**05 ИЮНЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РИА НОВОСТИ; 2017.06.02; МАКСИМ СОКОЛОВ: СЕСТЬ НА САМОЛЕТ ПО БИЛЕТУ НА ГАДЖЕТЕ МОЖНО БУДЕТ К ОСЕНИ

**Министр транспорта** России Максим **Соколов** в интервью РИА Новости в рамках Петербургского международного экономического форума рассказал о том, какие проекты могут быть реализованы в стране с помощью механизма инфраструктурной ипотеки, о повышении ответственности авиакомпаний за сильные задержки рейсов, нулевом НДС для региональных перевозок и проходе на посадку в самолет по смартфону. Беседовала Надежда Фролова.

– Максим Юрьевич, сегодня на Петербургском экономическом форум президент России Владимир Путин сделал заявление по поводу такого инструмента, как инфраструктурная ипотека. Когда планируется подготовить некий шорт-лист проектов, для которых можно использовать этот механизм?

– Этот шорт-лист у нас, в принципе, под рукой. И мы по так называемому принципу инфраструктурной ипотеки можем структурировать большинство наших проектов, по которым сейчас в силу разных объективных причин не хватает финансирования в федеральной целевой программе до 2020 года.

Например, это проект, по реализации которого было подписано одно из соглашений с потенциальными инвесторами в рамках экономического форума между ГТЛК и компанией Mercuria по участию в создании проекта Мурманского транспортного узла и нового порта на левом берегу Кольского залива и, соответственно, завершения строительства железной дороги, по которой мы видим дефициты денежных средств в федеральной целевой программе. Этот проект готов к структурированию по высказанному президентом принципу.

На Дальнем Востоке, говоря о развитии железнодорожного подхода к портам, при таком же подходе можно структурировать проект по созданию порта Восточный (Находка). Но не только это, практически любой наш проект: Белкомур, Северный широтный ход, строительство Кызыл-Курагино.

Там, где появляются обязательства государства, не обеспеченные сегодня документами бюджетного планирования, можно привлекать частные инвестиции с гарантией их возврата потом за пределами бюджетного цикла.

Это очень правильные идеи, и когда мы получим реальный инструмент, мы сможем предложить правительству Российской Федерации достаточно большое количество проектов практически в каждой отрасли: и в авиации, и в портовой инфраструктуре, и в строительстве автомобильных дорог, и, конечно же, железных. И, говоря об автомобильных дорогах, у нас тоже несколько проектов структурированы, уже реализуемы сегодня по этому принципу. Пятый участок Центральной кольцевой автомобильной дороги, система «Платон» была как в концессия структурирована по принципу платежам за доступность.

Поэтому это широко используемый в мире принцип, который снимает для инвестора большой объем рисков, а значит, удешевляет для государства этот проект, потому что любой риск оценивается и инвестором, и финансирующими его банковскими институтами, и закладывается в финансовую модель проекта.

– Сегодня мы с вами уже говорили о массовых задержках рейсов авиакомпании «ВИМ-Авиа». Вы сказали, что может быть увеличена компенсация пассажирам, если будут такие сильные задержки.

– Надо установить общие правила, поднять ответственность перевозчиков. И, конечно, мы переговорим с бизнес-сообществом, с ассоциацией эксплуатантов воздушного транспорта, чтобы компании чувствовали себя более ответственными перед теми, кому они продают эти билеты. И понятно, что сейчас, в острой фазе, не надо никого наказывать. Тем более, излишне наказывать. Надо всем консолидироваться, чтобы решить эти проблемы. Точно так же, как мы делали в ситуации с «Трансаэро». И только потом, что называется, разложить ситуацию и сделать на холодную голову разбор полетов и, возможно, выступить или предложить правительству и эту меру по увеличению ответственности за срыв полетного расписания.

– В какие сроки это может быть сделано?

– Поскольку это будет нормативный акт, то у нас есть четкая процедура, и быстро такие документы, конечно, не готовятся. Необходимо создать проект, вывесить на сайте regulation.gov.ru, провести межведомственные согласования, заказать оценку регулирующего воздействия и только после этого внести в правительство РФ. Процесс не мгновенный.

– Если продолжать тему авиации, на каком этапе сейчас находятся и готовятся ли документы по обнулению НДС на региональные перевозки?

– Соответствующее поручение находится на этапе межведомственного согласования. Будем говорить откровенно, понятно, что, наверное, позиция министерства финансов, а я, естественно, разговаривал и с министром, и с профильным заместителем министра, не будет абсолютно положительным к вопросу. В этом никакой трагедии нет. Могут быть разные точки зрения. Мы направим все позиции министерств и ведомств в правительство России для принятия окончательного решения. Конечно, **Минтранс** выступает за эту меру, поскольку аналогичная мера по снижению НДС с 18 до 10%, вы видели, вывела авиацию в кризисный период из состояния турбулентности.

И те темпы, которые сейчас показывает авиационный рынок, говорят о том, что в целом (за исключением недавней ситуации с «ВИМ-Авиа», которая, я надеюсь, разрешится все-таки достаточно успешно, там вопрос больше технический, а не финансовый), состояние отрасли стабилизируется. Но при этом мы последовательно последние годы ведем политику по развитию внутрироссийских и в первую очередь межрегиональных перевозок, минуя московский авиационный узел.

Поэтому эта мера поддержки, которая даст именно этому низкодоходному сектору межрегиональных перевозок дополнительные преимущества – льготы в виде нулевого НДС, – позволит более комфортно перемещаться по стране людям, которые летят не в Москву, а в соседний субъект федерации, регион, и пока прямых авиационных связей между этими регионами нет. Вот это стимул для того, чтобы они появились в ближайшем будущем.

– Это может произойти в 2017 году?

– Необходимо принятие соответствующего закона. Поэтому это тоже не очень быстрая процедура, но теоретически возможно все.

– Когда в аэропортах России можно будет проходить по смартфонам, то есть без распечатки посадочного?

– Приказ **Минтранса** подготовлен по этому вопросу и проходит межведомственное согласование. После этого должна быть соответствующим образом проведена регистрация в Минюсте. Как только это произойдет, инфраструктура будет к этому готова. Рассчитываю, что, может быть, успеем до конца лета.

– Будет ли это сначала внедрено в аэропортах Москвы, а затем в других российских аэропортах?

– Это приказ, который позволит аэропортом применять в том числе и такую систему регистрации. Те аэропорты, в которых готовы соответствующие инфраструктуры, могут это делать немедленно после регистрации приказа в Минюсте. Это опция. Те, которые хотят, те, кто готовы, они будут. Это добровольно.

– Вернемся с небес на землю к железным дорогам. Вы говорили на ПМЭФ год назад, что первая в стране система Hyperloop стоимостью 30-40 миллиардов рублей может появиться на участке от Китая до порта Зарубино. Актуален ли еще этот проект? На каком этапе его разработка? Не будет ли он свернут или отодвинут на более поздний период?

– За год он немножко продвинулся, потому что год назад эта идея лишь родилась. Она подверглась определенной проработке. В **Минтрансе** даже была создана специальная рабочая группа. Определенный этап этого проекта презентовался на Восточном экономическом форуме во Владивостоке в сентябре прошлого года. В принципе проработана трассировка, определена длина этого маршрута, примерная скорость движения будущего транспортного средства, выделены конечные точки территории Китая, России.

Но до реализации еще далековато. В первую очередь потому, что сама технология должна была пройти аттестацию, апробацию в феврале этого года в Соединенных Штатах Америки, но в полном объеме испытания не состоялись. Поэтому мы все-таки должны сначала увидеть продукт, а потом уже под него структурировать этот проект. Хотя сразу подчеркну, что особой бюджетной поддержки он не получит.

– Вы говорили, что он вообще не получит господдержки и будут только частные инвестиции.

– Я и сейчас говорю. Ну, может быть, какие-то элементы вложений государства, например, в обустройство пунктов пропуска или чего-то еще будут необходимы. Все-таки это трансграничные перевозки и здесь есть определенные обязательства государства по администрированию этой перевозки. Но говорить о каких-то масштабных бюджетных государственных инвестициях, об этом речи нет.

– Какие-то сроки реализации проекта можете обозначить? То есть ближайшие два-три-четыре-пять лет.

– Это же инициатива инвесторов, поэтому инвесторам этот вопрос и надо адресовать. Тем более, что мы пока еще делим шкуру неубитого медведя, как говорят охотники, поскольку нет технологии, ее надо сертифицировать. Сертифицировать и в Китае, и в России, и только после этого на свой страх и риск параллельно с этим заниматься созданием соответствующей инфраструктуры.

– И последний вопрос, который не имеет отношения к транспорту. Когда играли в финале Кубка России «Локомотив» и «Урал», вы с Олегом Валентиновичем были на этом матче, вы были в шарфе «Локомотива». Вы болельщик «Локомотива» или все-таки какие-то другие предпочтения?

– Я всегда был и остаюсь болельщиком «Зенита». Это моя родная команда. И на матче в финале Кубка я присутствовал и, естественно, среди двух играющих команд поддерживал свою транспортную. По-другому, наверное, и не должен был поступить **министр транспорта** Российской Федерации.

– А на матчи Кубка конфедераций, который стартует скоро в России, будете ходить?

– Пока в моем графике нет посещений матчей Кубка. Но, если, что называется, судьба забросит в командировку в тот или иной регион… Хотя у меня есть приглашение и из Петербурга, и из Казани.

### ТАСС; МАРИЯ АМИРДЖАНЯН; 2017.06.02; МАКСИМ СОКОЛОВ: РФ ЖДЁТ ОТ ЕГИПТА ВЫПОЛНЕНИЯ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПОЛЁТОВ

Как отметил **министр транспорта**, со стороны авиационных властей РФ всегда была открытая и последовательная позиция по этому вопросу

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** на полях 21-ого Петербургского международного экономического форума рассказал в интервью ТАСС о том, почему полеты в Египет до сих пор не возобновлены, в Крыму не нужна собственная авиакомпания и о морском сообщении между Крымом и Сочи.

– Максим Юрьевич, здравствуйте! Приветствую Вас на экономическом форуме!

– Спасибо!

– И хотела бы сразу начать с самых волнующих вопросов, сразу про Египет. Скажите, пожалуйста, когда Вы ожидаете восстановления авиасообщения с Египтом?

– Это зависит скорее от египетской стороны. Потому что со стороны авиационных властей РФ всегда была открытая и последовательная позиция по этому вопросу. В феврале правительством РФ принят соответствующий нормативный акт, дающий возможность нам подписать протокол по авиабезопасности. Во-вторых, мы ждем информацию от египетской стороны по тем вопросам, которые согласованы в дорожной карте, и выполнению всех мероприятий по установлению и эксплуатации средств авиационной безопасности и антитеррористической защищенности терминалов египетских аэропортов.

– А египетские коллеги что-то говорят? Когда они могут прислать все вот эти данные и согласовать с российской стороной?

– Пока мы ждем от них информации.

– Продолжая авиационную тематику, хотелось бы поговорить о создании некой авиакомпании в Крыму. Разрабатывались несколько моделей собственных базовых перевозчиков в регионе. Как-то развивается сейчас хотя бы одна из этих моделей?

– Мы слышали об этих идеях, но никогда **Минтранс** не выступал инициатором создания какой-либо авиакомпании. И тот опыт, и те результаты, что самое главное, которые показывает аэропорт Симферополя, говорят о том, что какой-то необходимости создания компании отдельной на сегодняшний момент нет. Поскольку по итогам прошлого года более 20 российских авиакомпаний летали из 56 городов в Симферополь. В этом году заявок еще больше – по 61 направлению. И буквально за пару лет симферопольский аэропорт вошел в пятерку крупнейших аэропортов нашей страны, а в прошлом году очередную рекордную планку взял – обслужил более 5 млн. 200 тыс. человек.

То есть, каких– либо предпосылок для того чтобы специально создавать авиакомпанию в настоящий момент нет. Но если кто-то в Крыму, или где-либо на территории Российской Федерации захочет какую-то создать отдельную компанию – для этого есть процедура, четкий регламент действий **Росавиаци**и как регулятора в этой части, которое может реализовать любую инициативу по открытию специализированной компании, которая бы летала в Крым или в любой другой регион Российской Федерации. Но никакой необходимости в этом, я по крайней мере, на данный момент не вижу.

– Максим Юрьевич, симферопольские власти говорили, что планируют открыть маршрут Симферополь-Минск с промежуточной посадкой в Сочи. Поддерживает ли **Минтранс** создание самого такого маршрута? Получается это может быть первый зарубежный маршрут из Симферополя за рубеж. И может быть какие-то еще маршруты РФ хотели бы открыть из Симферополя?

– Мы поддерживаем все инициативы, которые развивают сетку полетов в Крым, в Симферополь. Поэтому, если такой маршрут будет открыт, конечно это тоже будет позитивным моментом в нашей деятельности. Но на сегодняшний момент создана вся необходимая юридическая нормативная международная база для принятия такого решения. Поэтому любая компания, как российская, так и белорусская может принять решение об открытии этого рейса, никаких ограничений для этого нет.

– Ну а с Вами симферопольские власти на предмет этого вопроса не связывались?

– В **Минтранс** такие заявки не приходили. И опять же, это должны не симферопольские власти, не регион, а инициатором открытия такого маршрута должна быть авиакомпания.

– Как вы оцениваете идею ФАСа снижения верхней границы тарифного коридора РЖД до 5% в 2018 году, и до 0% в 2019 году?

– Этот вопрос обсуждался, в целом о тарифном коридоре российских железных дорог в рамках совещаний под руководством председателя правительства Дмитрия Анатольевича Медведева, в рамках принятия финансовой модели и инвестиционной программы российских железных дорог, в конце прошлого года. И было принято решение о том, что тарифный коридор продлевается на соответствующий следующий период бюджетного планирования, на 2017-2019 гг., со следующими параметрами: снижение по возможности увеличения РЖД тарифа до 10%, и уменьшения этого тарифа при обосновании соответствующей эффективности этого решения – до 50%. И эти решения приняты, поэтому в настоящий момент мы не видим каких-либо предпосылок для их изменения

– И теперь о водном транспорте – было поручение президента организовать морское сообщение между Крымом и Сочи. Как ведется работа по данному направлению?

– Наверное, Вы уже слышали о том, что соответствующее судно приобретено в компании **Росморпорт** для организации круизного сообщения, была проведена масштабная реновация этого судна. И в настоящий момент уже совершен первый пробный рейс. Это круизное сообщение будет осуществляться по кольцу Сочи-Новороссийск-Ялта-Севастополь-Новороссийск-Сочи. На борту может одновременно находиться 940 человек. Судно современное – девятипалубный лайнер, и он получил название «Князь Владимир».

– Скажите, пожалуйста, какие вообще перспективы использования таких судов. В принципе, это будет несколько судов?

– Пока это только лишь одно круизное судно. Но если кто-то из других компаний захочет осуществлять круизные перевозки в Черном море, в том числе с портов Крыма, мы всегда это поддержим. Соответствующая инфраструктура для этого была создана, и в рамках подготовки к Олимпиаде в Сочи, и сегодня порты Крыма, и не только Крыма, но и соответственно Новороссийска, могут обслуживать суда самого разнообразного класса.

– И кто будет контролировать безопасность на этом маршруте?

– Безопасность всегда на любых перевозках контролирует организатор этих перевозок – компания-перевозчик.

– И еще хотела узнать по поводу скоростного морского сообщения между портов Черного и Азовского морей – вот здесь тоже интересно, как идет работа?

– У нас был опыт, если Вы помните, еще в 2014 году мы планировали осуществлять перевозки не только через Керченскую паромную переправу, но и из портов Анапы, Новороссийска до соответственно других дестинаций в Крыму. И для этого использовались скоростные водные суда, вместимостью 250-300 человек. Но опыт эксплуатации таких судов показал, что эта морская перевозка имеет очень низкую эффективность – процент загрузки был в пределах 10, может быть чуть больше. И конечно, при тех ограничениях, которые есть в Черном море, с точки зрения длительности сезона, штормовой, ветровой нагрузки, говорить о регулярном сообщении на таком длинном плече, наверное, пока не приходится. То есть, нет такого класса типа судов, которые бы гарантированно держали бы погодные и морские условия.

– В общем пока что от этой идеи решили отказаться?

– Мы будем приветствовать, если какая-либо компания придет. Но решения о каком-то субсидировании таких перевозок, в виду их низкой востребованности, в федеральном бюджете нет.

### КОММЕРСАНТЪ FM; 2017.06.04; «МЫ МОЖЕМ СТРОИТЬ ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ МИРОВОГО УРОВНЯ»

**Министр транспорта** Максим **Соколов** – в интервью «Ъ FM»

Как информационные технологии меняют транспортную систему? Что мешает запустить скоростные поезда по всей России? И как меняются российские дороги? На эти вопросы в интервью обозревателю «Коммерсантъ FM» Дмитрию Дризе ответил **министр транспорта** России Максим **Соколов** в рамках Петербургского экономического форума.

– В выступлении президента на форуме речь шла о цифровой экономике, о внедрении новых технологий, поддержке стартапов. Готово ли к этому ваше министерство? Как будете выполнять указания президента?

– В рамках стратегии развития транспортной системы и наших программных документов мы уже давно поэтапно переходим на цифровые принципы управления транспортным комплексом. Как раз в прошлом году введена в промышленную эксплуатацию автоматическая система управления транспортным комплексом – это серьезная система, которая позволяет не просто собирать и анализировать информацию о деятельности инфраструктуры, транспортных компаний, транспортных средств, но в автоматическом режиме на основе анализа принимать соответствующие управленческие решения. Сбор информации осуществляется в том числе с использованием спутниковых технологий. Здесь, кстати, Россия находится в числе лидеров. В качестве примера можно привести систему «ЭРА-ГЛОНАСС», которая уже два года функционирует на российских автомобильных дорогах, вся сеть автотрасс на всей протяженности нашей страны находится в зоне действия системы «ЭРА-ГЛОНАСС». Здесь мы лидеры, опередили и европейцев, и китайцев. Компании, которые работают в сфере транспорта, находятся в очень конкурентной среде, поэтому уже давно используют все преимущества цифровых технологий. Мы уже прошли определенный путь, но нам еще очень много нужно сделать для того, чтобы в полном объеме соответствовать современным трендам. Пропускная способность дорог повышается, скорость перевозки грузов за последние годы заметно улучшилась, особенно улучшилось качество обслуживания пассажиров, наверное, все это чувствуют…

– Не везде.

– Не везде, если говорить о территориях за пределами московского транспортного узла, то, конечно, нам еще необходимо менять подвижной состав, обновлять. И это одна из наших задач. Поэтому давайте разделим грузовые и пассажирские перевозки, я по каждому из сегментов скажу, что делается по различным видам транспорта.

– Давайте с пассажирских начнем.

– Они больше всех волнуют, конечно, наших пользователей инфраструктуры в ежедневном режиме. В таких флагманах, как Москва, Санкт-Петербург, в других миллионниках или мегаполисах с населением больше 500 тыс. человек обновление пассажирского парка идет, хотя и не всегда очень быстрыми темпами. Но если мы посмотрим маленькие города или сельские населенные пункты, то качество транспортных средств оставляет желать лучшего – автобусы старше десяти лет, дороги тоже региональные и местные в лучшем случае на 40% соответствуют нормативам. Но работа ведется. И как раз в рамках форума было подписано соглашение о намерениях по созданию консорциума по переводу в Москве общественного транспорта на электрическую тягу. Это означает замену автобусного и троллейбусного парков на электробусы, работающие не на дизельном двигателе, а на электрических батареях. Они уже бегают в экспериментальном режиме.

Москву вообще можно назвать передовиком. Причем не только в части внедрения современного подвижного состава, реализации таких проектов, как Московское центральное кольцо, который не имеет практически аналогов нигде в мире. И с точки зрения организации транспортного пространства Москва делает все очень и очень академично.

Если же в целом говорить о дорогах… Региональные и местные дороги находятся примерно в том же состоянии, что и пять лет назад. А вот по федеральным трассам – наверное, многие пользователи и автолюбители это заметили – за последние пять лет был сделан существенный прорыв. От планки нормативного содержания в 40%, даже меньше, мы на начало 2017 года вышли на 71% – это большой шаг вперед. А к концу этого года вплотную приблизимся к отметке 80%. С учетом межремонтного шестилетнего периода – а сейчас мы увеличиваем этот период до 12 лет за счет новых технологий – практически все наши федеральные трассы будут содержаться в нормативном состоянии. Это очень важный и серьезный прорыв, который был сделан в транспортной отрасли за последнее время.

– Что мешает по всей стране запустить такие скоростные поезда, как курсируют между, например, Москвой и Петербургом, Москвой и Нижним Новгородом?

– Мешает отсутствие соответствующей инфраструктуры, потому что скоростное, а тем более высокоскоростное движение может быть реализовано только на так называемом безбалластном полотне, должна быть специальная выделенная дорога. А по нашим железным дорогам одновременно перевозятся и пассажиры, и грузы…

– Можно ли увеличить пропускную способность, положить еще рельсы?

– Можно, но это дорого. Но, например, сейчас мы разработали проект высокоскоростной магистрали «Москва – Казань» длиной 770 км. Завершается стадия проектирования, а в будущем эта магистраль в несколько раз сократит время в пути между Казанью и Москвой, между Нижним Новгородом и Казанью, по-моему, в семь раз сократится время в пути по железной дороге. Конечно, на сегодня это один из самых дорогих проектов, реализуемых в области транспортной инфраструктуры. Но без такого проекта не дать нового качества ни транспортной системе, ни связанности территории. На самом деле те, кто пользовался такими магистралями где бы то ни было в мире – в Японии, в Китае, во Франции, в Германии, в Испании, – видят, насколько они изменяют расстояния, сближают мегаполисы между собой, вообще изменяют понятие доступности, когда путь между двумя городами, находящимися на расстоянии 300 км, можно проехать за час.

– Стадион вот не можем построить, а здесь такое…

– Мы можем многое построить: и проект Московского центрального кольца, и проект Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге, проходящего мимо стадиона, как раз говорят о том, что мы можем строить образцы транспортной инфраструктуры мирового уровня.

### ИЗВЕСТИЯ; АНДРЕЙ СЕРДЕЧНОВ; 2017.06.02; СОКОЛОВ: ЗА ТЕХНОЛОГИЯМИ, ПОДОБНЫМИ HYPERLOOP, – БЛИЖАЙШЕЕ БУДУЩЕЕ

Россия готова реализовать у себя пилотный проект, использующий технологию Hyperloop, за подобными проектами – не столь далекое будущее. Об этом в интервью «Известиям» на ПМЭФ рассказал **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

Он отметил, что хорошо знаком с подобными технологиями, в частности с разработками в сфере магнитной левитации, которые делает Петербургский университет путей сообщения.

«Я был на испытательном полигоне, видел платформу с контейнером, которая была подвешена на высоту примерно 10–20 см и могла на небольшую дистанцию перемещаться в пространстве, но это лишь самый-самый первый опытный образец и до реализации этой идеи еще очень далеко, хотя и у этого проекта есть потенциальные инвесторы», – рассказал **Соколов**.

Также **Соколов** рассказал о своем знакомстве с проектом, который связан с именем Илона Маска и носит название Hyperloop («Гиперпетля»).

«С одним из основателей этого проекта, господином Пишеваром, мы обсуждали эти идеи еще в рамках предыдущего форума, по итогам этого обсуждения в **Минтрансе** была создана рабочая группа», – рассказал он.

«Мы как Российская Федерация выражаем готовность реализовать у себя пилотный проект, использующий технологию Hyperloop, – отметил глава **Минтранса**, – она немножко отличается от той магнитной левитации, которая разрабатывается в Петербургском университете путей сообщения. Но в принципе, что касается тактико-технических характеристик – скоростей, использования разряженного воздуха или вакуума в трубе, – они очень похожи друг на друга. Поэтому не исключено, что за такими проектами ближайшее будущее, даже не столь далекое».

**Соколов** напомнил, что железным дорогам, к которым мы так привыкли, всего чуть более 1,5 века.

### ИЗВЕСТИЯ; АНДРЕЙ СЕРДЕЧНОВ; 2017.06.02; ИЗВЕСТИЯ: 2017.06.02; СОКОЛОВ: ШТРАФ ДЛЯ НЕПЛАТЕЛЬЩИКОВ В СИСТЕМЕ «ПЛАТОН» МОЖЕТ ВЫРАСТИ ДО 20 ТЫС. РУБЛЕЙ

Штраф для неплательщиков в системе «Платон» возрастет до 10 тыс. рублей, при этом вполне обоснованным было бы его повышение и до 20 тыс. рублей. Об этом в интервью «Известиям» на ПМЭФ рассказал **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Та мера, которая была уже обсуждена с бизнес-сообществом и сейчас реализуется, – это поправка в законодательство, которая уберет так называемый первый штраф в размере 5 тыс. рублей и последующий в 10 тыс. рублей. То есть штраф будет устанавливаться сразу в размере 10 тыс. рублей», – сообщил **Соколов**.

**Министр транспорта** допустил, что штраф, который будет в итоге установлен, может быть еще выше.

«Многие перевозчики, которые используют сегодня систему «Платон» для своих перевозок, жалуются на то, что кто-то ее не использует и получает при этом конкурентное преимущество.

Потому что для них перевозка обходится дешевле, а штраф за эту перевозку порой меньше, чем они должны были бы заплатить «Платону» за использование федеральных дорог и тем самым компенсировать наносимый вред», – отметил **Соколов**, объясняя, почему ему представляется вполне обоснованной мера по увеличению штрафа для неплательщиков до 20 тыс. рублей.

«Мы эту инициативу тоже проведем через процедуру общественного обсуждения и если получим позитивные отзывы, то внесем в установленном порядке в Госдуму», – пообещал глава **Минтранса**.

### ИЗВЕСТИЯ; АНДРЕЙ СЕРДЕЧНОВ; 2017.06.02; СОКОЛОВ: МИНТРАНС ПОДДЕРЖИВАЕТ ПРИХОД РОССИЙСКИХ И ИНОСТРАННЫХ ЛОУКОСТЕРОВ

**Минтранс** поддерживает развитие конкуренции на российском авиарынке и стремление авиакомпаний обслуживать пассажиров по самым низким тарифам, если оно производится не в ущерб качеству. Но пока таких примеров нет. Об этом в интервью «Известиям» на ПМЭФ рассказал **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Стратегически мы, конечно, поддерживаем, во-первых, развитие конкуренции на нашем авиационном рынке, во-вторых, стремление авиакомпаний обслуживать пассажиров по самым дешевым тарифам, правда, конечно, не в ущерб качеству. И здесь приход новых компаний-лоукостеров на наш рынок – не только российских, но и иностранных, в принципе, приветствуется», – сказал **Соколов**.

При этом, по его словам, «говорить о том, что для этого необходимы какие-то дополнительные меры бюджетной поддержки – это неправильно».

**Соколов** также опроверг информацию о том, что первые компании-лоукостеры в России уже создаются.

«Когда будет подана соответствующая заявка в **Росавиаци**ю на сертификацию новой компании или переход компании на принципы работы в сфере лоукостера, тогда мы будем говорить о том, что да, такое предложение появилось, и мы его изучаем. На сегодняшний день мы этого не видим».

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.03; СОКОЛОВ ДОЛОЖИТ ШУВАЛОВУ О ПОДХОДАХ МИНТРАНСА К ИДЕЕ ПРОДАЖИ ТРАНСКОНТЕЙНЕРА

**Минтранс** представит первому вице-премьеру РФ Игорю Шувалову свою позицию по продаже «Трансконтейнера» (MOEX: TRCN), предостерегает от сложностей регулирования отрасли в результате сделки и влияния на инвестпрограмму ОАО «РЖД».

«Мы сейчас готовим этот доклад, он будет готов в установленные Игорем **Иванов**ичем Шуваловым сроки. Здесь надо очень все взвесить, есть ли необходимость продавать «Трансконтейнер» сейчас РЖД, потому что он занимает монопольную позицию в структуре доходов РЖД этого вида деятельности», – заявил журналистам **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

Он отметил, что у ведомства есть ряд вопросов к возможной сделке, которые «надо взвесить, чтобы принять окончательное решение на площадке правительства».

«Возникает вопрос – если мы хотим эту монополию передать в частные руки, то как дальше будет управляться этот пакет и насколько это будет соответствовать задачам РЖД», – сказал М.**Соколов**.

«Потому что если мы видим РЖД не только как инфраструктурную компанию, но как компанию, осуществляющую весь комплекс услуг по транспортировке грузов, а именно так она сегодня позиционируется на международных рынках после приобретения активов GEFCO, то, во-первых, зачем отказываться от актива, который, с одной стороны, приносит деньги, и это существенная часть поступлений в инвестпрограмму РЖД для развития наших железных дорог? Во-вторых, когда какая-то частная компания, не важно кто, будет владеть этим пакетом, как тогда регулировать? Через инструменты ФАС или каким-то другим образом?», – заявил глава **Минтранса**.

Накануне И.Шувалов сообщил журналистам, что ожидает доклада от **министерства транспорта** и ОАО «РЖД» по вопросу продажи контрольного пакета акций ПАО «Трансконтейнер».

«Я направил ряд поручений в **министерство транспорта** и в РЖД. Жду от них комплексного доклада с экспертизой министерства экономического развития», – сказал И.Шувалов в кулуарах Петербургского международного экономического форума.

### ТАСС; 2017.06.02; ОБЪЕМ «ИНФРАСТРУКТУРНОЙ ИПОТЕКИ» НА ТРАНСПОРТЕ МОЖЕТ СОСТАВИТЬ 200-500 МЛРД РУБЛЕЙ

Проекты по принципу «инфраструктурной ипотеки» в транспортной отрасли могут быть реализованы на сумму 200-500 млрд руб. Об этом сообщил журналистам **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в кулуарах ПМЭФ-2017.

«В нашей отрасли это могут быть сотни миллиардов. Мы готовы вступить в эти проекты как минимум на 200, может быть даже 500 млрд руб., которые могут быть реализованы по такому принципу», – сказал он.

Новый механизм гарантирует инвесторам возмещение средств после сдачи объекта, отметил **Соколов**. «Я не то что поддерживаю, я активно лоббировал эту идею», – добавил он.

По словам **Соколов**а, ряд проектов уже реализованы по подобному принципу, например, «Платон».

«Нужны масштабные гарантии со стороны правительства, бюджетные механизмы. Сейчас у нас есть только один инструмент для реализации такой политики – дорожный фонд, куда гарантированно поступают деньги», – отметил он.

Кроме того, в 2020 году заканчивается Федеральная целевая программа развития транспортной отрасли, отметил министр. Поэтому нужны новые источники финансирования инфраструктурных проектов, добавил он. «Может быть это фонд, может быть пул инвестиций», – добавил **Соколов**.

### ТАСС;2017.06.02; СОКОЛОВ: МУРМАНСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ МОЖЕТ БЫТЬ РЕАЛИЗОВАН КАК «ИНФРАСТРУКТУРНАЯ ИПОТЕКА»

Проекты развития Мурманского транспортного узла и строительства Северного широтного хода могут быть реализованы по принципу «инфраструктурной ипотеки». Об этом сообщил ТАСС глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** в кулуарах ПМЭФ-2017.

«Мурманский транспортный узел, например, может быть реализован по такой схеме, – сказал **Соколов**, отвечая на вопрос о том, какие проекты могут быть реализованы по принципу «инфраструктурной ипотеки». – Порядка 50 млрд рублей (объем инвестиций – прим. ТАСС). Может быть, также и Северный широтный ход посмотреть по этому принципу, в том числе с точки зрения гарантий государства. Даже не денег – гарантий государства. Это уже больший объем, порядка 250 млрд рублей».

Ранее президент России Владимир Путин, выступая на пленарном заседании Петербургского международного экономического форума, предложил внедрить в РФ механизм «инфраструктурной ипотеки» для инвесторов. «Речь идет о внедрении своеобразной «инфраструктурной ипотеки», когда инфраструктурный объект фактически покупается в кредит, полученный от частных инвесторов, а пользователи объекта этот кредит постепенно гасят», – заявил он.

Путин подчеркнул, что именно частный капитал должен стать источником дополнительных инвестиций в российскую экономику. Президент заявил, что возврат капиталовложений предлагается осуществлять за счет регулярных платежей, которые будут поступать от основных выгодоприобретателей инфраструктурных объектов, то есть из бюджетов разных уровней, инфраструктурных монополий и других. По его словам, для обеспечения платежей также может быть использован механизм госгарантий.

Арктические проекты

Проект Мурманского транспортного узла входит в ФЦП «Развитие транспортной системы России» и включает в себя создание глубоководных морских терминалов по перевалке угля, нефтяных грузов и контейнеров, а также создание условий для увеличения пассажиропотока. Проект предполагает строительство к порту железнодорожной ветки от ст. Выходной до ст. Лавна Октябрьской железной дороги длиной 46 км и железнодорожного мостового перехода через Кольский залив. Ранее, без учета проектов «Новатэка», «Роснефти» и ряда других компаний, объем инвестиций в создание транспортного узла оценивался в 41 млрд рублей.

Северный широтный ход – это 707 км железнодорожного полотна, которые свяжут Ямал с Уралом и Северо-Западом России и обеспечат связь транспортной системы России через порт Сабетта с Северным морским путем. Строительство Северного широтного хода планируется осуществить с 2018 по 2022 гг.

В октябре 2016 г. РЖД и правительство ЯНАО согласовали проект строительства Северного широтного хода. Для РЖД это будет первый проект по схеме концессии. Президент РЖД Олег Белозеров заявлял, что компания рассчитывает на дальнейшее распространение этой модели сотрудничества в строительстве других инфраструктурных объектов.

Стоимость строительства железнодорожного Северного широтного хода Обская – Салехард – Надым – Хорей – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево и прилегающей инфраструктуры оценивается на уровне около 230 млрд руб. Согласно презентации РЖД, доля концессионера (специальной проектной компании) составляет 113 млрд руб., концендента – 30 млрд руб., РЖД – 105 млрд руб.

ПМЭФ проходит с 1 по 3 июня. Мероприятия форума объединены девизом «В поисках нового баланса в глобальной экономике». ТАСС выступает генеральным информационным партнером и официальным фотохост-агентством ПМЭФ. Кроме того, агентство является оператором презентационной зоны форума.

### RNS; 2017.06.02; МИНТРАНС НАМЕРЕН В АВГУСТЕ ВВЕСТИ В АЭРОПОРТАХ ДОСМОТР ПО ЭЛЕКТРОННОМУ БИЛЕТУ ЧЕРЕЗ СМАРТФОН

**Минтранс** ожидает в течение месяца согласовать со всеми межведомственными органами изменения в приказ, позволяющие проходить досмотр в аэропортах по электронному билету через смартфон, а в августе уже утвердить эти изменения, сказал RNS **министр транспорта** России Максим **Соколов**.

«Как только будет согласован этот приказ всеми межведомственными органами – месячный срок согласования, потом подписание, потом месяц на регистрацию в Минюсте. К августу получится (принять изменения. – RNS)», – сказал он.

Аэропорты московского авиаузла (Шереметьево, Домодедово и Внуково) уже готовы внедрить оборудование, позволяющее пассажирам проходить предполетный досмотр по электронному билету с помощью смартфона, рассказывали RNS в середине мая в аэропортах. Соответствующие поправки в приказ **Минтранса**, упрощающие авиапассажирам процесс прохода в самолет, разрешив использовать электронный посадочный талон без обязательной распечатки бумажной копии, должны вступить в силу в августе этого года. В **Минтрансе** тогда говорили RNS, что документ пока находится на стадии публичного обсуждения.

### RNS; 2017.06.02; МИНТРАНС ОЖИДАЕТ РОСТА ПОСТУПЛЕНИЙ ОТ «ПЛАТОНА» В 2017 ГОДУ НА 25%

**Минтранс** ожидает роста поступлений в бюджет от системы взимания платы с 12-тонных грузовиков по федеральным трассам в 2017 году на 25% по сравнению с прошлым годом, сказал журналистам **министр транспорта** России Максим **Соколов** в кулуарах ПМЭФ-2017.

«Надо увеличить на 25% поступления от предыдущего года, и получим цифру где-то 21 млрд руб. в год», – ответил он на вопрос, какие поступления ожидаются в бюджет в 2017 году от «Платона» после роста тарифов.

В конце марта **Соколов** говорил, что за прошлый год и начало 2017 года системой собрано порядка 22 млрд руб. Все они поступили в федеральный бюджет, что «позволило привести в нормативное состояние порядка 9 тыс. км федеральных дорог за счет капитального и просто ремонта».

Тариф в системе «Платон» с 15 апреля повышен на 25% – до 1,91 рубля за километр пробега 12-тонного грузовика по федеральным трассам. Ранее предполагалось, что он вырастет в два раза – с 1,53 до 3,06 руб. за километр, но 23 марта премьер-министр Дмитрий Медведев после встречи с объединениями автоперевозчиков подписал постановление, которым тариф повышается с этой даты на 25% – до 1,91 руб. за километр.

### РИА НОВОСТИ; 2017.06.02; МИНТРАНС ПОВЫСИТ КОМПЕНСАЦИИ ПАССАЖИРАМ АВИАРЕЙСОВ ЗА ЗАДЕРЖКИ

РИА Новости. **Минтранс** увеличит компенсации пассажирам за задержки рейсов, чтобы повысить ответственность авиакомпаний в ситуациях, подобных с «ВИМ-Авиа», сообщил РИА Новости **министр транспорта** Максим **Соколов** в кулуарах ПМЭФ.

«**Минтранс** возьмет ситуацию под пристальный контроль. Будем повышать уровни компенсаций за задержки, чтобы повысить ответственность авиакомпаний в подобных ситуациях. А чтобы исправить ситуацию по Чукотке, решаем вопрос в режиме реального времени, в ручном режиме», – сказал **Соколов**.

В последнее время «ВИМ-Авиа» массово задерживает рейсы из разных аэропортов. Так, в аэропорту Анадыря из-за отмены двух рейсов застряли почти пятьсот человек. Перевозчик объясняет задержки поздним прибытием самолетов с технического обслуживания. В нескольких регионах транспортные прокуратуры начали проверки.

В «ВИМ-Авиа» сообщили о сокращении чартерной программы до 15 июня. Как утверждают в компании, с 1 июня ситуация начала стабилизироваться, но понадобится еще несколько дней, чтобы полностью войти в расписание.

Петербургский международный экономический форум, ставший ведущей мировой площадкой для общения деловых кругов и обсуждения ключевых экономических вопросов, в этом году проходит 1-3 июня. МИА «Россия сегодня» выступает информационным партнером форума.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.02; МИНТРАНС РФ НЕ ВИДИТ НЕОБХОДИМОСТИ ОГРАНИЧИВАТЬ СЕРТИФИКАТ «ВИМ-АВИА» В СВЯЗИ С ОТМЕНОЙ ЧАРТЕРОВ

**Министерство транспорта** РФ не видит необходимости ограничивать сертификат эксплуатанта авиакомпании «ВИМ-Авиа», которая отменила до 15 июня чартерные рейсы, заявил глава ведомства Максим **Соколов** журналистам в пятницу в кулуарах Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ-2017).

«Пока необходимости в таких мерах (ограничивать сертификат – ИФ) мы не видим», – сказал он.

М.**Соколов** также отметил, что **Минтранс** РФ держит ситуацию на контроле.

«На подходе самолеты, которые проходили тяжелую форму (ремонта – ИФ), поэтому на следующей неделе ситуация должна исправиться. Стабилизировалась уже сейчас, а исправится на следующей неделе», – добавил министр.

Пресс-служба авиакомпании «ВИМ-Авиа» сообщила, что отменила все чартерные рейсы до 15 июня из-за сбоев в расписании. «Решение связано с необходимостью минимизировать веерные задержки рейсов, возникшие на фоне позднего прибытия трех воздушных судов с планового обслуживания» – говорится в сообщении перевозчика.

Уточняется, что с 1 июня ситуация с переносами рейсов в расписании начала стабилизироваться. Однако руководство компании посчитало скорость восстановления рабочего графика недостаточной и приняло решение о кардинальной коррекции расписания за счет чартерной программы.

В пресс-релизе подчеркивается, что все обязательства перед пассажирами чартерных рейсов, которые уже были перевезены на российские и зарубежные курорты, будут выполнены.

Как сообщалось, проблемы с перевозками у «ВИМ-Авиа» начались с конца мая. Самолеты авиакомпании задерживались по несколько часов, некоторые отменялись совсем. После задержки вылета восьми рейсов из аэропорта «Домодедово» Татарская транспортная прокуратура начала проверку перевозчика. Свердловская транспортная прокуратура также проводит проверку после задержки двух самолетов в екатеринбургском аэропорту «Кольцово».

### РИА НОВОСТИ; 2017.06.02; СЕМЬ ТУРОПЕРАТОРОВ ПОЛУЧИЛИ УВЕДОМЛЕНИЯ «ВИМ-АВИА» О СОКРАЩЕНИИ ЧАРТЕРОВ

Семь российских туроператоров получили уведомления авиакомпании «ВИМ-Авиа» о сокращении чартерной программы, сообщает Ростуризм в пятницу.

«По информации Федерального агентства по туризму, уведомления от компании «ВИМ-Авиа» получили туроператоры ООО «НТК Интурист», ООО «Корал Трэвел», ООО «ТТ-Трэвел», ООО «Музенидис Тревел Центр», ООО «Ай Си Эс Тревел Сервис», ООО «Компания ТЕЗ Тур», ООО «АНЕКС Туризм Групп», – говорится в сообщении.

Туристам предлагается несколько вариантов компенсации либо замены тура: возврат средств за авиабилет либо полностью за тур, перенос даты вылета и сроков тура, замена несостоявшегося тура иным направлением, замена авиакомпании.

«ВИМ-Авиа» в последнее время массово задерживает рейсы из разных аэропортов. Перевозчик объяснял это поздним прибытием самолетов с технического обслуживания. В четверг авиакомпания объявила о сокращении своей чартерной программы до 15 июня. Позже перевозчик уточнил, что программа будет сокращена не более чем на 13%.

Транспортные прокуратуры нескольких регионов ранее начали проверку по факту массовых задержек рейсов «ВИМ-Авиа», а глава Колымы Владимир Печеный пожаловался на авиакомпанию в **Росавиаци**ю.

Руководство «ВИМ-Авиа» было вызвано в ведомство для разъяснения ситуации. Однако **министр транспорта** Максим **Соколов** в пятницу заявил, что **Минтранс** пока не видит необходимости в ограничении сертификата эксплуатанта авиакомпании.

В прошлом летнем сезоне у компании также фиксировались систематические многочасовые задержки рейсов.

### РИА НОВОСТИ; 2017.06.02; СОКОЛОВ РАССКАЗАЛ, КОГДА АВИАКОМПАНИИ СМОГУТ ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЕТЫ В ЕГИПЕТ

Авиакомпании РФ смогут начать полеты в Египет в течение 1-2 недель после принятия решения о возобновлении авиасообщения, сообщил журналистам глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов**.

«Это зависит от египетской стороны и ее реального исполнения норм безопасности, которые были прописаны в дорожной карте. Как только соответствующее уведомление будет направлено, наши эксперты незамедлительно выедут для инспекции египетских аэропортов, составят заключение, и в случае соответствующих решений руководства страны авиакомпании в достаточно быстрый срок – в течение недели-двух смогут мобилизовать свои провозные способности для осуществления перевозок», – сказал он.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.02; ДОГОВОР TAKE-OR-PAY ШВЕЙЦАРСКОЙ MERCURIA В МУРМАНСКЕ КОСНЕТСЯ ЛИШЬ ТЕРМИНАЛА В ПОРТУ

Договор take-or-pay швейцарской трейдинговой компании Mercuria будет касаться только нового угольного терминала в Кольском заливе и не коснется железнодорожных подходов к нему.

«Этот договор не на ж/д перевозки. Это договор на загрузку будущего портового терминала в Мурманске. Это только про терминальную инфраструктуру. Соглашение – я точно знаю – не касается железной дороги», – сообщил журналистам замглавы **министерства транспорта** РФ Алан **Лушников** в кулуарах ПМЭФ-2017.

«(В отличие от железной дороги – ИФ) там законодательство не регулирует условия заключения договоров. Более того, сейчас уже многие грузовладельцы заключают фиксированные договоры с терминалами и платят вне зависимости от объема переваленного груза», – пояснил он.

В среду **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** сообщил журналистам, что договор будет подписан в рамках ПМЭФ. Подписание договора в июне он анонсировал еще в конце апреля. При этом министр подчеркивал, что ведомство предлагает использовать механизм государственно-частного партнёрства (ГЧП) «как на объекте портовой инфраструктуры, так и на завершении строительства железнодорожной инфраструктуры» – «чтобы скоординировать по времени строительства и запуска эти два объекта», в том числе ж/д подход протяженностью 46 км. В соответствии с федеральной целевой программой, срок окончания проекта – 2020 г., говорил глава **Минтранса**.

А.**Лушников** в кулуарах ПМЭФ напомнил, что в железнодорожной отрасли введение механизма take-or-pay пока лишь обсуждается и наталкивается на проблему по обеспечению недискриминационного доступа к общей ж/д инфраструктуре. «Есть система планирования, она пришла еще со времен Советского Союза – подать заявку, (она – ИФ) будет рассмотрена, и груз принят к перевозке. Как подаются эти заявки: кто первый подал, тот получил подтверждение (на транспортировку – ИФ) – железная дорога должна планировать свою работу. Но и грузоотправители планируют свою работу, а законодательство устроено так, что это можно делать только (имеющимся способом – ИФ)», – сказал он.

«Соответственно, есть потребность, чтобы железная дорога могла законным образом заключать долгосрочные договоры с грузовладельцем. И, естественно, когда мы говорим о планировании и развитии инфраструктуры, то должны понимать объем перевозки, который грузоотправитель заявляет ответственно. Так появилась идея take-or-pay. Но здесь возникает риск конфликта с принципом публичности договора перевозки, потому что, если договор на этих условиях заключается, грузовладельцы, не заключающие такой договор, удовлетворяются по остаточному принципу», – добавил чиновник.

«Эту проблему мы до конца не разрешили. У нас есть очень серьезные замечания по самой идее take-or-pay от Совета потребителей (функционирует при правительственной комиссии под руководством вице-премьера РФ Аркадия **Дворкович**а – ИФ), и мы планируем это обсуждать в течение ближайших двух месяцев, чтобы прийти к какому-то консенсусу», – отметил А.**Лушников**.

В то же время замглавы **Минтранса** выразил надежду, что будут выработаны какие-то механизмы финансирования перевозок и на ж/д инфраструктуре. «Можем посмотреть на европейский опыт», – сказал он, приведя в качестве примера Эстонию. «Там перевозчик заказывает пропускную способность у инфраструктуры и гарантирует ее оплату. То есть определенный объем перевозок гарантирует сам и оплачивает сам. А дальше перевозчик, который владеет локомотивами и вагонами, или находит груз, или не находит – это его риски», – сказал он. «Но Россия – не Эстония. Вся железная дорога в Эстонии меньше, чем стандартное наше отделение дороги», – подчеркнул чиновник.

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2017.06.02; ВЛАСТИ МОСКВЫ И ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ПОДПИСАЛИ МЕМОРАНДУМ О СОЗДАНИИ КОНСОРЦИУМА РАЗВИТИЯ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА

Власти Москвы и правительство РФ в ходе Петербургского международного экономического форума подписали меморандум о намерениях по созданию национального консорциума развития автономного, подключенного электрического транспорта, передает корреспондент Агентства городских новостей «Москва».

«Москва является крупнейшим мегаполисом не только России, но и мира. Внедрение самых лучших мировых технологий для нас является критически важным. Мы сегодня работаем над обновлением автобусного парка, он самый молодой в Европе – внедрение самых последних новых вагонов метро, трамваев, внедрена одна из лучших в мире интеллектуальных транспортных систем. Мы готовы для дальнейшего технологического шага по развитию городского общественного транспорта. Таким шагом должно стать развитие электробусов, электрического транспорта, насыщенного новыми технологиями, технологией самоуправления, автоматического управления», – подчеркнул во время подписания документа мэр Москвы Сергей Собянин.

Он отметил, что город готов гарантировать закупку как минимум 300 электробусов, если они будут отвечать требованиям экологии и безопасности. «Мы знаем, как работают производители в этом направлении, готовы им оказывать содействие и уверены, что в ближайшее время на улицах Москвы появится новый экологически чистый транспорт», – добавил мэр.

С.Собянин также выразил надежду на содействие федеральных **министерства транспорта**, министерства промышленности и торговли, министерства экономического развития.

Свои подписи под меморандумом кроме С.Собянина поставили **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров и министр экономического развития РФ Максим Орешкин.

### ТАСС; 2017.06.03; НА БАЙКАЛЕ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ ЭКОФЛОТ

Специально сформированная группа по развитию водного сообщения на Байкале проработает вопрос создания на озере экофлота, состоящего из судов по сбору отходов и льяльных (загрязненных нефтепродуктами – прим. ТАСС) вод. Об этом в интервью ТАСС сообщил врио главы Бурятии Алексей Цыденов.

«Сейчас очень тяжелая ситуация для экологии озера с точки зрения судоходства. В настоящее время на весь Байкал есть только одно экосудно. При этом с бурятской стороны нет причалов, которые бы принимали загрязненные воды, сливы и прочее», – сказал он, добавив, что этим проблемным вопросом займется специально созданная рабочая группа.

«Мы провели в апреле в Улан-Удэ совещание с министром транспорта РФ Максимом **Соколов**ым. Он дал поручение создать отдельную рабочую группу по развитию водных путей сообщения на Байкале, которая займется в том числе вопросом строительства причалов, способных принимать сливы, обеспечивать цивилизованную эксплуатацию флота. А также вопрос строительства судов-сборщиков, которые могли бы обслуживать суда и принимать отходы», – пояснил врио главы республики.

Ранее сообщалось, что **Соколов** по итогам совещания, посвященного развитию транспортной инфраструктуры и туризма в Бурятии, поручил Федеральному агентству морского и речного транспорта РФ создать программу развития внутренних водных путей озера Байкал и сформировать рабочую группу, которая займется проработкой этого вопроса. Документ должен быть представлен на утверждение к 1 августа.

### RNS; 2017.06.03; СОКОЛОВ: ПРАВИТЕЛЬСТВО НЕ ОБСУЖДАЕТ ВОПРОС ПРОДАЖИ АВИАКОМПАНИИ «РОССИЯ»

Вопрос продажи авиакомпании «Россия», входящей в группу «Аэрофлот», не обсуждается в правительстве, сказал журналистам **министр транспорта** России Максим **Соколов**.

«Этот вопрос обсуждался. Позиция по нему была сформирована. Пока других обсуждений на площадке правительства не ведется», – сказал **Соколов**.

### ПРАЙМ; 2017.06.02; РФ ПРИГЛАСИЛА ИКАО ПОСЕТИТЬ КРЫМ И ПРОИНСПЕКТИРОВАТЬ АЭРОНАВИГАЦИОННУЮ СИСТЕМУ

Российская сторона предложила Международной организации гражданской авиации (ИКАО) организовать визит ее специалистов в центр аэронавигационного обслуживания в Крыму, говорится в сообщении **Минтранса** РФ.

В Санкт-Петербурге 1 июня состоялась встреча **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а с генеральным секретарем ИКАО доктором Фан Лю.

«Рассмотрен вопрос, связанный с необходимостью урегулирования вопросов аэронавигационного обслуживания в РПИ (район полетной информации – ред.) «Симферополь». Российская сторона выступила с предложением организовать визит специалистов Европейского и Североатлантического регионального бюро ИКАО в центр аэронавигационного обслуживания в Симферополе», – говорится в сообщении.

Это позволит, отмечает **Минтранс**, на месте убедиться в том, что деятельность этого органа осуществляется в полном соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО, и при этом обеспечивается безопасность и эффективность использования воздушного пространства в РПИ «Симферополь».

Европейское агентство по авиационной безопасности после того, как Крым присоединился к России, запретило полеты европейских авиакомпаний через РПИ «Симферополь». Однако это привело к удлинению маршрутов перевозчиков, которые вынуждены лететь не по кратчайшему пути через РПИ «Симферополь», а в обход.

Украинский вице-премьер Владимир Кистион ранее заявил, что Украина готовит обращение в ИКАО с обвинениями России в нарушении конвенции о гражданской авиации в части контроля за крымским небом.

### ТАСС; 2017.06.03; ПУТИН РАССЧИТЫВАЕТ НА ПОЯВЛЕНИЕ НОВЫХ МАСШТАБНЫХ ПРОЕКТОВ В АРКТИКЕ С ИНОСТРАННЫМ УЧАСТИЕМ

Президент России Владимир Путин принимает участие в церемонии имянаречения танкера «Кристоф де Маржери», которая проходит в порту Бронка (глубоководный порт Санкт-Петербурга). Также в церемонии участвуют спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко, главы Минэнерго, **Минтранса** и Минэкономразвития, глава «Новатэка» Леонид Михельсон, президент концерна «Тоталь» Патрик Пуянне, а также члены семьи де Маржери.

В ходе церемонии глава государства заявил, что рассчитывает на рост темпов реализации проекта «Ямал СПГ», а также на появление новых масштабных проектов в Арктике с иностранным участием.

«Надеюсь, что темпы реализации проекта («Ямал СПГ» – прим. ТАСС) будут расти, а все наши общие намеченные планы будут безусловно выполнены. И, конечно, рассчитываю, что в богатейшем Арктическом регионе будут запущены новые перспективные масштабные проекты, в том числе в сотрудничестве с нашими французскими, китайскими и вообще иностранными партнерами», – сказал Путин.

Президент отметил, что проект «Ямал СПГ» значим не только для России, но и является вкладом в развитие мировой энергетики, способствуя успешному освоению глобальных пространств, формируя спрос на новые технологии и транспортировки углеводородов, создавая рабочие места.

Путин подчеркнул заслуги экс-главы компании «Тоталь» Кристофа де Маржери, имя которого получил танкер, назвав его «старейшим и большим другом нашей страны». «Он (де Маржери – прим. ТАСС) обладал особым стратегическим видением, много сделал для укрепления дружеских, партнерских связей с Россией, способствовал реализации целого ряда крупных совместных проектов в энергетической сфере», – сказал российский лидер.

Наречение корабля именем погибшего предпринимателя президент назвал «еще одним символом нашего искреннего, доброго отношения к этому выдающемуся человеку и дань его памяти».

Церемония имянаречения

По традиции в церемонии имянаречения судна участвуют главный гость, судовладелец, «крестная мать» корабля и другие приглашенные лица. Все они произносят речи, также исполняются гимны государств. Так, будут исполнены гимны России и Франции.

«Крестная мать», которую выбирает владелец судна, по окончании выступлений произнесет фразу: «Я нарекаю это судно «Кристоф де Маржери» и желаю ему, его экипажу и всем морякам Совкомфлота успеха и безаварийной работы; семь футов под килем!» Одновременно опускается занавес, скрывающий название судна, «крестная мать» разбивает бутылку шампанского о борт судна с помощью специального механизма.

По завершении церемонии на берегу почетные гости делают групповое фото на фоне судна и поднимаются на борт для проведения экскурсии. Предусмотрена отдача капитаном рапорта президенту. Экскурсия по судну традиционно проводится капитаном и начинается с посещения мостика.

«Крестной матери» предоставляется право первой подать судовой сигнал (два коротких гудка и один длинный), капитан кратко рассказывает о приборах и оборудовании мостика, после этого участники экскурсии могут осмотреть кают– компанию, машинное отделение и другие помещения судна.

О танкере

«Кристоф де Маржери» – пилотное судно серии из 15 танкеров, предназначенных для круглогодичной транспортировки сжиженного природного газа в сложных ледовых условиях Карского моря и Обской губы в рамках проекта «Ямал СПГ».

Танкер принят в эксплуатацию 27 марта 2017 года, его судовладельцем является компания «Совкомфлот». Танкеру присвоен ледовый класс Arc7 – самый высокий среди существующих транспортных судов. Корабль способен самостоятельно преодолевать лед толщиной до 2,1 м.

Экипаж судна составляет 29 человек и полностью укомплектован российскими моряками. Танкер способен круглогодично следовать по Северному морскому пути в западном от Сабетты направлении и на протяжении шести месяцев – в восточном.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.06.02; АВТОМОБИЛИСТЫ СМОГУТ ПРОЕХАТЬ ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ ПО ОДНОМУ ТРАНСПОНДЕРУ

Все операторы платных дорог России подписали сегодня соглашение, которое дает пользователям возможность проехать по одному транспондеру по всем платным трассам страны.

Церемония подписания состоялась в рамках ПМЭФ в присутствии специального представителя президента по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергея **Иванов**а и помощника президента **Игоря Левитина**.

Теперь в России существует единое средство оплаты для пользователей: неважно, за счет каких средств построена дорога, у кого она в управлении, они могут пользоваться одним транспондером. Начиная с сегодняшнего дня, независимо от того, кто именно реализует проект по строительству платной дороги на региональном или федеральном уровне, он должен будет присоединиться к условиям, созданным в рамках этого соглашения, пояснил «РГ» глава Автодора Сергей Кельбах.

Речь идет о стандартах протоколов учета, к которым нужно будет присоединяться новому оператору построенной дороги. Это даст возможность потребителю с одним транспондером ездить по всем дорогам. Например, с помощью прибора, купленного в Ижевске, можно оплатить проезд в Московской области.

Сколько бы дорожных концессий не было создано в России, все должны работать по этим единым стандартам. Уже существует специальный комитет, который будет вносить изменения в соглашение, в том числе при присоединении новых операторов. Речь идет о прозрачной схеме, которая позволяет проводить расчеты.

«Мы сейчас все активнее движемся к цифровизации всех процессов. И вот это – один из элементов «больших данных», – уточнил Сергей Кельбах. – Сформирован один общий ресурс, куда стекается информация от операторов каждой платной дороги. В Автодоре создан центр межоператорского взаимодействия. И это – основа для большого цифрового управления».

Но главное – то, что подписание межоператорского соглашения дает синергетический эффект.

Получение 30 процентов скидки гарантировано для пользователей транспондеров. Эксперты прогнозируют рост покупки таких аппаратов. Пока, оценочно, более 900 тысяч транспондеров установлены в машинах российских пользователей. Миллионный пользователь транспондеров появится в ближайшее время.

«Уже со вчерашнего дня начался режим тестовой эксплуатации интероперабальности. Этот тестовый режим продлится пару месяцев. Посмотрим, насколько сложными будут доработки. Запустим в полном объеме только когда все будет отлажено», – пообещал Кельбах.

В скором времени в бесплатное приложение, которое уже есть в Автодоре, будут «упакованы» приложения каждого оператора платной дороги. Это позволит рассчитать маршрут и его стоимость с учетом скидок оператора дороги. У каждого свои скидки и своя тарифная политика, пояснил Кельбах. А через мобильное приложение, по его словам, можно будет рассчитать стоимость проезда, например, от Санкт-Петербурга до Сочи.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.06.05; ТАМАНЬ ОТДЕЛИЛИ ОТ ГОСУДАРСТВА

В бюджете не нашлось денег для проекта порта

Частным инвесторам порта Тамань, в том числе группе «Сумма» Зиявудина Магомедова, придется строить его за свои деньги: государство не предоставит концессионерам капитальный грант (речь шла о 40 млрд руб.). Решение об отказе принято после того, как бюджетные деньги ушли на инфраструктуру для Керченского моста. Но проект Тамани существенно подешевел: сейчас инфраструктура порта оценивается в 30 млрд руб., а готовность строить и без гранта может обеспечить «Сумме» поддержку государства при привлечении финансирования.

Проект сухогрузного района порта Тамань в Краснодарском крае будет реализовываться без концессионного гранта от государства, рассказал в кулуарах ПМЭФ-2017 совладелец группы «Сумма» Зиявудин Магомедов. «Сумма» через паритетное СП с «Транснефтью» владеет 50,1% Новороссийского морского торгового порта (НМТП), который в 2016 году договорился о покупке контроля в управляющей компании проекта ООО «РМП-Тамань». «Тамань изначально предполагалось развивать за счет концессионного гранта,– сообщил господин Магомедов.– Мы отказались от этих денег, сказав, что готовы развивать Тамань, как и Новороссийский порт, сами».

Он уточнил, что в Тамани НМТП «предполагает развивать перевалку угля, минудобрений, серы – тех грузов, которые в Новороссийск не пойдут по понятным причинам, поскольку порт в черте города». При этом, уточнил Зиявудин Магомедов, проект развития НМТП изменен: «Речь идет об увеличении мощностей на 29 млн тонн в основном за счет металлов, зерна и контейнеров. Это три ключевые составляющие, которые мы будем развивать в Новороссийске». Инвестиции составят около 65 млрд руб. «Заслушивать будем план сейчас и начнем его реализовывать буквально с лета»,– добавил господин Магомедов, уточнив, что в ближайшее время этот вопрос рассмотрит совет директоров НМТП.

Проект сухогрузного района Тамани предполагает создание глубоководного порта на основе концессии. Первая очередь включает (кроме концессионной портовой части) терминалы для угля, железорудного сырья, удобрений. Предполагалось, что концессионером станет ООО «РМП-Тамань», блокирующая доля должна была остаться у «**Росморпорт**а», на остальные доли искали инвесторов (см. «Ъ» от 15 и 20 июня 2016 года).

Вложения в Тамань оценивались в 88 млрд руб., предполагалось, что частные инвесторы возьмут на себя две трети, государство – треть, предоставив через ФЦП капитальный грант (называлась сумма 40 млрд руб.). Но теперь грант не поступит: решение об отказе от него принято вследствие недостатка средств в бюджете, рассказал «Ъ» источник, знакомый с ситуацией, добавив, что, если в будущем возникнет возможность возврата к этому источнику финансирования, оно может быть возобновлено. Но, подчеркнул собеседник «Ъ», отказ от гранта не означает отказа от механизма концессии. В «Сумме» не уточняют инвестиции в проект от НМТП или актуальный размер доли порта в компании-концессионере.

Как пояснил «Ъ» зам**министра транспорта** Виктор **Олерский**, решение об отказе от гранта принято после переориентирования госинвестиций на железнодорожные подходы к Керченскому мосту. Но «расчеты показывают, что морские объекты можно строить за счет частных инвестиций, это немножко удорожает, наверное, стоимость, но она подъемная». Господин **Олерский** пояснил: стоимость проекта уменьшилась при разделении на этапы: «В первоначальной версии, ориентированной на комплексное осуществление проекта, строились и защитные сооружения, и каналы, принятие решения строить поэтапно позволило снизить стоимость». Сейчас стоимость инфраструктуры (без терминалов) оценивается в 30 млрд руб., в том числе 24 млрд руб.– взнос УК, 3,5 млрд руб.– дноуглубительные работы. В сумму не входит железная дорога, которая финансируется государством как подход к Керченскому мосту, пояснил он. Первая очередь Тамани – 40 млн тонн. Господин **Олерский** уточнил, что помимо НМТП интерес к терминалам продолжают проявлять «Кузбассразрезуголь», «Еврохим», «по большому счету никто не отказался».

Состояние бюджета закрывает возможность гранта, считает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. То, что «Сумма» не отказывается от проекта, «демонстрируя государственный подход», позволяет ей рассчитывать на поддержку власти в привлечении частного финансирования, в том числе иностранного. Решение остаться в Тамани, считает эксперт, будет плюсом и для других крупных инфраструктурных проектов «Суммы».

### РИА НОВОСТИ; 2017.06.02; ИСТОЧНИК СООБЩИЛ, КОГДА МОЖЕТ СОСТОЯТЬСЯ ЗАПУСК ПРИВАТИЗАЦИИ «СОВКОМФЛОТА»

Правительство РФ может объявить о запуске приватизации «Совкомфлота» на следующей неделе, сообщил РИА Новости источник в банковских кругах.

Ранее в пятницу первый заместитель председателя правительства Игорь Шувалов сообщил, что Россия близка к тому, чтобы начать размещение акций «Совкомфлота» в рамках приватизации.

Сама компания перед приватизацией оценивается в сумму более 2 миллиардов долларов, сообщило агентство Рейтер со ссылкой на замглавы **Минтранса** РФ Виктора **Олерск**ого.

Приватизация 25% крупнейшей судоходной компании России «Совкомфлот» запланирована на первое полугодие 2017 года.

Власти РФ обсуждают вариант с передачей части средств от приватизации самой компании. Предполагается, что 75% привлеченных средств от приватизации получит государство, остальные 25% – компания, сообщал глава Минэкономразвития Максим Орешкин. **Минтранс** поддерживает передачу компании части денег от приватизации, Минфин против.

### RG.RU; 2017.06.02; АННА СКУДАЕВА В КОСТРОМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ СПОСОБ ИЗБЕЖАТЬ ТРАНСПОРТНОГО КОЛЛАПСА

Власти Костромы, пытаясь не допустить в городе транспортного коллапса во время ремонта единственного автомобильного моста, организуют бесплатные перевозки пассажиров с одного берега Волги на другой на теплоходе «Москва», сообщил журналистам глава администрации Костромы Виктор Емец.

Ожидается, что во время ремонта половина моста будет перекрыта для движения, что вызовет неминуемые пробки. Чтобы избежать заторов, уже с 26 июня в Костроме заработает новая транспортная схема: часть улиц, прилегающих к мосту, станут односторонними, на подступах к переправе появятся выделенные полосы для движения общественного транспорта. По ним разрешат ездить не только муниципальным, но и ведомственным автобусам, централизованно перевозящим рабочих на предприятия города. При этом численность муниципальных автобусов будет увеличена на 15 единиц.

По признанию сотрудников мэрии, цель реформы – пересадить как можно больше людей с личных авто в транспорт большей вместимости, чтобы разгрузить мост.

– Для пассажиров в часы пик будут организованы бесплатные рейсы теплохода «Москва» вместимостью 270 человек. Переправа занимает семь минут. С учетом швартовки и высадки пассажиров полный цикл от берега до берега будет занимать один час, – сообщили в мэрии.

Кроме этого, власти договорились с РЖД о пуске внутригородской электрички вместимостью 700 человек, которая будет перевозить пассажиров с железнодорожного вокзала в Малышково. По мнению властей, переправа через Волгу на электричке будет самой быстрой и удобной: по времени она займет около шести минут, а стоить будет 17 рублей. Единственное неудобство заключается в том, что в заволжском направлении поезда будут ходить четырежды в день, а назад – только трижды.

Как отметили в мэрии, не ремонтировать единственный мост, построенный в 1970 году, нельзя. В горадминистрации осудили за «популизм» авторов петиции о запрете ремонта, заявив, что если не начать восстановление переправы сейчас, последствия в ближайшем будущем могут оказаться плачевными: Кострома рискует лишиться единственного моста, так и не дождавшись постройки нового.

По данным мониторинга, сегодня мост работает почти с восьмикратной перегрузкой. При постройке он был рассчитан на проезд 6000 машин в сутки, а сейчас каждые 15 часов по нему проезжает более 46000 автомобилей. Значительная часть из них – транзитный транспорт, следующий по коридору Москва-Кострома-Киров-Пермь. На время ремонта переправы, которая в 2017 году продлится с июля по ноябрь, проезд транзитного транспорта через Кострому будет запрещен.

### REGNUM; 2017.06.02; РОСМОРРЕЧФЛОТ ПОДКЛЮЧИЛСЯ К СОЗДАНИЮ ОПОРНОГО УНИВЕРСИТЕТА В МУРМАНСКЕ

**Росморречфлот** и **Минтранс** России внесут свои предложения в план развития регионального опорного университета в Мурманской области. Как сообщили корреспонденту ИА REGNUM в пресс-службе Мурманского государственного технического университета, в Москве в министерстве образования и науки РФ прошло очередное заседание рабочей группы по вопросам создания в Заполярье нового учреждения путём слияния двух имеющихся университетов – арктического и технического.

«Совещание было посвящено практическим аспектам подготовки к работе проектно-аналитической сессии, которая пройдет в Мурманске 14−15 июня 2017 года, – сообщили в вузе. – В заседании впервые приняли участие представители **Федерального агентства морского и речного транспорта**. Представители **Росморречфлот**а заняли принципиальную позицию, обратив внимание на высочайший уровень ответственности, которая лежит на морских образовательных организациях».

По данным пресс-службы, **Росморречфлот**у и **Минтрансу** России предложат сформулировать и донести официальную позицию ведомств по вопросам, касающимся создания опорного университета в Мурманске.

Напомним, о том, что в регионе может появиться появится свой «супер-вуз», стало известно осенью 2015 года. Инициатором уникального для Заполярья проекта выступила губернатор Марина Ковтун. Заявления о слиянии двух университетов появились в СМИ весной 2017 года, однако документов с подобным решением нет до сих пор.

Как сообщало ИА REGNUM, 8 апреля 2017 года распоряжением председателя правительства РФ Дмитрия Медведева Мурманский государственный технический университет, находящийся в ведении Федерального агентства по рыболовству, перешёл в ведение министерства образования и науки Российской Федерации. Предполагается, что эта мера позволит ускорить процесс объединения университетов.

Спустя неделю ректор Мурманского государственного технического университета выступил за создание на базе МГТУ Мурманской академии рыбопромыслового флота. По мнению руководителя учреждения, только так можно обеспечить гарантии осуществления подготовки кадров для рыбопромыслового флота и береговых предприятий и организаций Северного рыбохозяйственного бассейна.

По информации МГТУ, сейчас рабочей группой обсуждаются три варианта развития событий: это выделение из технического университета морских подразделений и создания на их базе образовательного учреждения, подведомственного Росрыболовству, которое будет вести комплексную подготовку кадров для рыбопромыслового флота и береговых предприятий отрасли, передача МГТУ в полном составе в ведение Минобрнауки РФ, и, наконец, открытие на учебно-материальной базе МГТУ филиала ФГБОУ ВО «Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова», где будет осуществляться подготовка членов плавательного состава судов. В этом случае обучение по другим рыбохозяйственным направлениям подготовки и специальностям будет осуществляться в МАГУ.

### ИНТЕРФАКС-МОСКВА; 2017.06.05; ПАССАЖИРОПОТОК НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ В МОСКВЕ С НАЧАЛА ГОДА ВЫРОС НА 8,2%

В 2017 году количество перевезённых пассажиров на всех видах общественного транспорта столицы с января по май включительно оказалось на 8,2% больше показателей аналогичного периода прошлого года, сообщил заммэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов «Интерфаксу».

«С начала года московский городской транспорт перевез более 2 млрд пассажиров. Это на 8,2% больше, чем за пять первых месяцев 2016 года. По динамике роста пассажиропотока Москва является лидером среди городов России. Только Московским центральным кольцом и метрополитеном с начала года воспользовались более 1 млрд пассажиров», – сказал заммэра.

По его словам, за первые пять месяцев текущего года на рекордные 9,1% выросло и число экономически активных, то есть полностью оплачивающих свой проезд пассажиров, что свидетельствует о росте популярности общественного транспорта в столице.

Этому способствовало обновление подвижного состава, увеличение скорости, сокращение интервалов движения транспорта, а также внедрение новых пассажирских сервисов, что сделало поездки на городском транспорте значительно комфортнее, отметил заммэра.

Он также сообщил, что по карте «Тройка» совершается более 63% проходов в метро и свыше 70% в наземном транспорте.

«Количество оплаченных «Тройкой» поездок постоянно растёт. При этом спрос на разовые билеты снижается», – сказал М.Ликсутов.

Так, у частных перевозчиков 74% поездок оплачиваются «Тройкой», на маршрутах «Мосгортранса» – 71%, на метрополитене – 64%.

В настоящее время в Москве работает порядка 55 тыс. точек пополнения карт «Тройка», добавил заммэра.

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2017.06.05; ДОРОГАМ УДЛИНИЛИ СРОКИ

Правительство пересмотрело правила содержания и ремонта автотрасс

Федеральные автомагистрали будут реже ремонтировать, при этом денег на их содержание потратят больше. Таковы новые правила содержания автодорог, утвержденные правительством. Федеральные трассы составляют незначительную часть дорожной сети России, отмечают эксперты, остальные дороги по-прежнему серьезно недофинансированы.

Опубликованное постановление правительства РФ N658 меняет правила финансирования и обслуживания федеральных автодорог. Базовый норматив содержания однополосной дороги в течение года (низшая, 5-я категория) увеличен с 695 тыс. до 806 тыс. руб./1 км, ремонта – с 2,71 млн до 4,7 млн руб./1 км, капитального ремонта – с 8,5 млн до 12 млн руб./1 км. Изменились и повышающие коэффициенты, применяемые для расчета цены содержания и ремонта автомагистралей высших категорий. В частности, коэффициент на содержание дорог 1-й категории (например, Новорижское шоссе от МКАД до бетонки) вырос с 2,03 до 5,94 по сравнению с действующим, на капремонт – с 3,67 до 10,52. Поменялась также формула расчета сумм, выделяемых на содержание дорог: теперь в ней учитывается не только территория прохождения трассы (каждый федеральный округ имеет свой коэффициент), но и количество полос и индекс-дефлятор потребительских цен.

Крупные дорожные работы будут происходить реже. Капитальный ремонт (замена верхнего и нижнего слоев, ремонт основания) дороги 1-й категории теперь будет проводиться один раз в 24 года, а не в 12 лет (в Германии срок капремонта дороги 30 лет). Обычный ремонт с заменой верхнего и нижнего слоев – один раз в 12 лет, а не каждые четыре года, как сейчас. Переход на новые нормативы будет осуществляться постепенно, по оценке **Росавтодор**а, это произойдет в 2021-2022 годах: сначала все автомагистрали должны быть приведены в нормативное состояние. При этом в ведомстве говорят, что крупные магистрали, которые были построены или реконструированы в последние четыре-пять лет (например, Новорижское, Ярославское шоссе), делались с расчетом на удлиненные жизненные циклы.

Изменение интервалов ремонтов не означает автоматически, что автомобилисты станут реже сталкиваться с перекрытиями из-за дорожных работ. Дело в том, что периоды «содержания» (по сути, замена верхнего слоя дороги) в постановлении не закреплены: в **Росавтодор**е говорят, что это будет происходить один раз в два–шесть лет в зависимости от состояния трассы (например, образования колейности). «В целом эффект будет только положительным: автодорога, построенная и эксплуатируемая с использованием новых технологий, позволяет сократить издержки с учетом ее жизненного цикла, повысить безопасность и долговечность дорожных одежд»,– пояснили «Ъ» в дорожном агентстве. За счет увеличения расходов на содержание и увеличения интервалов ремонта будет экономиться примерно 15 млрд руб. в год бюджетных средств.

Отметим, что документ касается лишь 2% всех российских дорог, протяженность федеральных трасс – около 52 тыс. км. Глава ассоциации территориальных органов управления автодорогами РАДОР Игорь Старыгин говорит, что субъекты федерации в идеале должны закрепить аналогичные нормативы и для региональных дорог. «Но проблема заключается в том, что у федералов сейчас стопроцентная обеспеченность финансами по линии содержания и ремонта,– говорит он.– Региональная же сеть в 2016 году была профинансирована на 240 млрд руб. из необходимых 1,6 трлн руб.». Глава профсоюза «Дальнобойщик» Валерий Войтко указывает, что новый документ предполагает более жесткую ответственность подрядчика: на его плечи ложатся затраты, если что-то с дорогой происходит между ремонтами.

### ВЕДОМОСТИ – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ДМИТРИЙ ГОРШЕНИН; МАРИЯ БУРАВЦЕВА; 2017.06.05; В ПЕТЕРБУРГЕ МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ ПЛАТНЫЕ ПУТЕПРОВОДЫ НАД ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ ПУТЯМИ

Соглашение о намерениях создать в Петербурге автомобильные путепроводы городская администрация и ООО «Санкт-Петербургская платная дорога» подписали на экономическом форуме. Стоимость проекта – 8 млрд руб. Его реализация позволит не использовать железнодорожные переезды на пути следования скоростных поездов «Сапсан» и «Аллегро», что значительно улучшит дорожную ситуацию, приводит пресс-служба слова губернатора Петербурга Георгия Полтавченко. По его словам, в Петербурге уже есть опыт строительства дорог на основе государственно-частного партнерства – реализован проект ЗСД, на форуме подписаны соглашения о намерениях по строительству Восточного скоростного радиуса с ВТБ и ЕАБР.

По данным СПАРК, ООО «Санкт-Петербургская платная дорога» принадлежит московскому ООО «Платная дорога», которое, в свою очередь, на 99% принадлежит кипрской «Толлвэй лтд». По данным сайта «Платной дороги», она с 2014 г. реализует проект платного моста в Туле, а в 2016 г. подписала концессионное соглашение по проекту платной дороги в объезд центра в Наро-Фоминске. В Туле утвержден проект планировки территории, а тульская администрация параллельно ищет других инвесторов для строительства моста – на ее сайте выложено инвестиционное предложение.

Первый путепровод может быть введен в эксплуатацию к концу 2019 – началу 2020 г., сообщила пресс-служба «Платной дороги». Компания совместно с правительством Петербурга определяется с основными параметрами проекта на условиях концессионного соглашения, а также согласовывает список объектов, говорит ее представитель.

Доля собственных средств в подобных проектах составляет, как правило, 20–30%, окупаемость – около 20 лет. Интенсивность движения в зависимости от расположения путепровода составит от 6000 до 10 000 приведенных автомобилей в сутки, рассчитывает инвестор. Стоимость за проезд определят к моменту начала эксплуатации объектов, и она будет зависеть от потребительского спроса, интенсивности движения, экономической ситуации в стране и других факторов. В любом случае при разработке тарифной политики будут учитываться категория транспортных средств, время суток, частота пользования инфраструктурой, выбираемый способ оплаты и другие параметры, позволяющие сформировать оптимальную и обоснованную стоимость как для водителей, так и для инвестора, сообщает пресс-служба «Платной дороги». Использование путепроводов экономит время и топливо, на некоторых железнодорожных переездах (особенно примыкающих к городским магистралям) время ожидания может составлять от 20 до 40 минут. Объездные пути все-таки будут, хотя альтернативный маршрут может быть менее удобным и более затратным по времени, уточнил представитель компании.

Окупаемость проекта, по оценке аналитика «Алор брокера» Кирилла Яковенко, может составить 10–15 лет, спрос на услугу может быть существенный, пробки на переездах отнимают от 5 до 30 минут в зависимости от времени и загруженности трасс. Цена при этом вряд ли превысит 50–70 руб. для постоянных пользователей и владельцев транспондера, говорит он, уточняя, что подобных проектов в Петербурге еще не было. Он не исключает, что будет применена практика инфраструктурной ипотеки (см. статью на стр. 04).

Вопрос прибыльности проекта неоднозначный: по законодательству у платных переездов должна быть бесплатная альтернатива и пользоваться новыми платными переездами водители будут только тогда, когда во время их передвижения едут поезда, замечает Андрей Бедняков, партнер практики «Инфраструктура» группы «НЭО центр». По его словам, спрос будет носить случайный характер, это приведет к неопределенности даже при наличии определенной статистики таких пересечений движения поездов с автомобильным транспортом.

### РИА НОВОСТИ; 2017.06.02; В РОССИИ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ АГРЕГАТОР ГРУЗОПЕРЕВОЗОК НАПОДОБИЕ UBER И GETT

В России к 2025 году может появиться агрегатор грузоперевозок на основе телематических сервисов «Платона» и ГЛОНАСС, действующий по принципу сервисов Uber, Яндекс.Такси и Gett, рассказал РИА Новости первый замглавы **Минтранса** Евгений **Дитрих**.

«Такого рода цифровые технологии направлены на то, чтобы улучшить логистику, чтоб дать рынку инструмент, который позволит ему делать это лучше, быстрее и дешевле. Мы сейчас переделываем госпрограмму развития транспортной системы под новые стандарты, говорили о пилотных программах. Мы попали в число этих пилотных программ и уверен, что внедрение этих информационных технологий станет важным элементом этих программ», – говорит **Дитрих**.

«Представьте себе: Uber, Яндекс.Такси, их аналоги и грузоперевозки. Вы, как грузоотправитель, заходите в компьютер, набираете на бирже перевозок что вам нравится – из точки А в точку Б нужно переместить такой объем груза такого качества с такой скоростью и система – биржа – выдает вам соответствующие предложения», – рассуждает он.

По его словам, такой сервис заказа грузоперевозки, позволит объединить не только железную дорогу, где уже есть подобные сервисы, не только авиационную доставку или по e-freight, сервис автодорожной перевозки, но это должен быть сервис, который позволит обеспечить доставку груза из одной точки в другую, совместив все эти виды транспорта. Система должна выдавать несколько разных вариантов доставки с разными сроками и стоимостью, уточняет **Дитрих**.

«В идеале, еще такого же рода сервисы сделать и для перевозки пассажиров. Ключевые вещи, по расписанию авиаперевозок, по расписанию автобусных маршрутов при помощи этой системы стыковать – так, чтобы самолет приходил, и через какое-то время была возможность пересесть на поезд, автобус, и так далее», – пояснил первый замглавы **Минтранса**.

«Если в наших условиях бизнес не готов или его риски слишком высоки, как он считает, то это можно сделать при помощи минимальных государственных инвестиций. В госпрограмме развития транспортной системы до 2025 года, которую мы сейчас переформируем, будет этот проект», – добавил **Дитрих**.

Ранее глава **Ространснадзор**а Виктор Басаргин рассказал о планах создания единой информационной платформы, которая может объединить сервисы системы «Платон», навигационной системы ГЛОНАСС.

Петербургский международный экономический форум, ставший ведущей мировой площадкой для общения деловых кругов и обсуждения ключевых экономических вопросов, в этом году проходит 1-3 июня. МИА «Россия сегодня» выступает информационным партнером форума.

### КОММЕРСАНТ.RU; ИВАН БУРАНОВ; ЮЛИЯ РЫБИНА; 2017.06.02; ДОРОГИ ЕСТЬ, НО ПРИ ЭТОМ ИХ НЕТ

“Ъ” разбирался, как бюрократия и погода мешают регионам строить автомагистрали

“Ъ” исследовал сложившуюся ситуацию с дорожными стройками в регионах, где Счетная палата (СП) обвинила власти в срыве строительных планов. В субъектах федерации “Ъ” объяснили: во многих случаях дорога была по факту построена, в некоторых местах даже пущено движение автомобилей, но официального разрешения на ввод в эксплуатацию получено не было, а значит на бумаге дороги нет. В ряде случаев выполнить планы дорожникам помешали урезание бюджета и плохая погода.

24 мая 2017 года Счетная палата (СП) обнародовала результаты проверки деятельности **Росавтодор**а в 2016 году, в ходе которой выяснилось: во многих регионах дорожные организации, получив многомиллиардные госсубсидии, строительные планы не выполнили, о чем сообщал “Ъ”. О выявленных нарушениях проинформированы Генпрокуратура и ФСБ. В **Росавтодор**е нарушения со стороны регионов подтвердили, наложено штрафов на 400 млн. руб., неиспользованные деньги возвращены в бюджет.

“Ъ” запросил официальные комментарии по ситуации у региональных властей, к которым предъявил претензии СП.

В Агентстве по дорожному хозяйству Республики Дагестан “Ъ” пояснили: автодорога протяженностью 4,97 км, указанная в отчетах СП, на самом деле была введена в эксплуатацию, объект был построен даже с опережением графика на пять месяцев. «Материалы для получения разрешения на ввод объекта в эксплуатацию были своевременно представлены в администрацию Дербентского района,– пояснили “Ъ” в агентстве.– Однако разрешение было выдано только в апреле года 2017 года с нарушением сроков, установленных Градкодексом РФ».

В миндортрансе Челябинской области назвали претензии Счетной палаты «недоразумением» (аудиторы заявили, что в регионе не было построено на момент проверки ни одного километра из 15,3 км дорог). В министерстве говорят, что в действительности в 2016 году было построено 15,93 км дорог. «На каждый объект Гостехнадзором было выдано заключение о соответствии построенного объекта, все отчетные документы в соответствие с соглашением были направлены в **Росавтодор** в декабре 2016-го и январе 2017 года»,– уточнили в министерстве.

В правительстве Рязанской области претензии СП объяснили «бюрократией (там аудиторы выявили 11,4 км дорог, не введенных в эксплуатацию). Запланированные на 2016 год дороги были на самом деле построены, а вот разрешения на их ввод в эксплуатацию в муниципалитетах оформили только в начале 2017 года. «По условиям соглашения с **Росавтодор**ом в 2016 году **министерство транспорта** обеспечило ввод автодорог Рязанской области в эксплуатацию полностью, не обеспечив документального подтверждения»,– рассказал глава областного **Минтранса** Андрей Савичев. Движение по 11,4 км новых дорог было пущено еще в 2016 году.

В Краснодарском крае ситуация следующая (там СП обнаружила, что вместо плановых 652 км после капремонта и ремонта было введено только 377 км). В региональном **минтранс**порта и дорожного хозяйства “Ъ” пояснили: в 2016 году между администрацией Краснодарского края и **Росавтодор**ом было заключено соглашение о выделении средств на дорожную стройку из федерального бюджета. При этом было определено, что деньги пойдут в том числе на ввод 652 км дорог после ремонта, что было заложено в региональной дорожной госпрограмме. Но позже в программу пришлось вносить изменения, плановый показатель на 2016 год был сокращен до 345 км из-за долга краевого бюджета дорожникам. По факту, если ориентироваться уже на новую программу, то дорог в Краснодарского крае было введено не меньше плана, а наоборот – больше на 32 км, подчеркнули в министерстве.

В Республике Тыва “Ъ” подтвердили: в прошлом году из плановых 6,2 км дорог введено ничего не было, ошибок в отчете СП нет. «Однако в октябре–ноябре 2016 года в связи с резким понижением температуры и выпадением большого количества снега во избежание нарушения качества выполнения строительно-монтажных работ по строительству 18,5 км дорог перенесен на 2017 год, в рамках заключенного с **Росавтодор**ом соглашения предусматривалась пролонгация обязательств»,– уточнили “Ъ” в министерстве дорожно-транспортного комплекса Тывы. В ведомстве также сообщили, что завершить строительство запланированных дорог планируется до 10 июня 2017 года.

В пресс-службе **Росавтодор**а “Ъ” подтвердили: причиной замечаний СП в ряде случаев стало «несвоевременное оформление документации указанными регионами и представление ее в **Федеральное дорожное агентство**». «Счетная палата посчитала, что дороги не построены, на основании того, что документы были поданы не вовремя»,– отметили в **Росавтодор**е. В Счетной палате РФ на запрос “Ъ” пояснили: окончание строительства или реконструкции в полном объеме должно быть зафиксировано официальным разрешением на ввод объекта в эксплуатацию, таково требование ст. 55 Градкодекса РФ. «Естественно, что Счетная палата не может считать объект готовым к эксплуатации без необходимого документального подтверждения,– поясняют в СП.– Для предоставления субсидии региону **Росавтодор** заключает соглашение с субъектом РФ. Если ввод объекта предусмотрен в 2016 году и на него выдается субсидия, то и разрешение на ввод объекта в эксплуатацию также должно быть получено в 2016 году. Регионы объясняют, почему документация не была получена, но это не меняет факта невыполнения условий заключенных соглашений».

Тем временем дорожники отмечают и системные проблемы, которые необходимо решать для нормального функционирования дорожной отрасли. «Достижение показателей связано с длительными сроками выкупа земельных участков в связи с необоснованно завышенными собственниками размерами возмещений за изымаемые земельные участки, а также наличием обременений (ограничений, арестов и т. д.) на них. Эти вопросы решаются в судебном порядке»,– рассказали “Ъ” в **минтранс**порта и дорожного хозяйства Краснодарского края. Глава общественного совета **Минтранса** Михаил Блинкин говорит, что процесс строительства дорог в регионах достаточно проблемный не только из-за недостатка финансирования. По его словам, уровень недоверия государства к дорожникам настолько высок, что региональные власти вынуждены проводить тендеры даже для рядового, мелкого дорожного ремонта. В результате из-за сложной бюрократии, процесса оформления документов, согласований с ФАС, фактические работы на выделенные в начале года деньги начинаются к первому снегу. «В Канаде, например, муниципалитетам дано право выбирать подрядчиков без конкурсов, когда речь идет о мелких работах, в итоге там все успевают,– пояснил “Ъ” господин Блинкин.– На крупные стройки, развязки, эстакады, конечно, проводятся торги».

Иван Буранов; Юлия Рыбина, Махачкала; Анна Перова, Краснодар; Надежда Алексеева, Челябинск; Татьяна Косачева, Новосибирск; Александр Тихонов, Ярославль

### ТАСС;2017.06.03; ГУБЕРНАТОР ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ: ДОРОГИ РЕГИОНА БУДУТ РЕМОНТИРОВАТЬ ПО ФЕДЕРАЛЬНЫМ СТАНДАРТАМ

Ремонт и строительство региональных дорог в Тверской области планируется проводить по федеральным стандартам с гарантией не менее пяти лет. Об этом в интервью ТАСС сообщил губернатор региона Игорь Руденя на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ).

«Мы сейчас принимаем региональные стандарты по ремонту наших дорог, по замене дорожного покрытия на основной дорожной сети. За основу мы взяли федеральные стандарты, которые использует компания «Автодор» при строительстве трассы М-11», – сказал губернатор.

По его словам, технологии, которые используются при строительстве трассы М-11 – это «другой, следующий уровень создания дорог». «Для региональных дорог мы сразу повышаем гарантийный срок, он составит не менее пяти лет. Это уже будет более качественное покрытие с гранитным щебнем», – отметил Руденя.

В рамках ПМЭФ глава региона провел встречу с компанией «Автодор», где обсуждалось участие компании в проектах на территории Тверской области. «С компанией «Автодор» сделать не менее двух основных направлений на территории Тверской области, которые бы они нам реализовали, так как у них уже есть техника, которая сейчас работает на трассе М-11, и мы бы сэкономили в стоимости наших дорог, так как она в наличии. Это бы дало для бюджета ощутимую прибавку», – пояснил итоги встречи Игорь Руденя.

М-11 – скоростная автомобильная дорога Москва – Санкт-Петербург, которая в настоящее время находится в стадии строительства. На сегодняшний день в эксплуатацию сдано несколько отдельных участков, в числе которых отрезок трассы длинной около 70 км в объезд города Вышний Волочек на территории Тверской области. Предполагается, что после окончания строительства трасса сможет разгрузить устаревшую дорогу М-10 «Россия» от транспортного потока. Общая протяженность магистрали М-11 составит 669 км.

Как сообщалось ранее, объем дорожного фонда в текущем году увеличен в Тверской области практически в два раза по сравнению с 2016 годом – он составил порядка 8 млрд рублей. Губернатор региона Игорь Руденя на встрече с президентом РФ Владимиром Путиным сообщил, что к 2020 году в регионе планируется привести в нормативное состояние всю основную опорную дорожную сеть.

### ТАСС; 2017.06.02; ВЛАСТИ БАШКИРИИ: УЧАСТОК ТРАССЫ «ЕВРОПА – КИТАЙ» ПОСТРОЯТ, НЕСМОТРЯ НА РЕШЕНИЕ СУДА

Башкирия реализует проект строительства проходящего по ее территории участка автодороги «Европа – Западный Китай», несмотря на решение арбитражного суда, который поддержал ФАС, аннулировавшую в январе конкурс на строительство трассы. Об этом сообщил ТАСС вице-премьер правительства Башкирии Ильяс Муниров на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ).

«Проект мы в любом случае реализуем, сейчас по нему готовим проектную документацию. Будем инициировать поправки в законодательство, если понадобится. Мы работаем с **Минтрансом**, никто не говорит, что мы нарушили что-то в рамках законодательства», – сказал он, подчеркнув, что все решения ФАС правительство республики исполняет.

Он добавил, что «сегодня реализацию приостановили, но мы движемся в части проектирования, и как будут рекомендации ФАС или **Минтранса**, будем двигаться в соответствии с ними». «Я думаю, что в течение года будут изменения», – сказал Муниров.

Общая стоимость проекта оценивалась в 12,5 млрд рублей. Предполагалось, что участок дороги от Стерлитамака до села Кага будет эксплуатироваться в бесплатном режиме, а за дальнейший прямой проезд до села Аскарово будет взиматься плата, поскольку существует альтернативный бесплатный путь. Период проектирования и строительства объекта должен был составить не более 6 лет, общая протяженность трассы – 170 км.

ФАС в январе 2017 года аннулировала результаты открытого конкурса госкомитета по транспорту и дорожному хозяйству Башкирии на заключение концессионного соглашения о строительстве трассы «Стерлитамак – Магнитогорск», являющейся участком дороги «Европа – Западный Китай», так как в ведомстве сочли, что тендер фактически представлял собой госзакупку в обход процедуры госзаказа.

Позднее глава ФАС Игорь Артемьев заявил, что концессии, в которых концессионер не несет инвестиционной нагрузки, но при этом получает компенсации из бюджета, являются незаконными, и добавил, что могут быть пересмотрены и другие концессии, включая концессию по системе «Платон». Решение ФАС было воспринято рядом крупных концессионеров как опасный прецедент для рынка, после чего Минэкономразвития РФ выступило с заявлением о недопустимости принятия решений, подрывающих устойчивость института государственно-частного партнерства.

Накануне Арбитражный суд Москвы не удовлетворил жалобу «Башкирдорстроя» на решение ФАС аннулировать конкурс на строительство автодороги.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.03; ЗАКРЫТИЕ СДЕЛКИ ПО ЦКАД-4 БУДЕТ ЧЕРЕЗ 4 МЕСЯЦА, СРЕДИ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ФИНПАРТНЕРОВ – ГПБ, СБЕРБАНК И КИТАЙЦЫ

Финансовое закрытие сделки по четвертому участку ЦКАД состоится через 4 месяца, АО «ДСК «Автобан» ведет переговоры с потенциальными финпартнерами, заявил «Интерфаксу» председатель правления ГК «Автодор» Сергей Кельбах в кулуарах ПМЭФ в субботу.

«Сейчас (концессионеры – ИФ) рассматривают заявки. Несколько банков – это и Газпромбанк (MOEX: GZPR), и Сбербанк (MOEX: SBER), и китайские инвесторы – это компания СССС и «Шаньдуньские скоростные дороги». Они в активной фазе переговоров. Вчера подписав соглашение, мы перешли в следующую фазу – подготовке к финансовому закрытию. На нее отводится четыре месяца, это как раз четыре месяца на переговоры с финансовыми и кредитными учреждениями. Они именно этим занимаются», – сказал он.

При этом С.Кельбах не стал подробно комментировать причины выхода УК «Лидер» из проекта. «Мне это трудно комментировать. Это вопрос к «Лидеру». Они сейчас участвуют в очень многих проектах. По всей видимости, внутри произошла переоценка возможностей», – пояснил он. При этом он подтвердил, что РФПИ и фонды остаются в проекте. «В составе акционеров «Юго-восточной магистрали» 40% осталось у РФПИ. И вчера у меня была встреча с руководителем, с Кириллом Дмитриевым – все это подтверждается, все в силе, они работают активно», – добавил глава «Автодора».

По его словам, «Автобан» вошел в проект ЦКАД-4 «ровно на тех условиях, которые были у УК «Лидер». «То есть фактически они приобрели эту долю у УК «Лидер» со всеми обязательствами по участию в этом проекте», – пояснил он.

Накануне «Автодор» подписала с ООО «Юго-Восточная магистраль» концессионное соглашение относительно финансирования, строительства и эксплуатации четвертого пускового комплекса ЦКАД.

Упомянутый участок ЦКАД – единственный остававшийся неразыгранным пусковой комплекс автодороги. «Автодор» рассчитывал подписать соглашение о его строительстве еще в ноябре прошлого года, однако этого так и не произошло. Позднее срок был перенесен на конец марта, затем – до 30 июня.

Ранее в составе ООО «Юго-Восточная магистраль» произошла замена участника – УК «Лидер» и ее структура ОАО «Главная дорога» окончательно вышли из состава владельцев компании. Им на замену пришло ООО «Концессионная строительная компания N4» (25% «КСК N4» принадлежит АО «ДСК «Автобан», остальные 75% – Павлу Антонову). Теперь структура совладельцев выглядит следующим образом: 60% – у «КСК N4», 40% – у ООО «Инфраструктурные инвестиции-2» (структура РФПИ).

Как пояснял «Интерфаксу» заместитель генерального директора «Автобана» Денис Анисимов, в настоящее время идет процесс формирования консорциума. «Мы согласовали ключевые условия, направили их в федеральные органы исполнительной власти. Сейчас формируется консорциум – это дело нескольких недель. Соглашение с «Автодором», я надеюсь, будет заключено в ближайшее время», – сказал он. При этом топ-менеджер не раскрыл условия, сказав лишь, что они «очень похожи» на условия по третьему участку ЦКАД. «В основном это технические моменты, мы будем опираться на тот механизм, что был в ЦКАД-3», – добавил он. Вместе с тем, Д.Анисимов подчеркнул, что «Автобан» входит в проект строительства ЦКАД-4 «исключительно как строитель, со своими компетенциями, не неся инвестобязательств». Отвечая на вопрос о финансовом партнере, он отметил, что в ближайшие несколько недель появятся «ключевые фигуры, которые будут определять сроки, работать над финансовым закрытием». Он также сказал, что есть шорт-лист претендентов на эту позицию, но не стал их называть, пояснив, что этот список «очень подвижен».

Ранее сообщалось, что УК «Лидер» не устроили условия проекта строительства четвертого участка ЦКАД, долгие переговоры с ГК «Автодор» не улучшили ситуацию.

О том, что «Автобан» может войти в состав компании-консорциума на IV участок ЦКАД, а прежний участник консорциума – УК «Лидер» – предложил «Автобану» выкупить свою долю в связи с выходом из проекта, ранее говорил «Интерфаксу» источник, знакомый с ходом обсуждения проекта.

В начале марта сообщалось, что «Автодор» подписал соглашение с «Автобаном» на строительство третьего участка ЦКАД.

ЦКАД-4 пройдет по юго-востоку Московской области, от пересечения с автомобильной дорогой М-7 «Волга» (нулевой километр автодороги А-113 ЦКАД) до пересечения с автомагистралью М-4 «Дон». Данный отрезок ЦКАД будет проходить через Ногинский, Павлово-Посадский, Воскресенский и Раменский районы, Электросталь и Домодедово.

Прогнозируемая интенсивность движения на 2030 г. составляет 40,3 тыс. автомобилей в сутки. На перспективное развитие проектом в рамках 2-й очереди строительства предусматривается доведение количества основных полос движения до 6 с шириной проезжей части 2х11,25 м. Данный участок будет соответствовать категории IA (автомагистраль с расчетной скоростью движения 140 км/ч). Первая очередь строительства предполагает обустройство четырех полос для движения (по две в каждом направлении).

При строительстве участка будет возведено 17 мостов и экодуков, 40 путепроводов и 9 эстакад. Проектом предусматривается устройство шести транспортных развязок в разных уровнях на пересечении с автодорогами М-7 «Волга», ММК, Егорьевским шоссе, с дорогой «ММК – Чечевилово – МБК», трассой М-5 «Урал», «Востряково – Образцово» (подъезд к аэропорту «Домодедово»), трассой М-4 «Дон»

### ТАСС; 2017.06.02; В НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ЕЖЕГОДНО БУДУТ ПРИВОДИТЬ В ПОРЯДОК 10% ДОРОГ

Власти Новгородской области планируют организовать ремонт дорожного полотна в регионе таким образом, чтобы протяженность не отвечающих нормам дорог ежегодно сокращалась на 10%. Об этом в пятницу сообщил в интервью ТАСС врио губернатора региона Андрей Никитин в ходе Петербургского международного экономического форума.

«Мы планируем как минимум на 10% в год снижать процент ненормативных дорог, в том числе, и за счет капитального ремонта. Сейчас в области не отвечающих нормам дорог 70 процентов», – сказал глава региона, подчеркнув, что дорожная деятельность теперь планируется не на год, а на несколько лет вперед.

При этом в области существенно пересмотрели структуру дорожных подрядов, чтобы подрядчику было невыгодно заниматься гарантийным ремонтом, добавил он. Кроме того, регион планирует изменить систему закупок в дорожной отрасли.

«Мы будем централизовывать систему закупок так, чтобы получать максимальную скидку и контролировать качество дорожных материалов. Запустим эту систему в течение года, заниматься этим будет областное предприятие «Новгородавтодор», – уточнил собеседник агентства.

Кроме того, по словам Никитина, в регионе сформирована сеть опорных дорог, куда вошли базовые маршруты с наиболее интенсивным движением. Именно на них для начала и будет сосредоточена ремонтная деятельность, уточнил он.

Опорная сеть автодорог Новгородской области имеет протяженность в 2390 км, при этом общая протяженность дорог в регионе – 15 тыс. км. В нее входят две автомобильных трассы федерального значения – Р56 Великий Новгород-Псков и М10 Москва-Санкт-Петербург, 18 автодорог регионального значения протяженностью 1424 км, а также 11 межмуниципальных дорог на 565 км.

### ТАСС; 2017.06.02; СТРОИТЕЛЬСТВО ДВУХ ОБХОДНЫХ ДОРОГ В БАШКИРИИ ПОТРЕБУЕТ БОЛЕЕ 12 МЛРД РУБЛЕЙ

Строительство двух новых обходных дорог общей стоимостью свыше 12 млрд руб. начнется в 2018 году в Башкирии в районе городов Бирска и Нефтекамска. Об этом на площадке Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) сообщил ТАСС вице-премьер Башкирии Ильяс Муниров.

«У нас подготовлены два проекта в рамках государственно– частного партнерства (ГЧП) – это обход города Бирска с входом на трассу М-7 и обход города Нефтекамска с выходом на Удмуртию, на платный мост, который в этом году уже заработает. Проекты прошли государственную экспертизу, общая стоимость более 12 млрд руб. Мы планируем начать их реализацию уже в следующем году», – рассказал Муниров.

Он уточнил, что на строительство обхода у Нефтекамска потребуется порядка 2,5 млрд руб., обхода в районе Бирска с выходом на трассу М-7, включающего мостовой переход (всего 40 км пути – прим. ТАСС), – порядка 10 млрд руб. «Мы планируем, что эти проекты будут окупаться в самый короткий срок, потому что грузопоток там большой», – уточнил вице-премьер республики.

По словам собеседника агентства, государственно-частное партнерство помогает реализовать в первую очередь межрегиональные связи.

«В прошлом году мы завершили работы по строительству Затонского моста. Вся республика и все регионы, которые экономически взаимодействуют с республикой, почувствовали насколько это выгодно», – подчеркнул Муниров.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.02; ПРИВЯЗКА Ж/Д ТАРИФОВ К ЦЕНЕ ГРУЗА НЕГАТИВНО ОТРАЗИТСЯ КАК НА ОТПРАВИТЕЛЯХ, ТАК И НА РЖД – МИНТРАНС

Существует риск, что привязка железнодорожных тарифов к стоимости груза может негативно отразиться как на грузоотправителях, так и на владельце инфраструктуры, считают в **министерстве транспорта** РФ.

«Это очень непростая идея. Ее точно надо обсуждать. Может быть, в формате каких-то дополнительных надбавок, коэффициентов или еще чего-то», – заявил журналистам замглавы **министерства транспорта** РФ Алан **Лушников** в кулуарах ПМЭФ-2017. «Совершенно точно: предсказуемость важнее, чем сверхприбыль для всех участников цепочки – и для грузовладельцев, и для железной дороги», – сказал он.

По его словам, в этом вопросе сейчас «идет сейчас большая работа» по поручению вице-премьера РФ Аркадия **Дворкович**а. Создана рабочая группа под руководством министерства экономического развития РФ и Федеральной антимонопольной службы РФ. «Там есть серьезный пласт работ. При принятии тарифных решений необходимо оценить, как это влияет на отрасли экономики и ОАО «Российские железные дороги». Потому что они друг без друга работать не могут», – отметил чиновник.

«Если железная дорога завтра «упадет», то уголь никуда не доедет. А если «углю» предъявят к оплате столько, сколько он не сможет платить, он тоже никуда не поедет – и железная дорога точно потеряет, даже если она не сильно много на этом зарабатывает», – добавил он.

«Для грузовладельца самое важное – точно знать, сколько он заплатит за перевозку через год-два-десять лет. Тогда он сможет строить свои инвестиционные планы. В этом минус этой идеи, потому что никто не может предположить абсолютно достоверно, сколько будет стоить уголь через 10 лет. И тогда получается, что, если заложить какую-то долю в цене, а цена окажется ниже прогноза, то железная дорога не выживет. Если цена окажется очень высокой, то грузовладелец будет думать, что переплатит железной дороге, вместо того, чтобы инвестировать в своё дальнейшее развитие», – добавил А.**Лушников**.

### ТАСС; 2017.06.02; ЦЕЛЕВАЯ МОДЕЛЬ РЫНКА Ж/Д ПЕРЕВОЗОК МОЖЕТ БЫТЬ РЕАЛИЗОВАНА В ДВА ЭТАПА

Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок может быть реализована в два этапа, сообщил журналистам заместитель **министра транспорта** РФ Алан **Лушников** на Петербургском международном экономическом форуме.

«Мы договорились, что будем структурировать модель до 2022 года, и есть предложение подумать над вторым этапом до 2025 года. Сейчас это в обсуждении находится», – сказал он.

Говоря о сроках представления в правительство итогового варианта модели, **Лушников** отметил, что необходимо увязать долгосрочную программу развития РЖД с регуляторными решениями по формированию модели рынка.

Ранее в интервью корпоративному телевидению РЖД **Лушников** говорил, что действие разрабатываемой сейчас Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2020 года может быть продлено до 2025 года. По его словам, дискуссия вокруг Целевой модели рынка продолжается – в частности, обсуждается вопрос, должна ли она служить сохранению отраслевого статус-кво или быть моделью структурного изменения отрасли.

По его мнению, в текущих условиях нужно сбалансировать ситуацию с тарифными доходами, возможно поменять настройки прейскуранта, изменить структуру издержек компании. После этого РЖД допускают возможность структурных изменений.

О Целевой модели

Поручение разработать и представить предложения по Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок, а также по формированию организационной модели функционирования пассажирского комплекса было дано Минэкономразвития, **Минтрансу**, министру РФ Михаилу Абызову, заинтересованным органам исполнительной власти, РЖД и Совету потребителей РЖД на заседании межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожной транспорта в июне 2015 года.

В ноябре 2016 года начальник департамента управления бизнес-проектами РЖД Андрей Тонких говорил, что, согласно предлагаемой компанией целевой модели, на первом этапе, длительность которого оценивается в пять лет, будет происходить настройка регуляторной модели без серьезных структурных изменений. При этом РЖД сохранит статус монопольного владельца инфраструктуры и общесетевого перевозчика.

Если заложенные моделью показатели будут не достигнуты в рамках первого этапа, произойдет переход ко второму этапу, который будет состоять из двух шагов. Первый шаг составляет порядка трех лет, это выделение перевозочного бизнеса на базе созданных бизнес-единиц в дочернее общество с возможным созданием условий для развития рынка перевозчиков. В случае, если в рамках первого шага не будет достигнута эффективность, предполагается переход ко второму шагу – это создание условий для развития конкуренции и либерализации цен на рынке перевозок грузов. По словам Тонких, уже после этого можно рассматривать вопрос о предложениях по приватизации миноритарного пакета перевозочного бизнеса.

### ТАСС;2017.06.02; РЖД, ЧЕЛЯБИНСКАЯ И СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТИ ПОДГОТОВЯТ ПРОЕКТ ВСМ ЧЕЛЯБИНСК – ЕКАТЕРИНБУРГ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), Челябинская и Свердловская области в рамках ПМЭФ заключили соглашение о сотрудничестве в развитии скоростной и высокоскоростной железнодорожной транспортной инфраструктуры, реализации совместных проектов, в том числе на условиях государственно-частного партнерства, и развития прилегающих территорий.

Подписи под документом поставили президент РЖД Олег Белозёров, губернатор Челябинской области Борис Дубровский и врио губернатора Свердловской области Евгений Куйвашев. Соглашение подписано в целях подготовки инвестиционного инфраструктурного проекта высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Челябинск – Екатеринбург и его интеграции в систему высокоскоростного железнодорожного сообщения Российской Федерации, в том числе в целях выбора основных технологических, конструктивных решений и подвижного состава, выбора маршрута трассы, а также разработки технико-экономического обоснования проекта.

Стороны намерены обмениваться информацией о подготовке к реализации и о возможных мерах поддержки проекта. ОАО «РЖД» также намерено оказывать экспертную отраслевую поддержку и содействие в подготовке и реализации проекта. Для дальнейшего взаимодействия будет сформирована совместная рабочая группа.

По словам врио губернатора Свердловской области Евгения Куйвашева, проект принесет значительный эффект и привнесет дополнительную возможность привлечения инвестиций. «Мы рассчитываем, что на этой магистрали, которая соединяет два крупнейших региона на Урале, будет работать наша железнодорожная техника, что придаст новый импульс нашему железнодорожному машиностроению, и, конечно, разовьет те территории, через которые эта магистраль пройдет», – сказал он.

В свою очередь глава Челябинской области Борис Дубровский отметил, что власти региона серьезно продвинулись в осмыслении этого проекта. «Мы предполагаем, что эта дорога дальше должна двигаться в Казахстан, через Астану, по крайней мере это вызывает интерес, в том числе у наших казахских коллег», – отметил он.

О проекте

Ранее сообщалось, что Федеральный центр проектного финансирования (ФЦПФ, группа ВЭБ) совместно с Челябинской областью и Свердловской областью при одобрении РЖД выступили с инициативой подготовки и реализации проекта создания Уральской скоростной магистрали между Челябинском и Екатеринбургом. Для подготовки проекта правительством Челябинской области и ФЦПФ создана в форме хозяйственного партнерства специальная проектная компания «Уральская скоростная магистраль». ФЦПФ и правительство Челябинской области вложили по 50 млн руб. в капитал хозяйственного партнерства на работы по подготовке проекта. В состав участников компании планирует войти и правительство Свердловской области.

Проект скоростной магистрали Челябинск – Екатеринбург предполагает строительство новой двухпутной железнодорожной линии со скоростью движения 250 км/ч, которая соединит столицы-миллионники двух регионов и сократит время в пути из одного города в другой, по предварительным оценкам, до 1 часа 10 минут с нынешних пяти с лишним часов. Проектирование и строительство магистрали будет обеспечиваться за счет собственных средств частного инвестора (концессионера) и привлеченного финансирования.

### ТАСС;2017.06.02; ГЛАВА ФАС: ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ТАРИФЫ ДЛЯ РЖД МОГУТ БЫТЬ ВВЕДЕНЫ В 2018 Г.

Инвестиционные тарифы для ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) могут быть введены в 2018 году, заявил ТАСС глава Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Игорь Артемьев.

«Мы практические отработали механику, обсуждаем с РЖД, с правительством, с **Минтрансом**, какие объекты могут туда попасть, в какие сроки будем вводить – то есть всю регуляторику, всю динамику процессов. Я думаю, что с такими тарифами мы выйдем на следующий год. Желательно их утвердить в этом году на следующий год, чтобы потребители и правительство понимало последствия этих решений, и сроки, и объекты», – сказал он.

По словам представителя ФАС, инвестиционные железнодорожные тарифы являются аналогом механизма «инфраструктурной ипотеки», разработать который должно правительство по поручению президента Владимира Путина.

«Идея инвестиционных тарифов для РЖД прорабатывается для того, чтобы создать механизм гарантирования частных инфраструктурных инвестиций, в том числе в рамках концессионных соглашений, когда инвестор строит примыкающую железнодорожную инфраструктуру, а РЖД платит за ее использование или выкупает, по аналогии с механизмом «инфраструктурной ипотеки», одновременно взимая провозные платежи», – пояснил собеседник агентства.

Также инвестиционные тарифы, по мнению ФАС, дадут возможность заключать долгосрочные договоры с грузоотправителями по фиксированным ценам и конкурировать с другими видами транспорта, например, с трубопроводным транспортом на рынке перевозки нефтяных грузов.

Кроме того, такие тарифы позволят обеспечить возвратность инвестиций в обновление локомотивного парка, когда локомотивная составляющая выделяется в выручке РЖД в виде платы за тяговое усиление, рассчитанной на основе контракта жизненного цикла. «Расходы определяются на долгосрочный период с учетом совокупной стоимости владения на протяжении всего срока службы на уровне, обеспечивающем возврат инвестиций, обслуживание и капитальный ремонт соответствующего парка», – пояснили в ФАС.

В пятницу президент России Владимир Путин, выступая на пленарном заседании Петербургского международного экономического форума, предложил внедрить в России механизм «инфраструктурной ипотеки» для инвесторов.

Он отметил, что речь идет о внедрении схемы, когда инфраструктурный объект фактически покупается в кредит, полученный от частных инвесторов, а пользователи объекта этот кредит постепенно погашают. Таким образом, возврат капиталовложений предлагается осуществлять за счет регулярных платежей, которые будут поступать от основных выгодоприобретателей инфраструктурных объектов, то есть из бюджетов разных уровней, инфраструктурных монополий и т. д. Для обеспечения платежей также может быть использован механизм госгарантий.

### RNS; 2017.06.03; ЭКС-ГЛАВА РЖД ОТМЕТИЛ НЕОБХОДИМОСТЬ УЧАСТИЯ ГОСУДАРСТВА В РАЗВИТИИ Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРЫ

Участие государства в развитии железнодорожной инфраструктуры необходимо, частные средства не могут взять на себя то количество рисков, которое предполагают такие проекты, сказал RNS экс-глава РЖД Владимир Якунин в кулуарах ПМЭФа-2017.

«Частные деньги не возьмут на себя все риски, а в таких проектах рисков много – это политические риски, это экономические риски, это риски маркетинговые,– сказал он. – Что-то частники на себя берут, но они должны точно понимать срок возврата капитала, и защищенность, потому участие государства в таких проектах мне кажется абсолютно необходимым», – отметил Якунин.

Ранее в своем выступлении на форуме он отметил, что инфраструктура не может развиваться за счет только одной, пусть даже крупной компании.

«Необходимо создать эту инфраструктуру и это инфраструктура не может создаваться за счет только одной компании, какая бы большая она не была», – сказал он на ПМЭФ.

### RNS; 2017.06.03; ЭКС-ГЛАВА РЖД НАЗВАЛ УСЛОВИЯ ДЛЯ ПОЯВЛЕНИЯ ВТОРОГО Ж/Д-ПЕРЕВОЗЧИКА В РОССИИ

Экс-глава РЖД Владимир Якунин считает развитие железнодорожных сетей необходимым условием для появления второго железнодорожного перевозчика в России, помимо РЖД. Об этом он рассказал RNS в кулуарах ПМЭФа-2017.

«Это, на мой взгляд, может возникать только в том случае, если у нас развиваются железнодорожные сети, – сказал он RNS. – Вот частник с государством решили, что они хотят сделать Белкомур (планируемая стратегическая железнодорожная магистраль РФ. – RNS), например. И этот Белкомур не будет являться частью инфраструктуры, которой управляют РЖД. Вот это возможно», – считает Якунин.

Но на таких магистралях как Транссибирская магистраль, конкуренция двух перевозчиков невозможна, считает Якунин.

«А как на Транссибе, где поезда идут с интервалом в 8 минут вы представляете себе конкуренцию двух перевозчиков?», – заключил он.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2017.06.04; БИЛЕТ НА ДВОИХ

Москва и Санкт-Петербург объединили проездные

Для того, чтобы ездить на общественном транспорте Москвы и Санкт-Петербурга, теперь достаточно одного билета. Две столицы объединили свои транспортные карты «Тройка» и «Подорожник». Универсальные карты уже появились в продаже.

Пока карты «Тройка-Подорожник» и «Подорожник-Тройка» можно купить в Москве на станции метро «Комсомольская», а в Питере на «Площади Восстания» рядом с Ленинградским и Московским вокзалами. Но, как обещают в столичном департаменте транспорта, в течение месяца они появятся в кассах всех станций обоих метрополитенов и прочих точках распространения электронных проездных.

Программисты билетных проектов потрудились, чтобы сделать один электронный кошелек на два города. Еще несколько месяцев назад прогноз на объединение платежных систем был достаточно скептическим. Кроме прохода по ним в метро и в наземный транспорт, в Москве на них уже можно записывать билеты на электрички Московско-Тверской и Центральной пригородных пассажирских компаний.

С осени станет возможным записывать и проездные питерских пригородных поездов. По словам заммэра по транспорту Максима Ликсутова, особенно актуальны объединенные карты «Тройка» и «Подорожник» будут во время проведения в России крупнейших футбольных турниров – Кубка конфедерации, который пройдет уже этим летом, и чемпионата мира по футболу в 2018 году. В будущем в единую систему электронных транспортных карт Москвы и Санкт-Петербурга может войти и подмосковная «Стрелка».

### ТАСС; 2017.06.02; ФАС ОБНАРУЖИЛА НАРУШЕНИЯ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ВТОРОГО КОЛЬЦА МОСКОВСКОГО МЕТРО

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России обнаружила нарушения при проведении тендера с начальной ценой 70 млрд руб. на строительство двух участков второго кольца московского метро. Об этом сообщается в пресс-релизе российского ведомства.

В частности, в конкурсной документации отсутствовала проектно-сметная документация.

В ФАС отметили, что при таких обстоятельствах участникам становится невозможно объективно оценить объем закупаемых работ, их стоимость, требования к выполнению, и, как следствие, сформировать свое предложение должным образом.

Кроме того, ФАС рассмотрела жалобу АО «Объединение «Ингеоком» на действия АО «Мосинжпроект» при проведении конкурса на строительство двух участков третьего пересадочного контура Московского метрополитена.

По результатам рассмотрения заявок «Ингеоком» стал единственным участником данной закупки. В антимонопольный орган компания обжаловала незаконный, по ее мнению, отказ заказчика от заключения с ним контракта. ФАС изучила материалы дела и установила, что действия «Мосинжпроекта» закону не противоречат.

Поскольку закупка признана несостоявшейся из-за отказа «Мосинжпроекта» от заключения договора с единственным участником, ФАС России не стала выдавать заказчику предписание об устранении нарушений.

### ТАСС; ИРИНА БАЙБАРЗА; 2017.06.05; SASCO ВОЗОБНОВИЛО ПАРОМНОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ САХАЛИНОМ И ЯПОНСКИМ ОСТРОВОМ ХОККАЙДО

ОАО «Сахалинское морское пароходство» (SASCO) 5 июня возобновило паромное сообщение между Сахалином и японским островом Хоккайдо. Об этом сообщили ТАСС в SASCO.

«5 июня в свой первый в этом году рейс из порта Корсаков в направлении порта Вакканай отправилось скоростное пассажирское судно катамаранного типа «Пингвин-33». Первый рейс пассажирского судна был запланирован на 2 июня. Однако он был отменен из-за неблагоприятных для перехода погодных условий. Сегодня на борту катамарана находятся 14 пассажиров», – сказали в компании.

По данным SASCO, летняя навигация на международном направлении Корсаков – Вакканай – Корсаков продлится до середины сентября. За это время планируется совершить до 78 рейсов, вдвое больше, чем в прошлом году. Это связано с более ранним началом перевозок. Разрешение от **Минтранса** РФ на работу линии Корсаков – Вакканай – Корсаков в навигацию 2017 года получено.

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

Переговоры по возобновлению работы паромной переправы активизировались в мае 2016 года после визита в Японию губернатора Олега Кожемяко. В консультациях по возобновлению работы перевозок принимали участие представители правительства Сахалинской области, мэрии Вакканая и руководства ОАО «Сахалинское морское пароходство». Эта компания и стала новым оператором международной линии. В 2016 году катамаран за 15 рейсов перевез 465 человек.

### RNS; 2017.06.02; ГЕНДИРЕКТОР «АЭРОФЛОТА» ПОДДЕРЖИВАЕТ СОЗДАНИЕ НОВОГО ЛОУКОСТЕРА В РОССИИ

Гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев поддерживает создание в России новой авиакомпании – лоукостера. Об этом он сообщил на встрече с журналистами в рамках Петербургского международного экономического форума.

«Я полностью поддерживаю. Территория нашей страны – более 17 млн квадратных километров, и сегодня «Победа» (лоукостер группы “Аэрофлот. – RNS) все-таки небольшую нишу занимает. Что такое 4,2 млн пассажиров условно из 100 млн, которых мы везем? На такой территории я бы четко приветствовал и видел, если бы компанию создавали в центральной полосе России, лоукостер точно нужен», – сказал Савельев.

«Easyjet с Ryanair же уживаются… каждый занимает свою нишу. Почему нет?» – добавил он.

По его словам, целесообразно создавать авиакомпанию с чистого листа, а не на базе какой-то действующей авиакомпании. «Нельзя создать на базе чего-то – с психологией людей, с ментальностью, – это другие люди, совсем другие. Это люди, которые сидят в аэропорту, экономят на всем, но у них должно быть от этого удовольствие», – сказал он.

О возможности создания в России новой авиакомпании-лоукостера на этой неделе сообщил «Коммерсант». Переговоры, по данным издания, ведутся с Air Asia, Wizz Air и Pegasus, а также с РФПИ. Предполагается, что новый перевозчик может летать из недозагруженных региональных аэропортов, например из петербургского Пулково.

В **Минтрансе** также заявляли, что поддерживают создание новой авиакомпании, но бизнес-план пока не получали.

### Ъ-ONLINE ПЕРМЬ; 2017.06.02; МИНТРАНС ВЫБЕРЕТ, С КАКИМИ АВИАКОМПАНИЯМИ ЗАКЛЮЧИТЬ ДОГОВОР НА СУБСИДИРОВАНИЕ РЕЙСОВ В КРАНОДАР, МИНВОДЫ И НОВОСИБИРСК

**Министерство транспорта** края объявило отбор авиакомпаний на выделение субсидированных средств для осуществления вылетов в Краснодар, Минеральные Воды и Новосибирск из Перми. Общий размер субсидии на три направления составит 34,236 млн руб., сроки вылетов – с 1 июля по 31 декабря. Отбор комиссия **Минтранса** осуществит до 14 июня.

Отметим, сейчас единственным перевозчикам по двум из трех представленных на отбор направлений, Краснодару и Новосибирску, является авиакомпания «ЮВТ-Аэро». Ранее в краевом правительстве было решено дотировать рейсы в Краснодар и Минводы.

В документации **Минтранса** уточняется, что при подаче более одной заявки по одному направлению будет учитываться авиапарк компании – приоритет в этом случае отдастся компании, самолеты которой произведены в России (Ан-148, Ан-140, SSJ-100, ТВС-2МС, Ил-114).

Напомним, в 2017 году федеральное финансирование получили следующие направления из Перми: Нарьян-Мар, Нижневартовск, Салехард, Сургут, Сыктывкар и Ханты-Мансийск. Пять из них осуществляет «ЮВТ Аэро». Из краевого бюджета в этом году субсидируются направления в Самару, Казань, Нижний Новгород и Новосибирск (последний рейс – 6 июня). Всего в 2017 году на авиаперевозки из бюджета выделено 61 млн руб. В 2014–2016 годах эта сумма составляла 33,6 млн руб. в год.

### ТАСС; 2017.06.02; УДЛИНЕНИЕ ВПП В АЭРОПОРТУ ВЕЛИКОГО УСТЮГА ОЦЕНИВАЕТСЯ В 1,3 МЛРД РУБЛЕЙ

Удлинение взлетно-посадочной полосы в аэропорту Великого Устюга в Вологодской области оценивается в 1,3 млрд рублей. Проект получил положительное заключение Главгосэкпертизы и на данный момент находится на согласовании федерального правительства, рассказал в интервью ТАСС в кулуарах Петербургского международного экономического форума губернатор Вологодской области Олег Кувшинников.

«Мы подготовили проект, получили заключение Главгосэкспертизы, знаем уже стоимость – 1,3 млрд рублей на удлинение взлетно-посадочной полосы с 1,3 км до 2,5 км, чтобы могли приземляться среднемагистральные самолеты из Москвы и Санкт-Петербурга, у которых огромный интерес к Великому Устюгу. Мы заявляемся с этим проектом в **Минтранс**, ждем положительного решения правительственной комиссии, потому что у области таких денег нет. Возможность попасть в этот год – минимальная, в этом году начала строительства не будет точно», – рассказал ТАСС Олег Кувшинников.

Он отметил, что проект реконструкции и удлинения полосы значится в перечне поручений президента РФ Владимира Путина, который был сформирован после посещения президентом Великого Устюга в 2008 году. Первый пункт из перечня поручений президента – строительство ледового дворца в вотчине Деда Мороза в Великом Устюге – был выполнен, дворец был запущен в 2016 году. Второй пункт – строительство физкультурно-оздоровительного комплекса – будет выполнен в 2017 году. 18 ноября, в день рождения Деда Мороза будет запущен большой физкультурно-оздоровительный комплекс, отметил губернатор. Третий проект – удлинение ВПП – оказался самым сложным. Ранее предполагалось реализовать его в мае – сентябре 2017 года.

«Проект федеральный, но предыдущим руководством региона была допущена ошибка, все федеральные аэропорты в Вологде, Великом Устюге были приняты в областную собственность, и ВПП тоже. Поэтому сейчас, чтобы войти в федеральное финансирование, пришлось пройти очень большой круг согласований. Сейчас ждем положительного решения правительственной комиссии», – ответил губернатор.

### ТАСС;2017.06.02; ГЕНДИРЕКТОР «АЭРОФЛОТА»: ВОПРОС О ПРОДАЖЕ «ДОЧЕК» КОМПАНИИ ВСТАНЕТ НЕ РАНЬШЕ 2020 ГОДА

Вопрос о продаже дочерних компаний «Аэрофлота» может встать не раньше, чем через три года. Об этом сообщил журналистам в кулуарах Петербургского международного экономического форума генеральный директор «Аэрофлота» Виталий Савельев.

«На каком-то этапе, когда лоукостер «Победа» раскрутится, и мы возьмем те 40 самолетов, а может и больше, которые мы изначально хотели, конечно, в этом случае мы пробьем планку 50% (доля рынка – прим. ТАСС), тогда встанет вопрос с ФАС, что делать дальше. Тогда встанет вопрос о продаже какой-то из «дочек», как это обычно делается на западе. Но пока такого вопроса не стоит, и в ближайшей перспективе – минимум, наверное, года три – мы будем наращивать поток», – сказал он.

Ранее сообщалось, что вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** поручил **Минтрансу** представить предложения по продаже «Аэрофлотом» дочерней авиакомпании «Россия». В свою очередь, Савельев заявил, что вопрос о приватизации авиакомпании «Россия» поставлен слишком рано.

Как сообщал ТАСС официальный представитель «Аэрофлота», вопрос о продаже пакета «Аэрофлота» в авиакомпании «Россия» не стоит на повестке дня, так как стратегия группы заключается в создании отечественного авиационного холдинга, и авиакомпания «Россия» является составной его частью.

Авиакомпания «Россия» создана на базе трех региональных перевозчиков группы «Аэрофлот»: «России», «Донавиа» и «Оренбургских авиалиний». Базируется в Санкт-Петербурге, имеет филиалы в Москве, Ростове-на-Дону и Оренбурге.

Группа «Аэрофлот» состоит из авиакомпаний «Аэрофлот», «Россия», «Победа» и «Аврора». Контрольный пакет акций «Аэрофлота» (51,17%) принадлежит государству в лице Росимущества. Еще 34,57% акций компании хранятся в Национальном расчетном депозитарии – это номинальный владелец акций, фактические владельцы не раскрываются. Дочка «Аэрофлота» – «Аэрофлот-финанс» – владеет пакетом квазиказначейских бумаг в размере 4,47%. Ростех контролирует 3,26% акций, 8,25% ценных бумаг принадлежат физическим лицам.

### ТАСС; 2017.06.04; «ВИМ-АВИА» ВЫВЕЗЛА ИЗ АНАДЫРЯ В МОСКВУ ПАССАЖИРОВ ЗАДЕРЖАННЫХ РАНЕЕ РЕЙСОВ

Пассажиры авиакомпании «ВИМ-Авиа», чьи рейсы 30 мая и 1 июня были задержаны в Анадыре, вылетели в Москву. Всего округ покинули 430 человек, сообщил директор Международного аэропорта Анадырь (Угольный) Олег Дикий.

«Сегодня сотрудники за полтора часа оперативно зарегистрировали на рейс 430 человек. Пассажиры задержанных рейсов от 30 мая и 1 июня отправились в российскую столицу на Boeing 777-300, который вмещает до полутысячи человек», – сказал Дикий. Следующий рейс из Анадыря в Москву запланирован на 6 июня.

В правительстве Чукотки между тем обеспокоены ситуацией вокруг авиакомпании «ВИМ-Авиа» из-за задержек рейсов, поскольку в регионе начался отпускной сезон. Губернатор Чукотского округа Роман Копин уже обратился к главе **Росавиаци**и с просьбой разобраться в ситуации.

В самой авиакомпании пояснили, что веерные задержки рейсов произошли из-за позднего прибытия трех воздушных судов с планового обслуживания. Сейчас компания корректирует расписание, чтобы выполнить все обязательства по перевозке пассажиров.

### ТАСС; 2017.06.02; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОВОКЗАЛЬНОГО КОМПЛЕКСА ХРАБРОВО ИДЕТ С МЕСЯЧНОЙ ЗАДЕРЖКОЙ

Реконструкция аэровокзального комплекса аэропорта Храброво в Калининграде идет с задержкой примерно в месяц, сообщил в пятницу ТАСС врио заместителя председателя правительства региона Александр Шендерюк-Жидков.

«Сам аэропорт отстает от наших ожиданий, и мы хотели бы, чтобы работы велись еще быстрее, мы видим где-то месячную задержку по сравнению с теми планами, которые мы изначально ожидали», – сказал Шендерюк-Жидков в рамках Петербургского международного экономического форума. Он отметил, что реконструкция аэровокзального комплекса и взлетно-посадочной полосы (ВПП) ведется усиленными темпами, но, по мнению региональных властей, нужна ее активизация.

Врио зампреда правительства области добавил, что задержка не критична с точки зрения завершения реконструкции Храброва в соответствии с планами к 2018 году, однако она критична с точки зрения летнего туристического сезона в области. «Мы уже сейчас с вами в сезоне, а к сожалению, то, что творится в аэропорту, не может вызывать радости. Мы бы, конечно, хотели извиниться перед пассажирами за ту ситуацию, которую мы вместе с аэропортом имеем», – сказал он.

По его словам, в рамках возможностей уже идет частичное перемещение рейсов в новую часть терминала аэропорта.

«В целом мы видим позитивные изменения и ожидаем, что в течение месяца мы уже будем иметь готовый аэропорт (пассажирский терминал). Возможны еще какие-то процедуры, связанные с приемкой аэропорта, потому что это отдельная история, уже не связанная со строительными работами, но именно сами работы в течение месяца будут закончены», – сказал Шендерюк-Жидков.

Ранее сообщалось, что новый терминал Храброва будет открыт 1 июня. К этому дню дирекция авиаузла сообщила, что обновленный терминал начал работу в тестовом режиме без пассажиров. С 29 мая на объекте приступила к работе комиссия Ростехнадзора. Врио губернатора области Антон Алиханов потребовал от правительства региона усилить контроль за вводом терминала в эксплуатацию.

Реконструкция Храброва

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 обслуживать до 3,5 млн человек в год. Все работы по его реконструкции планируется завершить 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.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.06.05; СТАМБУЛ ПРИГЛАШАЕТ РОССИЙСКИЕ ЧАРТЕРЫ

На решение о возобновлении обслуживания чартерных рейсов в аэропорту Ататюрк повлиял спад пассажиропотока

Крупнейший в Турции международный аэропорт Ататюрк (Стамбул) уведомил российские авиакомпании о возобновлении обслуживания чартерных пассажирских и грузовых рейсов после трехлетнего перерыва. В стамбульском аэропорту рассчитывают на восстановление снизившегося пассажиропотока за счет привлечения чартеров, в том числе из России. Но, по мнению экспертов, для российских туристов Стамбул не так привлекателен, как курорты Антальи, Мармариса или Даламана.

Как рассказал «Известиям» источник в одной из российских авиакомпаний, перевозчик в конце мая получил уведомление турецкой стороны о том, что аэропорт Ататюрк теперь открыт для чартерных рейсов. Письмо было направлено представителем Bilen air service, одной из ведущих компаний Турции, специализирующейся на авиационных услугах и наземном обслуживании в аэропортах. Ее представитель подтвердил «Известиям» эту информацию.

– Все верно, аэропорт Ататюрк действительно с 18 мая 2017 года возобновил прием чартерных рейсов, который был приостановлен в январе 2014 года. Это решение касается всех чартерных рейсов, при условии предварительного получения соответствующих разрешений Генерального директората гражданской авиации и слотов от аэропорта, – отметил представитель Bilen air service.

По его словам, причинами такого решения стали увеличение пропускной способности аэропорта с момента приостановления приема чартерных рейсов, относительный спад пассажиропотока на внутренних и международных направлениях, а также требования заинтересованных сторон.

Эксперты авиационного рынка отмечают, что снижение пассажиропотока в аэропорту Стамбула могло произойти из-за нестабильной в последнее время политической ситуации в Турции. При этом у туристов данное направление отдыха не считается таким же популярным, как традиционные турецкие курорты.

По мнению пресс-секретаря Российского союза туриндустрии Ирины Тюриной, турпоток в Стамбул можно увеличивать только с помощью развития направления экскурсионных туров, но под них чартерные рейсы не ставятся. Для такого рода поездок достаточно регулярных рейсов.

– Чартеры ставят только там, где сформирован гарантированный массовый спрос. В основном чартерные рейсы обслуживают пляжные и горнолыжные направления. Стамбул к массовому направлению отдыха не относится. Объем туристического интереса к нему несопоставим с пляжными направлениями Турции. Поэтому перспектив для российского чартерного туристического потока в Стамбул нет, – сказала «Известиям» Ирина Тюрина.

С другой стороны, пассажирами чартерных рейсов могут быть не только туристы, но и предприниматели. Так, в 90-е годы наблюдался бум так называемых шоп-туров в Турцию, под которые заказывались чартерные рейсы. Многие годы в зимнее время российские чартеры летали в Стамбул, а в летний период – на морские курорты Турции. Окончательно такие полеты прекратились несколько лет назад. Оставшийся пассажиропоток перераспределился на регулярные рейсы.

По словам заместителя генерального директора по оперативному управлению российской чартерной авиакомпании I Fly Георгия Баутина, из-за изменения экономической ситуации в последние 3–4 года поток существенно снизился, и чартерные рейсы в Стамбул перестали пользоваться былым спросом.

– На рынке присутствовало несколько крупных консолидаторов таких чартерных рейсов, на которых основную долю пассажиров составляли представители малого бизнеса, закупавшие товары народного потребления. Сейчас уже нет того спроса. Чартерные пассажиры перераспределились на регулярные рейсы, – сказал «Известиям» Георгий Баутин.

Во второй по величине авиакомпании «Россия» не подтвердили получение уведомления о возобновлении чартеров в Ататюрке, но отметили, что рейсы в Стамбул выполняются на регулярной основе.

– Доля классических чартерных рейсов в структуре перевозок компании составляет чуть более 3%. На сегодняшний день в рамках регулярного расписания мы летаем в Стамбул из Санкт-Петербурга, – сообщил «Известиям» официальный представитель авиакомпании «Россия».

В других российских авиакомпаниях, опрошенных «Известиями», не комментируют получение письма от турецкой стороны.

В 2016 году в Стамбуле произошло несколько крупных терактов, в том числе в центре города и в аэропорту. Кроме того, в Турции была попытка государственного переворота, осуществленная в ночь на 16 июля группой военных. В апреле этого года **Росавиаци**я предупредила российские авиакомпании о возможной приостановке чартерных рейсов в Турцию в связи «со сложной внутриполитической ситуацией» в этой стране, но уже в мае телеграмма с предупреждением была отозвана. По оценкам экспертов, глубина продаж туров в Турцию составляет не менее 1 млн туристов на летний сезон, и Турцию выбирали как минимум 30–40% клиентов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.02; «ВИМ-АВИА» СОКРАТИТ ДО 15 ИЮНЯ 13% ЧАРТЕРОВ

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» объявила о сокращении 12,8% запланированных чартерных рейсов в период с 2 по 15 июня.

«Авиакомпания «ВИМ-Авиа» объявляет о сокращении 12,8% чартерных рейсов, с 2 июня по 15 июня включительно. Решение связано с необходимостью минимизировать веерные задержки рейсов, возникшие на фоне позднего прибытия трех воздушных судов с планового обслуживания», – говорится в сообщении перевозчика в пятницу.

Компания подчеркивает, что все обязательства перед пассажирами чартерных рейсов, которые в данный момент уже были перевезены на российские и зарубежные курорты, будут выполнены.

«Информация об отменах и переносах рейсов будет публиковаться на сайте и в социальных сетях авиакомпании, по мере поступления информации», – говорится в сообщении.

Авиакомпания сообщает, что 2 июня из аэропорта «Домодедово» были отменены семь рейсов: NN 9341 Москва – Сочи (Адлер), NN 9377, 9145, 9149 Москва – Бургас, NN 5721 и 5723 Москва – Анталья, NN 5725 Москва – Энфида.

Ранее туроператоры сообщили порталу «Интерфакс-Туризм», что рассчитывают выполнить обязательства перед туристами независимо от сокращения чартерных программ «ВИМ-Авиа».