**06 ИЮНЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### КОММЕРСАНТ.RU; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.06.05; АВИАТРАНСПОРТУ ДОБАВИЛИ ДЕНЕГ

Правительство расширило субсидии для Калининграда и Дальнего Востока

Правительство увеличило количество субсидируемых из бюджета авиарейсов: были расширены программы полетов на Дальний Восток и в Калининградскую область. В частности, государство начнет субсидировать полеты из Калининграда не только в Москву и Санкт-Петербург, но и в Екатеринбург, Калугу, Архангельск и Мурманск. По данным “Ъ”, не исключено, что правительство в будущем вернет в программу субсидирования региональные рейсы в Приволжье, которые в этом году были из нее исключены.

Правительство увеличило количество льготируемых авианаправлений, соответствующие постановления в понедельник опубликовал сайт Белого дома. По словам премьера Дмитрия Медведева, «количество субсидированных маршрутов на Дальнем Востоке увеличивается с 67 до 73». Они, в частности, связывают Хабаровск, Благовещенск, Якутск с Красноярском, Нерюнгри, Новосибирском и Симферополем, а также Анадырь с Хабаровском. Кроме того, значительно расширено число дотируемых направлений из Калининграда: в категорию льготных маршрутов включены пассажирские авиаперевозки из эксклава в Сочи, Екатеринбург, Архангельск, Мурманск и Калугу. До сих субсидирование применялось только на рейсах из Калининграда в Москву и Санкт-Петербург.

В 2016 году по программам субсидирования авиаперевозок было перевезено 1,5 млн человек. Но в 2017 году количество программ сократилось с пяти до четырех (выпали субсидии региональных перевозок в Приволжье), а объем выделяемых бюджетных средств уменьшился на 17,5%, до 7,2 млрд руб. В конце прошлой недели глава **Минтранса** Максим **Соколов** сообщил, что сейчас готовятся изменения в программу поддержки региональных авиаперевозок. Новый документ «будет учитывать баланс между отдельными регионами, направлениями и дистанциями», – заявил он. В **Минтрансе** “Ъ” сообщили, что изменения касаются возвращения в программы госсубсидирования маршрутов в ПФО.

По данным “Ъ”, **Росавиаци**я также неоднократно предлагала **Минтрансу** доработать программу субсидирования региональных перевозок. Ведомство предложило создать реестр социально значимых маршрутов (определяются государством), который будет предлагаться перевозчикам для участия в конкурсном отборе. **Росавиаци**я также считает, что снижать субсидирование следует «поэтапно», без резкого увеличения стоимости билетов, что позволит сохранить региональную маршрутную сеть страны.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.06.06; АВИАКОМПАНИИ НАЛЕТАЛИ УБЫТКИ

Налоговые льготы не спасли отрасль от потерь

Несмотря на господдержку, российские авиакомпании по-прежнему нерентабельны. В 2016 году их убытки выросли на 17,6%, до 10 млрд руб. Наибольшие потери приходятся на внутренние перевозки: несмотря на временное снижение НДС до 10%, эти рейсы принесли компаниям 33 млрд руб. убытка. Участники отрасли опасаются, что 2018 год окажется «драматичным», поскольку пока продления льготного НДС не предвидится.

Авиакомпании РФ в 2016 году показали общий убыток на уровне 10 млрд руб. (в 2015 году – 8,5 млрд руб.), рассказал «Ъ» президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Владимир Тасун. Основной убыток, как и раньше, получен на внутренних линиях – 33 млрд руб. (в 2015 году – 44,9 млрд руб.). Операционная прибыль на зарубежных рейсах не смогла перекрыть потери на внутренних, она составила всего 23 млрд руб., снизившись на 37% к 2015 году. При этом перевозки в 2016 году на внутренних линиях выросли на 7,3%, а на международных упали на 18,6%. Выручка перевозчиков за год составила около 1 трлн руб.

По словам господина Тасуна, основные затраты по-прежнему приходятся на лизинг воздушных судов, он подорожал на 19,4%, почти до 300 млрд руб. Стоимость аэропортового обслуживания выросла более чем на 20 млрд руб., а аэронавигационных услуг – на 2 млрд руб. «Ситуацию в отрасли смог поддержать сниженный НДС на внутренних линиях,– отмечает господин Тасун.– Налоговое бремя сократилось за год почти на 40 млрд руб.». В Минэкономики говорят о 38 млрд руб. На этом фоне авиакомпании с конца 2016 года начали наращивать пассажиропоток двузначными темпами: за январь–апрель 2017 он увеличился на 20,8%, до 27,1 млн человек. Но господин Тасун называет оптимизм преждевременным – рынок «перегрет низкими тарифами, и авиакомпании пытаются удержать пассажира низкими ценами». По данным Транспортной клиринговой палаты (ТКП), средняя стоимость перевозки российских авиакомпаний продолжает снижаться в среднем на 3-5% в год: если в начале 2016 года она составляла 5,7 тыс. руб., то в начале 2017 года – 5,4 тыс. руб.

«Вторую половину году авиакомпании смогут прожить относительно уверенно, пользуясь в том числе сниженным НДС,– говорит президент АЭВТ.– Но перевозчики уже должны задуматься, в каких налоговых условиях они будут работать после 2017 года». **Министр транспорта** Максим **Соколов** на днях говорил, что проект об обнулении НДС в отрасли на согласовании, но не включает московские рейсы (то есть затронет лишь 25% пассажиропотока). В Минэкономики считают, что вопрос о продлении льгот по НДС или об обнулении ставки «требует тщательной проработки».

В группе S7 согласны, что основным фактором роста остается падение тарифов на фоне переизбытка провозных емкостей. «Авиакомпании вынуждены продавать дешевле 2016 года, поскольку в страну завезено за год около 100 дополнительных самолетов»,– говорят в S7, отмечая, что за год тариф компании снизился примерно на 600 руб. Там подтверждают, что снижение ставки НДС до 10% в 2015 году было наиболее эффективной антикризисной мерой в отрасли, но ситуация радикально меняется: с 2017 года НДС на железнодорожные пассажирские перевозки снижен до нуля до 2030 года, а срок действия ставки НДС 10% по внутренним авиаперевозкам истекает. Таким образом, с 2018 года разница в налоговых ставках между железной дорогой и авиацией может достичь 18% от стоимости билета.

По мнению собеседника «Ъ» в «Аэрофлоте», российские перевозчики «проводят политику активного прироста емкостей», к концу 2016 года их объем превзошел показатели времен «Трансаэро». Он полагает, что «сами по себе цены, по крайней мере на перевозку в экономическом классе, уже никогда не вырастут: средний тариф отрасли на внутренних линиях неуклонно снижается уже пятый год». Драйвером роста в 2017 году источник «Ъ» видит международные перевозки, а летом дополнительную поддержку рынку окажут чартерные программы в Турцию.

Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев уточняет, что увеличение емкостей, спровоцированное открытием турецкого рынка, зимой неизбежно обернется драматическим избытком предложения. Причем его не сможет компенсировать даже открытие египетского направления, если такое состоится.

### РИА 57; 2017.06.05; ГУБЕРНАТОР ОРЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ВСТРЕТИЛСЯ С ДМИТРИЕМ МЕДВЕДЕВЫМ СВЕТЛАНА ЧЕБАНОВА

Сегодня, 5 июня, губернатор Орловской области Вадим Потомский встретился с председателем правительства Российской Федерации Дмитрием Медведевым. Речь шла о социально-экономическом развитии региона, реализации важных проектов. Губернатор рассказал РИА57 о конкретных решениях, принятых на встрече.

– Мы предложили схему государственно-частного партнерства по объездной дороге, чтобы перенаправить поток грузовых автомобилей из Брянска в обход Орла. Орел – единственный город ЦФО, где нет закольцованной дороги. Эта трасса требует больших денег. Объем инвестиций уточняется. Государственно-частное партнерство предполагает, что регион будет участвовать 15%, 35% предоставит соинвестор – банк (ряд кредитных организаций уже заявились), 50% – система «Платон». Дмитрий Медведев эту схему поддержал. Документы направлены в **Министерство транспорта**.

– У нас есть недостроенная дорога «Орел-Ефремов». Проблемный участок, который соединяет Ливны и Тульскую область. Часть уже построена (затрачено 500 млн рублей), нужно еще столько же. Дорога загружена, в ней есть острая необходимость. Дмитрий Медведев поручил министру транспорта Максиму **Соколов**у рассмотреть возможность включения нас в программу через «**Росавтодор**» и поддержать.

– Обсудили «Дормаш». Я рассказал историю этого завода. Он «лег на бок». Чтобы его вытащить, нужно примерно 1,5 млрд рублей. Дмитрий Медведев предложил подготовить финансовую модель, и далее мы ее в телефонном режиме обсудим. Позже мы определим, как через нашу Корпорацию развития Орловской области «Дормаш» можно реанимировать. Мы сделаем три – четыре предложения. Он выберет наиболее перспективное. Важно, что нет отказа.

– Значимо, что Дмитрий Медведев принял предложение приехать в Орловскую область. Он давно у нас не был. Дмитрий Медведев поручил внести поездку в график. Будем готовиться к визиту председателя правительства.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ЮЛИЯ КВИТКО; 2017.06.05; ТЯЖЕЛОВЕСНЫЙ АРГУМЕНТ

Использование инновационных вагонов выгодно участникам рынка

В условиях растущих объемов экспортных перевозок массовых грузов вопрос взаимодействия на стыке дорога – порт не теряет свою актуальность.

Минувший год стал рекордным по объемам перевалки через морские порты страны. Этот показатель превысил 720 миллионов тонн, продемонстрировав рост на 7 процентов к уровню 2015 года. Как отметил **министр транспорта** Максим **Соколов**, таких результатов во многом удалось достичь благодаря планомерному наращиванию мощностей морских портов. Так, их годовой прирост составил 32 миллиона тонн, а объем частных инвестиций, направленных за год в развитие инфраструктуры морского транспорта, превысил 46 миллиардов рублей.

Причем основная часть привлеченных инвестиций направлена на создание перевалочных мощностей для массовых грузов. На рост грузооборота во многом влияет увеличение объемов экспорта металлов и угля. Как показывают итоги работы в первом квартале этого года, наращивание экспорта грузов этих номенклатур будет только расти. Например, порт Владивосток увеличил грузооборот до 3,8 миллиона тонн (+20,3 процента), Находка – до 6 миллионов тонн (+4,3 процента). На треть больше перевалено экспортного энергетического угля на Универсальном перегрузочном комплексе в порту Усть-Луга. Компания «Восточный порт» в первом квартале 2017 года увеличила перевалку угля на 5,8 процента до 5,73 миллиона тонн.

С 2007 года средний вес грузового поезда уже увеличен на 230 тонн и превысил в 2016 году 4 тысячи тонн

Благоприятная рыночная конъюнктура на внешних рынках говорит о том, что в ближайшие годы следует ожидать увеличения объема российского экспорта через Дальневосточные порты в Китай, Японию и Южную Корею. С учетом роста потребления российского угля в странах АТР, «Восточный порт» реализует крупнейший инвестпроект по строительству третьей очереди угольного комплекса, включая создание федеральной железнодорожной инфраструктуры. С вводом его в эксплуатацию, которая должна состояться уже в этом году, грузооборот там увеличится до 39 миллионов тонн угля ежегодно.

Однако реализация планов компаний – грузоотправителей во многом будет зависеть от возможностей железнодорожной инфраструктуры удовлетворить потребности в перевозках. Здесь в первую очередь стоит учитывать, что доля погрузки на экспорт в общей погрузке железных дорог с 1990 года увеличилась с 1,4 до 22,5 процента, достигнув в 2016-м исторического максимума. Динамика перевозок экспортных грузов по направлениям показывает, что за период 1990-2016 годов их объемы значительно выросли: на Октябрьской магистрали – в 13 раз, Северо-Кавказской – в 19, на Дальневосточной – более чем в 6 раз. На Восточном полигоне доля угля в структуре грузоперевозок достигает 82 процентов.

При этом заметное отставание темпов обновления и модернизации инфраструктуры железнодорожного транспорта от динамики объемов перевозок создает целый ряд проблемных точек взаимодействия, которые могут перерасти в серьезные препятствия.

Как рассказал начальник отдела внешнеторговых и транзитных перевозок Центральной дирекции управления движением РЖД Артем Колобов, на эффективность организации перевозок грузов в порты сегодня влияют такие факторы, как неравномерность погрузки в течение месяца и неравномерность загрузки портовых мощностей. Свою роль играет здесь и нерациональная заадресовка отправителями грузопотоков между морскими портами, нехватка портовых мощностей, в особенности на Юге России, зависимость портовой инфраструктуры от метеоусловий, а также нерешенность проблем по приведению транспортного законодательства в соответствие с изменившимися условиями взаимодействия.

Очевидно, что при ограниченных возможностях инфраструктуры простое наращивание пропускной способности едва ли поможет эти проблемы решить, а наиболее оптимальным способом повышения объемов перевозок сегодня становится увеличение перевалки благодаря внедрению новых информационных систем, логистических схем и повышению технологической эффективности организации перевозок. Такой подход включает создание логистических центров на припортовых дорогах, интегрирование информационных систем РЖД и портов, внедрение технологии сквозного планирования погрузки в направлении портов в режиме ежедневных аудиоконференций со всеми участниками перевозочного процесса, включая грузоотправителей, а также развитие тяжеловесного движения и использование инновационных вагонов. Так, с 2007 года средний вес грузового поезда уже увеличен на 230 тонн и превысил в 2016 году 4 тысячи тонн. Это дает возможность перевозить больше грузов при том же количестве поездов. Эффект достигается как благодаря увеличению числа вагонов в составе, так и веса груза в каждом вагоне. Доля вагонов нового поколения грузоподъемностью 75 – 77 тонн (вместо 69 – 70 тонн у типовых вагонов) в перевозках угля постоянно растет. За счет их применения в 2016 году по сети было дополнительно перевезено 4,3 миллиона тонн угля. «Сегодня на рынке предоставления полувагонов уже около 14 процентов парка повышенной грузоподъемности», – говорит генеральный директор «Первой Тяжеловесной Компании» Владимир Сосипаторов. По словам топ-менеджера, важно найти баланс между количеством парка, операторской услугой и возможностями инфраструктуры.

Результативность предпринятых усилий уже сейчас отмечается грузоотправителями и представителями операторских компаний. Как рассказал заместитель гендиректора – директор по логистике СУЭК Денис Илатовский, снижение потребного парка происходит за счет улучшения качественных параметров работы сети. «Сегодня рост погрузки не требует роста числа вагонов. Инновационные вагоны добавляют грузоподъемности, и у нас в компании за два года грузоподъемность выросла на 1,5 тонны. Поехали быстрее РЖД, добавив 20 процентов скорости груженого рейса за прошедшие два года. Выросла скорость порожнего пробега, которая практически приблизилась к скорости груженого. То есть вагоны оборачиваются быстрее, и их требуется меньше», – пояснил он. «С ростом доли полувагонов нового поколения до 30 процентов потребность в парке будет снижаться. Если сейчас баланс полувагонов находится на уровне 470 тысяч единиц, то в среднесрочной перспективе будет достаточно 450 тысяч единиц и даже меньше. Уже до конца текущего года темпы выпуска замедлятся синхронизированно с потребностями рынка и будут уравновешены плановым выбытием устаревшего парка», – подтверждает Владимир Сосипаторов. По его словам, численность вагонов нового поколения внутри эксплуатируемого парка вырастет, соответственно потребный парк по сети сократится. Таким образом, максимальное использование всех возможных резервов позволит найти баланс, при котором железнодорожная инфраструктура сможет сохранить свою пропускную и провозную способность, что играет ключевую роль в освоении возрастающих объемов экспортных перевозок.

### LENTA.RU; 2017.06.05; «ВИМ-АВИА» ОТМЕНИЛА ЛЕТНИЕ ЧАРТЕРЫ ИЗ АНТАЛЬИ

Российская авиакомпания «Вим-Авиа» отменила большинство летних чартеров из турецкой Антальи. Список рейсов опубликован на сайте перевозчика.

В частности, до октября приостановлены маршруты с курорта в Челябинск, Москву, Белгород, Нижний Новгород, Краснодар, Самару, Нижневартовск. В «Вим-Авиа» попросили пассажиров внесенных в список рейсов обращаться за помощью к своему туроператору. При этом компания подчеркнула, что выполнит все обязательства перед клиентами, которых уже перевезла чартерами на российские и зарубежные курорты.

По информации Ассоциации туроператоров России (АТОР), сбои в расписании «Вим-Авиа» затронули такие организации, как ICS Travel Group, «НТК Интурист», Coral Travel, TUI Россия.

3 и 4 июня туркомпании в круглосуточном режиме решали вопросы с вылетом своих клиентов, которые должны были следовать чартерами «Вим-Авиа». Путешественников пересаживали на лайнеры других авиакомпаний, перенося дату отправления, или оформляли компенсации.

Ранее сообщалось, что перевозчик отменил все чартеры до 15 июня. **Министр транспорта** России Максим **Соколов** пообещал, что из-за ситуации с «Вим-Авиа» компенсации пассажирам за промедления с вылетом будут увеличены.

О проблемах с перевозкой туристов стало известно в конце мая. Тогда начались многочасовые задержки рейсов перевозчика в Болгарию, Турцию и по другим направлениям.

### ВОСТОК ТЕЛЕИНФОРМ; 2017.06.05; «БУДЕМ ОТБИВАТЬСЯ»: АЛЕКСЕЙ ЦЫДЕНОВ ДОГОВОРИЛСЯ О СОХРАНЕНИИ УЛАН-УДЭНСКОГО ИНСТИТУТА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Временно исполняющий обязанности главы Бурятии Алексей Цыденов заявил о договоренности – сохранить Улан-Удэнский институт железнодорожного транспорта, а также поручил незамедлительно сообщать о возможных реорганизациях и переводе учреждений из Бурятии. Во время рабочей поездки на минувшей неделе он обсудил проблему с руководством Рособрнадзора и **Минтранса** России, сообщает пресс-служба главы и правительства республики.

«Договорились, что железнодорожный институт сохраняем в Улан-Удэ. Возьмите на контроль», – дал поручение он Минобрнауки Бурятии. – Рособрнадзор и **Росжелдор** свои претензии снимает, высшее образование сохраняем».

Ранее ученый совет филиала Иркутского государственного университета путей сообщения принял решение о реорганизации института путем прекращения с 1 сентября 2017 года образовательной деятельности по основным программам высшего образования и переводом студентов в другие филиалы либо в вузы, обучающие по аналогичным направлениям.

В марте Алексей Цыденов направил в **министерство транспорта** России письмо с предложением сохранить высшее образование в Улан-Удэнском институте. Здесь учится почти 600 студентов. За свою историю, которая ведется с 1937 года (когда был образован техникум железнодорожного транспорта), обучение по различным специальностям здесь прошли около 27 тысяч человек.

Цыденов также поручил незамедлительно сообщать о планах возможных реорганизаций ведомств, чтобы не повторилась ситуация с переводом филиала Росимущества из Улан-Удэ в Иркутск.

– «Вы знали о переводе Росимущества (Территориальное управление Федерального агентства по управлению федеральным имуществом по РБ )? Не знали, узнали по факту. Это плохо», – сказал он главе Минимущества республики Маргарите Магомедовой. «Коллеги, обращаюсь ко всем. Сообщайте, если узнаете, что у нас что-то пытаются закрывать, укрупнять федеральные органы, сразу информируйте. Будем отбиваться», – сказал Цыденов.

### ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2017.06.06; 12 МЛРД РУБЛЕЙ ЗА ПРОЕЗД К «ДОМОДЕДОВО»

Платный подъезд к «Домодедово» все же может быть построен – «Автодор» обсуждает проект с потенциальными инвесторами. «Есть проектные проработки, есть финансовая модель», – рассказал предправления госкомпании Сергей Кельбах: рынку интересно, аэропорту «Домодедово» – крайне интересно (его цитаты по «Интерфаксу»).

Новая магистраль – это 6,5 км ответвления от трассы М4 «Дон», пояснил Кельбах. Проект интенсивно прорабатывался три года назад. Тогда было несколько вариантов взимания платы. В итоге было решено построить платную дорогу, которая соединит трассу М4 «Дон» и существующую дорогу в «Домодедово» (А105), говорил три года назад представитель **Минтранса**.

Но затем проект был приостановлен: бюджет ограничен и у государства есть более важные проекты, объяснил Кельбах. Для «Автодора» приоритетными считаются кольцо вокруг Москвы (ЦКАД) и соединяющая Москву и Санкт-Петербург М11. Но переговоры о платной дороге в «Домодедово» не были приостановлены, уточнил Кельбах, финансовая модель была пересчитана.

Теперь стоимость участка длиной 6,5 км составляет около 11,5–12 млрд руб. За три года она практически не изменилась: в 2014 г. говорили о 10–13 млрд руб. с учетом реконструкции участка, примыкающего к привокзальной площади аэропорта. Сумма немаленькая, но в ближнем Подмосковье очень высоки затраты на выкуп земель и перенос коммуникаций, объяснял тогда «Ведомостям» федеральный чиновник.

Доля государственного и частного участия в проекте упала. Сперва планировался паритет. Но модель пересчитали, «она живет при 85% частных инвестиций», утверждает Кельбах. Аэропорт и потенциальные участники проекта просят структурировать его так, чтобы было какое-то государственное плечо, рассказал он, пусть даже в пределах 10–15%. Доля госфинансирования будет одним из основных вопросов, считает старший юрист Hogan Lovells Константин Макаревич.

На стороне концессионера может выступить сам аэропорт. В феврале на совещании у первого вице-премьера Игоря Шувалова было поручено проработать варианты концессионного соглашения с «Домодедово», рассказал сотрудник одной из компаний, участвовавшей в обсуждении. По его словам, предлагается создать компанию-концессионера, среди учредителей которой может быть аэропорт с долей 10–15% или несколько больше, а также банки или дорожно-строительные компании; доли сейчас определяются. Впрочем, других претендентов на участие в проекте пока нет, сначала надо понять, какой будет модель и насколько она экономически жизнеспособна, признает собеседник «Ведомостей».

Аэропорт участвует в обсуждении вариантов проекта, который повысит транспортную доступность «Домодедово», подтвердил его представитель. Но пока это рабочие переговоры, аэропорт решений не принимал, добавил он. Дорога упростит доступ к «Домодедово», пассажиры будут быстрее разъезжаться, что разгрузит аэропорт, замечает советник Dentos Илья Скрипников.

Наблюдательному совету «Автодора» пока не нравится финансовое обоснование проектов

«Нам интересен почти любой проект, и мы всегда их смотрим», – отмечает директор «Главной дороги» (входит в группу УК «Лидер», планировала, но не стала концессионером в четвертом пусковом участке ЦКАД) Михаил Плахов. По месторасположению проект интересен, признает замдиректора по финансовому развитию «Автобана» Денис Анисимов (концессионер по третьему и четвертому участкам ЦКАД), но надо дождаться документов по проекту.

Это будет востребованный проект, считает Скрипников, он продолжит серию «Автодора» по упрощению доступа к аэропортам (см. врез). Проект будет, безусловно, интересен как потенциальным инвесторам, так и банкам, согласен Макаревич. Последнее время рынок не избалован большим количеством новых автодорожных проектов, продолжает он: тяжелая экономическая ситуация, сложности с бюджетным финансированием, проблемы некоторых крупных строительных компаний.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.05; «АВТОДОР» ОТКРЫЛ ДВИЖЕНИЕ ПО РАЗВЯЗКЕ НА ТРАССЕ М-11 ИЗ «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

ГК «Автодор» открыла движение по развязке на автодороге М-11 «Москва – Санкт-Петербург» из аэропорта «Шереметьево» в сторону Москвы.

В церемонии открытия приняли участие вице-премьер правительства РФ Аркадий **Дворкович**, первый замглавы **Минтранса** РФ Евгений **Дитрих** и председатель правления ГК «Автодор» Сергей Кельбах.

В соответствии с условиями концессионного соглашения по строительству головного участка трассы М-11 (км 15 – км 58), строительство и открытие движения через пункт взимания платы N4 на транспортной развязке N4 планировалось на 2023-2024 годы.

«С учетом нынешнего движения с концессионерами приняли решение, что лучше это сделать раньше. Идет большое строительства вокруг аэропорта «Шереметьево», расширяется дорога – и любое затруднение вызывает большие проблемы для людей, выезжающих из аэропорта», – заявил А.**Дворкович** на церемонии открытия, добавив, что ввод этой развязки ускорит выезд пассажиров из приаэропортовой зоны.

В сообщении «Автодора» отмечается, что открытие движения по съездам транспортной развязки из «Шереметьево» обеспечит распределение потоков транспортных средств по направлению в Москву, Зеленоград и Солнечногорск. Из терминалов А, В и С аэропорта «Шереметьево» движение будет осуществляться через Шереметьевское шоссе по съездам развязки N4 на М-11.

«Открытие съезда данной развязки уменьшит транспортные нагрузки на федеральную автомобильную дорогу М-10 «Россия», а также Старошереметьевское и Международное шоссе и обеспечит альтернативное направление потоков транспортных средств на автомобильную дорогу М-11», – указывают в «Автодоре».

По итогам переговоров с концессионером при участии **Минтранса** России была достигнута договоренность о пуске движения по транспортной развязке N4 М-11 в 2017-2018 годах в два этапа.

Первый этап – открытие движения на М-11 из аэропорта Шереметьево-1. При этом остаётся закрытым движение с М-11 по транспортной развязке N4 в аэропорт Шереметьево-1. Данный вариант предусматривает строительство временных пунктов выдачи талонов, шлагбаумов, светофорного объекта при въезде-выезде, организацию схемы дорожного движения с расстановкой знаков. Въезд с М-11 в аэропорт осуществляется через транспортную развязку N3 на пересечении с Международным шоссе. Открытие движения – июнь 2017.

Второй этап – открытие движения с М-11 в аэропорт «Шереметьево-1» (терминалы А, В, С) через транспортную развязку N4 на пересечении с Шереметьевским шоссе. Данный вариант предусматривает строительство площадки, временного пункта взимания платы для обеспечения съезда с М-11 в аэропорт «Шереметьево». Открытие движения – май 2018.

Концессионное соглашение о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе скоростной автомобильной дороги «Москва – Санкт-Петербург» на участке 15-58 км было подписано между «Автодором» и ООО «Северо-западная концессионная компания» в 2009 году. Срок действия соглашения – 31 год, после чего дорога возвращается под управление государством.

В рамках соглашения СЗКК осуществила строительство участка новой скоростной трассы категории IА. Протяженность построенной дороги составила 43 км. В рамках объекта было построено пять транспортных развязок, 39 мостов и путепроводов, в том числе трехпролетный мост через канал им. Москвы длиной 334 м с десятитиполосным движением; три подземных перехода, один путепровод через железную дорогу, пять переходов для животных. Трасса оборудована полосами аварийной остановки, островками безопасности, площадками для отдыха.

Общая стоимость проекта, включая строительство и обслуживание кредитной линии – свыше 60 млрд рублей. Треть средств выделяет государство, остальные – инвестиции акционеров и привлеченные концессионером заемные средства.

Оператором участка является ООО «Объединенные системы сбора платы» (ОССП), которое на паритетных началах принадлежит ПАО «Мостотрест» (MOEX: MSTT) и французской инфраструктурной компании Vinci.

### КОММЕРСАНТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ЛИДИЯ ГОРБОРУКОВА; 2017.06.06; «КАРСТ» НЫРНЕТ ПОД КАД

Компания реконструирует Токсовский тоннель за 563 миллиона рублей

ООО «Карст», один из субподрядчиков возведения моста через Керченский пролив, проведет реконструкцию Токсовского тоннеля, который проходит под КАД. Компания единственная подала заявку проведение работ и в итоге прошла отбор. Заказчик – ФКУ Упрдор «Северо-Запад», подведомственное **Росавтодор**у, – заключит с подрядчиком договор на сумму более 563 млн рублей. Реконструкция тоннеля должна быть закончена к концу 2018 года.

ООО «Карст» стало победителем конкурса на реконструкцию Токсовского тоннеля за сумму более 563 млн рублей. По данным сайта госзакупок, подрядчик единственный подал заявку на участие в тендере и в итоге прошел отбор.

Токсовский тоннель длиной 560 м находится на 31-м км КАД на развязке Санкт-Петербург – Матокса около Мурино. Высота тоннеля составляет 5,3 м. Над тоннелем расположены железнодорожные пути Приозерской линии ОЖД. Тоннель нуждается в реконструкции: по его железобетонным конструкциям пошли трещины, его подтапливает, дорожное полотно деформировалось. По проекту восстановления, которое подготовило петербургское ООО «Проект-Строй» за 9,5 млн рублей, компания «Карст» должна будет обновить гидроизоляцию в тоннеле, облицовку, отремонтировать асфальтовое покрытие и инженерные системы. Все эти работы подрядчик должен выполнить к концу 2018 года. Реконструкцию оплатят из федерального бюджета.

По данным «СПАРК-Интерефакс» (www.spark-interfax.ru), ООО «Карст» на 100% принадлежит компании Adler Global GmbH, зарегистрированной в Германии. Выручка компании по итогам 2015 года составила 631 млн рублей, чистая прибыль 8,5 млн рублей. В марте 2016 года стало известно, что ООО «Карст» стало одним из субподрядчиков «Мостотреста», который получил подряд на строительство крымского моста через Керченский пролив. Ранее совладельцем компании являлся Дмитрий Коршунов, который также руководил и владел частью ООО «Старый город-Карст», которое теперь также принадлежит Adler Global GmbH. Как ранее писал «Ъ» (см. «Ъ» от 18.11.2016), господин Коршунов стал фигурантом уголовного дела о финансовых махинациях, связанных со строительством стадиона на Крестовском острове, где компания «Старый город-Карст» занималась забивкой свай на поле. В итоге Дмитрий Коршунов был признан Василеостровским райсудом виновным в хищении более 140 млн рублей (путем завышения сметы) и осужден к четырем годам условного лишения свободы.

Всего **Росавтодор** в 2017 году направит на строительство и реконструкцию автомобильных дорог федерального значения и искусственных сооружений на них в Ленинградской и Псковской областях более 23 млрд рублей.

### RG.RU; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2017.06.05; СОБЯНИН ОТКРЫЛ АМИНЬЕВСКОЕ ШОССЕ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ

Новая скоростная дорога запущена на западе Москвы: 8,5-километровый участок Аминьевского шоссе между Кутузовским проспектом и улицей Генерала Дорохова. Как отметил мэр Сергей Собянин, открывая сегодня движение, трасса станет важнейшей частью хордовой трассы, идущей с севера.

Северо-Западную хорду в Москве, напомню, строят с 2011 года. Эта почти 30-километровая трасса должна пройти по территории четырех округов и соединить девять вылетных магистралей: Можайское, Сколковское, Рублевское, Ленинградское, Звенигородское, Волоколамское, Алтуфьевское, Дмитровское и Ярославское шоссе.

На всем протяжении дороги – в основном эстакады и тоннели, ни одного светофора. Ожидается, что хорда снимет до 15% нагрузки с Третьего транспортного кольца и МКАД. Магистраль запускают по частям: уже едут машины по сложнейшим инженерным сооружениям – винчестерному тоннелю на улице Народного Ополчения, эстакаде через железнодорожные пути на Рябиновой улице. И вот теперь строители сдали еще один тяжелый и важный участок на западе.

– Реконструированный участок Аминьевского шоссе стал частью не только Северо-Западной хорды, но и Южной рокады: трассы, которая пройдет от Рублевского до Каширского шоссе, – заявил Собянин. – Почти на 30% вырастет скорость на Аминьевского шоссе, станет гораздо проще подъехать к двум станциям метро и четырем строящимся.

На съезде с Кутузовского проспекта в сторону Аминьевского шоссе теперь появились два тоннеля, два путепровода и две эстакады. Как отметил первый заместитель руководителя департамента строительства Петр Аксенов, конструкции помогли разгрузить улицу Артамонова, где в часы пик собирается огромное количество автобусов. Общественный транспорт после запуска нового участка хорды пойдет так, чтобы не пересекаться с основными автомобильными потоками.

– С запуском трассы на западе столицы улучшилась не только транспортная ситуация, но и экология, – подчеркнул Аксенов. – Подрядчики переложили все инженерные сети, в том числе водосток в каскад прудов у реки Сетуни. Уже строятся мощные очистные сооружения, которые заменят системы 1950-70-х годов. Так что качество воды в прудах совершенно точно улучшится.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ЮЛИЯ КВИТКО; 2017.06.05; ДОЛЕТИТ КОЛЕСО ДО КАЗАНИ

Завершается проектирование высокоскоростной магистрали

Строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань с перспективой ее продления до Пекина обещает стать наиболее крупномасштабным транспортным проектом в ближайшие годы. Однако отсутствие опыта реализации подобных проектов ставит перед транспортной отраслью целый ряд системных задач.

В этом году завершается этап проектирования ВСМ с участием российско-китайского проектного консорциума в составе «Мосгипротранса», «Нижегородметропроекта» и CREG (China Railway Engineering Corporation). На этом этапе в качестве соисполнителей было привлечено более 60 специализированных проектных институтов и организаций, продолжалось формирование новой и совершенствование действующей нормативной базы и основ техрегулирования в сфере высокоскоростного движения. Также рассматривался пул потенциальных инвесторов и участников.

В области проектирования и строительства сегодня максимальное внимание специалистов направлено на проблемные точки строительства земляного полотна и верхнего строения пути. Как считает завкафедрой «Строительство дорог транспортного комплекса» ПГУПС Алексей Колос, это насыпи на слабых основаниях, насыпи в зонах сопряжения с искусственными сооружениями, земляное полотно в карстовых районах и отсутствие в районах строительства в достаточном количестве дренирующих грунтов. При этом методы математического моделирования включают в себя риск игнорирования апробированных инженерных методов решения задач, предупреждает эксперт.

С учетом перспективы ВСМ Москва – Казань в качестве составной части высокоскоростной магистрали Пекин – Европа актуальным является вопрос, по каким техтребованиям будет построена линия с разными размерами колеи и техническими нормативами. Качественно повысить уровень проектных решений, а заодно и контроль стоимости строительства ВСМ Москва – Казань поможет использование BIM-технологии (информационного моделирования). Как рассказал замначальника департамента информатизации компании «РЖД» Герман Суконников, использование инструмента BIM на проекте ВСМ будет проходить в три этапа: четыре месяца отводится на проработку BIM-стандарта и два месяца – на согласование. Затем начнется этап внедрения. «В зависимости от задач и элементов BIM-технологий будет определен набор программных решений, из которых и сложится IT-архитектура проекта ВСМ», – отметил он. В последующем эта технология будет использоваться на других крупнейших проектах транспортного строительства.

Изначально строительство ВСМ Москва – Казань рассматривалось как исключительно задача в сфере развития пассажирского сообщения. Однако по мере детализации проекта стало очевидным, что он имеет все предпосылки для того, чтобы стать составной частью высокоскоростной магистрали Пекин – Европа и проекта «Шелковый путь», который свяжет Китай с рынками Европы и Ближнего Востока. При этом наиболее целесообразным является одновременное развитие грузового скоростного движения, которое показывает принципиально новую экономику всего проекта и дает возможность осуществлять доставку товаров из Китая в Европу практически за три дня. А с учетом бурного развития рынка Е-коммерции включение высокоскоростного железнодорожного маршрута в транспортные потоки между АТР и ЕС несет немалые преференции его инвесторам и операторам.

Хотя и затраты обещают быть немалыми. По оценкам железнодорожных экспертов, ВСМ Пекин – Европа будет стоить около 7 триллионов рублей и может быть запущена в эксплуатацию до 2022-2023 года. Причем китайская сторона готова предоставить значительные инвестиции на каждой из стадий проекта. Так, при стоимости строительства ВСМ Москва – Казань, которое на сегодня оценивается в 1,26 триллиона рублей, более половины могут профинансировать китайские партнеры. Кроме того, интерес к проекту проявляют и европейские компании, в частности консорциум «Немецкая инициатива», а также зарубежные инвестфонды и банки.

На сегодня проект ВСМ все больше выходит за рамки исключительно транспортного, становясь полигоном для апробации наиболее эффективных и надежных предложений в самых различных отраслях – от проектирования до металлургии. Так, в этом году идет освоение производства рельсов категории ДТ350ВС для высокоскоростного движения. Причем все потребности в рельсовой продукции на полигоне эксплуатации скоростных и высокоскоростных поездов полностью обеспечены производственными мощностями ЕВРАЗа.

Железнодорожные перевозки стали более «цифровыми» и эффективными

Проект ВСМ внес свои коррективы и в образовательные программы железнодорожной отрасли, где началась подготовка специалистов в области инфраструктуры и эксплуатации высокоскоростного движения. Так, две целевые группы уже завершили обучение по программе высокоскоростного железнодорожного движения в рамках программы дополнительного профобразования. В течение 2016-2017 учебного года слушатели освоили 9 общих и 7 эксплуатационных дисциплин из 23, разработанных консорциумом преподавателей университетов и специалистов пяти стран – участниц проекта: Франции, Польши, Латвии, России и Украины.

Помимо центра притяжения наиболее передовых проектных, технологических, инвестиционных и образовательных практик строительство ВСМ значимую консолидирующую роль играет и на региональном уровне. Как отметил первый заместитель гендиректора компании «Скоростные магистрали» Федор Лычагин: «Драйвером проекта ВСМ должны стать в первую очередь регионы, так как основные эффекты от этого проекта будут формироваться именно там». Стоит напомнить, что для выработки единой политики реализации проектов строительства ВСМ и обобщения практики решения проблемных вопросов создана Ассоциация субъектов и городов России, связанных сетью высокоскоростного движения, которая объединяет глав регионов и муниципальных образований, представителей регионального бизнес-сообщества, отраслевых и региональных организаций.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; УЛЬЯНА ВЫЛЕГЖАНИНА; 2017.06.05; ПОЕЗД ИДЕТ НА ЗАПАД

Новый маршрут свяжет Пусан и Калининград

Калининградская железная дорога разработала смелый проект по переключению азиатского грузопотока с морского транспорта на железнодорожный. Речь идет о перевозке комплектующих в составе контейнерного поезда из южнокорейского порта Пусан в адрес калининградского производителя автомобилей. Идею поддержали железные дороги Латвии, Литвы и Белоруссии.

Эксперты просчитали: если доставлять автокомплектующие из Пусана в Находку по морю, а из Находки пустить ускоренный контейнерный поезд в Калининград, общий срок доставки составит 12 суток. Для сравнения, нынешний морской маршрут через Индийский океан, Суэцкий канал, Средиземное и Балтийское моря занимает 45-50 суток.

– Мы встречались с представителями железных дорог Литвы, Латвии и Белоруссии и предложили коллегам вместе реализовать ряд новых транспортных проектов, – делится информацией начальник КЖД Виктор Голомолзин. – В их числе речь идет о перевозке из Южной Кореи комплектующих в контейнерах для калининградского завода «Автотор». Чтобы этот груз достался железным дорогам, требовались скидки по ряду транзитных позиций. И коллеги предоставили эти скидки.

Сейчас проект готовится к реализации. Получив тарифные преференции, калининградцы направили коммерческое предложение логистической структуре Hyundai Glovis Rus, которая входит в группу компаний Hyundai Motor Group и занимается доставкой автокомплектующих Hyundai и Kia. Маршрут презентовали в головном офисе в Южной Корее, и в декабре прошлого года представители компании посетили Калининградскую область.

– Южнокорейские партнеры ознакомились с инфраструктурой компании «Трансконтейнер» и Калининградской дороги, чтобы лично удостовериться, смогут ли существующие мощности принимать необходимый объем грузов, – рассказывает начальник контейнерного терминала «Трансконтейнера» на станции Калининград-сортировочный Александр Цуркан. – Технические возможности объектов получили положительную оценку. И сейчас, как сообщили нам в Hyundai Glovis Rus, логистическая компания выразила заинтересованность в проекте. Однако партнеров останавливает тот факт, что стоимость транспортировки грузов железнодорожным транспортом несколько превышает стоимость доставки исключительно морским. Хотя, к примеру, в той же Европе уже начинают рассчитывать экономическую выгоду по схеме скорость плюс цена. Тем не менее сегодня в Калининградском территориальном центре фирменного транспортного обслуживания РЖД изыскивают дополнительные тарифные резервы и готовят новое коммерческое предложение.

По маршруту Пусан – Находка – Калининград возможна отправка до восьми тысяч сорокафутовых контейнеров в год. Пока неизвестно, пройдет ли европейский транзит по Латвии и Литве или по Белоруссии и Литве. Выбор пути, как подчеркивают организаторы проекта, будет зависеть только от экономических факторов.

– Все три соседних государства готовы предоставлять тарифные преференции, и мы в равной степени готовы работать со всеми партнерами, – продолжает Александр Цуркан. – А грузопоток сам найдет маршрут, который будет выгоден всем участникам перевозочного процесса. Стоит отметить, что раньше вопросы тарифных преференций, как правило, решались на государственном уровне. Сейчас же диалог идет на уровне железных дорог. Это, безусловно, говорит о высоком уровне взаимодействия и доверия среди участников переговорного процесса.

Сейчас в КЖД прорабатывают возможность привлечения других грузов в пределах коридора «страны Азиатско-Тихоокеанского региона – Калининградская область – страны ЕС». Железнодорожное «окно в Европу» появилось благодаря недавнему включению в Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении станций Калининградской железной дороги в качестве пунктов перегруза грузов из вагонов российской колеи шириной 1520 миллиметров в вагоны европейской колеи (1435 миллиметров). Единственными в России такими терминалами стали станции Черняховск и Дзержинское-Новое.

– Работа первых российских переходов, осуществляющих перегруз ширококолейных грузов на узкую колею и обратно, сделала Калининградскую область полноценным участником маршрутов евразийского сухопутного моста, так называемого Шелкового пути. Теперь у калининградских грузоотправителей и грузополучателей появились дополнительные варианты сотрудничества с поставщиками и покупателями в странах Европы и Азии, а у региона – потенциал по привлечению дополнительного, в том числе транзитного грузопотока, – подводит итог Александр Цуркан.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ; 2017.06.05; ПЕРЕДАТЬ ПО-СОСЕДСКИ

Нужны единые правила работы вагонов

Парадокс, но сегодня у стран колеи 1520 нет единых правил передачи грузовых вагонов для работы за пределами железнодорожной администрации, к которой они приписаны. Каждая передача выполняется по разовым договорам.

Гендиректор компании «Технотранс» Виктор Чуйкин сообщил, что в Казахстане запретили передачу инновационных вагонов из России, хотя сначала **минтранс** РК утверждал, что им интересно тяжеловесное движение и инновационные вагоны с усиленной нагрузкой на ось. Виктор Чуйкин добавил, что РЖД стремится сделать единую электронную площадку по обмену вагонами для пространства 1520, но эти усилия поддерживает только **минтранс** РФ: «Пока согласия не будет хотя бы между Россией, Казахстаном и Белоруссией, говорить о каком-то регламентированном обмене вагонами бесполезно».

Президент Гильдии экспедиторов России Семен Резер отмечает, что сегодня практика передачи вагонов между странами пространства 1520 ничтожно мала. «Необходим четко регламентированный порядок передачи, использования и возврата вагонов, оплаты за их использование, страхования, механизмов предоставления банковских гарантий собственникам, – заявил он. – Создание такого базиса очень важно, особенно, если мы хотим развивать транзитные перевозки, упрощать межгосударственное сообщение на пространстве 1520, создавать единые логистические и управленческие механизмы, позволяющие минимизировать непроизводительные издержки в работе железных дорог по единой сети. Сегодня эта задача должна стоять не только перед министерствами и железнодорожными администрациями стран колеи 1520, но и перед соответствующими структурами ЕАЭС».

Эксперт подчеркнул, что единая правовая основа, регламентирующая обмен парками, дала бы всем участникам повышение эффективности работы подвижного состава вне зависимости от его приписки и формы собственности. «Это ускорение доставки грузов, снижение простоев, повышение управляемости перевозочного процесса. Будут созданы дополнительные предпосылки для обновления вагонных парков, поскольку упростится доступ новым, в том числе и инновационным, вагонам», – добавил он.

При этом в **минтрансе** «РГ» сообщили, что сейчас управление вагонными парками на сети РЖД децентрализовано. И компании-операторы самостоятельно принимают решение об их использовании. «По данным информационных систем, более 50 тысяч грузовых вагонов ежедневно находятся в работе за пределами РФ. Это обусловлено заявками о стороны грузоотправителей государств пространства 1520 в адрес операторов подвижного состава», – ответили в **минтрансе**.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; 2017.06.05; ВАСИЛИЙ ДАНИЛОВ БУМАГА ОТСТАЛА ОТ ЭЛЕКТРИЧКИ

Организация железнодорожных перевозок в последние годы претерпевает серьезные изменения, связанные с внедрением информационных технологий. Специалисты называют такую стратегию развития «цифровая железная дорога». Термин уже признан Международным союзом железных дорог.

Под ним понимается единый информационный комплекс взаимосвязанных систем обработки данных и систем автоматики в управлении перевозками, повышающий их производительность. В качестве примера можно привести сочинский полигон, при строительстве и функционировании которого использовались комплексные инновационные технологии: «Автодиспетчер», «Автомашинист», «Инфраструктура», «ВКС», «Безбумажные технологии», что позволило повысить производительность труда, ускорить прохождение поездов, минимизировать отклонения от графика и повысить энергоэффективность перевозок.

Помимо этого информационные технологии активно внедряются на железных дорогах как инструмент взаимодействия грузоотправителей и собственников вагонов. Уже разработана многофункциональная электронная торговая площадка, позволяющая грузоотправителю в режиме онлайн разместить заказ на вагоны, а их собственнику – предложить свои услуги. Внедрение безбумажных технологий позволит упростить обмен товарными накладными и счетами-фактурами, даст возможность через «Личный кабинет» в режиме онлайн получать информацию о зачислении денежных средств на единый лицевой счет. В прошлом году замначальника департамента информатизации РЖД Владислав Кустарев отмечал, что такая модель позволит упростить жизнь рядовым грузоотправителям, которым совершенно необязательно знать внутренние правила перевозок.

Информационные технологии скоро будут использоваться также в строительстве, реконструкции транспортных узлов. Так, в апреле 2017 года другой замначальника департамента информатизации РЖД Герман Суконников заявил, что компания начнет пилотное внедрение BIM-технологии (Building Information Modeling – информационное моделирование сооружений). Технология будет применяться при строительстве ВСМ Москва – Казань, модернизации Киевского направления Московского узла и реконструкции вокзалов.

А для оперативного ремонта элементов инфраструктуры планируется использовать технологии обработки больших данных. О планах совместной работы с «Яндексом» в этом направлении железнодорожники сообщили еще в ноябре 2016 года. Используя решение, разработанное, например, Yandex Data Factory, госперевозчик сможет выявить проблемные точки инфраструктуры, повысить безопасность и оптимизировать затраты на эксплуатацию.

Еще одна точка приложения сил ИТ – совершенствование системы управления вагонным парком. «Основная сложность во взаимодействии собственников вагонов и владельца инфраструктуры заключается в сокращении провозной способности из-за увеличения порожнего пробега и загрузки вспомогательных путей частными вагонами, – пояснил эксперт Комитета Госдумы по информационной политике, информационным технологиям и связи Роман Терехин. – «Виртуализация» парка предполагает, что собственник передаст вагоны в распоряжение РЖД и будет планировать их перемещение самостоятельно. РЖД, в свою очередь, реализует перевозки, не делая привязки грузов собственника к его вагонам». Как отметил эксперт, это позволит сократить порожний пробег, создать конкурентное поле в области перевозки грузов, следовательно, стимулировать развитие инфраструктуры.

А пассажирам отслеживать качество предоставляемых услуг помогают мобильные приложения. Следующим шагом в этой области станет добавление в приложение функции покупки билетов на пригородные поезда. «Это крайне важно, поскольку все больше граждан приобретают электронные билеты. В дальнейшем посредством приложения можно будет приобрести билеты, ознакомиться с расписанием, посмотреть опоздание или фактическое местоположение поезда и получить дополнительные услуги – заказать такси, оплатить парковку у вокзала», – отметил Роман Терехин.

Эксперты подчеркивают, что совершенствование информационного обмена в сфере транспортных услуг позволяет сократить непроизводственные расходы и проводить эффективную политику в области регулирования тарифов и экспедиторской деятельности. «Чтобы уровень качества услуг, предоставляемых организациями железнодорожного транспорта, оставался на уровне рынка, необходимо совершенствовать информационное обслуживание клиентов, оптимизировать технологии транспортировки грузов, а также обеспечить управление движением поездов и мониторинг инфраструктуры», – резюмировал эксперт Госдумы.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.06.06; ФАС СО СТИВИДОРАМИ ЗАКОНЧИЛА

Служба нашла злоупотребления у «Контейнерного терминала Санкт-Петербург»

ФАС завершила рассмотрение серии дел в отношении стивидоров, признав ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» виновным в злоупотреблении доминирующим положением на рынке перевалки контейнерных грузов в Петербурге. Служба пришла к выводу о коллективном доминировании КТСП и ранее оштрафованных структур группы Global Ports. Теперь ФАС планирует проверить работу стивидоров и морских линий с грузами в контейнерах и проработать меры по повышению ставок аренды на портовую инфраструктуру для частных компаний.

Как рассказали «Ъ» в пресс-службе ФАС, ведомство признало «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» (КТСП, входит в UCL Holding Владимира Лисина) нарушившим закон о конкуренции. С начала 2015 года стивидор установил и поддерживал монопольно высокие цены на услуги по погрузке и выгрузке контейнеров в морском порту Санкт-Петербурга, поясняют в службе. В UCL Holding не комментируют эту информацию до официального решения ФАС.

Комиссия ФАС, уточнили в службе, установила, что UCL Holding и Global Ports занимают коллективное доминирующее положение на рынке перевалки контейнерных грузов в Петербурге. «Первый контейнерный терминал» (ПКТ) и «Петролеспорт», входящие в Global Ports, ранее были оштрафованы ФАС за злоупотребление доминирующим положением на 5,44 млрд руб. (см. «Ъ» от 3 апреля). Как отмечают в ФАС, тарифы на перевалку грузов в контейнерах устанавливались в долларах и существенно выросли с 2014 года – как в долларовом, так и в рублевом выражении. Председатель комиссии, заместитель руководителя ФАС Александр Редько отмечает, что в абсолютном выражении ставки стивидоров в порту Санкт-Петербурга превышают уровень тарифов на аналогичные услуги в сопоставимых зарубежных портах. По его словам, повышение тарифов на перевалку контейнеров ставит под угрозу работу ОАО РЖД по привлечению грузов и развитию транзита за счет предоставления скидок, которые были нивелированы повышением цен на услуги в портах.

Как рассказали «Ъ» в пресс-службе ФАС, ведомство планирует отдельно проанализировать работу стивидоров и морских линий с грузами в контейнерах. В частности, комиссия установила, что услуги по перевалке в порту Петербурга нередко доступны потребителям только при заключении договоров с определенными морскими линиями, а возможность заключать прямые договоры со стивидорами практически отсутствует. Также ФАС намерена проработать меры по повышению ставок аренды на портовую инфраструктуру для частных компаний: сегодняшние ставки, по мнению ведомства, могут приводить к снижению бюджетных доходов от использования имущества.

Решение по КТСП завершает рассмотрение серии дел ФАС в отношении стивидоров. На прошлой неделе служба оправдала другой актив UCL Holding – Туапсинский морской торговый порт; ранее были оправданы и мурманские стивидоры. Но в апреле ФАС оштрафовала Новороссийский морской торговый порт (НМТП, подконтролен «Транснефти» и группе «Сумма» Зиявудина Магомедова) и три компании группы Global Ports – ПКТ, «Петролеспорт» и Восточную стивидорную компанию – на 17 млрд руб., из них 9,74 млрд руб. приходится на НМТП. Ни в Global Ports, ни в группе НМТП не согласны с претензиями ФАС. Другой актив группы НМТП – Приморский торговый порт – получил предписание от ФАС еще в ноябре 2016 года и, по словам источника «Ъ», близкого к ФАС, вскоре может быть оштрафован.

Заместитель гендиректора ИПЕМ Владимир Савчук напоминает, что весной 2016 года ФАС запросила у стивидоров большой объем документов, на основе которого и были возбуждены дела. Однако анализа конкуренции, сделанного на основе полученных от стивидоров материалов, никто не видел, а общие выводы ФАС на основе этого анализа неоднократно опровергли как стивидоры, так и ИПЕМ (см. «Онлайн» от 21 августа), говорит эксперт. По его словам, ведомство не дает ответа даже на ключевой вопрос: почему оно сначала направило доклад в правительство, признав рынок конкурентным, а потом резко поменяло свою позицию.

### ИЗВЕСТИЯ; МАРИНА ЮРШИНА; 2017.06.06; АВИАДЕБОШИРОВ ОТСТРАНЯЮТ ОТ ПОЛЕТОВ

Соответствующие поправки в Воздушный кодекс РФ Госдума может принять до летних каникул

Госдума планирует рассмотреть законопроект о черных списках авиапассажиров во втором чтении 7 июня. Ранее профильный комитет рекомендовал его к принятию, существенно переработав текст. В новой редакции подробно описаны причины и процедура включения дебошира в реестр, а также исключительные случаи, когда человеку не могут отказать в перелете. Как ожидается, закон будет принят до конца весенней сессии.

Уже завтра Госдума рассмотрит во втором чтении поправки в Воздушный кодекс РФ, которые позволяют авиаперевозчикам отказывать в услугах по перелету так называемым авиадебоширам, а также официально публиковать их данные на сайтах компаний. Профильный комитет по транспорту и строительству Госдумы после длительных консультаций с правовым управлением нижней палаты доработал текст законопроекта, рекомендовав принять его во втором чтении.

Документ был внесен в апреле 2012 года депутатами от ЛДПР Ярославом Ниловым и Андреем Свинцовым. Изначально авторы предлагали добавить в Воздушный кодекс РФ новую статью 107.1, которая позволяла бы перевозчикам в одностороннем порядке отказывать в услугах тем, кто допустил за последние пять лет нарушение правил поведения на борту или не выполнил распоряжение командира судна, создав тем самым угрозу безопасности полета, жизни или здоровью других пассажиров. Авиакомпаниям также давалось право формировать и публиковать списки пассажиров-нарушителей.

Однако после критических отзывов правового управления Госдумы последняя редакция законопроекта, рекомендованная комитетом к принятию во втором чтении, претерпела значительные изменения.

Так, согласно законопроекту, командир воздушного судна получит право высадить дебошира в ближайшем аэропорту, а если в его действиях усмотрят признаки правонарушения или преступления, то передать его правоохранительным органам. Перевозчику дадут право обрабатывать персональные данные пассажиров «в соответствии с действующим законодательством» для внесения их в реестр.

Включение в реестр

Основанием для включения в список нарушителей (и, соответственно, ограничения на перелеты) может служить вступившее в законную силу решение суда, назначившего наказание за невыполнение законных распоряжений командира воздушного судна (ст. 11.17 КоАП), а также признание его виновным в хулиганстве или совершении действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортного средства (ст. 213 и 267.1 УК соответственно).

Решение о включении в реестр должно быть принято в срок не позднее тридцати дней со дня получения перевозчиком соответствующего постановления суда. Поправки, обязывающие направлять перевозчику постановление суда, предлагается внести и в КоАП, и в УПК.

Исключение из правил

В законопроекте появились и «исключительные случаи», в которых дебоширу не смогут отказать в перелете: если он возвращается в Россию из страны, откуда можно вернуться только самолетом, если гражданин подлежит депортации, направляется к месту лечения, сопровождает инвалида, а также направляется к месту погребения родственника. Все эти случаи должны быть подтверждены документально.

Позиция авторов и комитета

Исключать авиадебошира из реестра, согласно законопроекту, должны через один год. Ранее глава профильного комитета по транспорту Евгений Москвичёв заявлял, что этот срок может увеличиться до трех лет, однако в тексте поправок, опубликованном на официальном сайте Госдумы, он не изменился.

– Выйти на второе чтение нам удалось благодаря активной позиции **Минтранса** и комитета по транспорту, а также поддержке крупнейших отечественных авиакомпаний. Как показывает практика, на всех популярных туристических направлениях случаются дебоши, поэтому мы должны дать дополнительную возможность командиру и бортпроводникам обеспечить комфорт и безопасность остальных пассажиров, – пояснил «Известиям» автор проекта Ярослав Нилов.

В третьем чтении законопроект рассмотрят до конца весенней сессии. Согласно новой редакции, закон вступает в силу по истечении 180 дней после его официального опубликования. Таким образом, он начнет действовать с 2018 года.

### RNS; 2017.06.05; В РОССИИ К 2020 ГОДУ МОГУТ ЗАПУСТИТЬ СИСТЕМУ КОНТРОЛЯ ПОЛЕТОВ БЕСПИЛОТНИКОВ

Создаваемая в России тотальная система контроля полетов беспилотных летательных аппаратов может начать функционировать к 2020 году, сообщил генеральный директор холдинга «Российские космические системы» (РКС, входит в госкорпорацию «Роскосмос») Андрей Тюлин.

«В «пилотных» регионах опытные участки применения беспилотных авиационных систем планируется создать в течение 2017 года. При активном участии наших партнеров полноценное развертывание системы на территории всей страны возможно уже к 2020 году», – сказал Тюлин, которого цитирует пресс-служба.

Он отметил, что РКС в кооперации с партнерами создает «удобные инструменты, которые сделают отрасль услуг с применением беспилотных авиационных систем привлекательной для инвестиций».

«В проекте уже участвует Башкортостан, который является одним из лидеров по внедрению навигационных технологий, а также Москва, Московская, Калужская области и другие субъекты», – сказал Тюлин.

По информации РКС, новая федеральная инфраструктура для информационного обеспечения полетов беспилотных авиационных систем, разработанная РКС, и другие инновационные системы на основе спутниковой навигации будут представлены бизнесу и властям регионов России на ежегодном навигационном форуме «Космическая деятельность в регионах РФ» в Уфе 8–9 июня.

Новая наземная инфраструктура позволит организовать эффективное и безопасное массовое применение беспилотников в воздушном пространстве России. В режиме реального времени она будет принимать, обрабатывать и распространять информацию о местоположении, маршруте и параметрах полета тысяч беспилотных авиационных систем над территорией нашей страны. Ожидается, что ее внедрение снизит операционные затраты владельцев дронов. Вместе с РКС в создании инфраструктуры участвуют **Росавиаци**я, «Ростелеком», Государственная корпорация по Организации воздушного движения и НП ГЛОНАСС.