**19 ИЮНЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РИА НОВОСТИ; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2017.06.17; РФ НАМЕРЕНА ПОТЕСНИТЬ ИНОСТРАННЫХ АВИАПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ НА ВНУТРЕННЕМ РЫНКЕ

РИА Новости, Геннадий Мельник. Россия намерена развивать отечественное авиастроение и планирует потеснить иностранных авиапроизводителей на внутреннем рынке, но не ставит целью полностью вытеснить их, сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, выступая с лекцией в Университете Крита.

На Крите министр участвовал во встрече сопредседателей российско-греческой смешанной комиссии по экономическому, промышленному и научно-техническому сотрудничеству.

На вопрос о том, как быстро российская авиационная промышленность готова вытеснить с внутреннего рынка Boeing и Airbus и заменить их машинами отечественного производства, **Соколов** ответил, что Россия такую цель мы не ставит, отметив, что в США и Европе работают также самолёты иностранного производства.

«В конце XX века в мире каждый пятый самолёт был советского производства. Сейчас ситуация кардинально изменилась – мы по-прежнему сохранили хорошие позиции в транспортном авиастроении. Ми-8 считается лучшим вертолетом для транспортных перевозок. Что касается гражданской авиации, то в нашем активе пока можно говорить только об одной модели – это Sukhoi Superjet 100», – сказал **Соколов**.

Он добавил, что самолёт уже активно используется, и не только в России, но иностранными авиакомпаниями.

По его мнению, об МС-21 говорить пока рано. «Он ещё не поступил (на рынок). Опытный образец совершил недавно только свой второй полет», – сказал **Соколов**.

«Но в планах крупнейшей нашей и европейской авиакомпании «Аэрофлот» до 2023 года приобрести сто самолётов МС-21», – сказал министр.

Он уверен, что потеснить иностранных авиапроизводителей на отечественном рынке возможно, в том числе с помощью финансовых рычагов.

«Что касается международного рынка, то здесь будем жёстко конкурировать ценой, качеством, экологичностью, энергоэффективностью. Какую долю займём – покажет время. Но готовы дать очень хорошие условия своим друзьям, в том числе Греческой Республике», – сказал **Соколов**.

### РИА НОВОСТИ; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2017.06.16; СОКОЛОВ: РОСТ ЗАРУБЕЖНОГО ТУРИЗМА НЕ СКАЗАЛСЯ НА ВНУТРЕННЕМ ТУРИЗМЕ В РФ

Российские туристы возвращаются в Европу, в том числе в Грецию, но это не сказывается на внутреннем туризме, заявил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, выступая с лекцией в Университете Крита.

На Крите министр участвовал во встрече сопредседателей российско-греческой смешанной комиссии по экономическому, промышленному и научно-техническому сотрудничеству.

«Мы за счет федеральных программ поддержки туризма, в том числе поддержки авиаперевозок, раскачали рынок. Во многом этому способствовал макроэкономический фактор, падение курса рубля по отношению к евро вследствие почти двукратного падения цен на нефть. Сейчас туристы возвращаются в Европу, и в Грецию, и это хорошо и для вас, и для наших туристов. Но при этом коррекция на рынке внутреннего туризма минимальная», – заявил **Соколов**.

«Это значит, вырос целиком рынок российского туризма»,– заметил он.

По его словам, Грецию в этом году посетит около миллиона российских туристов.

Один из представителей туристической отрасли Крита заметил, что российское государство предоставило большие преференции компаниям, занимающимся внутренним туризмом, и спросил, может ли российское правительство поощрять туризм и отдых российских граждан в Греции.

Это запрещено российским законодательством, но есть примеры, когда регионы России субсидируют отдельные направления по международным авиационным перевозкам, сказал **Соколов**.

«Это возможно, если губернатор региона примет такое решение. Поэтому очень важно властям Крита, его туристическому бизнесу адресно работать с теми регионами, с теми субъектами Федерации, туризм откуда вы хотели бы поддержать», – сказал министр.

По его словам, на встрече с греческим сопредседателем смешанной комиссии, заместителем главы МИД Йоргосом Катрунгалосом они договорились, что проведут в ближайшее время деловой совет и региональный форум, на котором как раз и можно было бы обсудить эти вопросы.

«Так что приглашаем вас к участию в этих мероприятиях. Но надеюсь, что к этому моменту планка пребывания российских туристов в Греции пересечёт миллионную отметку»,– сказал **Соколов**.

Отвечая на вопрос про визы, министр напомнил, что Россия и Евросоюз готовили всеобъемлющее соглашение, предполагающее безвизовый обмен между Россией и странами Шенгенской зоны. «Вместо этого мы получили санкции, выставили в ответ контрсанкции. Поток туристов упал почти в два раза. Кому от этого хорошо?» – спросил министр.

«Мы не столетия – тысячелетия знаем друг друга и относимся друг к другу хорошо. Народы России и Греции – открытые народы, наши страны открыты друг другу. Так давайте двигаться в том направлении, которое действительно опирается на нашу историю и которое хотят видеть наши народы», – сказал **Соколов** под аплодисменты.

### РИА НОВОСТИ; 2017.06.17; «КОМЕТА» ВЕРНУЛАСЬ: РФ ВОЗОБНОВИЛА ПРОИЗВОДСТВО СУДОВ НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ

Россия возобновила производство скоростных морских пассажирских судов на подводных крыльях типа «Комета», заявил **министр транспорта** Максим **Соколов**. Интерес к проекту уже проявляет Греция, готовы принять такие суда и на черноморском побережье России.

Речь о новых «Кометах» шла на встрече сопредседателей российско-греческой смешанной комиссии по экономическому, промышленному и научно-техническому сотрудничеству на Крите. У главы российского **Минтранса** спросили, возобновились ли продажи «Комет» Греции, которая закупала их еще тридцать лет назад. На это **Соколов** ответил: «Продажи еще нет, а вот производство «Комет» возобновилось».

Впрочем, теперь судно получило другое имя, уточнил он.

«Мы ее даже назвали красивым именем «Чайка», потому что она закладывалась в Рыбинске в Ярославской области, где работает депутатом Валентина Владимировна Терешкова. Вы помните, что ее позывной во время полета в космос был «Чайка». Поэтому эта «Комета» получила название «Чайка». Сейчас она почти готова. Поэтому если греческие компании хотят ее приобрести, то контракт, по-моему, еще открыт», – рассказал **Соколов**.

Что касается закупок «Комет» Грецией, то, по словам министра, он готов им содействовать.

«Мы будем рады. И хотя судостроение – это компетенция министерства промышленности, я, как **министр транспорта** и как сопредседатель смешанной комиссии, готов поддержать любые предложения со стороны Греции», – заявил глава **Минтранса**.

Как стало известно РИА Новости, АО «Судоремонтный завод «Вымпел» в Рыбинске сотрудничает с греческой компанией «Аргонавтики плоес» по вопросу строительства и передачи «Комета 120М». Сейчас с потенциальным греческим заказчиком ведутся переговоры по вопросу о подписании соглашения о взаимопонимании, в котором отражены основные условия договора на строительство четырех таких судов. Стоимость каждого судна превышает шесть миллионов евро.

На Черном море

К новым «Кометам» проявляют интерес не только в Греции, но и в самой России. В конце апреля рыбинский завод «Вымпел» посетил президент Владимир Путин. Во время встречи гендиректор предприятия, в частности, рассказал главе государства о проекте по запуску между Ялтой и Сочи корабля на подводных крыльях.

Путин заметил, что это предложение не единственное, еще несколько судостроительных компаний в разных регионах предлагают подобные проекты.

«У **министерства транспорта** и министерства промышленности есть возможность провести квазиконкурсные или конкурсные процедуры и выбрать наилучшее предложение. Но само по себе предложение мне очень нравится», – сказал президент, отметив, что план может быть реализован при определенной поддержке со стороны государства в виде льгот по лизингу.

При этом Путин добавил, что маршрут Сочи – Ялта сложен с точки зрения погодных условий, так как суда на подводных крыльях опасно использовать при сильном ветре. Но такие корабли можно пустить на другие маршруты на кавказском побережье или в Крыму, этот вид транспорта нужно развивать, он будет востребованным, заключил президент.

Анапа готова принять «Кометы»

На днях генеральный директор «**Росморпорт**а» Андрей Тарасенко заявил, что уже идет подготовка к возобновлению рейсов «Комет» по Черноморскому побережью. По его словам, в Анапе уже создано предприятие, которое будет полностью отвечать за пассажирскую транспортировку.

«Раньше это было невыгодно, но вот поступили заявки, в частности от компании «Черноморские скоростные линии», что многим интересно с Анапы прийти в Сочи, многим хочется в Ялту прийти. Поэтому вопрос решаем. Не скажу точно, когда это будет. Сейчас компании получают лицензии, там большой комплект документов для получения оборудования», – сказал Тарасенко.

Будет ли данное направление популярным и регулярным, покажет пассажиропоток, добавил он.

Обновленная «Комета»

Производство «Комет» на рыбинском заводе прерывалось почти на два десятилетия, однако в 2013 году на предприятии снова начали строить суда на подводных крыльях.

Тогда Максим **Соколов**, выступая на церемонии закладки первой из обновленных «Комет», отметил, что суда будут строиться по совершенно новым технологиям. По его словам, реализация подобных разработок даст новые возможности по перевозке пассажиров не только по крупнейшим рекам России, но и в черноморском бассейне и в бассейне Балтийского моря.

Скоростное судно на подводных крыльях «Комета 120М» предназначено для перевозок пассажиров в морской прибрежной зоне. Судно длиной около 35 метров и водоизмещением в 73 тонны сможет развивать скорость до 35 узлов и перевозить до 120 пассажиров: 22 – в салоне бизнес-класса, 98 – в салоне эконом-класса.

### РИА НОВОСТИ; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2017.06.16; МИНТРАНС НАКАЖЕТ ВИНОВНЫХ ИЗ-ЗА СРЫВА ЧАРТЕРНОЙ ПРОГРАММЫ «ВИМ-АВИА»

**Министерство транспорта** России проведет проверку в отношении авиакомпании «ВИМ-Авиа» из-за срыва программы чартерных перевозок и накажет виновных, заявил РИА Новости глава ведомства Максим **Соколов**.

Ранее «ВИМ-Авиа» скорректировала расписание, в частности, сократила чартерную программу, чтобы решить проблему с массовыми задержками своих рейсов. Глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** в начале июня объяснял проблемы авиакомпании тем, что она не рассчитала своих возможностей, более чем втрое нарастив пассажиропоток за первые пять месяцев 2017 года. Сам перевозчик говорил, что причина задержки рейсов – позднее прибытие самолетов с техобслуживания.

На вопрос, будут ли приняты какие-либо меры к «ВИМ-Авиа», **Соколов** ответил: «Конечно». «Меры надо принимать на холодную голову. Проведем проверку, выясним причины и накажем виновных», – сказал глава **Минтранса**.

По его словам, с регулярными рейсами у компании проблем нет, скоро будут решены и все трудности с чартерными перевозками. «Если мы говорим о регулярных рейсах «ВИМ-Авиа», то здесь проблем быть не должно. Все регулярные рейсы уходят в целом по расписанию, с минимальными задержками. Если о чартерных – то действительно компания задержала ремонт ряда самолетов, и в этом случае под сокращение, естественно, попали чартерные программы – это международная практика», – отметил **Соколов**.

Он добавил, что сейчас получены все самолеты с ремонта и техобслуживания. «Ждут поставки новых самолетов в компанию – в ближайшее время, до конца июня, планируются поставки пяти Boeing 777. После этого ситуация полностью стабилизируется, в том числе и по чартерным перевозкам», – сказал министр.

### РИА НОВОСТИ; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2017.06.17; СОКОЛОВ РАССКАЗАЛ О РОСТЕ ЭКСПОРТА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В РОССИИ

Транспорт, наряду с туризмом, является одной из самых быстро растущих отраслей в мировой экономике, экспорт транспортных услуг России постоянно растёт, сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, выступая с лекцией в Университете Крита.

«По итогам прошлого года экспорт транспортных услуг принёс экономике России почти половину доходов от экспорта газа – 15 миллиардов долларов», – сказал **Соколов**.

На Крите министр участвовал во встрече сопредседателей российско-греческой смешанной комиссии по экономическому, промышленному и научно-техническому сотрудничеству.

### ПРАЙМ; 2017.06.16; МОСКОВСКИЙ ЦЕНТР УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ ЗАРАБОТАЕТ В ЭТОМ ГОДУ

Для открытия Московского центра управления полетами необходимо решить несколько вопросов, но он заработает в этом году, заявил РИА Новости **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

Глава **Минтранса** участвовал во встрече сопредседателей российско-греческой смешанной комиссии по экономическому, промышленному и научно-техническому сотрудничеству, прошедшей в Ираклионе на Крите.

Московская воздушная зона является одной из самых загруженных в России. Для управления воздушным движением построен новый центр. Открытие центра откладывается с 2011 года, в последний раз называлась дата 15 мая 2017 года.

«Планировалось на май, там есть ряд вопросов. Когда мы их все решим, тогда и откроем», – сказал министр.

«В пределах этого года», – добавил он.

### ПРАЙМ; 2017.06.16; СОКОЛОВ: РОССИЯ ОБЕСПЕЧИВАЕТ ПАРОМНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В КРЫМ СВОИМИ СУДАМИ

Никаких проблем с паромными перевозками в Крым нет, при этом Россия обходится своими судами, без привлечения иностранных паромов, сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, выступая с лекцией в Университете Крита.

На Крите министр участвовал во встрече сопредседателей российско-греческой смешанной комиссии по экономическому, промышленному и научно-техническому сотрудничеству.

По словам **Соколов**а, половина туристов прибывает в Крым морским транспортом, а половина авиационным. «В 2014 году, когда Крым стал российским, Керченская паромная не существовала. За короткий период мы создали уникальную паромную переправу, не имеющую аналогов в мире. Кстати, многие паромы пришли из Греции. Объем перевозок в прошлом году составил шесть миллионов человек», – сказал **Соколов**.

«Десять паромов работают сейчас. Вчера (15 июня), например, переправой воспользовались и приехали в Крым 10 тысяч человек и 6,7 тысячи человек выехали из Крыма. Вообще же мощность этой переправы – 60 тысяч человек в сутки, 10 тысяч легковых автомобилей и две тысячи грузовых. Это позволяет работать без отелей практически круглый год, за исключением короткого периода в августе», – сказал министр.

Он сообщил также, что на переправе сейчас нет греческих паромов. «Это все паромы российского права», – сообщил **Соколов**.

Он также отметил, что автомобильное движение по мосту через Керченский пролив будет открыто в следующем году.

### ПРАЙМ; 2017.06.16; МИНТРАНС РФ СЧИТАЕТ ВОЗМОЖНЫМ УДЕРЖАТЬ ПИЛОТОВ В РОССИИ ТОЛЬКО ЭКОНОМИЧЕСКИМИ МЕРАМИ

Остановить отток российских пилотов гражданской авиации в зарубежные компании можно только экономическими мерами, при этом проблема не является критической для области, заявил РИА Новости **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

Глава **Минтранса** участвовал во встрече сопредседателей российско-греческой смешанной комиссии по экономическому, промышленному и научно-техническому сотрудничеству, которая прошла в Ираклионе на Крите.

«Во-первых, я не могу сказать, что эта проблема носит критический характер для отрасли. Во-вторых, у нас авиация – это открытый, конкурентный в международном масштабе рынок. И конкуренция идет и по цене, и по качеству обслуживания, и в том числе за рабочую силу. У нас тоже работают иностранные пилоты, и их немало в Аэрофлоте»AFLT -4,14%,– сказал **министр транспорта**.

Он согласился, что лучше когда работают свои пилоты, но невозможно запретить их отъезд.

Комментируя возможность ограничения приема на работу иностранных пилотов и стимулирования приема отечественных, **Соколов** сказал, что это возможно лишь заработной платой.

«Это дело авиакомпаний – определять тот уровень заработной платы, которая будет соответствовать рыночным в международном плане конкурентным условиям. Но все авиакомпании у нас – акционерные общества. Государственных авиакомпаний у нас нет, поэтому приказать им невозможно. Надо конкурировать», – сказал министр.

### ПРАЙМ; 2017.06.16; МИНТРАНС НАДЕЕТСЯ ДО 2030 Г ПОСТРОИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ ПЕРЕХОД НА САХАЛИН

**Министерство транспорта** России прорабатывает вопрос строительства транспортного перехода на Сахалин и надеется реализовать этот проект до 2030 года, заявил РИА Новости **министр транспорта** Максим **Соколов**. Министр участвовал во встрече сопредседателей российско-греческой смешанной комиссии по экономическому, промышленному и научно-техническому сотрудничеству.

В ходе «прямой линии» 15 июня президент России Владимир Путин сказал, что власти РФ сейчас реанимируют старую идею строительства моста на Сахалин. Его стоимость, по предварительным оценкам, может составить около 286 миллиардов рублей. Вместо моста рассматривается также возможность строительства тоннеля.

«Проработка этого вопроса действительно идет, и **Минтрансом** уже были сделаны предпроектные предложения. Именно на основе этих предложений были озвучены президентом соответствующие цифры. Проект строительства транспортного перехода – есть два варианта этого строительства (мост или тоннель – ред.) – присутствует в стратегии развития транспортной системы Российской Федерации до 2030 года. И я надеюсь, что в эти сроки, обозначенные в стратегии, этот проект будет реализован», – сказал **Соколов**.

«Особенно, если наши японские партнеры активизируют свои идеи по строительству транспортного перехода с Хоккайдо на Сахалин»,– добавил министр.

По его словам, в этом случае будет работать транспортный коридор, который позволит как минимум обрабатывать порядка 40 миллионов тонн грузов в год.

Основной идеей является строительство железнодорожного моста, сказал **Соколов**, отвечая на вопрос, будет ли построен автомобильный или железнодорожный мост, или он будет совмещенным. «Мы даже еще не знаем, что это будет – тоннель или мост. Здесь надо многое взвесить – сейсмику, гидрологию, геологию. Когда будут выработаны проектировщиками решения, тогда будут конкретные предложения по типу моста. Но основная идея – это железнодорожный мост», – сказал министр.

Говоря о привлечении средств, в том числе внебюджетных, **Соколов** отметил, что надо сначала получить проектную стоимость, а потом построить финансовую модель и попытаться найти инвестора. «Обязательно будем это делать»,– подчеркнул **министр транспорта**.

### ТАСС; 2017.06.16; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ПРОДЛИТЬ СРОК ДЕЙСТВИЯ СТАВКИ НДС В 10% НА ВНУТРЕННИЕ ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев поручил Минфину и **Минтрансу** до 1 сентября проработать вопрос продления до конца 2020 года срока действия ставки НДС на услуги по внутренним воздушным перевозкам пассажиров в размере 10%, а также доложить о целесообразности ее обнуления. Об этом говорится в опубликованных на сайте кабмина решениях по итогам совещания о дополнительных мерах господдержки разработчиков, производителей и эксплуатантов отечественных воздушных судов и стимулирования спроса на российскую авиационную технику.

«Минфину России (А. Г. Силуанову), **Минтрансу** России (М. Ю. **Соколов**у) подготовить и в установленном порядке внести в правительство Российской Федерации проект федерального закона о продлении до 31 декабря 2020 года действия <...> ставки НДС на услуги по внутренним воздушным перевозкам пассажиров и багажа в размере 10%. Одновременно доложите о целесообразности снижения указанной ставки до 0%», – говорится в документе.

Кроме того, **Минтрансу**, **Росавиаци**и и Минпромторгу совместно с Объединенной двигателестроительной корпорацией (ОДК) поручено до сентября 2017 года обеспечить сертификацию двигателя ПД-14 (авиадвигатель для нового российского пассажирского самолета МС-21 – прим. ТАСС). Также в сентябре Минпромторгу, **Минтрансу**, Минэкономразвития и другим заинтересованным ведомствам необходимо подготовить предложения по применению механизма trade-in, который предусматривает выкуп бывших в эксплуатации воздушных судов с зачетом их стоимости при приобретении самолетов МС-21.

«Минпромторгу России (Д. В. Мантурову), Минфину России (А. Г. Силуанову) совместно с ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» представить согласованные предложения по обеспечению финансирования в период 2018 – 2020 годов работ по созданию самолета МС-21 и разработки широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета в рамках российско-китайского межправительственного соглашения. Срок – до 1 августа 2017 года», – говорится в поручениях премьера.

Премьер также поручил Минпромторгу, **Минтрансу**, **Росавиаци**и, Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) совместно с «Аэрофлотом» разработать комплекс мер по повышению исправности и увеличению налета самолетов «Сухой Суперджет-100» до мировых показателей. Соответствующий доклад ведомствам необходимо представить правительству в августе 2017 года.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.16; ВЛАСТИ ЯКУТИИ И РОСЖЕЛДОР ОТЛОЖАТ НА 2018Г ФИНАНСИРОВАНИЕ ДОСТРОЙКИ Ж/Д ЛИНИИ В РЕГИОНЕ НА 2 МЛРД РУБ.

Правительство Якутии и **Федеральное агентство железнодорожного транспорта** РФ (**Росжелдор**) намерены отложить на 2018 год федеральное финансирование в размере почти 2 млрд рублей, предназначенное для достройки и ввода в полную эксплуатацию пускового комплекса железной дороги Беркакит – Томмот – Нижний Бестях в регионе.

«В 2017 году федеральным бюджетом предусмотрен остаток финансирования в размере 1,951 млрд рублей. Из-за имеющихся в текущем году рисков неосвоения предусмотренных на строительство объекта федеральных средств, связанных с ограниченным строительным сезоном, **Росжелдор**ом и правительством республики проводится работа по переносу данных средств на 2018 год», – сообщил «Интерфаксу» первый вице-премьер правительства Якутии Алексей Колодезников.

Как сообщалось, в начале 2017 года власти Якутии предложили внести предусмотренные в федеральном бюджете 1,95 млрд рублей в уставный капитал «Российских железных дорог» для завершения строительства и ввода в полную эксплуатацию линии, «не дожидаясь окончания судебных споров». «Это делается, чтобы сохранить выделенное финансирование», – говорил «Интерфаксу» **министр транспорта** и дорожного хозяйства Якутии Семен Винокуров. По его словам, средства в РЖД планировалось внести в августе – ко времени корректировки федерального бюджета. **Минтранс** поддерживал это решение. В марте сообщалось, что в ходе допэмиссии акций «Железных дорог Якутии», «дочки» РЖД, «Российские железные дороги» передадут этой компании линию Беркакит-Томмот. Соответствующее решение утвердил совет директоров РЖД.

Между тем, по словам А.Колодезникова, строительные работы на пусковом комплексе Томмот-Нижний Бестях будут возможны только после расторжения госконтракта с компанией «Инжтрансстрой». И в случае положительного решения суда генподрядчику понадобится время на подготовку и передачу проектных документов госзаказчику, а **Росжелдор**у предстоит проведение конкурсных процедур по выбору нового генподрядчика и заключение с ним госконтракта в соответствии с действующим законодательством с разработкой технического задания на завершение строительства объекта.

Судебное разбирательство в Арбитражном суде Москвы, где будет рассмотрен иск генподрядчика «Инжтрансстроя» к **Росжелдор**у о взыскании 1 млрд 71 млн 754,5 тыс. рублей, назначено на 24 июля.

Ранее сообщалось, что 3 апреля текущего года Арбитражный суд Москвы отказал в удовлетворении иска **Росжелдор**у о расторжении контракта, заключенного с генеральным подрядчиком проекта по строительству участка Беркакит – Томмот – Нижний Бестях в Якутии – АО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой» (ИКТ).

Заявление было принято к производству в декабре 2016 года. Истец отмечал, что 13 июня 2016 года ФАУ «Главгосэкспертиза» выдало отрицательное заключение государственной экспертизы в отношении проектной документации и результатов инженерных изысканий, подготовленных генеральным подрядчиком. Также было выдано отрицательное заключение по проверке достоверности при определении сметной стоимости объекта строительства.

В январе 2017 года ответчик подал встречный иск к **Росжелдор**у о взыскании задолженности по контракту на общую сумму 1,071 млрд рублей. Компания считает, что заказчик неправомерно уклоняется от оплаты выполненных работ, требования по встречному иску также вытекают из контракта. Иск был возвращен ИКТ.

В середине марта представители **министерства транспорта** РФ отмечали, что расторжение контракта с подрядчиком строительства позволило бы ускорить ход работ по проекту и эффективно использовать бюджетные средства. «Что касается ж/д ветки в Якутии, там подрядчик – компания «Трансстрой» – судится и даже не дает расторгнуть контракт, чтобы можно было бы наверстать ход работ», – говорил глава **Минтранса** Максим **Соколов** в ходе «правительственного часа» в Госдуме. Строительство объекта не ведется с 2014 года.

Контракт был заключен с «Инжиниринговой корпорацией «Трансстрой» в 2008 году. Генеральный подрядчик трижды переносил сроки завершения строительства, хотя по договору должен был ввести в эксплуатацию железную дорогу 30 ноября 2013 года.

В июле 2015 года якутское управление Федерального агентства по управлению государственным имуществом РФ передало участок линии Беркакит-Томмот в собственность ОАО «Российские железные дороги». Позднее власти республики обратились с просьбой к РЖД достроить ж/д линию. Компания дала согласие на это при условии выделения средств из федерального бюджета. В конце 2016 года было заявлено о том, что **Минтранс** в 2017 году выделит порядка 2 млрд рублей на достройку и ввод в полную эксплуатацию пускового комплекса. Правительство Якутии предполагало, что все работы будут завершены до конца 2017 г.

Участок Амуро-Якутской железнодорожной магистрали Беркакит – Томмот – Нижний Бестях протяженностью почти 900 км строится с 1985 года. Линия проходит по пересеченной местности в условиях вечной мерзлоты. Первый участок – до станции Томмот – был построен в 1995 году и введен в эксплуатацию.

### РИА НОВОСТИ; 2017.06.17; КИТАЙ ПРЕКРАТИЛ НАБОР РОССИЙСКИХ ПИЛОТОВ

Китай прекратил набор пилотов гражданской авиации из России, сообщается на сайте Шереметьевского профсоюза летного состава.

Ранее СМИ написали, что российские авиакомпании обеспокоены утечкой кадров в Азию: за последние два с половиной года туда уехали на работу более 300 командиров воздушных судов и инструкторов, еще 400 пилотов сейчас находятся в процессе трудоустройства. Одной из причин называлась разница между зарплатами пилотов российских и азиатских компаний.

С 16 июня Управление гражданской авиации Китая прекратило рассмотрение заявок российских пилотов и валидацию российских лицензий линейного пилота, ссылаясь на «действия российских властей, которые не соответствуют их стандартам и процедурам международного сотрудничества», говорится в сообщении.

**Министр транспорта** Максим **Соколов** заявлял ранее, что **Минтранс** не видит проблемы в оттоке российских пилотов за рубеж. При этом ведомство сообщило, что обсуждает с Ассоциацией эксплуатантов воздушного транспорта предложения по предотвращению этой тенденции и в ближайшее время они будут представлены на общественное обсуждение.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.16; МИНТРАНС РФ ОБСУЖДАЕТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ АЭВТ ПО СОКРАЩЕНИЮ ОТПУСКА ЛЕТЧИКАМ

**Минтранс** РФ готовит предложения по сокращению отпуска летчикам гражданской авиации, заявил президент «Шереметьевского профсоюза летного состава» (ШПЛС) Игорь Дельдюжов на пресс-конференции в пятницу.

«Совсем недавно видел новый документ, что они (**Минтранс** – ИФ) попытаются сократить отпуск летному составу», – сказал он, пояснив, что речь идет о проекте изменений в приказ **Минтранса**, который сейчас проходит экспертное обсуждение.

Как пояснили «Интерфаксу» в пресс-службе **Минтранса**, «с подобным предложением в ведомство обратилась Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ)». Сейчас вопрос в стадии обсуждения, отметили в **Минтрансе**.

Между тем, по словам главы ШПЛС, российские летчики и сейчас работают «в невыносимых» условиях труда: «Работа шесть дней в неделю, не ведется никакого контроля за рабочим временем, очень много ночных рейсов, пилоты усталые и больные, а это – угроза безопасности». Кроме этого, продолжил И.Дельдюжов, в некоторых авиакомпаниях есть случаи переналета свыше 90 часов в месяц, сокращения отпусков.

«Суммарно наш летчик отдыхает меньше, чем человек, который работает с понедельника по пятницу, примерно на 15-20 дней. В китайских авиакомпаниях самый распространённый режим – 6 недель работаешь, 3 недели отдыхаешь. В Корее каждый месяц тебе по 9 дней дают. То есть примерно на 50 дней летчик наш отдыхает меньше, чем иностранный летчик», – сказал И.Дельдюжов. По его словам, именно «условия труда, а не заработная плата» – основная причина ухода российских пилотов в зарубежные авиакомпании.

О массовом оттоке российских пилотов в Азию заявил в июне глава «Аэрофлота» Виталий Савельев. По его словам, зарплата в азиатских авиакомпаниях, в частности, в Китае, в валютном эквиваленте в 1,5-2 раза больше. Вместе с тем топ-менеджер отмечал, что «Аэрофлот» (MOEX: AFLT), который платит командирам воздушного судна (КВС) 470 тыс. руб. в месяц, вторым пилотам – 320-350 руб., повышать зарплату не намерен, «поскольку каждой должности есть потолок». Кроме того, у «Аэрофлота» есть 40 квот на наем иностранных пилотов (позволяет закон, принятый в РФ в 2014 г.)

Между тем **Росавиаци**я запросила у российских авиакомпаний информацию о пилотах, уволившихся с начала 2015 года и перешедших на работу за границу. Соответствующую телеграмму за подписью главы ведомства Александра **Нерадько** авиакомпании получили в среду, сообщил «Интерфаксу» осведомленный источник.

### РИА НОВОСТИ; 2017.06.16; «ВИМ-АВИА» НАНЯЛА ОКОЛО 40 ПИЛОТОВ ВЗАМЕН 12 УВОЛИВШИХСЯ

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» наняла около 40 новых пилотов взамен 12 уволившихся в течение первых пяти месяцев года, сообщает перевозчик в пятницу.

«В течение первых пяти месяцев 2017 года «ВИМ-Авиа» действительно покинули 12 пилотов, однако взамен на работу были приняты около 40 пилотов. В основном новых членов летного состава приглашали в связи с расширением флота «ВИМ-Авиа», – говорится в сообщении. Компания планирует в 2017 году получить еще несколько широкофюзеляжных самолетов Boeing 777 и Airbus А330.

«Таким образом, пополнение летного состава пилотами в два раза превышает убыль. Однако некоторые СМИ продолжают упорно трактовать обычную ротацию кадров (причем в плюс) как «массовый исход», – отмечают в компании.

«ВИМ-Авиа» также опровергла сообщения ряда СМИ об отмене чартерных рейсов – на самом деле авиакомпания сократила чартерную программу на 12%.

«…Сегодня прошла информация, что «ВИМ-Авиа» разослала туристам некоторых турецких чартерных рейсов смс с объявлением о банкротстве и предложением добираться домой самостоятельно. Как вы понимаете, авиационный и туристический рынки отличаются высоким уровнем конкуренции, и некоторые считают, что здесь все средства хороши. Удивляет тот факт, что ряд СМИ опубликовал эту откровенно ложную информацию, даже не заметив ее вопиющей «желтизны», – говорится в сообщении.

«ВИМ-Авиа» ранее скорректировала свое расписание, в частности, сократила чартерную программу, чтобы решить проблему с массовыми задержками своих рейсов. Глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** в начале июня объяснял проблемы авиакомпании тем, что она не рассчитала своих возможностей, более чем втрое нарастив пассажиропоток за первые пять месяцев 2017 года. Сам перевозчик объяснял задержки рейсов поздним прибытием самолетов с техобслуживания. При этом вице-премьер Аркадий **Дворкович** заявлял, что правительство РФ взаимодействует с авиакомпанией и рассчитывает, что она справится с проблемами.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.16; РЕШЕНИЯ ПО ЛЬГОТАМ В «ПЛАТОНЕ» НЕТ, ВОПРОС ДЕТАЛЬНО НЕ ПРОРАБАТЫВАЕТСЯ – ГЛАВА РОСАВТОДОРА

Решение о предоставлении льгот пользователям системы взимания платы с грузовиков «Платон» не принято, детально вопрос не прорабатывается и находится в процессе обсуждения экспертами, заявил журналистам глава **Росавтодор**а **Роман Старовойт** в пятницу в Казани.

«Пока детально этот вопрос (предоставление льгот – ИФ) не прорабатывается, он находится в стадии экспертного изучения на площадке **министерства транспорта**. Создана рабочая группа с перевозчиками, пока вот в этих рамках идет обсуждение. Конкретных решений пока не принято», – сказал он.

Первый замглавы **Минтранса** РФ Евгений **Дитрих** ранее говорил, что министерство рассчитывает осенью представить льготы для пользователей «Платона», они будут увязаны с пробегом.

«Думаю, осенью мы их представим и покажем. Принципы не изменились: при достижении определённого пробега грузовика возникает право на получение скидки. В дополнение с льготой по транспортному налогу, который сегодня действует, вкупе с этим это даст хорошую поддержку предпринимателям», – сказал чиновник.

Ранее также сообщалось, что **Минтранс** прорабатывает размер скидок для перевозчиков в «Платоне» в зависимости от пробега. Е.**Дитрих** подчеркивал, что «размер этих скидок должен носить не очень значительный характер, поскольку ущерб все равно необходимо компенсировать». Он также пояснял, что скидки прорабатываются для стимулирования развития бизнеса, «чтобы понизить нагрузку». «Предварительно мы говорили о том, что для различных групп пользователей протяженность пробега, после которой может наступить такая скидка, может составить от 160 до 95 тыс. км. Размеры скидок сейчас прорабатываем», – говорил первый замглавы **Минтранса**.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.16; РОСАВТОДОР ВВОДИТ В ГОД 1-2 ПУНКТА АВТОМАТИЧЕСКОГО ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ, ВСЕГО НУЖНО 500 – СТАРОВОЙТ

**Росавтодор** вводит в эксплуатацию один-два пункта автоматического весогабаритного контроля в год, построенных на средства федерального бюджета, заявил глава ведомства **Роман Старовойт** в Казани в пятницу.

«**Федеральное дорожное агентство** уже устанавливает такое оборудование, и у нас больше 20 таких пунктов работает, пока в пилотном режиме, без взимания штрафов», – сказал он, напомнив, что с октября 2016 года на федеральных дорогах в Вологодской области три пункта автоматического весогабаритного контроля работают в режиме взимания штрафов. «Это территория, где наиболее остро стоял вопрос по движению автомобилей с перегрузом. И с октября по сегодняшний момент, если на начало работы этих пунктов до 40% всего потока грузовых автомобилей шло с перегрузом, сегодня эта цифра составляет около 3%, что соответствует в принципе мировым показателям», – пояснил он, указав, что таким образом можно сделать вывод, что «система работает».

«Мы продолжаем возводить эти пункты на федеральных дорогах, но не такими темпами, как хотелось бы, потому что по расчетам специалистов таких пунктов должно быть на федеральных дорогах около 500, чтобы эта система полноценно заработала», – сказал Р.**Старовойт**.

Он также напомнил, что **Росавтодор** прорабатывает возможности создания этой системы на принципах государственно-частного партнерства. «Но пока окончательного решения в этой части не принято. Мы продолжаем строить один-два пункта в год за счет средств федерального бюджета. Если будет принято решение реализовать этот проект на принципах ГЧП, эти пункты войдут просто в состав проекта», – добавил он.

Автоматическая система весогабаритного контроля – рамки фото– и видеофиксации и весы, вмонтированные в дорожное полотно, должна дополнить стационарные пункты контроля. Пока систему делает **Росавтодор** – работает 25 пунктов, но большинство в тестовом режиме. Представитель ведомства уточнил «Интерфаксу», что к концу года их будет 27.

Первый замглавы **Минтранса** Евгений **Дитрих** говорил в апреле, что концепция системы весогабаритного контроля грузовиков будет разработана к IV кварталу. «К сентябрю мы выработаем концепцию системы – **Минтранс** и **Росавтодор**. Много вопросов. Нужно, чтобы система была взвешенной и продуманной – и структура, и состав, и основные элементы», – заявил Е.**Дитрих** в кулуарах Красноярского экономического форума.

«Есть ощущение, что в тех рабочих группах, которые мы создавали, чтобы они обсудили все нюансы, система весогабарита сейчас немного «забуксовала». Много разных мнений. В том числе в рамках общественности. Нужно будет еще раз всех собрать, скоординировать уже на уровне регулятора», – отметил при этом чиновник.

Внедрение системы запланировано на конец 2020 г., к этому сроку на федеральных дорогах появятся 387 пунктов весогабаритного контроля транспортных средств. Они будут оснащены автоматическими средствами фото– и видеосъемки и позволят взвешивать автомобили на дорогах без снижения скорости движения, сообщал **Минтранс**.

**Росавтодор** говорил также, что к участию в создании системы проявляли интерес как российские, так и зарубежные компании. Так, оператор системы взимания платы с грузовиков «Платон» ООО «РТ-Инвест Транспортные системы» направил в ведомство проект частной концессионной инициативы, претендуя на создание и оперирование системой. Позднее РТИТС свою заявку отозвал.

### ТАСС; 2017.06.16; ГЛАВА РОСАВТОДОРА СЧИТАЕТ ВОЗМОЖНЫМ ОГРАНИЧЕНИЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В РФ В НОЧНОЕ ВРЕМЯ

Грузовые перевозки в ночное время и в выходные дни в России со временем могут быть ограничены. Такое мнение выразил в пятницу в рамках рабочей поездки в Казань руководитель **Росавтодор**а **Роман Старовойт**.

«Нам необходимо интегрировать наше законодательство, в том числе и с инициативами и законными актами, которые работают в Европе. В дальнейшем, наверняка, мы рано или поздно к этому придем, что в ночное время и в выходные дни, возможно, надо будет ограничить движение грузового транспорта», – сказал он, добавив, что речь не идет о перевозке товаров первой необходимости и тех грузах, которые требуют срочной доставки.

По словам **Старовойт**а, на сегодняшний день такая мера пока что несвоевременна, так как не в полной мере работает система по учету режима труда и отдыха водителей, но в будущем может быть введена. Тем не менее, отметил он, большое количество ДТП происходит из-за усталости водителей. «Дальнобойщики находятся в таком экономическом состоянии, что вынуждены перерабатывать, и, конечно, могут засыпать за рулем», – пояснил он.

В августе 2014 года **Министерство транспорта** России утвердило план реализации концепции развития объектов дорожного сервиса (ОДС). В рамках плана, в частности, на федеральных трассах обустраиваются зоны отдыха для водителей. Также создаются условия для повышения уровня безопасности пользования федеральными дорогами.

### ТАСС; 2017.06.16; ГРУЗОВЫЕ СТАНЦИИ ПАВЕЛЕЦКАЯ И КУРСКАЯ МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ДО ИЮЛЯ ЗАКРОЮТСЯ

**Федеральное агентство железнодорожного транспорта** (**Росжелдор**) закроет грузовые станции Павелецкая и Курская Московской железной дороги. Соответствующий приказ 15 июня подписал исполняющий тогда обязанности главы ведомства Владимир **Чепец** (копия имеется в распоряжении ТАСС). Приказ вступает в силу через 14 дней со дня подписания.

Станции находятся в собственности РЖД, оператором выступает дочернее общество РЖД – ПАО «ТрансКонтейнер».

Прекращение грузовой работы станций Москва-Товарная– Курская и Москва-Товарная-Павелецкая предусмотрено планом– графиком по закрытию грузовых дворов, расположенных в границах Малого кольца Московской железной дороги, пояснили ТАСС в РЖД.

«План-график согласован с руководством города Москвы и Московской области, а также с **Минтрансом** России. Объемы грузов, тяготевших к грузовым дворам закрываемых станций, будут перераспределены на остальные грузовые дворы Мосузла, в том числе Кунцево, Ворсино, Ховрино и другие», – отметили в РЖД.

В начале июня «ТрансКонтейнер» заключил акционерное соглашение по приобретению 30-процентной доли в ООО «Фрейт Вилладж Калуга Север», владеющего двумя мультимодальными транспортно-логистическими центрами в Калужской области.

Ключевая идея проекта состоит в создании за пределами МКАД мощного распределительного центра, который позволит разделить поступающий сейчас в Москву по железной дороге контейнерный грузопоток на две составляющие: непосредственно для московских потребителей и для клиентов, расположенных за пределами МКАД.

«Это обдуманный стратегический шаг. Железнодорожные терминалы в Москве будут закрыты – это вопрос времени. Компания уходит из Москвы на готовую площадку для развития крупного хаба в Центральном регионе», – отметил первый заместитель финансового директора «ТрансКонтейнера» Андрей Жемчугов.

«Трансконтейнер» располагает 45 собственными терминалами во всех грузообразующих центрах России, а также 19 железнодорожными терминалами в Казахстане (через совместное общество АО «Кедентранссервис», ведущего частного оператора сети железнодорожных терминалов в Казахстане) и управляет контейнерным терминалом «Добра» на границе Словакии и Украины.

В собственности компании находится более 24 тыс. фитинговых платформ и около 64,5 тыс. крупнотоннажных контейнеров.

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2017.06.17; БЕЛОРУСАМ ДАЛИ ДОРОГУ

С 1 июля водители с белорусскими водительскими удостоверениями снова смогут работать в России на грузоперевозках, пассажирском транспорте и в такси, не сдавая экзаменов в ГИБДД. Соответствующее решение обнародовал премьер Дмитрий Медведев. Ранее на территории России вступил в силу закон, запрещающий компаниям нанимать для работы на транспорте иностранцев без российских прав. Вернуть на дороги белорусов господина Медведева попросила Госдума.

Решение по поводу белорусских водителей обнародовано вчера на заседании Совета министров Союзного государства. «Принят целый ряд решений, касающихся, в том числе, водительских удостоверений и разрешения использовать иностранные водительские удостоверения, выданные Республикой Беларусь, на территории нашего государства после 1 июля текущего года,– заявил премьер Дмитрий Медведев.– Это важное событие для тех, кто занимается перевозками». Норма закреплена постановлением союзного кабмина.

С 1 июня 2017 года, напомним, в России заработала новая редакция закона «О безопасности дорожного движения»: компаниям запрещено нанимать граждан с иностранными правами для управления автобусами, такси, грузовиками, коммунальной техникой – им нужно сдавать экзамены и получать российские водительские удостоверения. По оценкам комитета Госдумы по транспорту, до 1 июня в стране работало около 70 тыс. иностранцев без российских прав, из них 11 тыс.– белорусы. После введения запрета госсекретарь Союзного государства Григорий Рапота обратился в Госдуму, попросив депутатов вернуть белорусов на дорогу. Он ссылался на договор между РФ и РБ 1998 года (в нем зафиксированы равные права россиян и белорусов на трудоустройство), имеющий приоритет над российским законом. Госдума, в свою очередь, попросила уважить белорусов премьера Дмитрия Медведева (“Ъ” сообщал об этом 15 июня), тот откликнулся оперативно.

Глава ассоциации «Грузавтотранс» Владимир Матягин говорит, что в перевозках работают много граждан Белоруссии, и решение премьера серьезно облегчит им жизнь. «По качеству подготовки и навыкам вождения белорусы лучше, чем водители из Средней Азии, где, как известно, права многие просто покупают,– говорит господин Матягин.– Более того, белорусы порой водят лучше даже, чем россияне. С ними вообще, как правило, мало проблем». Первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков в разговоре с “Ъ” напомнил, что запрет нанимать водителей с иностранными правами обсуждался Госдумой несколько лет (соответствующий закон был принят, но его действие несколько раз переносилось). «Проблема возникла не из-за парламента, а из-за нерасторопности правительства в лице **Минтранса**,– считает он.– В рамках межправительственного соглашения с РБ они могли сделать исключение для белорусов еще в 2013 году».

Господин Лысаков говорит, что править действующий закон «О безопасности дорожного движения» в этой ситуации не потребуется. Главный эксперт Национального экспертного совета по подготовке и тестированию водителей транспортных средств Александр Лыткин отметил, что необходимо будет внести коррективы в постановление правительства №1097, определяющее порядок выдачи прав, административный регламент МВД и даже, возможно, правила лицензирования для перевозок. Скорее всего, МВД будет дана инструкция не трогать белорусов, предполагает он.

### ТАСС; 2017.06.16; «ПЛАТОН» С МОМЕНТА ЗАПУСКА СИСТЕМЫ СОБРАЛ БОЛЕЕ 27,1 МЛРД РУБ. В ДОРОЖНЫЙ ФОНД

Поступления в Дорожный фонд с момента запуска системы взимания платы за проезд большегрузных автомобилей по федеральным трассам «Платон» по состоянию на 15 июня составили более 27,1 млрд рублей. Об этом говорится в сообщении **Министерства транспорта** РФ.

Министерство отмечает рост темпов регистрации перевозчиков в системе «Платон», на текущий момент в системе зарегистрировано более 854 тыс. транспортных средств массой свыше 12 тонн, что на 21,5 тыс. больше, чем по итогам прошлого месяца.

Кроме того, перевозчикам выдано свыше 650 тыс. бортовых устройств. Таким образом, 87% транспортных средств российских перевозчиков обеспечены бортовыми устройствами. Общее количество оформленных маршрутных карт составляет 12,9 млн.

«Платон» – государственная система взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 т, введена на территории России с 15 ноября 2015 г. Тариф «Платона» с 15 апреля составляет 1,9 руб./км.

### ЛЕНТА.RU; 2017.06.16; С ВЕТЕРКОМ

Почему России не грозят удобные платные дороги

Россия продолжает с переменным успехом бороться с одной из главных своих бед – плохими дорогами. В последние годы тяготы этой неравной схватки чиновники отчаянно пытаются переложить, хотя бы отчасти, на плечи частного бизнеса и автомобилистов. О перспективах строительства платных автомагистралей в России и о том, когда все дороги могут стать платными, – в материале «Ленты.ру».

В среднем по больнице

В России система платных дорог находится в стадии становления, а рентабельность сильно отстает от мировой. Такие выводы содержатся в недавно опубликованном исследовании KPMG об эффективности этого бизнеса в нашей стране и за рубежом.

Руководитель группы по работе с инфраструктурными проектами и проектами государственно-частного партнерства KPMG в России и СНГ Степан Светанков обращает внимание на то, что протяженность платных дорог в России сегодня составляет немногим более 500 километров, значительно отставая от Европы и США. Так, в ЕС насчитывается более 50 тысяч километров платных магистралей, в том числе в Германии – 15 тысяч километров, Франции – девять тысяч, Италии – шесть тысяч, Португалии – три тысячи. В Соединенных Штатах – 10 тысяч километров платных дорог.

При этом средняя рентабельность эксплуатации таких магистралей в России значительно ниже мировой – всего 22 процента, в то время как в других странах достигает 70. Средние затраты компании-оператора на одну транзакцию (один проезд транспортного средства) в России почти вдвое выше – 0,74 доллара. В KPMG это объясняют в том числе различиями в структуре затрат.

Основное отличие между российскими и иностранными операторами, по словам Светанкова, заключается в наличии у зарубежных компаний «большого опыта эксплуатации платных дорог на протяжении полувека». «Этот опыт позволяет эффективно реализовывать капиталоемкие проекты и минимизировать риски эксплуатационной фазы (рост операционных затрат, недобор выручки и прочее), а также максимизировать выручку благодаря динамической оптимизации тарифа в зависимости от времени суток и загруженности трассы», – говорит он. В KPMG также признают, что анализировать данную сферу сложно из-за недостатка данных в открытом доступе – компании не спешат делиться секретами бизнеса, термины и методики расчетов рентабельности отличаются.

Посчитали, прослезились

Стоимость проезда по платным дорогам в России, как и в других странах, сильно отличается – разница может быть 20-кратная. Так, проезд на легковушке через пункт взимания платы (ПВП) на 401-м километре трассы М4 «Дон» (участок 330 – 414 километров) в Липецкой области обойдется днем в 25 рублей, через ПВП на 339 километре в том же регионе – 130 рублей. В компании «Автодор», «дочка» которой управляет этими участками, рассказали, что на М4 действует так называемая открытая система взимания платы. То есть деньги берут только на пункте пропуска, расположенном на въезде, выезде или на протяжении платной дороги, размер платы не зависит от фактически пройденного расстояния. При этом въезд на платную дорогу с примыкающих дорог и выезд с нее остается свободным.

Платные участки также есть на трассах М1 «Беларусь», М3 «Украина», М11 «Москва – Петербург», на Западном скоростном диаметре (ЗСД) в Санкт-Петербурге, в Псковской области. У разных участков разные управляющие компании, инвесторы, отличаются источники финансирования и стоимость строительства. К примеру, обход подмосковного Одинцова на М1 стоил 25 миллиардов, а центральная часть ЗСД, состоящая сплошь из мостов и тоннелей, – 120 миллиардов. На тариф также влияет время суток, габариты машины, протяженность платного участка.

В результате и цена проезда везде разная – от весьма демократичных полутора рублей до 9,5 рубля за километр. На трассе М11 до Шереметьево тариф достигает 28 рублей за километр. Днем поездка до Шереметьево обойдется водителю легкового автомобиля в 280 рублей, до Зеленограда – в 300-400 рублей, до Солнечногорска – 450-550 рублей. Ночью тарифы существенно ниже, но в это время доехать без пробок можно и по бесплатным дорогам.

По словам представителя «Автодора», предусмотрен так называемый адаптационный период на 2010-2011 годы с льготным тарифом – 1 рубль за километр для транспорта первой категории (мотоциклы, легковые автомобили, автобусы) на реконструированных участках и 1,5 рубля – на вновь построенных. На платных дорогах, построенных преимущественно за счет частных денег, «инвесторы сами устанавливают уровень тарифов, чтобы вернуть свои вложения».

Тарифы вырастают сильно после завершения строительства из-за длинных сроков реализации инфраструктурных проектов, говорит первый вице президент «Опоры России» Павел Сигал. «Например, проект был запущен в 2012 году, а введен в эксплуатацию в 2017-м. Накопленная инфляция за это время превышает 30 процентов, то есть и тариф будет выше. Могут влиять и другие факторы, включая выросшие затраты при строительстве из-за инфляции», – говорит он. И добавляет, что при концессионных соглашениях в тарифе учитывается покрытие расходов плюс доход инвестора, в других случаях – туда же включают все выгоды автовладельца (экономия времени, увеличение безопасности, меньший износ транспорта и прочее).

По оценкам старшего аналитика ГК TeleTrade Марка Гойхмана, средние цены проезда по некоторым платным трассам в России сопоставимы с европейскими. Автомобилисты платят за движение по ЗСТ в среднем 6,4 рубля за километр, цена проезда по дорогам в Италии, Франции составляет 0,05 – 0,1 евро, подсчитал он. Как следует из «Инвестиционной политики» «Автодора», наиболее существенно цены за проезд по платным дорогам вырастут после 2020 года – их будут подтягивать к европейским.

При этом нередко после открытия платного участка цена проезда оказывается выше обещанной. А вместо комфорта и скорости автомобилистов ждут разочарование и все те же многокилометровые заторы, как это было на М11.

Все для людей

Спрос на платные дороги в России есть, хотя бы потому, что уже продано 300 тысяч транспондеров (позволяют оплачивать проезд без остановки), говорит координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. В то же время он указывает на ряд серьезных проблем – непомерные тарифы на некоторых трассах и неразвитость сети. «Проезд по некоторым платным магистралям, например М11, стоит совершенно безумных денег. Съездить один раз можно, но пользоваться ежедневно не будут даже владельцы дорогих авто. Корректировка тарифов просто необходима. Иначе это будут «дороги для богатых», как с обходом Одинцова на М1, которым пользуются преимущественно жители Рублевки», – категоричен общественный деятель.

Шкуматов также обращает внимание на отсутствие приемлемого уровня комфорта и сервиса на платных дорогах. «После Шереметьево на платной дороге М11 нет освещения. Чувствуется пренебрежение по отношению к автомобилистам, – возмущается он, продолжая перечислять другие недостатки платных трасс. – У каждой дороги свой концессионер, свои тарифы, кассы. То есть закинуть деньги на счет «Автодора» и поехать по одной платной дороге, а потом по другой невозможно».

Эксперты, в том числе аналитики KPMG, обращают внимание на то, что система платных дорог в России только формируется. Между тем первый законодательный акт о платных магистралях был издан еще в 1992 году тогдашним президентом Борисом Ельциным, в 1998-м порядок создания таких магистралей описали в указе о развитии дорожной сети. В 2007-м принят закон, в котором прописан порядок взимания платы и создания концессии – основного инструмента привлечения частных денег (суть сводится к передаче дороги в долгосрочную аренду частному владельцу).

Однако юридическая база для защиты интересов инвесторов, по мнению глава комитета по оценке регулирующего воздействия «Деловой России» Алексея Головченко, все еще сырая. «Раньше ключевым был закон о концессионных соглашениях. Закон о государственно-частном партнерстве (ГЧП) появился не так давно – в 2015 году. И инвесторы пока ведут себя осторожно. Кроме того, были случаи оспаривания концессионных соглашений губернаторами, только вступившими в должность», – отмечает Головченко. В итоге доходность от инвестиций в инфраструктурные проекты небольшая, а рисков много.

Инвесторы не только могут не вернуть вложенные деньги, но и испытывают трудности при заключении концессии, связанные с сложными бюрократическими процедурами. «В 2016 году приказом **Минтранса** была утверждена специальная методика отбора проектов для софинансирования в сфере дорожного строительства, которая достаточно серьёзно усложнила данную процедуру. Во-первых, отбор проектов происходит в несколько этапов с участием **Росавтодор**а, правительственной комиссии», – говорит советник юридической фирмы «ЮСТ» Денис Паньшин. Документ, по его словам, также содержит обширный список требований к концессионном проектам, например, допускаются только те из них, стоимость которых превышает полтора миллиарда рублей. Установлен весьма широкий перечень документов для обоснования, предусмотрено рейтингование регионального концессионного проекта и многое другое.

Эксперимент продолжается

До конца года завершится реконструкция участка трассы М-3 «Украина» с 173 по 194 километр, протяженность действующего платного участка увеличится на 20 километров, сообщили в «Автодоре». Кроме того, в 2017 году планируется введение платности на участке 1091-1119 километр трассы М4 «Дон», открытом для движения в мае. Оператор также продолжает переговоры с собственниками аэропорта Домодедово о строительстве платной дороги до аэроузла.

Платные дороги в России будут только там, где высокий трафик, говорит директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин. В качестве удачных примеров он приводит Западный скоростной диаметр в Петербурге и трассу в обход Одинцова в Московской области.

По мнению эксперта, главное, чтобы в тарифообразование на платных дорогах не вмешивались «прокуратура и другие карающие органы». «Если такое будет происходить, то ни один частный инвестор не решится вкладывать ни копейки в подобные проекты. Не существует в мире операторов платных дорог, которые хотели бы искусственно задирать тариф. Обычно действует такой расчет – находится точка равновесия между ценой проезда и числом автомобилей, готовых ехать по платной трассе», – говорит он. И тут же признает, что случаются просчеты: «Например, на платном участке дороги М11 при формировании бизнес-плана в 2007 году у всех экспертов были очень оптимистические представления о перспективах роста российской экономики, а также готовности населения платить за хорошие дороги. Поэтому и тариф изначально закладывался ниже».

По некоторым бесплатным российским дорогам с комфортом можно ездить только на вездеходе

Блинкин отмечает, что развитые страны постепенно переходят на совершенно другую систему оплаты пользования дорожной сетью – плата за пробег. То есть сколько наездил по трассам первой категории (автомагистрали и автострады), столько и заплатил. Контроль в данном случае осуществляется с помощью различных IT-решений. Он уверен, что в Европе такая система заработает уже через 3-5 лет, в России – через 20. По мнению Блинкина, россияне привыкли не доплачивать за дороги, поэтому и автомагистралей первой категории у нас всего около пяти тысяч километров.

Павел Сигал добавляет, что отечественная дорожная сеть изначально не создавалась с возможностью строительства платных дорог, ведь и сейчас законодательство предусматривает обязательный бесплатный дублер. Он полагает, что инфраструктурных проектов с участием механизма ГЧП в ближайшие десять лет станет больше, но в массовое строительство платных магистралей в России не верит.

### ДОРИНФО; 2017.06.16; В ДВУХ РАЙОНАХ БУРЯТИИ НАЧАЛСЯ РЕМОНТ ДОРОГ ПО ФЕДЕРАЛЬНОЙ ПРОГРАММЕ

В Заиграевском и Прибайкальском районах Республики Бурятия, которые вошли в Улан-Удэнскую агломерацию по федеральной программе «Безопасные и качественные дороги» стартовали ремонтные работы. Об этом в пятницу, 16 июня, сообщает пресс-служба правительства региона.

В Прибайкальском районе конкурс на работы стоимостью 37,8 млн рублей выиграл подрядчик ООО «Альянс», который должен отремонтировать 12 объектов. Компания приступила к подготовительным работам по основанию для укладки покрытия в поселке Ильинка. В Заиграевском районе компания «Ремстрой» ведет ремонтные работы на региональных дорогах, в частности, уже установлены электрические опоры. Стоимость контракта с подрядчиком составила 34,853 млн рублей.

В Улан-Удэ должны отремонтировать 18 объектов, по всем уже проведены аукционы, контракты с подрядчиками планируется заключить до 26 июня, после чего начнутся ремонтные работы. В частности, реконструкцией улицы Орловская займется компания «Дорстройсервис». Реконструкцию проведут в два этапа, в текущем году участок протяженностью 2,7 км расширят до четырех полос, вторым участком длиной 2,8 км займутся в 2018 году. Стоимость работ составит 328 млн рублей.

Напомним, Республика Бурятия, которая вошла в число участников проекта «Безопасные и качественные дороги», была в числе аутсайдеров. В **Минтрансе** РФ предлагали с 1 июля начать изымать федеральные деньги у бездействующих регионов. До 2025 года по программе БКД Улан-Удэнская агломерация должна направлять на ремонт дорог 1,250 млрд рублей ежегодно, половину суммы выделяет федеральный бюджет.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.18; ВОДИТЕЛЬ АВТОБУСА АРЕСТОВАН В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ЗА СМЕРТЕЛЬНУЮ АВАРИЮ 16 ИЮНЯ

Водитель автобуса, по вине которого 16 июня в аварии под Ростовом-на-Дону погибли четыре человека, помещен под стражу, сообщила «Интерфаксу» в воскресенье официальный представитель МВД России Ирина Волк.

«Водителю, виновному в ДТП с участием двух автобусов, в котором погибли четыре человека, избрана мера пресечения в виде заключения под стражу», – цитирует И.Волк пресс-служба МВД.

ДТП с участием двух автобусов и еще одного транспортного средства произошло 16 июня на автодороге «Самбек-Успенская» в Ростовской области.

По последним данным, при столкновении погибли четыре человека; травмы получили 23 человека. Большинство пострадавших и все погибшие находились в автобусе ПАЗ, который ехал по маршруту внутри района.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.17; ТРАНСПОРТНАЯ ПРОКУРАТУРА ПРОВОДИТ ПРОВЕРКУ ПО ФАКТУ АВАРИИ НА ПЕРЕЕЗДЕ В ПЕНЗЕНСКОЙ ОБЛАСТИ

Пензенской транспортной прокуратурой организована проверка в связи с произошедшей 16 июня аварией, в результате которой погиб водитель трактора, сообщает в субботу Приволжская транспортная прокуратура.

«В рамках прокурорской проверки исполнения федерального законодательства о безопасности движения железнодорожного транспорта, в том числе, будет дана оценка действиям локомотивной бригады и техническому состоянию железнодорожного переезда», – говорится в сообщении, опубликованном на сайте ведомства.

Прокуратура проконтролирует ход доследственной проверки, организованной следственными органами, добавили в ведомстве.

«По предварительным данным, 42-летний водитель, управлявший личным трактором «Беларусь», выехал на железнодорожный переезд, не обращая внимания на предупредительные сигналы звуковой и световой сигнализации о приближении железнодорожного состава, и направил трактор навстречу движущемуся в сторону города Пензы пассажирскому поезду», – отметили в Приволжской транспортной прокуратуре.

Ранее сообщалось, что 16 июня на переезде в Пензенской области произошло столкновение пассажирского поезда и трактора. В результате аварии погиб водитель трактора. Не успевший остановиться локомотив получил серьёзные повреждения и был заменён на другой. Жалоб от пассажиров не поступало.

### ИНТЕРФАКС-ЦЕНТР; 2017.06.18; В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ВОЗБУЖДЕНО ДЕЛО ПО ФАКТУ АВАРИИ С МИКРОАВТОБУСОМ И ГРУЗОВЫМ АВТОМОБИЛЕМ

Следственным отделом МВД России по Веневскому району Тульской области возбуждено уголовное дело по факту дорожно-транспортного происшествия (ДТП) с участием микроавтобуса и грузовой машины, в котором один человек погиб и девять пострадали, сообщил в воскресенье «Интерфаксу» руководитель пресс-службы УМВД региона Андрей Ярцев.

Уголовное дело возбуждено по ч. 3 ст. 264 УК РФ (Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть человека).

Ранее пресс-служба Следственного управления СКР по Тульской области сообщала о проведении доследственной проверки.

По версии следствия, в воскресенье примерно в 11:00 по местному времени на 133 км автомагистрали М-4 «Москва-Дон» Веневского района Тульской области водитель микроавтобуса IVECO, в котором находилось 20 человек, столкнулся с грузовым автомобилем КАМАЗ, следовавшим попутно в сторону Москвы.

Сам грузовой автомобиль после удара о микроавтобус опрокинулся в кювет.

В результате ДТП девять пассажиров микроавтобуса с телесными повреждениями различной степени тяжести госпитализированы в медицинские учреждения Тульской и Московской областей. Один пассажир, 1961 года рождения, погиб.

По предварительной информации среди пострадавших пассажиров микроавтобуса есть дети. В УМВД региона уточнили, что возраст пострадавших детей – 12 и 13 лет.

Ранее со ссылкой на пресс-службу тульского правительства сообщалось, что погибший и пострадавшие в ДТП с участием грузовика и микроавтобуса в Тульской области являются гражданами Армении.

Микроавтобус следовал по маршруту «Ереван – Нижний Новгород».

«По информации регионального министерства здравоохранения, в результате ДТП пострадали девять человек, из них шестеро взрослых, трое детей. Один человек, мужчина около 50 лет погиб на месте происшествия. Все пострадавшие – жители Республики Армения», – отмечалось в сообщении.

Как сообщил министр здравоохранения Тульской области Андрей Третьяков, три человека доставлены в лечебные учреждения Московской области. Трое пострадавших – двое детей и женщина с травмами различной степени тяжести направлены в больницы Тулы, всем оказывается необходимая медицинская помощь. Родители третьего пострадавшего ребёнка от госпитализации в учреждения здравоохранения Тульской области отказались.

### ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; 2017.06.19; СКИДКА РЖД НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ МОЖЕТ СТАТЬ БОЛЬШЕ

РЖД может получить право снижать тарифы для некоторых грузов на 55% в границах тарифного коридора. Обосновать целесообразность такой меры еще в марте 2016 г. поручил вице-премьер Аркадий **Дворкович** (копия поручения есть у «Ведомостей»). Заключение должно быть готово во II квартале 2017 г., говорится в документе. Обоснование готовит ФАС. Инициатива коснется грузов второго и третьего классов – нефти, зерна, удобрений и контейнеров, а также металлов, транспортируемых на расстояние до 1100 км. Сейчас на них действует понижающий коэффициент в размере до 50% без ограничения по дальности.

Верхняя граница тарифного коридора, по данным ФАС, останется неизменной – на уровне +10%. А увеличение скидки снизит нагрузку на потребителей и привлечет дополнительные грузы на железную дорогу, говорит представить ФАС. Это возможно на отдельных направлениях, уточнил его коллега из РЖД. Размер скидки и конкретные маршруты он не назвал, но заметил, что инициатива позволит компании «более гибко реагировать на конъюнктуру товарных рынков».

В конце мая ФАС запросила у Совета потребителей по вопросам РЖД консолидированную позицию участников рынка грузовых перевозок. Председатель совета Илья Южанов в ответном письме, отправленном 10 июня (копия есть в распоряжении «Ведомостей»), предложил – прежде чем сформировать общее мнение – оценить влияние предложенной меры на финансовый план и инвестпрограмму РЖД. По его мнению, скидка не должна снизить доходную базу компании и перераспределить нагрузку на другие виды грузов. Также ее размер должен быть экономически обоснованным как для РЖД, так и для грузоотправителей, что сделает механизм предоставления тарифных преференций объективнее и прозрачнее. Представитель Совета потребителей от комментариев отказался.

Что возит РЖД

В 2016 г. перевозки выросли на 0,74% до 1,23 трлн т против снижения на 0,8% в 2014 г. и на 0,73% в 2015 г. По словам Калачева, в 2016 г. во втором классе грузов перевозки нефти и нефтепродуктов (их доля в общей структуре – 19,25%) снизились на 6%, в то время как химические и минеральные удобрения (доля – 4,36%) выросли на 4%, а зерно и продукты перемола (1,76%) – на 2%. В третьем классе изменения незначительные – перевозки черных металлов (доля – 5,8%) снизились на 0,5%, а лома черных металлов (доля – 1,22%) выросли на 0,35%.

Главный риск такой меры – в появлении перекрестного субсидирования, предупреждает сотрудник одной из компаний-грузоотправителей. Если этого удастся избежать, себестоимость перевозок для грузоотправителей снизится, добавляет он. По мнению собеседника «Ведомостей», РЖД, скорее всего, стремится вернуть на железную дорогу нефтяные грузы.

Представитель вице-премьера, а также «Роснефти», «Русагротранса» и «Фосагро» на запросы «Ведомостей» не ответили.

Расстояние до 1100 км – зона конкуренции между железнодорожным и автомобильным транспортом, заметил эксперт-аналитик «Финама» Алексей Калачев. В 2016 г. отчасти благодаря расширению тарифного коридора (сначала с -12,8 до -25%, затем до -50%) удалось остановить снижение перевозок по железной дороге (см. врез). «При таком соотношении перевозок и их изменений снижение нижней границы не сильно скажется на результатах года. Возможно, сможет создать реальную конкуренцию тарифам на автомобильные перевозки. Впрочем, скидка распространится на контейнерные перевозки, которые в 2016 г. выросли на 3,5%, их доля составила 11,1% от всех грузов», – говорит Калачев.

Увеличение скидки для высоко– и среднедоходных грузов на коротких расстояниях сможет обеспечить дополнительный прирост грузопотока РЖД не менее чем на 4 млн т в год, оценивает гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Условия для этого есть: стоимость автомобильных перевозок растет (с начала 2017 г. из-за повышения стоимости топлива, роста тарифов в рамках системы «Платон» и забастовок дальнобойщиков тарифы на автоперевозки на большинстве маршрутов выросли на 15–20%), а качество сервиса на железной дороге улучшается. Если в 2015 г. из 39 заявок на предоставление скидок монополия одобрила лишь 20 (51%), в 2016 г. из 96 – 31 (32,3%), то только за пять месяцев 2017 г. из 66 предоставила скидки 47 (71,2%). «Основной потенциал переключения на железную дорогу связан с металлургическими грузами по мере реализации схемы логистического аутсорсинга, а также зерновыми грузами, где существует значительный потенциал повышения эффективности железнодорожных перевозок за счет маршрутизации экспортных отправок», – отмечает Бурмистров.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.17; ТРИ ПАРОМА ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕПРАВЫ УСТЬ-ЛУГА – БАЛТИЙСК СВЯЖУТ КАЛИНИНГРАДСКУЮ ОБЛАСТЬ ОСТАЛЬНОЙ РОССИЕЙ

Премьер-министр России Дмитрий Медведев подписал распоряжение, предусматривающий обеспечение транспортной доступности Калининградской области, в частности, три парома Усть-Луга – Балтийск, сообщает в субботу официальный сайт правительства РФ.

«Утвердить прилагаемый план обеспечения транспортной доступности Калининградской области, направленный на развитие паромного сообщения», – говорится в документе от 13 июня 2017 г. № 1227-р.

Распоряжение предусматривает, в частности, подготовку директивы правительства РФ об определении позиции для голосования представителей РФ в совете директоров ОАО «Российские железные дороги» по вопросу участия в специальной проектной компании для реализации проекта строительства и эксплуатации 3 паромов для железнодорожной переправы Усть-Луга – Балтийск.

Кроме того, принято решение об участии РЖД в специальной проектной компании с долевым участием в размере не менее 25 процентов плюс 1 акция. Ответственными исполнителями определены Минэкономразвития России, Росимущество и ОАО «Российские железные дороги». Предусмотрено внесение изменений в государственную программу РФ «Социально-экономическое развитие Калининградской области до 2020 года, предусматривающих включение мероприятий по строительству паромов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.16; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОДОБРИЛО ПРОЕКТ О ПОРЯДКЕ ОТЦЕПКИ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В РЕМОНТ И ПЛАТЫ ЗА ЭТО

Правительство РФ на заседании в четверг одобрило проект поправок в Устав железнодорожного транспорта РФ о наделении **министерства транспорта** РФ полномочиями по «установлению порядка отцепки и прицепки грузовых вагонов в ремонт и из ремонта», а также порядка определения платы перевозчику в связи с такой операцией по независящей от него причине, сообщила пресс-служба кабинета министров.

Документ будет внесен на рассмотрение в Государственную Думу РФ. «(Его принятие – ИФ) будет способствовать улучшению эксплуатационной обстановки на сети железных дорог, увеличению скорости доставки грузов и порожних вагонов, ускорению их оборота, стимулированию приобретения новых вагонов, обладающих улучшенными техническими и эксплуатационными характеристиками», – считает правительство.

5 июня проект был одобрен на заседании правительственной комиссии по законопроектной деятельности. Ранее сообщалось, что **Минтранс** рассчитывает включить владельцев вагонов в число субъектов, которые несут ответственность за убытки при транспортировке подвижного состава в ремонт, в том числе в связи с аварийными ситуациями, возникшими по вине железнодорожных операторов.

Сейчас ответственность за убытки, возникшие при перевозке из-за аварий (включая перерывы в движении поездов), возложена только на отправителей и получателей грузов, а также перевозчиков и владельцев инфраструктуры (ОАО «Российские железные дороги» и ряд других организаций), отмечало правительство.

Железнодорожные операторы же, предоставляющие подвижной состав грузоотправителю, «несмотря на отсутствие вытекающих из договора отношений с перевозчиком», несут ответственность за надлежащее техническое состояние вагонов. «Следовательно, (они – ИФ) обязаны возместить расходы перевозчика, возникшие в результате отцепки вагонов, произошедшей по вине владельца вагона. (При принятии законопроекта – ИФ) будет определена базовая норма об отцепке вагона и лицо, которое будет обязано компенсировать расходы перевозчика, возникшие в результате отцепки», – заявлял кабинет министров.

«В настоящее время отмечается рост расходов перевозчика на выполнение операций с неисправными вагонами по отцепке и прицепке их к поездам, а также за груженый пробег вагонов, следующих в текущий ремонт», – отмечало правительство, добавляя, что **Минтранс** подготовил проект в соответствии с программой поддержки транспортного машиностроения на 2016 г.

Между тем, по мнению участников рынка, предлагаемые меры не столько повысят безопасность на железнодорожном транспорте, сколько увеличат финансовую нагрузку на отраслевых игроков. Кроме того, по словам одного из участников рынка, уже сейчас существует целый комплекс мер, позволяющих не допускать вагоны в ненадлежащем состоянии на сеть.

«При этом решение об отцепке принимают РЖД, и в прошлые годы даже существовал план по выручке от текущего отцепочного ремонта, и ремонт вагонов также проводят депо «Российских железных дорог», то есть монополия уже получает эти деньги», – отметил он. «Какая-то часть расходов перевозчика уже сегодня «сидит» в тарифе, поэтому возможна ситуация, когда может происходить двойное списание денег», – добавлял собеседник.

«С 2012 г. количество текущих отцепочных ремонтов в пересчете на каждый вагон выросло в полтора раза. Сейчас состояние парка вагонов в России кардинально изменилось, у нас самый молодой парк грузовых вагонов в мире, однако сегодня отцепляются даже совсем новые вагоны. Если обязанность возмещения убытков ляжет на операторов, им придется включить эти расходы в цену услуг, а это в свою очередь может повлечь рост стоимости услуги для клиентов», – замечал он.

### ТАСС; ИВАН КАРГАПОЛЬЦЕВ; 2017.06.16; ПРЯМОЙ ГРУЗОВОЙ СОСТАВ ИЗ ПЕРМСКОГО КРАЯ НА ВОСТОК КИТАЯ МОЖЕТ ПОЙТИ В АВГУСТЕ

Прямой грузовой железнодорожный маршрут между Пермским краем и восточной китайской провинцией Цзянси может заработать в августе текущего года. Об этом сообщил в пятницу корреспонденту ТАСС заместитель председателя правительства – министр экономического развития и инвестиций Пермского края Виктор Агеев, возглавивший делегацию региона на состоявшемся в городе Хэфэй втором заседании Совета по межрегиональному сотрудничеству в формате «Волга-Янцзы».

Соответствующий меморандум о намерениях между правительством Пермского края и народным правительством провинции Цзянси о развитии прямого железнодорожного грузового маршрута был подписан в пятницу Виктором Агеевым и заместителем губернатора провинции Цзянси Ли Ли.

По словам Агеева, данный проект появился в развитие инициативы китайской компании «Золотой лес», которая построила деревоперерабатывающий завод на территории Пермской области с объемом инвестиций в 100 млн рублей на первом этапе. Ориентированный на экспорт завод был запущен в 2016 году. Китайская сторона, продолжил Виктор Агеев, «инициировала запуск субсидируемого грузового регулярного состава между провинцией Цзянси и городом Пермь, который китайские экспортные товары привозит в Россию, и в этом смысле Пермь становится логистическим пунктом для их дальнейшего распределения по России, а импортные товары из Пермского края вывозит в провинцию Цзянси».

«Понятно, что нацеленность этого состава, в первую очередь, на вывоз продукции компании «Золотой лес», но при этом мы испытываем большой оптимизм в части того, что это будет стимулировать российский экспорт», – сказал он.

«График реализации этого проекта обозначен и мы рассчитываем, что в августе уже фактически начнет курсировать этот грузовой состав. Он китайской стороной субсидируется, обозначены достаточно привлекательные тарифы на железнодорожные перевозки. Отправка вагона из Пермского края в Цзянси обозначена стоимостью в $2 тыс.», – уточнил зампредседателя правительства региона.

По его словам, Пермский край заинтересован в налаживании экспорта в Китай, в частности, продуктов питания и высокотехнологичной продукции. Пока, уточнил он, продукты питания из Пермского края не поставляются. «Но мы рассчитываем, что запуск этого поезда даст импульс для экспорта в Китай», – подчеркнул он, указав на то, что речь также может идти о поставках в Китай продукции машиностроения и металлообработки.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.16; СТРОИТЕЛИ ЗАВЕРШИЛИ СБОРКУ Ж/Д АРКИ КРЫМСКОГО МОСТА

Сборка железнодорожного арочного пролета моста через Керченский пролив завершена в Крыму, строители замкнули свод арки на высоте 45 метров от основания конструкции, сообщил в пятницу информационный центр проекта.

«В железнодорожной арке – более 400 крупных элементов. Мы собрали эту конструкцию менее чем за год. Общий вес арочного пролета сейчас превышает 5,8 тыс. тонн. Осталось завершить работы по обустройству арки элементами эксплуатации, покрыть металлоконструкции антикоррозийной краской и подготовить к перевозке и монтажу на фарватерные опоры», – цитирует инфоцентр «Крымский мост» начальника ФКУ Упрдор «Тамань» (госзаказчика проекта) Романа Новикова.

Согласно сообщению, арочный пролет под автодорожную часть собран почти на 80%.

Арочные пролетные строения – самые габаритные элементы Крымского моста, протяженность каждого составляет 227 метров. После установки на фарватерные опоры они обеспечат пропуск судов через свободное пространство шириной 185 метров и высотой 35 метров от воды.

19-километровый Крымский мост станет самым длинным в России и соединит Крым с материковой частью РФ автомобильной и железной дорогой. Движение машин по мосту откроется в декабре 2018 года, поездов – 1 декабря 2019 года. Стоимость объекта составляет 227,9 млрд рублей в ценах соответствующих лет. Его строит компания «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга.

### RNS; 2017.06.16; ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗКИ РЖД В СТРАНЫ ДАЛЬНЕГО ЗАРУБЕЖЬЯ ЗА ПЯТЬ МЕСЯЦЕВ ВЫРОСЛИ НА 20%

Перевозки пассажиров поездами дальнего следования в международном сообщении со странами дальнего зарубежья в январе – мае 2017 года выросли на 19,6% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – до 264,2 тыс. человек, сообщили в РЖД.

Наибольший рост наблюдается в сообщениях Россия – Германия (+32,5%), Россия – Финляндия (+30,8%), Россия – Италия (+20%), Россия – Австрия (+17%), Россия – Китай (+14,1%).

Согласно графику движения поездов на 2016–2017 годы международные пассажирские перевозки осуществляются в прямом и транзитном сообщениях в 11 стран Европы и Азии – Германию, Францию, Финляндию, Польшу, Австрию, Чехию, Монако, Италию, Китай, Монголию и т. д. – по 20 международным маршрутам.

### RNS; 2017.06.16; РЖД ЗАПУСТИЛИ НОВЫЕ ПЛАЦКАРТНЫЕ ВАГОНЫ НА РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ

Пассажирский вагонный парк холдинга РЖД в 2017 году пополнят 232 новых плацкартных вагона производства Тверского вагоностроительного завода (ТВЗ). В настоящий момент уже поставлено 140 новых плацкартных вагонов, в июне-июле поступят еще 92 вагона, сообщили в РЖД.

Новые вагоны оснащены современным оборудованием, установками кондиционирования воздуха, экологически чистыми туалетными комплексами и системами видеонаблюдения. В каждом купе установлены электрические розетки 220 В и разъемы USB.

При теплоизоляции пола и кузова вагонов использованы вибропоглощающие материалы. На окнах установлены двухкамерные стеклопакеты с ударопрочными стеклами и защитной тонировочной пленкой.

Генеральный директор ФПК (дочерняя компания РЖД) Петр **Иванов** отметил, что решение правительства РФ о снижении ставки НДС с 10 до 0% позволило компании обновлять подвижной состав.

«Мы заключили контракт с Тверским вагоностроительным заводом на закупку 338 пассажирских вагонов разных типов в 2017 году. Это беспрецедентное обновление за последние годы», – отметил он.

Новые пассажирские вагоны в период летних пассажирских перевозок будут курсировать в составах фирменных пассажирских поездов, а также поездов южных направлений, отметили в РЖД.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.17; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАСПОРЯДИЛОСЬ СОЗДАТЬ В БАРЕНЦЕВОМ МОРЕ 4 ИСКУССТВЕННЫХ ЗЕМЕЛЬНЫХ УЧАСТКА ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА КРУПНОТОННАЖНЫХ МОРСКИХ СООРУЖЕНИЙ

Премьер-министр России Дмитрий Медведев подписал распоряжение о создании искусственных земельных участков в Кольском заливе Баренцева моря для реализации инвестиционного проекта «Центр строительства крупнотоннажных морских сооружений» (Мурманская область), сообщает в субботу сайт правительства РФ.

«ООО «Кольская верфь» определено лицом, с которым **Росморречфлот**ом будет заключён договор о создании четырёх искусственных земельных участков в Кольском заливе Баренцева моря для реализации инвестиционного проекта «Центр строительства крупнотоннажных морских сооружений», – говорится в распоряжении №1245-р от 15 июня 2017 года.

Документ, внесённый **Минтрансом** России, позволит, как сообщается, создать в Арктике около 10 тыс. рабочих мест, увеличить налоговые поступления в бюджеты всех уровней, привлечь в регион дополнительные инвестиции, развивать новые высокотехнологичные производства.

Ранее распоряжением правительства от 17 июня 2015 года №1129-р был утверждён план первоочередных мероприятий по созданию в Мурманской области центра строительства крупнотоннажных морских сооружений. Центр создаётся ОАО «НОВАТЭК» в лице дочернего общества ООО «Кольская верфь» и предназначен для изготовления морских комплексов по производству, хранению и отгрузке сжиженного природного газа и стабильного газового конденсата, а также ремонта и облуживания морской техники и оборудования, используемых для освоения морских нефтегазоконденсатных месторождений.

Для этого необходимо построить искусственные земельные участки в акватории Кольского залива Баренцева моря. Они, как уточняется в распоряжении правительства, будут создаваться за счёт собственных средств ООО «Кольская верфь». Объём капитальных вложений составит более 25 млрд рублей.

С **Росморречфлот**ом будет заключён договор о создании четырёх искусственных земельных участков в Кольском заливе Баренцева моря, говорится в документе на правительственном сайте.

### ТАСС; 2017.06.16; ВВЕДЕНЫ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ОБЪЕКТЫ 2-ОЙ ОЧЕРЕДИ ПОДХОДНОГО КАНАЛА И АКВАТОРИИ ММПК «БРОНКА»

ФГУП «**Росморпорт**» получило разрешение на ввод в эксплуатацию объектов 2-ой очереди подходного канала и акватории многофункционального морского перегрузочного комплекса «Бронка», сообщается на сайте унитарного предприятия.

Строительство объекта, заказчиком которого выступает ФГУП «**Росморпорт**», осуществлялось в рамках реализации федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)».

Многофункциональный морской перегрузочный комплекс «Бронка» возводится в черте Большого морского порта Санкт-Петербург. За частные средства планируется построить шесть причалов общей перевалочной мощностью 1,9 млн стандартных контейнеров в год и 260 тыс. единиц колесной техники.

### ИЗВЕСТИЯ; ИННА ГРИГОРЬЕВА; 2017.06.19; ПРИВАТИЗАЦИЯ «СОВКОМФЛОТА» ПЕРЕНЕСЕНА НА ОСЕНЬ

Приватизация «Совкомфлота» в этом месяце не состоится, сообщил «Известиям» источник на финансовом рынке и подтвердил федеральный чиновник. Сделка перенесена на осень. Это связано с не очень благоприятной конъюнктурой в настоящий момент и сложной геополитической обстановкой в мире.

Правительство планировало продать 25% минус одна акция «Совкомфлота» в июне этого года. Размещение акций должно было состояться на Московской бирже. Однако из-за того, что геополитическая обстановка в мире остается напряженной, биржевые индексы с начала года снижаются и конъюнктура в целом не очень благоприятная для проведения IPO (первичное размещение акций), было решено не проводить сделку в этом месяце, сообщил «Известиям» источник на финансовом рынке.

– Рынок сильно «штормит», геополитическая ситуация по-прежнему напряжена, иностранные инвесторы осторожничают. В таких условиях не получится выгодно разместить акции компании, – отметил собеседник «Известий».

Федеральный чиновник подтвердил, что приватизации «Совкомфлота» в этом месяце, скорее всего, не будет. IPO компании перенесено на осень.

В пресс-службе Минэкономразвития на запрос «Известий» ответили, что министр экономического развития Максим Орешкин ранее сообщал о необходимости объявлять о конкретных сделках по мере их готовности, поскольку «информация является чувствительной для рынка».

По данным Московской биржи, индексы с начала года действительно падают. Индекс ММВБ сократился на 18%, индекс РТС – на 13%.

«Совкомфлот» должен был стать единственным крупным госактивом, приватизированным в этом году, хотя ранее правительство планировало продать еще три компании: 10,9% акций ВТБ, 8% акций производителя алмазов «Алроса», 20% акций Новороссийского морского торгового порта (НМТП).

Минфин ожидает получить от приватизации госактивов в этом году всего 42,2 млрд рублей. Из них 5,6 млрд рублей – от «малой приватизации», 36,6 млрд – от реализации пакета «Совкомфлота» и выплаты АФК «Система» по опциону на акции российско-индийского сотового оператора Sistema Shyam Teleservices (SSTL), сообщал ранее «Известиям» замминистра финансов Алексей Моисеев.

За SSTL АФК «Система» должна заплатить в этом году $194,25 млн по курсу ЦБ за два дня до сделки. Минэкономразвития в новом макропрогнозе ожидает, что среднегодовой курс в этом году составит 64,2 рубля за доллар. Таким образом, АФК может выплатить порядка 12,4 млрд рублей. Соответственно, оставшиеся 24 млрд рублей приватизационных доходов, заложенных поправками в бюджет этого года, – от продажи акций «Совкомфлота».

Аналитик Райффайзенбанка Константин Юминов также считает, что сейчас не очень благоприятная конъюнктура для размещения акций «Совкомфлота» на бирже.

– Сейчас ситуация на рынках действительно не складывается, самый благоприятный момент для приватизации «Совкомфлота» уже давно ушел: он был в конце 2015 года. С тех пор рынки особо не растут, и мой прогноз, что в ближайшее время такая ситуация продолжится, – пояснил Константин Юминов.

Аналитик BCS Global Markets Митч Митчелл уверен, что перенос приватизации «Совкомфлота» на осень является правильным решением.

– Сейчас геополитическая ситуация не такая благоприятная, как еще несколько месяцев назад, рынок колеблется. Так что сейчас явно не лучший момент для приватизации компании. Как ситуация сложится осенью – сложно сказать, но вряд ли она будет хуже. Думаю, что правительство правильно сделало, что перенесло сроки IPO компании, – заявил Митч Митчелл.

Максим Орешкин ранее заявлял, что 25% от полученных за приватизацию «Совкомфлота» средств пойдут на его капитализацию, а в бюджет – 75%.

В пресс-службе «Совкомфлота» на запрос «Известий» сообщили, что «решения об условиях и параметрах приватизации, а также ее сроках являются прерогативой акционера компании».

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.06.19; ВОЗДУШНЫЙ ДИСПЕТЧЕР ЗАЙМЕТСЯ ЗЕМЛЕЙ

Как выяснил “Ъ”, правительство привлечет к финансированию строительства третьей взлетно-посадочной полосы (ВПП-3) в московском аэропорту Шереметьево ФГУП «Госкорпорация по организации воздушного движения» (ГК по ОрВД). Полоса строится с 2011 года, и ее стоимость уже увеличилась в полтора раза, до 55 млрд руб. Чиновники с конца 2016 года ищут внебюджетные источники для покрытия дефицита средств. Теперь ФГУП получит функции заказчика-застройщика ВПП-3 и направит на ее финансирование 7,7 млрд руб. Впрочем, требования Международной организации гражданской авиации (ICAO) обязывают аэронавигационные компании тратить прибыль только на развитие своей инфраструктуры.

Как стало известно “Ъ”, ГК по ОрВД примет участие в софинансировании строительства ВПП-3 в Шереметьево. В конце 2016 года аэропорт столкнулся с серьезным дефицитом средств – на реконструкцию и строительство всех объектов Шереметьево, находящихся в федеральной собственности, не хватало 19 млрд руб., из которых на ВПП-3 требовалось 13 млрд руб. (см. “Ъ” от 2 декабря 2016 года).

По сведениям “Ъ”, устав ГК по ОрВД будет изменен: ФГУП получит функции заказчика-застройщика новой ВПП-3. В ФЦП «Развитие транспортной системы РФ» объемы финансирования этого проекта увеличатся «за счет внебюджетных источников». Из собственных средств ГК по ОРВД будет выделено 7,7 млрд руб., в том числе 3,2 млрд руб.– в 2017 году, 3,5 млрд руб.– в 2018 году и еще 1 млрд руб.– в 2019 году. За счет этих средств будет построено светосигнальное оборудование, патрульная дорога, очистные сооружения, командно-диспетчерский пункт и прочие объекты.

Решение о строительстве ВПП-3 в Шереметьево (3,2 тыс. м) принято в 2009 году, заказчик-застройщик – ФГУП АГА(А), подрядчиком был «Инжтрансстрой». Но проект уникален по сложности: рулежная дорожка проходит по эстакаде над Шереметьевским шоссе, под ВПП размещены водопропускные сооружения для рек Клязьмы и Мещерской Альбы. ФГУП АГА(А) получило разрешение на строительство в 2012 году, но из-за неопределенности с оценщиком затянулся выкуп земель. В 2014 году готовность ВПП-3 составляла 28%. А в 2015 году подрядчик приостановил строительство из-за задержек, а потом и остановки финансирования со стороны заказчика. **Росавиаци**я расторгла контракт, и строительство затянулось из-за недостатка средств.

В **Минтрансе** и Шереметьево перенаправили запрос “Ъ” в **Росавиаци**ю, но там, как и в ГК по ОрВД, от комментариев отказались. Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, отметил, что инициатива наделить данными полномочиями ГК по ОрВД исходит от правительства. По требованиям ICAO провайдеры аэронавигационного обслуживания должны тратить прибыль от навигационных сборов только на развитие и модернизацию своей инфраструктуры. Но поскольку предприятие не относится к категории бюджетных, то по закону часть прибыли ФГУП обязано направлять государству. Таким образом, распоряжение юридически закрепляет данный порядок. В мае 2016 года правительство обязало ФГУП направлять в госбюджет половину чистой прибыли, полученной по итогам 2014–2020 годов от всех услуг, кроме основной – по аэронавигационному обслуживанию. Согласно отчету ГК по ОрВД, в 2016 году выручка составила 93,7 млрд руб., а чистая прибыль – 16,3 млрд руб. В 2016 году ФГУП перечислило в бюджет 626,2 млн руб.

Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев говорит, что это уже не первый прецедент, когда государство использует средства госкорпорации в качестве внебюджетного фонда. Проект строительства ВПП-3 – один из ключевых в гражданской авиации, но не только из-за предстоящего в 2018 году чемпионата мира по футболу, но также из-за роста операций базового перевозчика Шереметьево «Аэрофлота». ГК по ОрВД – единственное предприятие, чьи фактические рублевые доходы существенно превосходят ранее запланированные показатели вследствие большой валютной выручки и курсовых разниц, замечает эксперт.

### ВЕДОМОСТИ; ИВАН ПЕСЧИНСКИЙ; 2017.06.19; «АЭРОФЛОТ» И ПРОФСОЮЗ СПОРЯТ О ЗАРПЛАТАХ

Шереметьевский профсоюз летного состава требует увеличить фонд оплаты труда работников «Аэрофлота» на 38%

«Аэрофлот» в течение пяти лет не индексировал зарплаты летчикам и за счет этого сэкономил 40 млрд руб., подсчитал Шереметьевский профсоюз летного состава. По расчетам профсоюза, из этой суммы 32 млрд руб. недополучили работники и 8 млрд руб. – бюджет. «Очень успешно «Аэрофлот» работает, большая прибыль, тем не менее индексация не проводилась в течение пяти лет», – цитирует «Интерфакс» слова президента профсоюза Игоря Дельдюжова.

По его словам, профсоюз не требует выплаты этой суммы, а предлагает с 2017 г. увеличить фонд оплаты труда работников на 38%, что соответствует уровню накопленной инфляции. Организация планирует направить петицию руководству «Аэрофлота». Сбор подписей под петицией начался в конце апреля, следует из сообщения на сайте профсоюза. В ее тексте отмечается, что с 2012 г. инфляция суммарно выросла на 38%, а зарплата сократилась в два раза в валютном эквиваленте.

Аэрофлот» в течение пяти лет не индексировал зарплаты летчикам и за счет этого сэкономил 40 млрд руб., подсчитал Шереметьевский профсоюз летного состава. По расчетам профсоюза, из этой суммы 32 млрд руб. недополучили работники и 8 млрд руб. – бюджет. «Очень успешно «Аэрофлот» работает, большая прибыль, тем не менее индексация не проводилась в течение пяти лет», – цитирует «Интерфакс» слова президента профсоюза Игоря Дельдюжова.

Вопрос волнует не только пилотов, но и инженеров, техников, бортпроводников и др., говорится в тексте петиции. Помимо индексации зарплат на 38% профсоюз предлагает изменить коллективный договор, предусмотрев индексацию зарплат не реже одного раза в год.

«Аэрофлот» индексировал зарплаты работникам с января 2017 г., опровергает обвинения профсоюза представитель. Приказ прошел установленную процедуру учета мнения представительного органа работников «Аэрофлота», отметил он. Проведенная с января 2017 г. индексация на 4,7% коснулась только окладов, тогда как требуется повышение всех составных частей зарплат, говорится в заявлении профсоюза.

Доходы летчиков складываются из двух частей – фиксированной платы и выплаты за количество летных часов, говорит исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев. Существует также коллективный договор, который подписывается представителями всех профсоюзных организаций, добавляет он. «Аэрофлот» не лидер отрасли по зарплатам и не пытается ввязаться в борьбу на повышение, говорит Пантелеев. По данным отчета «Аэрофлота» за 2016 г., расходы на зарплату сотрудникам увеличились почти на 16% до 55,9 млрд руб. В 2016 г. численность персонала «Аэрофлота» составила 36 600 человек, на летный состав пришлось 10,2%.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.17; ДВОРКОВИЧ НЕ ВИДИТ ПРОБЛЕМЫ В ОТТОКЕ РОССИЙСКИХ ПИЛОТОВ НА РАБОТУ ЗА РУБЕЖ

Вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович**, курирующий в правительстве, в том числе, авиационную отрасль, заявил, что не видит проблемы в оттоке российских пилотов на работу за рубеж.

«Мы отслеживаем эту ситуацию все время. Ничего страшного, что какие-то иностранные пилоты тоже работают. Главное, чтобы язык знали», – сказал вице-премьер.

«Конечно, плохо, что часть пилотов уезжает, но в любой профессии есть такая проблема. Отслеживаем, главное готовить (кадры – ИФ), в постоянном режиме этим занимаемся»,– добавил А.**Дворкович**.

Ранее в июне глава «Аэрофлота» Виталий Савельев заявил о массовом оттоке российских пилотов в Азию. По его словам, зарплата в азиатских авиакомпаниях, в частности, в Китае, в валютном эквиваленте в 1,5-2 раза больше. Вместе с тем топ-менеджер отмечал, что «Аэрофлот», который платит командирам воздушного судна 470 тыс. руб. в месяц, вторым пилотам – 320-350 руб., повышать зарплату не намерен, «поскольку у каждой должности есть потолок».

Кроме того, у «Аэрофлота» есть 40 квот на наем иностранных пилотов, что позволяет закон, принятый в РФ в 2014 г.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.17; АВИАКОМПАНИЯ «NORDAVIA» СВЯЗАЛА ПРЯМЫМ РЕЙСОМ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ С БАТУМИ

Российская авиакомпания «Nordavia-Regional Airlines» открыла регулярное воздушное сообщение между Санкт-Петербургом и Батуми, став третьим с начала июня новым российским авиаперевозчиком, которые нынешним летом будут выполнять полеты в этот грузинский город-курорт на Черном море.

Как сообщили «Интерфаксу» в Батумском международном аэропорту, на начальном этапе «Nordavia» будет осуществлять полеты на самолете Boeing-737 по субботам, в планах авиакомпании увеличить частоту рейсов на этом маршруте до трех в неделю.

С начала июня полеты в Батуми впервые начали выполнять российские авиакомпании «Nordstar Airlines» из Москвы и «Severstal» – из Череповца. Ранее регулярные полеты из России в этот черноморский город стали выполнять «Уральские авиалинии» и «Сибирь» (S7 Airlines), которые в ходе летней навигации планируют увеличить частоту рейсов на этой воздушной линии.

Россия и Грузия объявили о возобновлении регулярного авиасообщения между двумя странами с 15 сентября 2014 года. По итогам технических консультаций авиавластей двух стран грузинские авиакомпании получили право осуществлять регулярные полеты в направлении Москвы, Петербурга, Самары, Екатеринбурга, Сочи, Ростова и Кавминвод, а российские – в направлении Тбилиси, Батуми и Кутаиси.

С грузинской стороны прямые регулярные рейсы в направлении РФ осуществляет авиакомпания Georgian Airways, с российской стороны на регулярной основе летают в Грузию «Аэрофлот» и входящая в его группу «Победа», «S7 Airlines», «Уральские авиалинии».

Согласно договоренности, существующей между сторонами, частота полетов между Тбилиси и Москвой определена в зимний навигационный сезон по 18 рейсов в неделю с каждой стороны, в летний навигационный сезон – по 21 рейсу. Что касается частоты полетов между другими городами, то в этом случае количество рейсов не ограничено, как это было до прекращения регулярного воздушного сообщения между Грузией и Россией.

Регулярное авиасообщение между РФ и Грузией было прервано в августе 2008 года. Полеты были возобновлены в августе 2010 года, однако до сентября 2014 года осуществлялись только прямые чартерные рейсы между двумя странами.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.16; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» НАЧАЛО ОБСЛУЖИВАТЬ РЕЙСЫ ИРАНСКОЙ QESHM AIR

Московский аэропорт «Шереметьево» начал обслуживать рейсы из Тегерана иранской авиакомпании Qeshm Air.

«Сезонная программа чартерных перевозок по маршруту Тегеран-Москва-Тегеран продлится с 16 июня по 22 сентября 2017 г.», – сообщает управляющая компания АО «Международный аэропорт Шереметьево» (МАШ).

Перевозчик планирует выполнять полеты до шести раз в неделю. На маршруте будет курсировать самолет A300-600 емкостью 290 кресел.

«Аэропорт «Шереметьево» ожидает существенного роста пассажирских перевозок между Россией и Ираном. Это связано с упрощением визового режима для групповых туристов и продвижением России на иранском туристическом рынке», – говорится в сообщении МАШ.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.06.19; ПЕРВЫЙ ЧАРТЕРНЫЙ АВИАРЕЙС ИЗ ЯПОНИИ НА ЮЖНЫЕ КУРИЛЫ МОЖЕТ НЕ СОСТОЯТЬСЯ ИЗ-ЗА ПОГОДЫ

Первый чартерный рейс на Курилы из Японии, который должен доставить на острова Кунашир и Итуруп японскую делегацию из 70 человек, может не состояться из-за погоды.

«Рейс должен был вылететь в воскресенье утром, но был перенесен на понедельник из-за густого тумана в районе южных Курил. Но и сегодня сохраняется плотный туман. Японская сторона ждет погоду. Если туман рассеется, самолет вылетит в понедельник из японского аэропорта на Курилы. Если – нет, то рейс будет отменен окончательно», – сообщили агентству «Интерфакс – Дальний Восток» в департаменте Азии Минэкономразвития Сахалинской области.

Собеседник добавил, что если рейс отменят, то японская сторона дальше сама решит, каким образом и когда доставить делегацию на Курилы.

В управлении Сахалингидроместлужбы агентству сообщили, что густой туман с моросью, который стоит сейчас возле южных Курил, сегодня не рассеется. «Туман очень густой, сегодня он не рассеется. Возможно, во вторник он будет уже не таким густым. А рассеется он только в среду», – сказал синоптик.

«У нас второй день стоит очень густой, как молоко, туман», – сообщил агентству директор аэропорта «Менделеево» в Южно-Курильске Сергей Бондарев. Он также выразил сомнение, что чартерный рейс сегодня состоится.

В японском аэропорту Накасибецу находится самолет DHC 8-Q400 авиакомпании «Аврора», экипаж ждет погоды в районе южных Курил. «Если рейс сегодня не состоится, то самолет вернется в аэропорт Южно-Сахалинска», – сообщили в авиакомпании

Как сообщалось, первый чартерный рейс должен был доставить на южные Курилы безвизовую делегацию из 70 граждан Японии, в основном это японские старики (бывшие жители Курильских островов), их дети и внуки в сопровождении медработников и переводчиков. Цель их визита – посещение могил своих близких и мест бывшего проживания. Большинство участников этой делегации посещают Курилы по безвизовым обменам уже не первый раз.

Будут ли в дальнейшем выполняться чартерные рейсы на данном направлении – пока неизвестно.

Вопрос о начале авиасообщения между японским Хоккайдо и Южными Курилами в рамках безвизовых обменов между РФ (жителями Южных Курил) и Японией обсуждался во время встречи премьер-министра Синдзо Абэ с президентом России Владимиром Путиным в конце апреля. Для расширения обмена и облегчения посещения японскими пожилыми людьми могил своих близких был предложен воздушный путь (до окончания Второй мировой войны Курилы являлись территорией Японии – ИФ).

До сих пор делегации в рамках безвизовых обменов доставлялись только морским грузопассажирским судном.

Безвизовые обмены между Японией и РФ на японском судне «Этопирика» ежегодно начинаются в мае и завершаются в начале октября.

В рамках межправительственного соглашения 1968 года японские граждане получили возможность по упрощенной системе приезжать на Курилы с целью посещения кладбищ своих предков.

В рамках межправительственного соглашения 1991 года осуществляются безвизовые обмены между жителями Курил и Японии, документом от 1999 года введено свободное посещение бывших мест проживания на Курилах гражданами Японии. С 1991 года Курилы посетили более 21 тыс. японских граждан, Японию – 11 тыс. жителей Курильских островов.

### RNS; 2017.06.16; СУД ПРИЗНАЛ «ОРЕНБУРГСКИЕ АВИАЛИНИИ» БАНКРОТОМ

Арбитражный суд Оренбургской области признал банкротом дочернее предприятие «Аэрофлота» – «Оренбургские авиалинии», следует из материалов «Аэрофлота».

«Аэрофлот» подал иск о банкротстве своей структуры в январе 2017 года, в феврале в компании введено наблюдение. «Аэрофлот» включен в реестр кредиторов «Оренбургских авиалиний» с долгом в 11,8 млрд руб.

Также среди кредиторов компании, включенных в реестр, – авиакомпания «Россия» с суммой требований в 2,66 млрд руб. и ФНС России (35,2 млн руб.).

«Аэрофлот» консолидировал своих региональных перевозчиков на базе авиакомпании «Россия». В объединенную структуру вошли компании «Россия», «Оренбургские авиалинии» и «Донавиа». «Донавиа» также проходит процедуру банкротства, которая сейчас на стадии наблюдения.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.16; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА «ПУЛКОВО» В ЯНВАРЕ-МАЕ ВЫРОС НА ЧЕТВЕРТЬ

Пассажиропоток аэропорта «Пулково» в январе-мае 2017 года увеличился на 25,9% по сравнению с показателем аналогичного периода прошлого года – до 5,443 млн человек, сообщает пресс-служба ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС, управляет аэропортом).

Пассажиропоток на внутренних воздушных линиях вырос на 22,2% – до 3,661 млн человек. Пассажиропоток на международных воздушных линиях достиг 1,781 млн человек (рост на 34,3%).

Пассажиропоток аэропорта «Пулково» в мае 2017 года составил 1,396 млн человек, что на 26% превысило показатель мая 2016 года. В том числе пассажиропоток на внутренних воздушных линиях вырос на 20% – до 847,109 тыс. человек, на международных воздушных линиях – на 36,5%, до 549,541 человек.

Ранее сообщалось, что пассажиропоток «Пулково» по итогам 2017 года может превысить 15 млн человек.

В 2016 году пассажиропоток «Пулково» снизился относительно 2015 года на 1,7% и составил 13,265 млн пассажиров.

Аэропорт «Пулково» в конце апреля 2010 года передан в управление ВВСС, которое выступает концессионером его реконструкции. Стоимость реализации первой очереди проекта – 1,2 млрд евро.