**29 ИЮНЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### LENTA.RU; 2017.06.28; КИЕВ ПОПРОСИТ NASA ИЗ КОСМОСА ПРОСЛЕДИТЬ ЗА СТРОИТЕЛЬСТВОМ КРЫМСКОГО МОСТА

Так называемая прокуратура Автономной Республики Крым (АРК), которая находится в Киеве и входит в структуру Генпрокуратуры Украины, привлечет американское Национальное управление по аэронавтике и исследованию космического пространства (NASA) для расследования строительства Крымского моста. Об этом заявил «прокурор АРК» Гюндуз Мамедов, передает пресс-служба надзорного ведомства.

«Мы будем привлекать не только украинских специалистов в сфере охраны окружающей среды и экологической безопасности, а обращаться и к иностранным организациям, таким как NASA и другие. Несогласованное строительство моста не должно уничтожить уникальную флору и фауну Черного и Азовского морей», – сказал Мамедов.

Он добавил, что причастные к возведению конструкций «должны нести ответственность за свои действия».

21 июня заместитель министра инфраструктуры Украины Юрий Лавренюк заявил, что страна понесет значительные убытки из-за строительства и ввода в эксплуатацию Крымского моста. По его словам, возведение конструкции приведет к значительному уменьшению судозаходов в морские порты Мариуполь и Бердянск, снижению грузооборота этих портов, торможению их развития, снижению рентабельности металлургических предприятий региона, уменьшению прибыли портовых операторов и филиалов Администрации морских портов Украины.

В начале апреля **министр транспорта** Максим **Соколов** доложил президенту России Владимиру Путину о том, что строительство Крымского моста ведется с опережением графика.

Данное сооружение должно соединить Крым и Краснодарский край. Общая длина моста составит 19 километров, он будет самым протяженным в России. Предполагается, что автомобильное движение по нему запустят в 2018 году, а железнодорожное – в 2019-м.

### REGNUM; 2017.06.28; ТРАНСПОРТНЫЕ КОМПАНИИ НЕ УСПЕЮТ ЗАКУПИТЬ НОВЫЕ АВТОБУСЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ДЕТЕЙ

Вступление в силу новых правил перевозки детей необходимо отложить. С такой инициативой в адрес **министра транспорта** России Максима **Соколов**а выступили в Общероссийском объединении пассажиров, сообщает 28 июня корреспондент ИА REGNUM.

«Мы считаем, что перед вступлением в силу данного постановления о перевозках детей стоит дать возможность перевозчикам произвести замену автобусного парка, а для этого нужна комплексная программа, которая будет стимулировать в том числе и производство нового пассажирского транспорта. Будет ли это лизинг или снижение процентной ставки – стоит определить профильному ведомству совместно с перевозчиками», – заявил корреспонденту ИА REGNUM заместитель председателя Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.

Отметим, с 1 июля вступят в силу новые правила перевозки детей, которые запрещают их организованную перевозку на автобусах, работающих более 10 лет. Данное обстоятельство может привести к полной остановке детского туризма в летний период, а также закрытию большого числа автотранспортных предприятий. Причина – отсутствие комплексной программы по замене пассажирского транспорта и нехватка собственных средств на эти нужды у транспортных компаний.

«Учитывая текущую ситуацию, можем говорить, при соблюдении технического состояния выхода на линию автобуса и при снижении нагрузки на водителей, следует отложить вступление в силу данного постановления, и это не приведет к снижению безопасности при перевозке детей. В ином случае, сфера детского туризма будет фактически парализована, так как объемы турпотока не соотносятся с наличием транспорта, который соответствует требованиям постановления Правительства», – считает Илья Зотов.

Напомним, в конце апреля 2017 года **Министерство транспорта** подготовило проект постановления «О внесении изменений в некоторые акты правительства РФ в части совершенствования правил организованной перевозки группы детей автобусами». Общероссийское объединение пассажиров направило в адрес **министра транспорта** Максима **Соколов**а обращение с просьбой отложить вступление данного постановления в силу и принять программу поддержки по замене автобусного парка. Создатели предлагают убрать пункт о возрасте автобусов. Если данное соглашение не подпишут, с 1 июля автобусы старше 10 лет окажутся под запретом.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.28; РОСАВИАЦИЯ ВО ВТОРНИК ЗАФИКСИРОВАЛА ЗАДЕРЖКИ РЕЙСОВ 7 АВИАКОМПАНИЙ

**Росавиаци**я в минувший вторник зафиксировала задержки рейсов продолжительностью более двух часов семи авиакомпаний, сообщается на сайте ведомства.

Так, по три рейса задержали AZUR air и «Якутия» (максимально на 10 и 23 часа соответственно), по два – Nordwind (максимум на 12 часов), Red Wings (максимум на 5 часов), IFly (максимум на 13 часов) и «ВИМ-Авиа» (максимум на 3 часа), и один рейс на 3 часа задержала авиакомпания «Россия» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)).

Причинами поздних вылетов стали неисправность судов или их позднее прибытие, в некоторых случаях – «решение авиакомпании».

**Росавиаци**я начала проводить ежедневный мониторинг задержек вылетов более чем на два часа с 20 июня. Причиной послужили массовые задержки и отмены рейсов авиакомпании «ВИМ-Авиа», которые наблюдались с конца мая. Как заявлял глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько**, «эта репутационная ремарка должна сыграть свою роль при выборе пассажиром перевозчика». Следующий шаг, на который может пойти ведомство – провести проверки исполнения компаниями сертификационных и лицензионных требований. Крайней мерой А.**Нерадько** назвал точечное ограничение программ чартерных перевозок.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.28; СУД ПОДТВЕРДИЛ ДОЛГ «ТРАНСАЭРО» ПЕРЕД «АЭРОФЛОТОМ» В РАЗМЕРЕ 101 МЛН РУБЛЕЙ

Арбитражный суд Московского округа в среду подтвердил решение судов нижестоящих инстанций о взыскании с АК «Трансаэро» (MOEX: TAER) в пользу «Аэрофлота» (MOEX: AFLT) 101 млн рублей, говорится в информации на сайте суда.

Ранее сообщалось, что Девятый арбитражный апелляционный суд 21 марта оставил в силе решение Арбитражного суда Москвы, который 12 декабря 2016 года решил взыскать с АК «Трансаэро» в пользу «Аэрофлота» 101 млн рублей по договору поручительства от 25 декабря 2015 года.

Правительство РФ приняло решение, что «Трансаэро» будет обанкрочено, с 1 октября 2015 года авиаперевозчик закрыл продажу билетов.

По итогам проверки, проведенной Федеральным агентством воздушного транспорта РФ, с 26 октября 2015 года сертификат эксплуатанта у «Трансаэро» аннулирован. Глава ведомства Александр **Нерадько** сообщал, что аннулированный сертификат не подлежит восстановлению.

16 декабря 2015 года Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области по заявлению Сбербанка (MOEX: SBER) в рамках дела о банкротстве «Трансаэро» ввел в отношении авиакомпании процедуру наблюдения.

### ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ КРУПНОВ; 2017.06.28; СПЕЦИАЛЬНЫЕ БИТУМНЫЕ ЛЕНТЫ УВЕЛИЧАТ СРОК СЛУЖБЫ РОССИЙСКИХ ДОРОГ

Срок службы российских дорог продлит внедрение инновационных битумных лент, сообщает пресс-служба **Росавтодор**а.

Кроме того, новая разработка российских нефтепереработчиков поможет сократить стоимость ремонтных работ. Использование специальных стыковочных битумных лент ускоряет сроки ликвидации трещин на дорожных покрытиях в четыре раза.

По мнению главы **Росавтодор**а Романа **Старовойт**а, оптимизация сроков дорожных работ уменьшит неудобства для автомобилистов на время ограничений проезда. С другой стороны, увеличится количество отремонтированных городских улиц и межрегиональных трасс в течение одного сезона.

### SM-NEWS.RU; 2017.06.28; МИНТРАНС ВЫПУСТИЛ «ЕДИНЫЙ БИЛЕТ» В АБХАЗИЮ И КРЫМ

Путешествие на российский юг обещает стать проще.

Для тех, кто не хочется заморачиваться с попытками удобно скомбинировать транспорт в попытке добраться из своего города до курорта в Крыму или Абхазии, **Минтранс** РФ запустил проект «единый билет».

При покупке подобного типа билета, пользователь выбирает сразу конечный пункт маршрута, а система комбинирует виды транспорта с подходящим расписанием. С полным списком поселений и курортов, в которые можно будет попасть таким образом, размещён на сайте **Минтранса**.

Приобретаются такие билеты в кассах РЖД (в случае с поездами) или на сайтах авиакомпаний и агентских сетей (в случае в самолётами).

Также отмечается, что при покупке авиабилета автоматически предоставляется и автобусный билет, который состыкован с расписанием авиарейсов, для того, чтобы клиентам не пришлось ждать.

### КОММЕРСАНТ.RU; 2017.06.28; МАКСИМ ЛИКСУТОВ ЗАЯВИЛ ОБ ОТСУТСТВИИ ПРОБЛЕМ С ТРАНСПОРТОМ ДЛЯ УЧАСТНИКОВ ЧМ-2018

Глава департамента транспорта Москвы Максим Ликсутов прокомментировал информацию телеканала ESPN о том, что некоторые команды, которые будут участвовать в Чемпионате мира по футболу 2018 года, якобы отказываются базироваться в столице из-за сложной дорожной ситуации. «Это точно неправда, потому что я участник всех наших транспортных вопросов и с FIFA (Международной федерацией футбола.– «Ъ») и со всеми органами, которые занимаются организацией этого спортивного мероприятия,– сказал он в эфире радиостанции «Говорит Москва».– Здесь никаких проблем. Ни одной жалобы ни от организаторов, ни от болельщиков, ни от команд мы не получили за всё это время Кубка конфедераций».

Господин Ликсутов заявил, что участникам Чемпионата мира обеспечено «максимально быстрое перемещение по городу». «**Минтранс** России разрешил езду по выделенным полосам для организованных групп участников Чемпионата мира. Поэтому никаких проблем нет: болельщиков, представителей оргкомитета, FIFA, футболистов, команды,– ­мы всех перевозим специальными автобусами по выделенным полосам. Организовали отдельную полосу по Волоколамке в этих целях»,– сказал чиновник.

Ранее ESPN сообщил, что сборные Англии и Германии пытаются избежать размещения команд в Москве из-за большой загруженности дорог. Английская команда назвала Сочи, Волгоград и Нижний Новгород более подходящими городами. Сборная Германии рассчитывает на базирование в Сочи. Отмечается, что команда была впечатлена уровнем организации, который был там обеспечен во время Олимпийских игр в 2014 году.

В Москве находятся 23 базы из 65 потенциальных баз и отелей, выделенных Международной федерацией футбола (FIFA) для 32 сборных, которые примут участие в соревнованиях в 2018 году.

### ТАСС; 2017.06.29; УЧАСТНИКИ ТРАНСПОРТНОГО ФОРУМА В КРЫМУ ОБСУДЯТ ИЗМЕНЕНИЯ В ЛОГИСТИКЕ ПОЛУОСТРОВА

Четвертый Крымский транспортный форум откроется в четверг в Алуште. Участники обсудят произошедшие за три года после воссоединения полуострова с Россией изменения в логистике региона, сообщили организаторы форума.

«Три года со дня включения Крыма в состав России – не только знаменательная дата, но и повод подвести итоги прошедших лет и скорректировать планы на будущее. Касается это всех вопросов реинтеграции Крыма в российскую систему, включая транспорт и логистику», – говорится в сообщении организаторов.

В числе вопросов, которые обсудят участники форума, – состояние дорожной сети Крыма. Ранее сообщалось, что около 80% дорог региона не соответствует нормативным требованиям, при этом после воссоединения полуострова с Россией в Крыму начались масштабные работы по реконструкции и строительству новых трасс. В частности, глава крымского **минтранса** Анатолий Волков расскажет на транспортном форуме о строительстве одного из самых приоритетных объектов дорожной отрасли региона – трассе «Таврида», которая соединит Керченский мост с Севастополем, а начальник Службы автомобильных дорог республики Алексей Сафронов доложит о строительстве транспортного обхода Симферополя, который позволит разгрузить крымскую столицу от пробок.

На форуме обсудят также вопросы строительства моста, который свяжет полуостров с материковой Россией, и реконструкции Симферопольского аэропорта. В свою очередь, министр курортов и туризма Республики Крым Сергей Стрельбицкий расскажет о транспортной инфраструктуре как основе развития курортного региона, указано в сообщении. Затронут эксперты и вопросы, связанные с развитием крымских портов и железнодорожной логистики полуострова.

По словам организаторов, все рекомендации и предложения участников форума будут учтены оргкомитетом, и соответствующая резолюция с предложениями по развитию транспортно-логистической системы Крыма будет разослана во все федеральные и региональные структуры и организации, которые имеют влияние на обсуждаемые вопросы.

### КОММЕРСАНТ; ЯНА ЦИНОЕВА; 2017.06.29; ЭКСКАВАТОРЫ НЕ МОГУТ РАЗРЫТЬ СПРОС

Плановое строительство дорог расходится с фактическим

Как стало известно “Ъ”, российские производители дорожно-строительной техники (ДСТ), обеспокоенные учетом их интересов в стратегии развития отрасли до 2030 года, ждут от Минпромторга информации о «максимально четких» объемах предстоящего строительства. Они нужны для составления прогноза объемов рынка ДСТ. Цифры в отраслевых ФЦП и стратегии не коррелируют друг с другом, а из-за дефицита бюджета целевые планы строительства дорог не сходятся с фактическими. Эксперты уточняют, что стабилизация в экономике до сих пор так и не оживила спрос в строительной отрасли.

Производители дорожно-строительной техники, входящие в ассоциацию «Росспецмаш», сформировали предложения по развитию отрасли для правительства и в ближайшее время направят документ в Минпромторг, рассказали “Ъ” в ассоциации. В документе есть уже известные идеи, например, субсидирование процентов по кредитам на модернизацию производства или ограничение закупок импорта для строительных госпроектов. Но в «Росспецмаше» обеспокоены тем, что не могут оценить потребности рынка в долгосрочной перспективе. Компании настаивают, чтобы при разработке стратегии строительно-дорожного машиностроения до 2030 года были указаны «максимально четкие объемы» предстоящего дорожного или иного строительства. Именно на их основе они планируют прогнозировать объемы реализации ДСТ.

В **Минтрансе** вчера лишь порекомендовали ознакомиться с госпрограммами на сайте ведомства, в **Росавтодор**е на запрос “Ъ” не ответили. В «Росспецмаше» поясняют, что объемы дорожного строительства предусмотрены ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» и транспортной стратегией РФ до 2030 года. При этом, по словам замглавы ассоциации Дениса Максимкина, цифры в документах существенно различаются.

Например, в ФЦП предусмотрено в 2010–2018 годах построить и реконструировать 5 тыс. км автодорог федерального значения и 2,2 тыс. км прочих дорог. А в стратегии по целевому показателю «Ввод в эксплуатацию автодорог общего пользования» в 2010–2018 годах предусмотрен ввод сразу 7,1 тыс. км дорог федерального значения (на 42% больше, чем в ФЦП) и 12,5 тыс. км прочих дорог (в шесть раз больше, чем в ФЦП), подчеркивает Денис Максимкин. В стратегии вообще не указаны целевые показатели строительства дорог в 2016–2017 и 2019 годах, в ФЦП нет объемов по строительству и реконструкции дорог регионального, межмуниципального и местного значения в 2018–2020 годах. А в 2016 году этот целевой показатель составлял 3 км для всей России, подчеркивают в «Росспецмаше».

По данным отчета **Минтранса** по итогам реализации ФЦП за 2016 год, из-за снижения финансирования при оптимизации бюджета целевые показатели действительно выполнены не в полном объеме. Так, прирост протяженности федеральных автодорог без ограничения пропускной способности составил 313,1 км вместо плановых 482,1 км, а для федеральных автодорог для техники с нагрузкой на ось до 11,5 тонн – 354 км вместо 523 км. Строительство и реконструкция федеральных автодорог по итогам 2016 года составили лишь 303,57 км вместо целевых 464,4 км. «В России отсутствуют четкие ориентиры по объемам автодорожного строительства, а планируемые объемы строительства дорог, зафиксированные в нормативных правовых актах, не выполняются»,– заключает Денис Максимкин.

По данным Центра конъюнктурных исследований Института статистических исследований и экономики знаний НИУ ВШЭ, во втором квартале 2017 года сохраняется «крайне низкий» совокупный спрос на услуги строительных организаций. Ограничители спроса – дефицитный федеральный бюджет, хроническое падение реальных располагаемых доходов населения и крайне слабая инвестиционная активность корпоративного сектора по строительству новых зданий. Макроэкономическая стабилизация, позитивные темпы роста промышленности и торговли (принадлежащих к числу ключевых инвесторов строительства), а также тенденция к прекращению спада доходов населения должны были способствовать выходу отрасли из затянувшейся рецессии, рассуждают в НИУ ВШЭ, но этого не произошло. Эксперты предполагают, что эти факторы могут повлиять на улучшение ситуации в строительстве «ближе к середине осени этого года».

### КОММЕРСАНТ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2017.06.29; ОПЛАТУ КОНЦЕССИЙ ИЗ БЮДЖЕТА ОТПРАВЯТ В БУДУЩЕЕ

ФАС предлагает компенсировать инвесторам стоимость строек только после их завершения

Антимонопольная служба предлагает разрешить концессионерам получать возмещение 100% затрат из бюджета только после завершения строительства объекта – и не ранее чем через пять лет после заключения соглашения. Идея возникла после споров службы с Минэкономики и **Минтрансом** из-за отмены конкурса на строительство трассы в Башкирии – это поставило под сомнение уже заключенные и будущие подобные соглашения. Невозможность получения денег до конца строительства усложнит жизнь инвесторам – и повысит госрасходы, говорят эксперты.

ФАС подготовила поправки к закону о концессиях, сообщил на встрече с премьер-министром Дмитрием Медведевым глава службы Игорь Артемьев, заверив, что поправки уже внесены в Минэкономики и «направлены на то, чтобы концессионеры могли спокойно работать и вкладывать свои деньги в инфраструктуру». Как рассказал “Ъ” заместитель главы ФАС Рачик Петросян, проект позволяет государству компенсировать расходы концессионера не частично, а на 100%. «Норму предлагается распространить на уже заключенные концессии, к ним претензий быть не должно»,– заверяет чиновник. Однако для новых соглашений ФАС предлагает ввести условие, по которому полная компенсация расходов концессионера из бюджета будет возможна только после завершения строительства – и по истечении пяти лет с момента заключения соглашения. «Фактически будет устранена коллизия с госзакупками, когда государство оплачивает строительство в текущем режиме. При концессии инвесторы должны сначала построить, а выплаты получить после введения объекта в эксплуатацию – это можно считать инвестицией»,– говорит господин Петросян. В Минэкономики свое отношение к проекту высказывать не стали, сообщив “Ъ”, что в министерстве его «видели» и сейчас в рамках поручения президента рассматриваются «различные предложения». Свой законопроект, касающийся концессий в сфере дорожного строительства, готовит и **Минтранс** – однако его положения пока не раскрываются.

Напомним, в январе УФАС по Башкирии аннулировало итоги конкурса на строительство трассы Стерлитамак–Магнитогорск (входит в состав транспортного коридора Европа–Западный Китай). По условиям конкурса плата концедента (правительства Башкирии) включала полное возмещение затрат инвестора на создание объекта и эксплуатационных расходов. ФАС решила, что де-факто речь идет о госзакупке – а значит, конкурс нужно было проводить по более жестким правилам ФЗ-44. Претензии ФАС, в свою очередь, вызвали недовольство со стороны **Минтранса** и Минэкономики, обеспокоенность высказывал и Центр развития ГЧП (см. “Ъ” от 13 марта). Вмешаться в спор пришлось первому вице-премьеру Игорю Шувалову – в марте он провел межведомственную коллегию, по итогам которой поручил разработать законопроект, разграничивающий госзакупки и соглашения о концессиях (см. “Ъ” от 22 марта). При этом в июне спорное решение ФАС признал законным арбитражный суд Москвы (см. “Ъ” от 2 июня).

Как заявил “Ъ” исполнительный директор Национального центра ГЧП Максим Ткаченко, рынок пока поправок ФАС не видел – но ограничение возможности финансирования из бюджета на стадии стройки может привести к серьезному удорожанию проекта: заложенные затраты увеличатся на 15–40% из-за инфляции и стоимости привлеченного финансирования. Руководитель антимонопольной практики адвокатского бюро «Линия права» Алексей Костоваров называет предложение ФАС «сомнительным ремонтом нормы»: «Получается та же госзакупка, только концессионер получает полное финансирование не частями, а целиком через пять лет». Институт ГЧП должен привлекать бизнес, добавляет юрист, а такой порядок усложнит жизнь инвесторам. «Возможно, стоило бы разграничить режимы для коммерческих объектов, где возмещение инвестор может получить в процессе эксплуатации (например, платная дорога), и для социальных объектов, где концессионер может получить средства только из бюджета»,– предлагает Алексей Костоваров.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА ДОБРЫНИНА; 2017.06.29; РАЗРЫВ ШАБЛОНА

Муниципалитету не хватает средств на финансирование отрезка федеральной трассы

Власти Богдановича добиваются статуса федеральной трассы для самой оживленной улицы города. Де-факто улица Кунавина, пересекающая густонаселенные районы, и в самом деле является отрезком трассы P-351 Екатеринбург – Тюмень. Даже земля под дорожным полотном федеральная. Но де-юре шоссе, названное в честь героя Великой Отечественной войны, входит в список муниципальных дорог, за состояние которых отвечают местные власти.

– Для бюджета нашего небольшого города содержание более чем четырехкилометрового участка федеральной дороги – непосильная ноша. Каждый метр шоссе обходится в шесть раз дороже, чем обслуживание и ремонт такого же участка обычной улицы. В итоге львиная доля городских средств уходит на приведение в порядок дороги федерального значения, на обычные улицы и проезды остаются крохи, – рассказал корреспонденту «РГ» заместитель главы администрации Богдановича Виталий Топорков.

Ситуация беспрецедентная, согласны юристы. Обычно за все дороги федерального значения, даже если они проходят по территории населенных пунктов, отвечают региональные подразделения **Росавтодор**а. Для улиц с особым статусом предусмотрены специальные нормативы содержания и ремонт, которые значительно серьезнее муниципальных требований.

Узнав о богдановичском «разрыве», замруководителя **Федерального дорожного агентства** Игорь Астахов потребовал выяснить, как такое могло произойти и кто виноват. Найти виновных уже, наверное, нереально. По некоторым данным, в конце 1990-х именно власти Богдановича прирезали себе участок федеральной дороги. Отхватили, как тогда полагали, лакомый кусок, за обслуживание которого будут получать из центра дополнительное финансирование. Но расчет на денежный дождь оказался ошибочным. И трасса повисла на шее местного бюджета.

– По муниципальным нормативам на летний ремонт и обслуживание такого отрезка дороги расходуется около 600 тысяч рублей, а мы тратим более двух миллионов, чтобы он оставался проезжим. И все за счет муниципалитета, помощь сверху поступает редко, – рассказали в администрации города.

Прикинув смету перед началом нынешнего сезона дорожных работ, власти Богдановича решили пойти ва-банк и подать к **Росавтодор**у иск с требованием перевести на свой баланс злополучный отрезок.

В дорожном ведомстве признают, что богдановичский участок – один из самых проблемных на трассе P-351. Он не рассчитан на большой поток машин. Улица узкая, на каждом перекрестке светофор. А в сутки по ней проходит до 20 тысяч автомобилей, большая часть которых – большегрузы. К тому же улицу Кунавина пересекает железнодорожная ветка, и если переезд закрывает шлагбаум, то водители застревают в многокилометровой пробке, стояние в которой может затянуться и на пять часов.

Но, несмотря на явные проблемы, брать под свою опеку эти четыре километра федеральное ведомство не спешит. Главный довод – проблему необходимо решать кардинально, построив объездную дорогу вокруг города. О необходимости такого объекта говорят не менее десяти лет. В середине «нулевых» предполагалось, что новый объездной участок трассы будет не только скоростным, но и платным, ведь альтернатива для проезда есть – та самая улица Кунавина. Но, как заявил корреспонденту «РГ» руководитель управления автомобильных дорог «Урал» Алексей Борисов, от идеи платных дорог на территории Свердловской области пока решено отказаться. Возможно, именно по той причине, чтобы не брать на себя обязанность обслуживать сразу два параллельных участка федеральной трассы, городской и окружной.

По последним данным, строительство 17-километровой петли с южной стороны Богдановича должно начаться в 2019 году, а завершиться, по планам, в 2022-м. Стоимость работ предварительно оценивается в четыре миллиарда рублей. Сейчас ведется разработка и согласование проекта, предстоит природоохранная экспертиза. В свете этих перспектив перевод объекта в федеральную собственность в ведомстве считают нецелесообразным и предлагают местным властям потерпеть еще лет пять.

Последние, правда, не согласны. В муниципалитете считают, что такой подход в итоге может негативно сказаться не только на местной казне, но и на безопасности участников дорожного движения на спорном отрезке трассы.

Тем временем

Проект «Безопасные и качественные дороги» входит в число 11 национальных приоритетов. Он реализуется с 2017 года в 38 агломерациях, расположенных на территории 36 субъектов РФ. В Свердловской области проект реализуется на территории Екатеринбургской агломерации, включающей административный центр региона и населенные пункты-спутники, значительная часть жителей которых ездит на работу в Екатеринбург. В рамках проекта в нашем регионе планируется реализовать программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Екатеринбургской агломерации на 2017-2025 годы, в которую по итогам общественного обсуждения включены более 1,3 тысячи километров местных, региональных и федеральных автодорог. Богданович расположен за рамками Екатеринбургской агломерации.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛЬЯ САВАНКОВА; 2017.06.28; ЯМЫ НЕ СКРОЕШЬ

Студент придумал, как контролировать расходы на ремонт дорог

Летательный аппарат, разработанный студентом Пензенского университета архитектуры и строительства Ильей Асташкиным, позволяет не только следить за качеством дорожного полотна, но и за его ремонтом в режиме реального времени. Например, когда и как выполняются работы, соблюдается ли технология и какой толщины слоем щебня или асфальта укрывают дорогу. На днях Илья Асташкин вернулся с молодежного форума Приволжского федерального округа «iВолга», где его проект был отмечен как перспективный.

Аппарат Ильи Асташкина позволяет в режиме реального времени следить и за качеством дорожного полотна, и за его ремонтом. Фото: Сергей МихеевАппарат Ильи Асташкина позволяет в режиме реального времени следить и за качеством дорожного полотна, и за его ремонтом. Фото: Сергей Михеев Аппарат Ильи Асташкина позволяет в режиме реального времени следить и за качеством дорожного полотна, и за его ремонтом. Фото: Сергей Михеев

– На многих важных стройках установлены камеры наружного наблюдения. Они фиксируют все этапы строительства. Это удобно в первую очередь для заказчика. Ремонт дорог у нас проводится каждый год, выделяются астрономические суммы. Но к каждому асфальтоукладчику ведь не приставишь по контролеру. Наше изобретение позволяет сделать этот процесс более прозрачным и контролируемым, – поясняет автор проекта.

Илья окончил третий курс университета, работает в вузовской лаборатории «Беспилотные технологии в архитектуре и строительстве», увлекается квадрокоптерами. Модные игрушки уже активно используются при кадастровом учете и в землеустройстве, проводят аэрофотосъемку местности без участия пилота в автоматическом режиме. Но пензенскому студенту пришла мысль изменить конструкцию летательного аппарата, чтобы у него появились дополнительные функции.

– Мой беспилотный мобильный комплекс способен летать по заранее составленной программе перемещения. При этом он долетает до заданной координаты, самостоятельно приземляется, делает фотоплан, а затем возвращается. Специальная программа позволяет соотнести фотоплан с картой местности, поэтому заказчик получает адресную информацию, – объясняет Илья Асташкин.

Чтобы усовершенствовать квадрокоптер, его оснастили полигибридным двигателем. Когда заканчивается заряд аккумуляторов, он летит на бензине. А благодаря установленному генератору, аккумуляторы подзаряжаются прямо в полете. Они необходимы аппарату, чтобы совершить посадку и повторный взлет.

На изготовление опытного образца ушло около 300 тысяч рублей, но серийное производство было бы в разы дешевле. Однако от работающих в дорожной отрасли предприятий заказы на подобную технику пока не поступали. Видимо, они не заинтересованы в том, чтобы выводить свою деятельность из тени.

На ремонт дорог только в Пензенской области в этом году направят рекордную сумму – порядка шести миллиардов рублей из разных источников финансирования. И региональные власти заинтересовались возможностью осуществлять дополнительный контроль за использованием бюджетных средств.

Глава области Иван Белозерцев распорядился выделить сто тысяч рублей на дальнейшую реализацию идеи Ильи Асташкина и вдвое увеличить размер грантовой поддержки молодежных проектов – победителей форума «iВолга». Также в регионе будут проводить местные форумы, направленные на отбор лучших и перспективных работ.

Кстати, в отличие от дорожников мобильным беспилотным комплексом заинтересовались энергетики. Они провели испытания летательного аппарата для своевременного выявления порывов на линиях электропередач. В результате сэкономили на транспортных расходах и увеличили оперативность обнаружения и устранения обрыва электропроводов.

### РИА НОВОСТИ; 2017.06.29; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТОЧНИЛО ПОРЯДОК ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ В СИСТЕМЕ «ПЛАТОН»

Премьер-министр России Дмитрий Медведев подписал постановление, согласно которому в порядок взимания платы с большегрузов в системе «Платон» вносятся изменения: они позволят избежать ситуаций, когда водители на отдельных участках дороги выключают приборы расчета и, тем самым, пытаются снизить стоимость проезда.

Соответствующий документ размещен на сайте кабинета министров в четверг.

В справке к документу поясняется, что в настоящее время плата осуществляется либо на основании маршрутной карты, либо на основании данных бортового устройства. При этом более 85% зарегистрированных в системе перевозчиков используют бортовые устройства. Их владельцы машин обязаны установить самостоятельно.

«По результатам анализа работы системы взимания платы с момента её введения выявлены случаи выключения водителями транспортных средств бортового устройства в период движения такого транспортного средства по автомобильным дорогам. При приближении таких транспортных средств к рамкам стационарного контроля бортовые устройства включаются в целях уклонения от административной ответственности за нарушение законодательства о взимании платы», – отмечается в документе.

Таким образом, постановление кабмина нацелено на устранение подобных нарушений: система будет восстанавливать маршрут и требовать оплату в случае, если данных об отдельных отрезках пути будет недостаточно. Расчет будет производиться, исходя из информации о координатах других точек маршрута.

«Такая регламентация порядка восстановления маршрута обеспечит возможность расчёта платы исходя из протяжённости завершённого восстановлением фактического маршрута движения транспортного средства. Принятые решения направлены на повышение платёжной дисциплины собственников (владельцев) транспортных средств и увеличение поступления платы в федеральный бюджет», – говорится в сообщении.

### ВЕДОМОСТИ; 2017.06.29; ЦИФРЫ. ТЕНДЕНЦИИ. СОБЫТИЯ | 500 КМ

500 км составляет, по данным «Платона», средний маршрут 93% зарегистрированных в системе российских грузоперевозчиков, сообщил оператор по запросу «Ведомостей». У 4% маршрут – 500-1000 км, и лишь у 3% – 1000-2000 км. Чаще ездят по трассам Москва – Санкт-Петербург, «Волга» (Москва – Уфа) и «Урал» (Москва – Челябинск). Эта статистика будет учитываться при планировании ремонта и строительства дорог, выборе технологии и материалов, размещении дорожного сервиса, комментирует представитель **Минтранса**. В выборку «Платона», скорее всего, попали насыпные грузы и региональные перевозки одиночными транспортными средствами, комментирует Михаил Петров из «Деловых линий».

### РИА НОВОСТИ; ЭДУАРД ДЕМЬЯНЕЦ; 2017.06.28; В СИСТЕМЕ «ПЛАТОН» ЗАРЕГИСТРИРОВАЛИСЬ 293 ТЫСЯЧИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Количество зарегистрированных в госсистеме «Платон» перевозчиков в РФ достигло 293 тысяч, сообщил в среду заместитель руководителя **Росавтодор**а Игорь Астахов.

Система «Платон» была введена 15 ноября 2015 года. Собранные средства идут в федеральный дорожный фонд в виде компенсации за разрушение трасс грузовиками массой более 12 тонн.

«На территории всей страны действуют 138 центров обслуживания пользователей (системы «Платон»). По состоянию на 15 мая 2017 года, в системе зарегистрированы 293 тысячи перевозчиков, 833,5 тысячи транспортных средств. При этом месячный рост регистрации достигает 18 тысяч транспортных средств», – сказал Астахов на совещании в Саратове.

Он отметил, что по состоянию на 15 мая 2017 года за счет системы «Платон» в бюджет поступили 25,2 миллиарда рублей. Ранее сообщалось, что сборы системы по данным на 15 апреля 2017 года превысили 23,5 миллиарда рублей. Таким образом, за месяц сборы выросли примерно на 7%.

### ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДРА ГАНГА; 2017.06.28; ОКОЛО 85% ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ ПРИВЕДУТ В «ХОРОШЕЕ» СОСТОЯНИЕ К 2019 ГОДУ

К концу 2018 года планируется привести в нормативное состояние примерно 85% федеральных дорог по всей стране, сообщил заместитель руководителя **Росавтодор**а Игорь Астахов.

По его словам, на данный момент большое число государственных трасс находится в неплохом состоянии, а к 2018 году планируется увеличить этот показатель.

«На начало 2017 года у нас 71% федеральных дорог соответствует нормативному состоянию. К концу 2017 года эта планка, по нашим планам, должна подняться до 78%, и к концу 2018 года <…> мы должны достичь показателя в 85% соответствия сети», – заявил Астахов на совещании в Саратове.

В январе 2017 года премьер-министр России Дмитрий Медведев рассказал, что количество федеральных дорог, соответствующих нормативным требованиям, с 2010 по 2017 год увеличилось с 39 до 71%.

### RG.RU; АННА СКУДАЕВА; 2017.06.28; В КОСТРОМЕ ВЫБРАЛИ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ РЕМОНТА МОСТА

В Костроме завершился конкурс по определению подрядчика для проведения капитального ремонта моста через Волгу, победителем стала московская фирма, согласившаяся починить переправу за 640 миллионов рублей, сообщает мэрия.

В Костроме предложили способ избежать транспортного коллапса

Участниками конкурса по капитальному ремонту единственного автопешеходного моста через Волгу в Костроме стали две крупных строительных организации из Москвы.

– По результатам рассмотрения заявок победителем признано ООО «ММС», – сообщили в мэрии. – По итогам госэкспертизы чиновники горадминистрации определили максимальную цену контракта в 700 миллионов рублей

Чиновники горадминистрации определили максимальную цену контракта в 700 миллионов рублей. Победитель снизил ее почти на 8 процентов, согласившись выполнить все работы за 640 миллионов рублей.

На автопешеходном мосту проведут капитальный ремонт мостового полотна, пролетных строений и опор, замену опорных частей подвесных пролетных строений. Согласно муниципальному контракту подрядчик будет обязан также выполнить противоаварийные мероприятия по ремонту опор моста и эстакад. Запланирована и реконструкция контактной сети троллейбусной линии, совмещенной с уличным освещением. Ожидается, что работы будут завершены в течение двух лет.

На время капитального ремонта моста в Костроме утверждена новая схема движения транспорта. Ряд прилегающих улиц станут односторонними. Чтобы не допустить транспортного коллапса, власти договорились с РЖД о пуске дополнительных электричек через Волгу. Кроме этого, в часы пик начнет ходить бесплатный теплоход «Москва-52». Для решения транспортного вопроса жители города инициировали петицию о строительстве в Костроме второго моста.

### РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ; 2017.06.28; АВТОПЕРЕВОЗЧИКИ ВЫСТУПИЛИ ПРОТИВ ВЕСОВОГО КОНТРОЛЯ

Процедуры взвешивания тяжелых грузовиков требуют совершенствования, потому что они не всегда соответствуют особенностям их конструкции. Свои предложения представители дальнобойщиков направили в **Минтранс** РФ.

Автоперевозчики выступили против весового контроля

Для подтверждения своих выводов, движение автомобилистов-дальнобойщиков «12 тонн» совместно с «Грузавтотрансом» в июле 2017 года намерены провести полномасштабный эксперимент по взвешиванию автопоездов.

«Его результаты наглядно покажут, что ряд норм российского законодательства в части весового контроля не выполним», – сообщил президент общественной организации «Ассоциация Грузавтотранс» Владимир Матягин.

По его словам, свои предложения специалисты транспортных компаний уже несколько лет безуспешно пытаются донести до представителей органов власти. В частности, о том, что для самосвалов, перевозящих сыпучие грузы, невозможно равномерно распределить осевые нагрузки. Аналогично – для бетоновозов и машин, предназначенных для перевозки асфальта.

В результате автомобили могут быть загружены лишь частично, укладываться в параметры допустимой общей массы, но при этом контрольное взвешивание зафиксирует превышение на 20–30% нагрузку на ось.

Кроме того некоторые виды спецтехники сконструированы таким образом, что для них невозможно применить действующие в РФ процедуры весового контроля.

Напомним, что ранее «Ассоциация Грузавтотранс» уже проводила акции, призванные обратить внимание на существующие проблемы. Например, 12 июля 2016 года подобная акция проводилась на стационарном пункте весового контроля в Шушарах.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.28; РЖД МОГУТ НАЧАТЬ ЗАКУПКУ ЛОКОМОТИВОВ ЧЕРЕЗ ТЕНДЕРЫ В 2017 Г., ДОПУСКАЕТ МИНПРОМТОРГ

ОАО «Российские железные дороги» в 2017 году может начать закупку локомотивов на конкурсной основе, допускают в министерстве промышленности и торговли РФ.

«Сейчас принято решение, и, если мне память не изменяет, 20 локомотивов будет закуплено РЖД через тендеры», – заявил в среду «Интерфаксу» замглавы департамента автомобильной промышленности и железнодорожной отрасли Минпромторга Всеволод Бабушкин, уточнив, что по такой схеме приобретение тягового подвижного состава монополией может начаться уже «в этом году».

«Задача такая стоит, я не знаю, как она будет (реализована – ИФ)», – пояснил чиновник, добавив, что соответствующая цель декларировалась на совещании у вице-премьера РФ Аркадия **Дворкович**а.

Во вторник Счетная палата РФ (СП РФ) опубликовала отчете об итогах проверки, в ходе которой было изучены закупки локомотивов «Российскими железными дорогами», в том числе на средства Фонда национального благосостояния (ФНБ). В нем ведомство заявило, что приобретение тягового подвижного состава у единственных поставщиков «по решению отдельных руководящих лиц РЖД» не соответствует федеральному законодательству. «Применение конкурентных способов закупки могло бы привести к экономической эффективности расходования денежных средств и сокращению издержек заказчика, а также способствовать снижению стоимости инфраструктурных проектов ОАО», – считает контрольный орган.

По информации СП, вопрос изучался на заседании межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта (под руководством А.**Дворкович**а) в декабре 2016 г. По его итогам монополии совместно с **Минтрансом**, Минпромторгом и Минэкономразвития было рекомендовано к 15 февраля 2017 г. представить предложения о механизме конкурентных закупок в тех типах подвижного состава, где имеется конкуренция, для их приобретения во II полугодии 2017 г. на конкурсе. О ходе проработки этих инициатив в отчете Счетной палаты не говорилось, поскольку проверка закончилась в начале 2017 г. (результаты «контрольного мероприятия» коллегия ведомства утвердила 17 февраля).

В.Бабушкин, комментируя в среду наличие в РФ конкурентной среды в сфере производства локомотивов, заявил, что «конкурентные образцы, конечно, есть». «У нас, во-первых, две головные организации, которые производят (тяговый подвижной состав – ИФ), и у нас есть еще 3-4 (независимых – ИФ) производителя, которые могут выпускать определенного рода технику», – сказал он «Интерфаксу».

Как сообщалось ранее, в 2015-2016 гг. РЖД приобрели 502 локомотива на 60,2 млрд руб. из ФНБ и в 2016 г. – 491 машины на 67,6 млрд руб. Суммарные вложения за два года составили 127,8 млрд руб., компания получила 993 локомотива. В 2017 г. «Российские железные дороги» планируют приобрести 450 локомотивов на 57,2 млрд руб.

В 2018 г. на фоне роста грузовых перевозок монополия рассчитывает заметно нарастить закупки тягового подвижного состава, говорил в начале июня вице-президент РЖД Олег Валинский. «Вы видите, как начался этот год в отношении прогнозов – это рост, и поэтому мы сегодня формулируем предложения, которые будут больше цифры в 450. Я думаю, что (в 2018 г. – ИФ) они будут даже хорошо за 500», – сообщал он журналистам, добавляя, что технику компания планирует приобретать на собственные средства, лизинговые схемы пока не рассматриваются.

Счетная палата в своем отчете отмечала, что при заключении договоров на поставки локомотивов «Российские железные дороги» руководствовались внутренним положением о закупке товаров, работ, услуг для нужд ОАО, утвержденным в 2014 г. Оно предусматривает возможность заказа у единственного поставщика «в интересах РЖД по решению президента, вице-президентов, руководителей филиалов, структурных подразделений (в исключительных случаях) или при наличии срочной потребности в товарах, работах, услугах». Также среди условий – невозможность другого способа заказа, «при условии, что обстоятельства, обусловившие срочную потребность в товарах, работах, услугах, невозможно было предусмотреть заранее, и они не являются результатом некорректного планирования закупок». Между тем, СП РФ отмечает, что понятие «исключительный случай» в положении не раскрыто.

«Цена поставки локомотива определялась решением комиссии «Российских железных дорог» на основании калькуляции поставщиков в соответствии с положением, утвержденным в 2012 г. Комиссия принимала коллегиальное решение, устанавливала цену и формировала соответствующий протокол. Информация доводилась до дирекции тяги для установления стоимости локомотивов по договорам поставки. В дальнейшем цены индексировались в соответствии с индексами прогноза социально-экономического развития РФ», – описало ведомство действующие в РЖД процедуры.

В последние годы примерно три четверти локомотивов «Российские железные дороги» закупали у группы «Трансмашхолдинг» (около 33% акций материнской компании – у французского Alstom, остальные – у Искандера Махмудова, Андрея Бокарева и структур «Трансгрупп»), около четверти – у группы «Синара» Дмитрия Пумпянского и ее партнеров (компания имеет совместное предприятие с немецким концерном Siemens – ООО «Уральские локомотивы»).

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2017.06.29; ДРУГИЕ РЕЛЬСЫ

Московский монорельс превратят в трамвай

Градостроительно-земельная комиссия одобрила подготовку проекта планировки территории для реконструкции монорельсовой системы. Часть монорельса интегрируют в трамвайную сеть, остальное, скорее всего, разберут.

Претензий к этому виду транспорта, работающему в столице с 2004 года, много. Ломается часто, запчастей не достать. Изначально он задумывался как туристический аттракцион, а стал, по сути, единственным надежным видом связи районов вдоль Дмитровского шоссе с ВДНХ. Проходит по эстакадам высоко над Октябрьской железной дорогой, а также вдоль улицы Академика Королева до Сергея Эйзенштейна, в конце дублируется трамвайными путями. По оценкам экспертов, себестоимость поездки на монорельсе сейчас составляет от 100 до 200 рублей – у него очень дорогое обслуживание. Пассажир платит в среднем 35 р., остальное приходится компенсировать городу.

С января этого года монорельс работает в туристическом режиме – ходит по расписанию раз в полчаса и только с 8.00 утра до 20.00, хотя пассажиров хватает – многие ездят на работу или занятия именно на нем. Получается короче, чем ехать с пересадками на метро. Тем не менее власти не раз уже сообщали о своем намерении снести монорельс. Объявляли конкурс на лучший проект развития или преобразования, но внятных предложений так и не поступило. И вот решено: будет трамвай. Над путями он пойдет по модернизированным эстакадам, на улице Академика Королева включится в существующую сеть. Но и это не все. Самое главное – с другой стороны, у станции «Тимирязевской» трамвайная линия получит продолжение – «перепрыгнет» по эстакадам через Дмитровское шоссе и соединится с Краснопресненской трамвайной сетью. Это значит, что без пересадок на одном трамвае можно будет доехать от ВДНХ до станции «Дмитровской», или из Медведково на станцию «Войковскую». Еще вариант – от станции «Тимирязевской» в Строгино.

«Связка двух разорванных сейчас трамвайных городских сетей от ВДНХ к «Тимирязевской» была обоснована еще в Генплане 1970 года, но из-за безграмотного планирования начала 2000-х годов, желания показного эффекта вместо практичных и надежных решений построили монорельс», – говорит «РГ» Александр Морозов, сопредседатель общественного движения «Город и транспорт». – Сейчас на «Тимирязевской» для пересадки с трамвая на монорельс нужно пройти почти километр, спускаясь в подземный переход. После окончания реконструкции пассажиры без всякой пересадки, сидя в комфортном трамвае проедут это расстояние за две минуты. И с другой стороны, на ВДНХ тоже сейчас нужно долго и неудобно подниматься на станцию монорельса, ждать.

Зачем, когда тот же трамвай сможет доставить вас от ВДНХ прямо к Тимирязевской академии, в Коптево и к «Войковской». Как уточнили «РГ» в пресс-службе Москомстройинвеста, решение, принятое ГЗК, – принципиальное, одобряющее разработку проекта. «В настоящее время рассматривается несколько вариантов трассировки», – рассказал председатель Москомстройинвеста, ответственный секретарь ГЗК Константин Тимофеев. После начнется разработка проекта. Все работы проведут за счет городского бюджета.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; КСЕНИЯ ДУБИЧЕВА; 2017.06.28; ПАССАЖИРА СДЕЛАЛИ КРАЙНИМ

Уральская авиакомпания оштрафована за нарушение прав потребителя

Управление Роспотребнадзора Свердловской области оштрафовало уральскую авиакомпанию, не пустившую в самолет пассажира, который напрасно томился в очереди на регистрацию.

Пассажир рейса Екатеринбург – Душанбе занял очередь за 50 минут до окончания регистрации – за полтора часа до отправления воздушного судна. До стойки регистрации он добирался 48 минут и в конце концов услышал: «Регистрация закончена». Сотрудники авиакомпании предложили ему обратиться в кассу, чтобы поменять билет на следующий рейс, вылетающий через сутки.

Возмущенный пассажир тут же написал жалобу. Свердловская транспортная прокуратура после проверки обстоятельств возбудила административное дело по статье КоАП «Оказание услуг ненадлежащего качества». Материалы передали уполномоченному надзорному органу – областному управлению Роспотребнадзора.

Рассмотрев дело, управление вынесло постановление о наказании: авиакомпании назначили штраф в 20 тысяч рублей. Компания попыталась оспорить постановление в Арбитражном суде, но Арбитраж оставил его без изменений.

– Кроме того, в адрес генерального директора авиакомпании внесено представление об устранении причин административного правонарушения, – подчеркнула сотрудник Свердловского управления Роспотребнадзора Анна Ожиганова. – Покупая билет на самолет, пассажир заключает договор с авиакомпанией, согласно которому перевозчик обязуется доставить его в пункт прибытия. При нарушении договора пассажир вправе потребовать возмещения убытков и компенсации морального вреда в порядке гражданского судопроизводства.

Как сообщили корреспонденту «РГ» в авиакомпании, там теряются в догадках, как такой случай мог произойти.

– Нетипичная для нас ситуация, – утверждает руководитель отдела авиакомпании Вера Гасникова. – Наши сотрудники всегда идут навстречу пассажирам, стараясь не допускать появления очередей. А система регистрации закрывается автоматически за 40 минут до вылета.

– Можно предположить, что имел место технический сбой, неожиданно для всех «передвинувший» время в компьютерной системе. Другой вероятный вариант – пресловутый овербукинг: система прекратила регистрацию из-за того, что в самолете не осталось свободных мест, – предполагает юрист Ирина Сеткина. – В таких случаях пассажирам следует обязательно обратиться с жалобой в **Федеральное агентство воздушного транспорта**. **Росавиаци**я ведет статистику жалоб пассажиров и причин, их вызывающих.

Напомним, именно овербукинг – перебронирование – **Росавиаци**я назвала причиной возмутившего общественность случая в московском аэропорту, когда мать и ребенка с инвалидностью не пустили на рейс в Екатеринбург по той же причине: «Регистрация закончена».

В результате расследования того инцидента **Росавиаци**я выяснила, что «фактической причиной отказа в регистрации стало отсутствие на борту воздушного судна свободных мест. **Росавиаци**я считает неуклюжими и некрасивыми попытки авиакомпании объяснить произошедшее тем, что пассажир прибыл на регистрацию за две минуты до ее закрытия».

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.06.28; ПОЛЕТ ПО ПРАВИЛАМ

России предлагают ратифицировать международный порядок наказания авиадебоширов

Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) предлагает России ратифицировать международный порядок наказания авиадебоширов. Это точно не позволит тем, кто хулиганит на борту, уйти от наказания, считают там.

В августе этого года российские пассажиры смогут получать компенсации за задержку рейсов и утерю багажа по международным нормам, отметил новый глава ИАТА Александр де Жюньяк во время своего визита в Россию в беседе с журналистами. И все это благодаря тому, что наша страна ратифицировала Монреальскую конвенцию. А вот нести ответственность за дебош на борту самолета пока россияне будут по тем законам, которые существуют у нас, если они их совершили в РФ. Как накажут россиянина, если он вел себя неподобающе на борту самолета другой страны, это большой вопрос и иногда он ставит юристов в тупик.

ИАТА, объединяющая 275 авиакомпаний, на долю которых приходится 83 процента всех мировых воздушных перевозок, в их числе и 11 российских перевозчиков, предлагает России ратифицировать Монреальский протокол 14 (MP14). Он является глобальным соглашением, дающим странам больше полномочий для судебного преследования авиадебоширов. В рамках этого монреальского протокола предполагается, что на дебошира могут распространяться законы страны назначения (куда летит самолет) и страны регистрации авиакомпании. Таким образом расширяется возможность преследования нарушителей, пояснили «РГ» в ИАТА.

«Здесь основной вопрос, какое законодательство применять в каждой конкретной ситуации, поскольку у нас есть гражданин одной страны, который летит рейсом авиакомпании другой страны и прибывает в аэропорт третьей страны, и нужно решить, какое законодательство применять для вынесения наказания для него. И существующая путаница приводит к тому, что таких пассажиров отпускают безнаказанно и никак нельзя скорректировать или остановить их поведение. И протокол 14 связан с тем, что там прописаны общие правила, в каком случае какое законодательство применять», – пояснил Александр де Жюньяк.

В протоколе, кроме того, прописано более точное определение, что является нарушением, то есть их квалификация. Например, невыполнение инструкций экипажа пристегнуть ремни тоже является таковым. В рамках протокола зафиксировано право авиакомпаний требовать от дебошира компенсации за незапланированную посадку из-за его поведения, уточнили в ИАТА. И здесь дебошир может выложить внушительную сумму – более миллиона рублей. Но унифицировать штрафы на международном уровне для тех, кто, например, решил покурить во время регулярного рейса или полез в драку, пока не будут. На это понадобится много лет, чтобы согласовать размер штрафов на международном уровне. И пока речь идет, какое именно применять законодательство к дебоширам. Например, если российский гражданин летит французской авиакомпанией в Гонконг, сказал Александр де Жюньяк. А вот для авиакомпаний уже определены размеры компенсаций. Так, за задержку рейса установлена ответственность в 4150 специальных прав заимствования (380 тысяч рублей). Пока еще российские авиакомпании платят лишь 25 рублей за час задержки, это 25 процентов от минимального размера оплаты труда.

Протокол о наказании дебоширов будет полезен за пределами России, отмечают эксперты. На внутренних линях в скором времени может начать действовать новая статья Уголовного кодекса, предусматривающая наказание для дебоширов, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств. Госдумой во втором чтении одобрен законопроект, позволяющий авиакомпаниям не продавать билеты пассажирам, которые попали в «черный список» перевозчика, напомнили в **минтрансе**.

### РБК; 2017.06.29; АЭРОПОРТ СООБРАЗЯТ НА ЧЕТВЕРЫХ

Для строительства воздушной гавани Иркутска привлекут потенциальных конкурентов

Правительство Иркутской области определило схему финансирования строительства нового аэропорта, которое оценивается в $2 млрд. Наличие в схеме сразу нескольких инвесторов может привести к конфликту интересов, предупреждают эксперты

Правительство Иркутской области планирует привлечь минимум четырех инвесторов (с учетом государства) для строительства нового аэропорта Иркутска, сообщило информагентство IrkutskMedia со ссылкой на губернатора области Сергея Левченко. Об этих планах он заявил на заседании законодательного собрания региона 28 июня, пояснили РБК в пресс-службе областного правительства.

По словам Левченко, каждый инвестор получит примерно четверть акций, блокпакет (25% плюс одна акция) останется у государства. Региональные или федеральные власти получат этот пакет, Левченко не уточнил. Конкурс планируется провести до конца 2017 года, сообщил РБК представитель пресс-службы регионального правительства Алексей Комаров.

Местные власти рассматривали вопрос строительства нового аэропорта в пригороде Иркутска в 2009 году, но конкретный проект тогда так и не был разработан. 31 декабря 2014 года Международный аэропорт Иркутска по указу президента передали из федеральной собственности в областную для привлечения инвестиций в развитие иркутского авиаузла на условиях государственно-частного партнерства (ГЧП), сообщал «Интерфакс». А в марте 2015 года вышло постановление правительства, которое утвердило передачу аэропорта. Согласно этому постановлению, власти Иркутской области до 2022 года должны привлечь не менее 1,1 млрд руб. на техническое перевооружение аэропорта и не менее 20 млрд руб. на строительство нового аэропортового комплекса. Пассажиропоток аэропорта к 2020 году должен составить до 3 млн человек в год (по итогам 2016 года – 1,7 млн человек).

В августе 2016 года на встрече с коллективом иркутского аэропорта Левченко заявил, что единственным путем развития городского авиаузла и региональные, и федеральные власти видят лишь строительство нового аэропорта, следует из сообщения пресс-службы аэропорта. Тогда губернатор пояснил, что развитие существующего аэропорта также будет продолжаться и предприятие останется в областной собственности.

3 июня на Петербургском международном экономическом форуме в интервью ТАСС Левченко сообщил, что определен пул потенциальных инвесторов, которые готовы вложить $2 млрд в строительство нового аэропорта Иркутска. Тогда он не раскрыл, кто входит в этот пул.

По словам Комарова, имена конкретных инвесторов до конкурса раскрывать рано, переговоры ведутся и с представителями российского бизнеса, и с иностранными инвесторами. «Переговоры велись и в КНР, и в Южной Корее во время пребывания делегации от области в этих странах, но конкретных результатов, чтобы кто-то взял и согласился, я так понимаю, не оглашалось», – сказал Комаров. «Пул инвесторов уже понятен, это те компании, которые инвестируют в аэропорты», – сказал собеседник РБК, близкий к руководству области.

Ранее интерес к строительству нового аэропорта проявляли крупнейшие российские аэропортовые холдинги – «Новапорт» Романа Троценко, «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга и «Базэл Аэро» Олега Дерипаски. Более того, в конце 2016 года власти Иркутской области совместно с «Новапортом» создали управляющую компанию для реконструкции Международного аэропорта Иркутска. Но акции самого аэропорта останутся в собственности региона, говорил тогда Левченко. «Вопрос поиска инвестиций на строительство и реконструкцию будет, конечно, рассматриваться отдельно», – говорил он (цитата по ТАСС). Представители холдинга «Аэропорты регионов» и «Базэла» подтвердили РБК интерес к иркутскому аэропорту. В «Новапорте» пока не ответили на запрос РБК.

Исполнительный директор компании «АвиаПорт» Олег Пантелеев считает, что наличие нескольких инвесторов может привести к конфликту интересов при строительстве и управлении аэропортом. При такой структуре акционеров, которую предлагают иркутские власти, мало у кого возникнет желание вкладывать деньги, потому что сложно повлиять на принятие ключевых решений.

«Проблема проекта по развитию аэропорта в Иркутске заключается не столько в объеме необходимых инвестиций, сколько в доходности всего проекта: чем больше у него участников, тем меньше средств необходимо вкладывать каждому участнику, но тем меньше доходов каждый из них получит», – замечает представитель «Базэла». К тому же известно, что конкурсная документация готовится компанией «ИркутскАэроИнвест» при участии одного из потенциальных инвесторов, что создает прямой конфликт интересов, предупреждает он. «ИркутскАэроИнвест», согласно данным базы «СПАРК-Интерфакс», на 50% принадлежит компании «Крио», подконтрольной региональным властям, а еще 50% находится у «Новапорт-Иркутск».

«Новапорт» обладает отраслевой экспертизой, которая поможет подготовить конкурсную документацию, замечает Пантелеев. И очевидно, что под пристальным наблюдением антимонопольной службы едва ли будет возможно включить в конкурсные документы пункты, которые будут ограничивать конкуренцию, считает он.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.28; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ВЛОЖИТ В 2017Г ПОЧТИ 1 МЛРД РУБ. В РАСШИРЕНИЕ ТЕРМИНАЛА «С»

АО «Международный аэропорт Шереметьево» в 2017 г. инвестирует 946,8 млн руб. в модернизацию и расширение терминала «С», следует из материалов, опубликованных на сайте компании.

Общий объем инвестпрограммы «Шереметьево» в этом году составляет 8,03 млрд руб., из которых 6,3 млрд руб. предназначены для капитального строительства, 1,46 млрд руб. – технического перевооружения и 238,5 млн руб. – для «информационных систем и систем связи».

В строительство паркинга терминала «В» управляющая компания аэропорта инвестирует 1,44 млрд руб., в реконструкцию объектов аэровокзального комплекса – 788,6 млн руб., следует из материалов.

Как сообщалось, на реконструкцию и расширение действующего пассажирского терминала «С» «Шереметьево» планирует направить 19,9 млрд руб. (в ценах 2017 г.). Эти работы должны завершиться к 2021 г., они позволят повысить пропускную способность терминала с нынешних 6 млн до 20 млн человек в год. К 2024 г. должен быть построен терминал «С-2» за 9,7 млрд руб.

К 2026 г. акционеры «Шереметьево» – государство и TPS Avia Holding Аркадия Ротенберга, Александра Пономаренко и партнеров – планируют инвестировать в развитие аэропорта более 147 млрд руб. Это должно привести к росту пассажиропотока до 80 млн человек (в 2016 г. – 34,3 млн человек).

### VEDOMOSTI.RU; ОЛЕСЯ ХАНЦЕВИЧ; 2017.06.28; РЕЙТИНГ: 10 ЛУЧШИХ АЭРОПОРТОВ МИРА

По версии AirHelp, аэропорты России не входят и в первую двадцатку

Международный аэропорт Франкфурта занял 10-е место в рейтинге

Международный сервис AirHelp составил первый рейтинг аэропортов мира, согласно которому аэропорт Шереметьево находится на 23-м месте, а Домодедово – на 65-м. И это не так плохо, учитывая тот факт, что парижский аэропорт Руасси ‒ Шарль-де-Голль занял лишь 28-ю позицию, римский Фьюмичино – 38-ю, а второй по величине аэропорт Лондона Гатвик – 75-ю строчку из 76 возможных.

\*\*\*

Рейтинг AirHelp оценивает каждый аэропорт по трем критериям: пунктуальность, качество обслуживания и удовлетворенность пассажиров. Подробнее ознакомиться с рейтингом можно по ссылке. Международный стартап AirHelp работает с 2013 года и предоставляет услуги по возмещению компенсаций за задержку и отмену рейсов на 15 языках для представителей более 20 стран, включая Россию.