасположенных частей самолетов с помощью беспилотников, запрограммированных на полет строго по заданной траектории и оборудованных видеокамерами с высоким разрешением и системой стабилизации, – отметили в «Аэрофлоте».

По словам представителя авиакомпании, подключение беспилотника по беспроводной связи к IT-системам технических служб позволит синхронизировать результаты осмотра воздушного судна с предыдущими инспекциями в реальном времени. Это повысит отслеживаемость повреждений и позволит предотвратить возникновение дефектов, угрожающих безопасности полетов.

В мире передовой опыт применения дронов уже есть у британского лоукостера EasyJet. В России прецедентов использования дронов в интересах гражданской авиации пока нет. Это подтвердили опрошенные «Известиями» представители крупнейших аэропортов страны. Кроме того, действующее российское воздушное законодательство запрещает полеты беспилотных аппаратов непосредственно над аэродромами и в районе аэродромов.

В Госкорпорации по организации воздушного движения, отвечающей за контроль воздушного пространства, «Известиям» подтвердили, что на сегодняшний день полеты дронов в районе аэропортов запрещены.

По словам представителя **Росавиаци**и Сергея Извольского, может потребоваться глубокая проработка этого вопроса в части его нормативно-правового регулирования.

В «Аэрофлоте» пояснили, что первый приобретаемый дрон будет использоваться в ангаре, пока не решится вопрос в части нормативно-правового регулирования.

Главный операционный директор «Воздушных ворот северной столицы» (оператор аэропорта Пулково) Оливер Вайс рассказал «Известиям», что знаком с технологией использования коптеров для обслуживания аэродромной инфраструктуры и воздушных судов. По его мнению, технология в будущем может получить широкое распространение в отрасли.

По словам главы сколковского резидента Copter Express Олега Понфиленка, выбранный «Аэрофлотом» гексакоптер Tornado H920 с профессиональным подвесом и камерой CGO4 не относится к числу популярных на рынке. Его плюсы – камера с зумом и влагозащищенный корпус. Такой аппарат подходит для мониторинга и осмотра каких-либо объектов.

По мнению авиационных экспертов, беспилотная технология в будущем также сможет с успехом применяться для повышения авиационной безопасности, например, мониторинга ограждения и периметра аэродрома. Камеры дронов могут передавать детальное изображение поверхности взлетно-посадочной полосы или рулежной дорожки, которое гораздо точнее физического экспертного осмотра.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.31; МЕДВЕДЕВ ПОДЧЕРКИВАЕТ ВАЖНОСТЬ СОТРУДНИЧЕСТВА С ИКАО ДЛЯ УКРЕПЛЕНИЯ АВИАБЕЗОПАСНОСТИ

Премьер РФ Дмитрий Медведев подчеркнул важность Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в решении вопросов движения гражданских судов и международных авиаперевозок.

«Мы взаимодействуем с ИКАО, рассматриваем организацию в качестве очень важной международной площадки для решения отраслевых вопросов развития воздушного сообщения, гражданской авиации», – сказал Д.Медведев на встрече с генеральным секретарем ИКАО Фан Лю в подмосковных Горках в среду.

Глава российского правительства добавил, что считает важным визит генсекретаря организации в Россию для укрепления авиационной безопасности.

«Конечно, ваш визит, переговоры с моими коллегами, которые этими вопросами занимаются, участие в Петербургском экономическом форуме – все это послужит и укреплению авторитета ИКАО, и решению вопросов авиационной безопасности как международной, так, собственно, нашей внутренней. Потому что в своей деятельности Российская Федерация руководствуется не только нормами национального законодательства, но и международными конвенциями и целым рядом международных решений, посвященных воздушным сообщениям и обеспечению безопасности воздушных перевозок», – сказал Д.Медведев.

В свою очередь Фан Лю подчеркнула, что Россия, как член совета ИКАО и как одна из крупнейших держав, где развивается гражданская авиация, является важным партнером для организации.

Она также отметила рост объемов перевозок в РФ.

«Что касается объемов ваших перевозок – как в пройденных километрах, так и в тоннаже – мы видим, что объем перевозок постоянно растет. Очень признательны за приглашение», – заявила генсекретарь ИКАО.

Во встрече премьера Д.Медведева с Фан Лю со стороны ИКАО принял участие региональный директор Европейского и Северо-Атлантического бюро ИКАО Луиш Фонсека де Альмейда, с российской стороны – замминистра иностранных дел РФ Сергей Рябков, зам**министра транспорта** РФ Валерий **Окулов** и директор департамента международного сотрудничества правительства России Эльмир Тагиров.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.05.31; РОСАВИАЦИЯ ОГРАНИЧИЛА ПОЛЕТЫ В ЧЕТЫРЕХ РЕГИОНАХ

С 1 июня по 4 июля 2017 года в четырех регионах в воздушном пространстве над городами, где пройдет Кубок конфедераций FIFA (Москва, Санкт-Петербург, Сочи и Казань), вводятся ограничения по полетам. Об этом предупредили в **Росавиаци**и.

Воздушное пространство не закроют полностью. Летать там можно будет, но на больших высотах от 8,1 тысячи метров в радиусе 110 километров от стадионов, где будут проходить футбольные матчи Кубка.

Кроме того, ограничения не затронут полеты транзитных воздушных судов. Авиакомпании, рейсы которых назначены в аэропорты Москвы, Санкт-Петербурга, Сочи и Казани, могут не беспокоиться. Ограничение не касается воздушного движения в аэропорты и полетов государственной авиации, например, вертолетов МЧС.

Авиация общего назначения в этот период должна будет соблюдать временный порядок полетов и в случае необходимости совершить вылет, получить разрешение. На время проведения матчей Кубка уведомительный порядок полетов в этих четырех регионах действовать не будет.

Если возникнет необходимость у других пользователей воздушного пространства совершить полет, то нужно будет запрашивать разрешение у региональных межведомственных оперативных штабов по обеспечению безопасности в период проведения Кубка конфедераций FIFA и чемпионата мира по футболу FIFA, предупредили в **Росавиаци**и.

Полеты без разрешений в обозначенных зонах над московским регионом, Санкт-Петербургом, Сочи и Казанью категорически не допускаются, подчеркнули в агентстве. К нарушителям будут применять меры реагирования, отметили там. Правда, не уточнили, какие именно.

Режим ограничения полетов уже вводился в российских регионах на время проведения Универсиады 2013 года в Казани и зимних Олимпийских игр 2014 года в Сочи. «Вводимые ограничения не являются избыточными и позволят обеспечить безопасность во время соревнований на земле и в воздухе на уровне самых высоких международных стандартов», – отмечают в **Росавиаци**и.

### ТАСС; 2017.05.31; АЛИХАНОВ ПОТРЕБОВАЛ УСИЛИТЬ КОНТРОЛЬ ЗА ВВОДОМ ПАССАЖИРСКОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА ХРАБРОВО

Врио губернатора Калининградской области Антон Алиханов заявил, что руководство аэропорта Храброво не исполнило обязательства по вводу в эксплуатацию нового пассажирского терминала и потребовал от правительства региона усилить контроль за ходом работ. Об этом сообщила пресс-служба правительства области.

«Глава (врио) региона подчеркнул, что руководством аэровокзала не выдержаны обещанные сроки по вводу в эксплуатацию первой очереди здания,» – говорится в сообщении пресс-службы.

«Руководство аэропорта Храброво в очередной раз подводит калининградцев и гостей области. Мы в свою очередь исполнили перед аэропортом все свои обязательства. Никаких разумных объяснений срыва сроков я не вижу», – приводит пресс-служба слова Алиханова.

Ранее сообщалось, что новое крыло пассажирского терминала Храброво сможет принимать пассажиров 1 июня. Накануне стало известно, что с этого дня терминал начинает работать в тестовом режиме для отработки всех механизмов, чтобы потом не допустить коллапсов при обслуживании пассажиров. С 29 мая на объекте приступила к работе комиссия Ростехнадзора.

«Надо держать ситуацию на контроле, дать соответствующие поручения министерству развития инфраструктуры и анализировать отзывы пассажиров о качестве работ», – сказал Алиханов, давая поручения врио заместителя председателя областного правительства Александру Рольбинову.

Реконструкция Храброво

Реконструкция Храброва, включающая обновление ВПП и аэровокзального комплекса, была начата в 2013 году в рамках подготовки к проведению чемпионата мира по футболу 2018 года. Обустройство аэровокзального комплекса осуществляется за счет средств собственника аэропорта (компания «Новапорт»), генеральным подрядчиком является компания «Еврогрупп». Общий объем капитальных вложений составляет 2,75 млрд рублей.

Реконструкция ВПП предполагает ее удлинение на 850 метров – с 2,5 км до 3,3 км, что позволит аэропорту принимать все типы воздушных судов, а также строительство участка магистральной и скоростной рулежных дорожек. Общая стоимость работ составляет 3,39 млрд рублей за счет федерального бюджета.

По данным дирекции Храброва, после реконструкции аэропорт будет способен обслужить до 3,5 млн человек в год. Все работы по его реконструкции намечено закончить к концу 2017 года.

Международный аэропорт Храброво связан регулярными воздушными сообщениями с городами Москва, Санкт-Петербург, Краснодар, Череповец, Мурманск, Анапа, Калуга, Архангельск, Минск, Гродно, Гомель, Брест, Витебск, Ташкент, Варшава, Анталия и Барселона. Пассажиропоток аэропорта в 2016 году превысил 1,57 млн человек.

### RNS; 2017.05.31; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛИТ 100 МЛН РУБ. НА МОДЕРНИЗАЦИЮ КРАСНОЯРСКОГО АЭРОПОРТА К УНИВЕРСИАДЕ-2019

Правительство России выделит **Минтрансу** 100 млн рублей из своего резервного фонда для модернизации аэропорта Емельяново в Красноярске в связи с подготовкой и проведением Всемирной зимней универсиады в 2019 году. Соответствующее распоряжение опубликовано на официальном интернет-портале правовой информации.

«В связи с подготовкой и проведением XXIX Всемирной зимней универсиады 2019 года в г. Красноярске выделить **Минтрансу** России из резервного фонда правительства Российской Федерации бюджетные ассигнования в размере 100000 тыс. рублей, имея в виду завершение первоочередных мероприятий по техническому перевооружению воздушного пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации Красноярск (Емельяново)», – говорится в распоряжении.

Средства будут выделены в рамках федеральной программы «Государственная граница Российской Федерации (2012–2021 годы)».