**07 ИЮЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЮРИЙ НИКИТСКИЙ; 2017.07.07; ВЕКТОР РАЗВИТИЯ

РУТ – шаг транспортного образования в будущее.

оздание Российского университета транспорта – значительное и важнейшее событие в жизни транспортной отрасли. Каким он видит вектор развития нового вуза, газете «ТР» рассказал **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

– Максим Юрьевич, традиционно мы говорим о том, что транспортная отрасль была, есть и всегда будет основой социального и экономического развития, единства и территориальной целостности страны, но в таком случае «основой основ» является кадровый состав транспортной отрасли – специалисты различных профилей, инженеры, исследователи, ученые…

– Отвечая на этот вопрос, начну с того, что ключевые цели нашей работы – это повышение качества и работоспособности транспортной инфраструктуры, обеспечение надежности перевозок, а также реализация стратегически важных для страны инфраструктурных проектов.

Сегодня перед отраслью стоят серьезные вызовы технологического и экономического характера. Мы обсуждаем новые проекты, внедряем передовые технологии, наращиваем инфраструктуру. Мы реализуем проект строительства Крымского моста через Керченский пролив – объекта поистине общенационального значения, «расшиваем» инфраструктуру БАМа и Транссиба, строим подходы к портам Азово–Черноморского бассейна, ведем проектирование высокоскоростной магистрали Москва – Казань, готовимся к реализации транспортных проектов в Арктической зоне. На воздушном транспорте продолжается работа по строительству и реконструкции объектов инфраструктуры, в том числе связанных с повышением мобильности населения в регионах и с подготовкой к Чемпионату мира по футболу 2018 года. В рамках выполнения задач по увеличению объемов экспорта из Российской Федерации растут перевалочные мощности наших морских портов.

При этом помимо экстенсивного развития инфраструктуры перед отраслью стоят задачи повышения эффективности ее использования путем внедрения таких инновационных решений, как широкое применение информационных и телекоммуникационных технологий, искусственного интеллекта, альтернативных видов топлива, новых материалов, развитие беспилотных транспортных средств и новых видов транспорта. Результатом этого должны стать снижение транспортных издержек в экономике, повышение производительности труда и качества жизни населения.

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года во главу угла ставит цели государственной транспортной политики, имеющие общесистемный характер, нацеленные на развитие единого транспортного комплекса страны и единой транспортной инфраструктуры, на реализацию потенциала России на международном рынке транспортных услуг.

Реализация Транспортной стратегии значительно расширяет потребности в квалифицированных работниках транспортной отрасли, что диктует необходимость кадрового и научного обеспечения тех областей, для которых ранее не велась подготовка специалистов и не осуществлялись системные научные исследования.

Мы всегда уделяли большое внимание отраслевому образованию. Понимаем, что развитие современной транспортной системы невозможно без профессионалов высокой квалификации. Целостная система подготовки в прошлом году позволила подготовить свыше 60 тыс. молодых специалистов в системе высшего и среднего профессионального образования.

Для комплексного решения задач кадрового и научного обеспечения отрасли и реализации Транспортной стратегии Правительством РФ и принято решение о создании Российского университета транспорта. Он создается на базе старейшего транспортного вуза – Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II. Университет нового типа станет базовым для всей системы подготовки кадров в транспортном комплексе.

**Минтранс** России считает необходимым задать университету определенный вектор развития с четкой целью, принципами и направлениями работы.

– Какую роль должен будет играть университет в обеспечении отрасли квалифицированными кадрами?

– Ключевую. Нашей целью является формирование ведущего центра компетенций транспортной отрасли. Объединяя лучшие традиции 200–летней российской транспортной школы с современными подходами в образовании и науке, университет будет содействовать комплексному развитию транспортной отрасли России через решение кадровых и научных проблем, объединяющих все виды транспорта и смежные сектора экономики, внося реальный вклад в реализацию Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

Основными содержательными приоритетами образовательной и научной деятельности университета должны стать комплексная трансформация транспортной и логистической инфраструктуры, сопровождение транспортных проектов в форме государственно–частного партнерства, новые технологии перевозки грузов и пассажиров, транспортная безопасность, вопросы строительства транспортной инфраструктуры (включая обустройство границ и развитие транспортной инфраструктуры Арктической зоны). Нам очень нужны специалисты в этих областях приоритетного развития российского транспортного комплекса.

Повестка деятельности университета определяется не только стратегическими приоритетами Российской Федерации, но и мировыми технологическими трендами. Применение технологий искусственного интеллекта, обработка больших массивов данных, интеллектуальные транспортные системы – сегодняшний день глобальной транспортной отрасли. При этом уже сегодня ИТС Москвы является одной из самых передовых среди мировых столиц. В России и за рубежом активно реализуются проекты создания беспилотных автомобилей. В городах по всему миру быстрыми темпами растет количество транспортных средств на электротяге. Беспилотная авиация все более широко используется в экономике нашей страны, уже запущены соответствующие образовательные программы.

Отраслевое образование должно занимать более активную позицию по вопросам обеспечения отрасли специалистами и научными разработками в областях технологического прорыва. Чтобы не отстать от прогресса, надо двигаться очень быстро.

Сегодня уже никого не устраивают лекции, разработанные десятилетия назад. Необходимо с учетом требований реальной экономики ежегодно актуализировать содержание и технологии подготовки студентов. Профессиональная деятельность усложняется. Мы должны обеспечить вариативность образовательных программ, их настройку под потребности конкретных транспортных компаний. Широкое внедрение цифровых образовательных ресурсов даст возможность обеспечить уникальный профиль компетенций для каждого студента и аспиранта, а также обеспечить удобную систему профессионального роста действующих специалистов отрасли.

Требуется развивать тесное взаимодействие университета и отраслевых компаний. Надо более активно создавать базовые кафедры, организовывать сетевое взаимодействие с организациями транспорта для того, чтобы использовать площадки передовой практической деятельности для обучения студентов. Стоит максимально широко вовлекать лучших специалистов и экспертов предприятий в преподавательскую деятельность и руководство студенческими проектами. Интерес транспортных компаний – лучшие, наиболее мотивированные выпускники. Интерес университета – уникальные знания и компетенции преподавателей, которые они могут передать студентам.

– А как бы вы определили главный приоритет развития университета?

– Важнейший приоритет – трансформация вуза в современный центр научных исследований мирового уровня, ведущий собственные разработки по широкому кругу системных проблем транспортной отрасли.

Университет должен активно развивать сетевые форматы взаимодействия с ведущими образовательными и научными организациями, в том числе с целью получения доступа к необходимому дорогостоящему современному исследовательскому оборудованию, приобретенному в рамках различных программ развития вузовского образования.

Я уверен, что университет может перейти от выполнения отдельных НИОКР к комплексному технологическому и экономическому аудиту текущего состояния организаций транспортной отрасли и их готовности к будущим вызовам рынка. Взаимодействие с руководителями компаний, инвесторами и акционерами даст возможность декомпозировать стратегические приоритеты транспортных компаний и предложить план действий по их достижению на уровне конкретных исследований или технологий. Мы рассчитываем на интеллектуальную поддержку преподавателей и исследователей университета.

По моему мнению, признание транспортными компаниями университета ведущим исследовательским центром станет ключевым критерием успешности его научно–практической деятельности.

Уверен, что университет станет открытой экспертной площадкой для обсуждения и решения сложных отраслевых проблем с вовлечением в дискуссии представителей федеральных и региональных органов государственной власти, общественных организаций, работодателей и предпринимателей, российских и зарубежных экспертов, студентов и преподавателей, молодежи, других заинтересованных сторон.

**Минтранс** России в качестве учредителя готов оказывать содействие университету по всем вопросам его деятельности. Мы понимаем, что даже в современном глобальном цифровом мире главная движущая сила развития – человек. Думающий, активный профессионал, умеющий ставить цели и достигать их. Такие люди всегда были основой нашей отрасли. Будет так и впредь. Будущее сферы транспорта формируется через образование и подготовку молодых людей уже сегодня.

И в этом смысл и предназначение Российского университета транспорта.

### ИЗВЕСТИЯ; 2017.07.07; КЛЮЧ К РАЗВИТИЮ РОССИЙСКОЙ АВИАЦИИ

Генеральный директор Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) Александр де Жуньяк (Alexandre de Juniac) – о возможностях укрепления мировых позиций России в гражданской авиации

Индустрия воздушного транспорта в России блестяще стартовала в 2017 году. Российские авиалинии перевозят на 25% больше пассажиров и на 23% больше грузов по сравнению с прошлым годом. Это показатель того, что россияне по-прежнему хотят путешествовать. И это хорошо для российской экономики, ведь на долю авиации приходится 1,9 трлн рублей из ВВП России и 1,1 млн рабочих мест в стране.

За последние три года не произошло ни одной катастрофы с участием российских авиаперевозчиков. Авиакомпании и регулирующие органы действуют как команда, чтобы достичь такого результата. И большая часть их работы опирается на глобальные стандарты, стимулирующие улучшение безопасности. Хороший пример – аудит эксплуатационной безопасности IOSA – глобальный критерий для лучших практик в области управления мерами безопасности. Более 400 авиакомпаний по всему миру, включая 12 российских, внесены в реестр IOSA.

Глобальные стандарты являются неотъемлемым элементом улучшения безопасности полетов. Самолеты вылетают из одной точки и приземляются в другой, и даже если пункт назначения находится в другой стране, жизненно важно, чтобы там действовали те же правила. Поэтому глобальные стандарты – это фундамент глобальной авиации. Ее развитием движут соглашения, способствующие созданию связей и объединению. Стоит обратить особое внимание на три инициативы в этой сфере.

Монреальская конвенция 1999 года (MC99) открывает дорогу к сбалансированным законам об ответственности и электронному документообороту, который играет решающую роль в модернизации грузоперевозок. В этом месяце Россия ратифицировала MC99, и она вступит в силу в августе. Следующим ключевым шагом станет совместная работа правительства и бизнеса. Ни одна успешная авиакомпания или отправитель авиагрузов не может двигаться в сторону внедрения цифровых технологий в грузоперевозки, если таможенные органы не готовы, в свою очередь, их принять.

Другое важное международное соглашение – Монреальский протокол 14 (MP14). Если бы Россия ратифицировала его, это бы существенно помогло избежать инцидентов с «неуправляемыми» пассажирами. Недавние изменения, внесенные в Уголовный кодекс, усилили меры, которые могут быть применены против авиадебоширов. Однако MP14 разъясняет международные правила судебного преследования ненадлежащего поведения во время полета. Сейчас многим пассажирам удается избежать последствий своих хулиганских действий. Право на преследование воспрепятствует такому поведению и обеспечит спокойный полет подавляющей части пассажиров – как россиян, так и граждан других государств.

Еще одно международное соглашение, на котором я хотел бы акцентировать внимание, – это Схема зачета сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA). Авиационная индустрия внедряет четкую и практичную стратегию по сокращению выбросов углерода. Наша цель – поддерживать их уровень с 2020 года и сократить к 2050 году уровень чистых выбросов в два раза от значения 2005 года. Рыночная мера для сокращения выбросов остается существенной частью нашей среднесрочной стратегии до тех пор, пока не появятся более фундаментальные технологии и альтернативные виды топлива. Соглашение CORSIA, сформированное организацией ICAO в прошлом октябре, создает эту рыночную меру для нашей индустрии. Мы понимаем позицию государства, которое не желает увеличивать расходы авиакомпаний, но в то же время призываем российское правительство последовать примеру 70 стран, которые уже добровольно присоединились к CORSIA. Альтернатива CORSIA – компиляция национальных и региональных налогов и сборов, которые ограничат развитие авиации и не принесут ощутимой пользы в борьбе за сохранение окружающей среды.

Мой приезд в Россию поспособствовал тому, чтобы о заботах индустрии услышали на высшем государственном уровне. Особенной честью для нас стали встречи с министром транспорта Максимом **Соколов**ым, помощником президента **Игорем Левитиным** и губернатором Санкт-Петербурга Георгием Полтавченко. Это были очень позитивные встречи. Во время переговоров было заметно понимание нашей позиции, и я надеюсь, что мы сможем достичь прогресса по вышеперечисленным вопросам. Сферы дальнейшего сотрудничества безусловно находятся на стадии активного рассмотрения.

В следующие 20 лет количество авиапассажиров предположительно удвоится. Сейчас Россия занимает позицию, которая позволяет ей извлекать прибыль из преимуществ, предоставляемых авиацией.

У страны есть амбициозные планы по производству самолетов и огромный туристический потенциал, реализация которого начинается с чемпионата мира по футболу 2018 года. ИАТА гордится тем, что так много российских авиакомпаний позитивно влияют на нашу организацию. У России есть все возможности для укрепления ее лидирующей позиции в авиации в грядущие годы, и глобальные стандарты станут опорой для этого лидерства.

### ТАСС; 2017.07.06; СТРОИТЕЛЬ 4-ГО УЧАСТКА ЦКАД НАМЕРЕН ПРОСИТЬ О ПЕРЕНОСЕ СРОКОВ СДАЧИ ПРОЕКТА

Дорожно-строительная компания «Автобан», строитель четвертого участка ЦКАД, намерена просить «Автодор» о переносе сроков сдачи проекта. Об этом журналистам сообщил заместитель гендиректора по финансовому развитию компании Денис Анисимов.

«Мы, безусловно, будем обсуждать с концедентом возможность переноса сроков строительства этого объекта (4-го участка ЦКАД – прим. ред.). Мы, безусловно, для того, чтобы минимизировать риски этого проекта, будем эту тему поднимать», – сказал он.

Позже Анисимов уточнил ТАСС, что мнение о переносе сроков высказывают потенциальные инвесторы проекта.

По словам Анисимова, компания-концессионер «Юго-Восточная магистраль» ждет результатов подготовки территории участка для строительства дороги. Он подчеркнул, что компания ДСК «АВТОБАН» может заключить договор на подготовку территории к строительству 4-го участка ЦКАД, но существует ряд позиций, которые нужно решить с концедентом, и от которых зависит срок исполнения этого контракта.

По словам Анисимова, компания ждет результатов подготовки территории участка для строительства дороги. Он подчеркнул, что компания может заключить договор на подготовку территории к строительству 4-го участка ЦКАД, но существует ряд позиций, которые нужно решить с концедентом, и от которых зависит срок исполнения этого контракта.

Как сообщил Анисимов, на текущий момент территория подготовлена всего на 20%.

«Если доступ к 3-му ЦКАДу повсеместный – это дорога, которая почти проходит вдоль существующего участка, 4-й участок – это целина, это леса, болота. Доступность к участкам строительства гораздо более сложная. Необходимо прежде, чем начинать строить, обеспечить доступность и мобилизацию к этому объекту»,– пояснил он.

Концессионное соглашение

АО «ДСК «Автобан» входит в состав строителей четвертого участка ЦКАД через компанию ООО «Концессионная строительная компания №4» ( «КСК №4»). «Автобану» принадлежит доля в 25%, остальные 75% – частному инвестору. В свою очередь «КСК №4» является совладельцем «Юго-восточной магистрали» (владеет долей в 60%, остальные 40% принадлежат ООО «Инфраструктурные инвестиции-2», структура РФПИ).

В начале июня ГК «Автодор» и ООО «Юго-Восточная магистраль» подписали концессионное соглашение относительно финансирования, строительства и эксплуатации четвертого пускового комплекса ЦКАД.

По словам главы ГК «Автодор» Сергея Кельбаха, установленные сроки сдачи первой и пятой секции – декабрь 2018 года, третьей и четвертой – декабрь 2019 года.

Как заявлял **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, первые участки ЦКАД начнут сдавать в 2017 году. По его словам, сроки строительства четвертого участка не выбиваются из графика, в 2019 году планировалось ввести в полном объеме кольцо протяженностью 334 км.

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

ЦКАД будет пролегать в 50 км от МКАД и практически продублирует Малое бетонное кольцо. Дорогу планируется запустить в эксплуатацию к 2025 году. Общая протяженность центральной кольцевой автомобильной дороги должна составить около 530 км.

### КОММЕРСАНТ.RU; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.07.06; НА МУРМАНСК НЕ ХВАТИЛО БОРТА

Red Wings отменила рейс из-за дефицита самолетов

Вслед за «ВИМ-Авиа», массово задерживавшей рейсы в мае-июне, у чиновников возникли претензии к Red Wings: власти Мурманской области планируют жаловаться в **Ространснадзор** на отмену перевозчиком рейса между Москвой и Мурманском. В Red Wings объясняют, что не смогли вовремя получить новый самолет А320.

Губернатор Мурманской области Марина Ковтун поручила **минтрансу** региона подготовить обращение в **Ространснадзор** с просьбой проверить деятельность авиакомпании Red Wings (вместе с «Нордавиа» входит в холдинг «Скай инвест» Сергея Кузнецова), сообщило информагентство «Би-порт». Руководство области недовольно тем, что у местных жителей был сорван отпускной сезон из-за задержек и отмены рейсов авиакомпании. Red Wings отменила дневной рейс между Москвой и Мурманском до 27 июля. Госпожа Ковтун назвала эти действия «возмутительными», поскольку теперь пассажиры вынуждены тратить большие деньги на приобретение новых билетов. Руководство области уже зафиксировало множество обращений и жалоб на Red Wings, в том числе в соцсетях.

Сейчас рейсы в Мурманск выполняют «ЮТэйр», «Нордавиа», «Аэрофлот». Минимальная стоимость билета в обе стороны начинается от 12 тыс. руб. и достигает 24 тыс. руб.

Red Wings также фигурирует в статистике **Росавиаци**и о задержках чартерных рейсов. С конца июня авиакомпания задерживала на несколько часов рейсы в Анталью из Москвы, Уфы, Краснодара.

В пресс-службе авиакомпании “Ъ” пояснили, что причиной отмены стала задержка поставки в парк нового самолета А320 из-за дополнительных технических работ и доработки самолета согласно требованиям авиационных властей РФ. Отмененные рейсы выполнялись совместно с «Нордавиа» на условиях код-шерингового соглашения, сейчас авиакомпании оповещают пассажиров этих рейсов. С частью пассажиров продолжается работа по переоформлению авиабилетов на другие рейсы авиакомпании или оформление возврата полной стоимости авиабилета, поясняют в Red Wings. Большинство пассажиров – это жители Мурманска и области, летящие на отдых с пересадкой в московском аэропорту Домодедово, и им предлагается обмен билетов на рейсы авиакомпаний по всему маршруту следования. В **Росавиаци**и не стали комментировать ситуацию с Red Wings.

Напомним, что нехватка самолетов отразилась ранее и на деятельности авиакомпании «ВИМ-Авиа». В конце мая и начале июня перевозчик массово задерживал рейсы и в итоге отменил часть своей крупной чартерной программы из-за дефицита самолетов. **Росавиаци**я признавала, что «несоответствие программ перевозок с реально располагаемыми возможностями стало причиной многочисленных задержек и отмен рейсов у ряда чартерных авиакомпаний». Перевозчики «пренебрегают требованиями о резерве воздушных судов, не всегда предоставляют пассажирам задержанных рейсов полагающиеся бесплатные услуги», говорил глава ведомства Александр **Нерадько**.

По требованиям **Росавиаци**и теперь чартерные авиакомпании обязаны использовать полностью исправные воздушные суда без так называемых отложенных неисправностей (при которых самолет по правилам можно эксплуатировать, так как он не требует немедленного ремонта) «с надлежащим состоянием салонов, санитарных узлов, комфортным размещением пассажиров с нормативным шагом между рядами кресел». Реальных возможностей наложить чувствительные для авиакомпаний санкции у **Росавиаци**и нет. Но если перевозчики не выполнят требования, то агентство собиралось публично предупреждать туроператоров и пассажиров «о недобросовестности таких авиакомпаний». Ведомство также пообещало провести внеплановые проверки таких компаний, чтобы проверить их соответствие сертификационным и лицензионным требованиям, и не исключало «точечного» ограничения чартерных программ.

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.06; РОСАВИАЦИЯ ЗАФИКСИРОВАЛА В СРЕДУ ЗАДЕРЖКИ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ 5 АВИАКОМПАНИЙ

**Росавиаци**я в среду, 5 июля, зафиксировала задержки чартерных международных рейсов продолжительностью более двух часов пяти авиакомпаний.

Как сообщается на сайте ведомства, пять рейсов задержала IFly, по два – «ВИМ-Авиа» и Nordwind, по одному – «Якутия» и Red Wings. Причинами задержек явились позднее прибытие или неисправность воздушных судов, «решение авиакомпании».

Самая продолжительная задержка вылета зафиксирована у Red Wings, которая составила почти 14 часов (рейс из «Домодедово» в Анталью).

**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** называл точечное ограничение программ чартерных перевозок.

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.06; ДЕПУТАТЫ ОСВОБОДЯТ СТРАХОВЩИКОВ ОТ ВЫПЛАТ В СЛУЧАЕ ТЕРАКТОВ НА ТРАНСПОРТЕ, ВЫПЛАТЫ БУДЕТ ОСУЩЕСТВЛЯТЬ ПРАВИТЕЛЬСТВО

Депутаты при подготовке поправок ко второму чтению законопроекта об обязательном страховании ответственности перевозчиков перед пассажирами сохранили положения об освобождении страховщиков от выплаты страхового возмещения в случае теракта, сообщил «Интерфаксу» глава комитета Госдумы РФ по финансовому рынку Анатолий Аксаков.

«Там договоренность такая, что в случае террористических атак само государство, правительство будет выплачивать в том же объеме, как это предусмотрено при страховании страховыми компаниями. Потому что слишком дорого получается, объем и поток большой, для метро дорого», – сказал А.Аксаков.

При рассмотрении законопроекта в первом чтении документом предлагалось освободить страховщиков от выплат, так как «перевозчик, как правило, не имеет возможности предотвратить диверсии и террористические акты», отмечали в пояснительной записке авторы законопроекта.

В действующем законодательстве такого исключения нет. Страховщики освобождаются от выплат в случае воздействия ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения, военных действий, а также маневров или иных военных мероприятий, гражданской войны, народных волнений всякого рода или забастовок.

Обязательное страхование распространяется на все виды перевозок, кроме метрополитена. Метрополитены РФ должны самостоятельно урегулировать ущерб пострадавшим в параметрах, определенных законом об ОСГОП. В соответствии с этим законом, родственникам погибших положены страховые компенсации в размере 2,025 млн рублей. Для пострадавших выплаты, связанные с повреждением здоровья, рассчитываются по специальной таблице, где сумма выплаты определяется в зависимости от характера и тяжести полученной травмы.

Планировалось, что комитет рассмотрит поправки ко второму чтению законопроекта на заседании в четверг, однако проект закона был исключен из повестки. А.Аксаков сообщил «Интерфаксу», что это связано с тем, что пока не удалось устранить правовые коллизии.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА;2017.07.06; СТРЕСС-ТЕСТ ДЛЯ АВТОБАНА

Регионам нашли деньги на дороги

Потенциальный объем частных инвестиций в транспортные проекты, которые можно привлечь в России, один триллион рублей.

Такую оценку дали эксперты на форуме «Транспортные системы России», где собрались представители федеральных и региональных органов власти и бизнеса, чтобы определить стратегические перспективы развития государственно-частного партнерства в транспортном секторе на ближайшие годы.

Представители **Росавтодор**а рассказали о запуске механизма трехстороннего финансирования региональных инвестиционных проектов дорожной инфраструктуры. Ее особенностью является предоставление федерального денежного трансферта для наиболее перспективных инфраструктурных решений, реализуемых за счет дорожных региональных фондов и частного капитала. В этом году Правительственной комиссией по транспорту принято принципиальное решение о распределении через **Росавтодор** межбюджетной поддержки первым трем проектам, находящимся в высокой степени готовности к реализации.

Это строительство автомобильного обхода города Хабаровска, возведение нового моста через реку Чусовая и автоподходов к нему в Пермском крае, Центрального моста через реку Обь в Новосибирске. Причем не все из этих проектов подразумевают взимание платы с пользователей. Все отдается на усмотрение регионов.

Так, для жителей Перми и края дорога будет бесплатной. Платной дорога будет только для транзитного грузового транспорта направления Москва – Пермь – Екатеринбург – Ханты-Мансийск.

Стимулом для появления новых инвестиционных проектов в дорожной отрасли на региональном уровне стала государственная система «Платон», напомнили в **Росавтодор**е.

Новый неналоговый источник (с конца 2015 года поступления в Дорожный фонд страны более 28 миллиардов рублей) позволил высвободить необходимые средства для вложения в ГЧП-проекты. В качестве одного из новых финансовых инструментов для подготовки ГЧП-проектов на форуме была презентована схема привлечения регионом заемных средств под будущий налоговый прирост от реализации инфраструктурного проекта («долг под прирост налогов»). На государственном уровне уже рассматриваются варианты реализации пилотных проектов по этой схеме.

Что волновало участников рынка? Они говорили о необходимости реформы ценообразования в дорожном строительстве, а также о создании условий для стимулирования наращивания мощностей и компетенций дорожно-строительных предприятий.

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕВГЕНИЙ УШЕНИН; 2017.07.07; НАДО ДЕРЖАТЬ НАРОД В ПОСТОЯННОМ ИЗУМЛЕНИИ

Классика потому и классика, что говорит о вечном.

Салтыкову–Щедрину приписывают фразу: «Российская власть должна держать свой народ в состоянии постоянного изумления». Михаил Евграфович знал, о чем говорил: ведь столько лет служил рязанским и тверским вице–губернатором; законы и нравы бюрократии российской и отечественного чиновничества были им изучены досконально, изнутри.

Эта его фраза постоянно вспоминается, когда начинаешь вникать в проблему, которую сегодня пытаются решить в Екатеринбурге, а именно – создать новую транспортную схему мегаполиса. О том, что это необходимо, и говорить не стоит: Екатеринбургу присущи все пороки и проблемы крупного российского города – пробки на дорогах, дублирование маршрутов, конкуренция муниципального и коммерческого транспорта, убыточность автобусных и трамвайно–троллейбусного предприятий, старение подвижного состава и т.д. и т.п. Транспортная схема, которая стихийно складывалась в последние полтора–два десятка лет, стала тормозом развития города. Достаточно сказать, что сегодня средняя скорость движения городского транспорта составляет 14 км/ч, тогда как в 2009 году была 23 км/ч.

Ситуация осложняется еще и тем, что в следующем году город примет игры Чемпионата мира по футболу. Здесь активно к этому готовятся: реконструируют стадионы, строят гостиницы, закупают новый транспорт. Конечно, никто не хочет ударить перед гостями в грязь лицом. Вот только желания – желаниями, а реальность…

Впрочем, давайте по порядку.

В феврале наша газета уже писала, как в Екатеринбурге собрались внедрять новую транспортную схему, по сути, поставив телегу впереди лошади: сначала объявили о предстоящей реформе, как о деле решенном, а потом принялись убеждать горожан, какое счастье она всем принесет.

Пока просматриваются три основных цели этой реформы в городе. Первая – увеличить долю муниципального транспорта в городских перевозках и существенно уменьшить число маршруток. Вторая – сократить за счет этого транспортный поток на городских улицах и снизить уровень аварийности. Третья – за счет повременного тарифа увеличить доходность муниципальных транспортных предприятий.

В теории все это выглядит привлекательно и логично. Но только в теории… Началось обсуждение реформы в городских газетах, в Интернете. Стали проводиться пикеты и митинги, писаться обращения в разные инстанции. Вопросы задавались разные, но чаще всего повторялся один: а кто–нибудь нас спросил, согласны ли мы с таким решением? Ведь пассажирам, помимо безопасности, нужны прежде всего регулярность движения, скорость и комфорт. А об этом в принятом мэрией документе говорится как–то невнятно.

Учитывая мнение электората, были вынуждены высказаться депутаты города и области, уполномоченный по правам человека, губернатор «и другие официальные лица». И выходило, что власти опять наступили на старые грабли, приняв решение без учета мнения горожан.

В результате они решили не рисковать перед местными и президентскими выборами и перенесли старт транспортной реформы на 2019 год. Но процесс, как говорится, пошел.

В основе реформы – документ «Новая маршрутная сеть общественного транспорта Екатеринбурга», составленный Фондом содействия развитию городов «Город.PRO». Информации об этом фонде мало, как и о его успехах и достижениях. Я внимательно прочитал этот документ, породивший немало вопросов.

К примеру, в разделе «Рекомендуемый план» говорится: «Сеть – это совокупность маршрутов, работающих вместе таким образом, чтобы можно было легко пересесть с одного на другой. Каждый маршрут получает пассажиров с других маршрутов, которые с ним связаны, таким образом, чтобы люди быстрее доезжали туда, куда им нужно». В разделе «Замечания по тарифам»: «Существующая система тарифов требует, чтобы пассажир платил каждый раз при входе в транспортное средство. Это дестимулирует пересадки, то есть именно то, на что опирается новая сеть». В разделе «С пересадками можно доехать быстрее, чем «напрямую», сказано: «Сеть очень частых маршрутов, даже если она требует пересадок, позволяет доезжать до нужных мест быстрее, чем низкочастотный «прямой» маршрут. Высокочастотная сеть, основанная на пересадках, ускоряет поездки для всех».

По логике получается, что чем больше пересадок – тем успешнее работает транспортная схема.

Недоумение по этому поводу, а также вопрос о том, опыт каких городов изучался при составлении такого серьезного документа, я высказал председателю комитета по транспорту, организации дорожного движения и развитию улично–дорожной сети администрации города Игорю Федотову – одному из главных «двигателей» нововведений. По поводу опыта других городов Игорь Афонасьевич ничего не сказал, зато отметил следующее: «При разработке новой маршрутной сети города Екатеринбурга фондом «Город.PRO» был привлечен Джаретт Уокер – мировой эксперт в области построения архитектуры сети городского общественного транспорта. Он работал более чем в 100 городах в Северной Америке, Австралии и Новой Зеландии. Схемы маршрутных сетей, разработанные им, успешно применяются во многих из этих городов».

А насчет частоты движения и пересадок ответ был следующим:

– В Екатеринбурге маршрутов, имеющих высокую частоту движения, мало. Новая маршрутная сеть направлена на увеличение числа высокочастотных маршрутов. За счет увеличения частоты движения уменьшается время ожидания транспорта на остановочных пунктах, что позволит гражданам уменьшить время в пути, в том числе при совершении пересадки. Планируется, что в новой маршрутной сети для большинства граждан количество пересадок не будет превышать одной.

– Маршруты будут делиться на высокочастотные (интервал от 3,5 до 7 минут), низкочастотные (10–15 минут) и подвозящие (до 20 минут), – объяснил Игорь Афонасьевич. – Самую высокую нагрузку будут нести высокочастотные маршруты. В этом случае здесь должны будут ездить автобусы большой вместимости. Сегодня даже в час пик транспорт ходит по основным магистралям города с загрузкой не более 40%, а в вечернее время пассажиров там вообще единицы. Начинается гонка за этими пассажирами. Или вторая крайность – когда водители стоят у станций метрополитена и ждут пассажиров. Нездоровая конкуренция проявляется именно в такой форме. Причина одна – низкая загрузка транспорта и неэффективное его использование. Количество маршрутов в городе избыточно.

И вот с 1 июня началось сокращение автобусных маршрутов. Об этом в связи со вступлением в силу требования, чтобы транспортные средства управлялись водителями только с российскими правами, предупредили давно. В Екатеринбурге, по данным областного УГИБДД, зарегистрированы 2120 водителей автобусов, из них 624 человека – водители с иностранными правами. В течение 3 лет всего 40% иностранцев получили отечественные права. По некоторым данным, сегодня до половины водителей – гастарбайтеры, которые права не меняли.

Городские власти пообещали, что в случае возникновения кризисной ситуации на маршруты выйдут автобусы МОАП. Но уже сегодня в разделе «Вакансии» на сайте предприятия висит объявление о том, что муниципальному объединению пассажирского автотранспорта требуются 55 водителей категорий D и DЕ. Кто же поведет резервные автобусы? К тому же в конце прошлого года в одном из постановлений администрации города было отмечено, что лишь 23% всех маршрутов регулярных перевозок обслуживаются муниципальными автобусами большого класса, 41% – автобусами среднего класса. При этом коммерческие перевозчики владеют 1040 автобусами среднего и малого класса и перево-

зят более трети всего пассажиропотока в городе (128,8 млн из 336,2 млн в 2015 году). Справится ли муниципальное предприятие с такой дополнительной нагрузкой – большой вопрос.

Не все ясно и с системой оплаты в городском транспорте. Как сообщил все тот же Игорь Федотов, внедрение новой маршрутной сети будет сопровождаться введением повременного тарифа на оплату проезда, который позволит совершать неограниченное количество пересадок в пределах оплаченного времени.

– Повременной тариф реализуется только с помощью

ЕКАРТЫ, потому что пассажира перевозят несколько разных перевозчиков и транспортных средств. Те деньги, которые пассажир потратил на одну поездку, должны быть разделены между перевозчиками. Перевозчиков можно определить только с помощью ЕКАРТЫ. Другого варианта внедрения тарифа нет.

Неужели? А как же работает общественный транспорт, к примеру, Праги, где мне довелось недавно побывать? Лично меня в его работе поразили две вещи помимо прекрасного технического состояния подвижного состава: жесткое соблюдение графика движения (если в расписании, которое висит на каждой остановке, написано, что трамвай от пункта А до пункта Б следует 14 минут, будьте уверены, что в пути вы будете не 13 или 15 минут, а именно 14; убедился в этом неоднократно) и удобство с оплатой. К примеру, купив разовый проездной или билет на сутки, вам нужно погасить «езденку» в специальном аппарате на входе в метро или внутри вагона трамвая (салона автобуса). С этого момента идет отсчет времени действия проездного документа. И можно в пределах этого времени сколько угодно пересаживаться с метро на трамвай или с трамвая на автобус. Кому и сколько нужно перечислить денег – разберется единая транспортная система города. Если, конечно, создавать ее с умом и думая прежде всего об интересах пассажиров.

Кроме того, постепенное внедрение новой транспортной схемы в Екатеринбурге также предусматривает ужесточение правил. 1 июля 2017 года у многих частных компаний истекают договоры на перевозку пассажиров, и продлены они будут только с теми, кто готов соблюдать требования, – в том числе к документам водителей.

«Договоры с новыми перевозчиками с жесткими санкциями должны начать работать с 1 июля 2017 года. Это как раз и приведет к строжайшему порядку в сфере общественного транспорта: все водители будут обладать водительским удостоверением РФ, а сами подвижные составы будут придерживаться графика перевозок. Для этого мы создаем специальный центр управления перевозками, который в автоматическом режиме будет это контролировать», – подчеркнули в пресс–службе мэрии.

На этом можно было бы поставить точку в саге о реализации новой транспортной схемы Екатеринбурга. Но ставить придется многоточие, а скорее – вопросительный знак. Дело в том, что екатеринбургские ученые пришли к выводу, что документ, положенный в основу транспортной реформы города, лишь констатирует сегодняшнее положение, а его предложения носят дилетантский характер.

И вот в СМИ появилась информация о конкурсе, объявленном городской администрацией, на проведение научно–исследовательской работы на тему: «Разработка проекта генерального плана развития городского округа – муниципального образования «город Екатеринбург» на период до 2035 года в части разделов, касающихся транспортной инфраструктуры».

Согласно техзаданию, подрядчику предстоит разработать и обосновать предложения по развитию «транспортного каркаса» Екатеринбурга в рамках создания проекта генплана развития города до 2035 года с учетом стратегического плана развития столицы Среднего Урала. Предполагается, что для этого подрядчик будет собирать исходные данные, затем проведет их исследование и анализ; разработает предложения и сценарии развития транспортной инфраструктуры, а также методологию анализа эффективности предлагаемых мероприятий.

Отметим, что исполнитель должен будет опираться на сведения о движении транспорта в формате GPS–данных с автобусов (в том числе частных), троллейбусов и трамваев, данные с валидаторов по каждой транзакции за период не меньшие месяца; информацию о передвижении пассажиров на такси, а также на данные о пассажиропотоке на городской электричке, пригородном железнодорожном транспорте, пригородных автобусах.

Подрядчику предстоит также учесть и международный опыт. Планируется провести экспресс–анализ транспортного развития не менее 20 зарубежных городов, включая Барселону, Берлин, Вену, Лондон, Лос–Анджелес, Пекин, Рим и Токио.

Нужно будет провести комплексную оценку современного состояния транспортной системы Екатеринбурга, а также проанализировать существующие проблемы трамвайного движения как приоритетного направления развития общественного транспорта. Кроме того, предполагается, что подрядчик проанализирует проекты по развитию транспортной инфраструктуры, реализованные в городе с 2003 года и их соответствие целям и задачам транспортной политики Екатеринбурга. Речь идет о строительстве и реконструкции улично–дорожной сети, строительстве метрополитена, а также троллейбусных и трамвайных линий.

Как говорится, все то же самое, только вид сбоку. Получается, что работа над транспортной схемой города начинается заново, причем с более серьезного и всестороннего анализа ситуации, учета опыта других городов, а также многих прочих факторов, не отмеченных в итоговом документе Фонда содействия развитию городов. Ему, между прочим, за работу заплатили свыше 8 млн руб. На новое исследование из городского бюджета планируется направить в полтора раза больше. И будет ли у этого документа более счастливая судьба, чем у предыдущего, – кто знает?

Зачем же начинали реализацию плана фонда «Город. PRO», если не рассматривали другие варианты и не приняли всерьез возражения противников предложенной им схемы? Куда торопились? Зачем торопились? Чтобы, как это у нас принято, вовремя отрапортовать о проделанной работе, но при этом создать себе проблему, а затем мужественно и с большими затратами ее преодолевать? И не получится ли так, что, едва освоившись с изменениями в транспортной схеме, горожанам через какое–то время придется снова менять ставший привычным маршрут, потому что в мэрии передумали?

Помнится, в описанном Салтыковым–Щедриным городе Глупове («История одного города») был такой Угрюм–Бурчеев – самая зловещая фигура во всей галерее градоначальников. Идеалом человеческого общежития для Угрюм–Бурчеева была пустыня. Он мечтал весь мир превратить в военную казарму, всех заставить маршировать по одной прямой линии, все население разделить на взводы, роты, полки, отдав их под строжайшее наблюдение командиров и шпионов, во всем навести единообразие форм – в построении помещений, в одежде, в поведении, в работе.

К чему вспомнился вдруг этот персонаж? К тому что администрация Екатеринбурга решила обязать жителей города привести в «единообразный» вид фасады своих домов на гостевых маршрутах ЧМ–2018.

И действительно, в городе наблюдается возмутительный разнобой в фасадах: одни балконы и лоджии остеклены, другие нет, на стенах висят кондиционеры, а входные группы и вывески магазинов на первых этажах жилых домов оформлены в разном стиле. Чиновники считают, что общее собрание жильцов или ТСЖ должны принять решение, какой из двух вариантов выбрать. Либо всем придется сделать одинаковое застекление, либо – наоборот, убрать его во всем доме. Бюджетного финансирования на эти цели не предусмотрено. И такое милое сердцу городских чиновников единообразие должны оплачивать сами жильцы…

В административном раже местные градо– и столоначальники не исключают, что в более отдаленной перспективе это, возможно, распространится на весь город, но в первоочередной список вошли 2065 домов. Как говорится в одном популярном фильме, «в армии все должно быть параллельно и перпендикулярно. А что не параллельно и не перпендикулярно – то валяется».

Так что народ, то бишь жители Екатеринбурга, усилиями местных властей продолжает пребывать в постоянном изумлении. Все по Салтыкову–Щедрину.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.07.07; НЕХВАТКА КНОПОК «ЭРА-ГЛОНАСС» НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ СТАЛА ПРИЧИНОЙ СКОПЛЕНИЯ НА ТАМОЖНЯХ 9 ТЫС. ИНОМАРОК

Склады дальневосточных таможен заполняются ввезенными из-за границы автомобилями, процесс оформления тормозится из-за нехватки в регионе устройств системы «ЭРА-ГЛОНАСС», без которых владельцы иномарок не могут получить паспорта транспортных средств (ПТС).

«На сегодня, к сожалению, транспортные средства, которые были ввезены после 15 февраля 2017 года, не все получили ПТС. Документ не имеют около 9 тыс. машин», – сообщил в пятницу журналистам начальник Дальневосточного таможенного управления (ДВТУ) Юрий Ладыгин.

По его словам, «технология, которая сейчас используется, дала сбой».

В частности, процесс оформления ввезенных автомобилей затормозился из-за нехватки в регионе «кнопок» «ЭРА-ГЛОНАСС».

«Есть задержки в поставках. Насколько мне известно, администрация Приморья занимает активную позицию и добивается у АО «ГЛОНАСС» этих кнопок в нужном количестве. Надеюсь, в ближайшее время они в край поступят, и мы будем оформлять машины», – сказал глава ДВТУ

Он добавил, что таможни Дальнего Востока в состоянии оформлять по 300-350 автомобилей в день. И на то, чтобы разгрузить склады от машин уйдет не более 45 дней.

С 1 января 2017 года в России изменились правила постановки на учет иностранных автомобилей – обязательным условием стала установка системы «ЭРА-ГЛОНАСС». Однако регламент не определил порядок оборудования этой системой подержанных или новых машин, которые ввозятся в РФ. Сертифицированных центров, где можно было бы это делать, на Дальнем Востоке не оказалось. В итоге таможенные склады начали заполняться.

После вмешательства в ситуацию федеральных чиновников таможня начала выдачу документов. В настоящее время в России введен временный порядок оформления подержанных автомобилей, ввозимых на территорию страны.

В то же время в Приморье, куда традиционно завозится наибольшее количество автомобилей на Дальнем Востоке, продолжаются протесты. Активисты проводят митинги и рассылают обращения властям с требованием сделать установку «ЭРА-ГЛОНАСС» на машины добровольной, а также разрешить таможне выпускать иномарки без предустановки такой системы.

На сайте АО «ГЛОНАСС» сообщается, что проблему дефицита кнопок «ЭРА-ГЛОНАСС» в регионах Дальнего Востока поставщики намерены решить к августу.

### RNS; 2017.07.06; СОИНВЕСТОРОМ 4-ГО УЧАСТКА ЦКАД МОЖЕТ СТАТЬ МЕЖДУНАРОДНАЯ КОМПАНИЯ

В качестве соинвестора по строительству 4-го участка ЦКАД рассматривается международная компания, сообщил журналистам замгендиректора одного из участников концессии – ДСК «Автобан» – Денис Анисимов.

«Мы предполагаем, что это будет крупная иностранная компания, я называть ее не буду, потому что ведутся переговоры сейчас... Есть достаточно интересное предложение, мы его сейчас рассматриваем с точки зрения партнера», – сказал он. «У нас несколько сейчас вариантов», – добавил он позже.

Концессионное соглашение по строительству 4-го участка ЦКАД подписано 2 июня с «Юго-восточной магистралью». 60% компании – у КСК № 4, 40% – у структуры РФПИ. В КСК № 4 25% принадлежит «Автобану», 75% – Павлу Антонову.

«В общем и целом мы планируем реализовать ей (международной компании. – RNS) как раз те 75% в КСК (КСК № 4. – RNS), 25% в КСК будут наши», – сказал он.

Павел Антонов – «частный инвестор», пояснил Анисимов. «Мы рассчитываем на то, что роль этого частного лица будет замещена на предприятие соответствующей компетенции», – сказал он.

«На «Автобан» возложена задача координировать роль КСК. Наша роль в 4-м ЦКАДе (концессии по 4-му участку ЦКАД. – RNS) не такая, как в 3-м: если в 3-м мы являемся лидерами консорциума, то в 4-м ЦКАДе мы являемся партнерами, причем в общем и целом мы не претендуем на главенствующую роль. Сейчас определяется пул, и этот пул будет работать дальше с госкомпанией и впоследствии будет осуществлять дальнейшее коммерческое и финансовое закрытие», – объяснил он роль «Автобана». «Они (РФПИ. – RNS) планируют остаться в консорциуме», – сказал Анисимов.

Консорциум в рамках концессии по строительству 4-го участка ЦКАД будет состоять, таким образом, из международного игрока, «Автобана» и РФПИ.

### REGNUM; 2017.07.06; АВТОТРАССЫ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ СДЕЛАЮТ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫМИ И БЕЗАВАРИЙНЫМИ

Интеллектуально-транспортную систему (ИТС) создадут в Хабаровском крае для снижения аварийности на дорогах. Комплекс спецсредств также станет главным информационным ресурсом для автомобилистов, передаёт корреспондент ИА REGNUM.

Предварительная стоимость проекта оценивается в 1,5−2 млрд рублей. Для его реализации региональные власти предлагают заключить концессионное соглашение, которое позволит использовать все, имеющиеся у края технические возможности. Окупаться ИТС будет за счёт штрафов, в том числе – за порчу дорожного полотна. В настоящее время поступления по этой статье составляеют порядка 140 млн рублей в год. Инициаторы проекта в лице регионального **Минтранса** полагают, что при создании ИТС эта сумма может вырасти в разы.

«ИТС будет состоять из нескольких сегментов. Основной – это комплекс фото‑ и видеофиксации нарушений правил дорожного движения. Далее – весовой контроль, датчики могут монтироваться прямо в асфальт. Еще будут сегменты мониторинга погоды, различные инструменты информирования водителей, например, о пробках и ремонтных работах. Наполнение системы можно сделать вариативным, в зависимости от потребностей региона. Вся информация будет аккумулироваться и обрабатываться в одном ситуационном центре. Такая схема значительно повысит управляемость транспортом», – рассказал заместитель министра промышленности и транспорта края Иван Кондуб.

Как утверждают в региональном **Минтрансе**, сегодня в Хабаровском крае есть все условия для создания ИТС – работает ГЛОНАСС, в режиме онлайн действуют системы «Безопасный город» и «Поток». Будущему инвестору останется обновить часть оборудования и добавить новые элементы.

Как сообщало ИА REGNUM, в Хабаровском крае разрушается капитально отремонтированная трасса Николаевск-на-Амуре – Селихино. На её ремонт власти потратили 1,7 млрд рублей. Трасса после капремонта была введена в строй в 2015 году. Строительство федеральной автодороги Ванино – Лидога, являющеяся важнейшим элементом «Транссиба», соединяющей свободный порт Ванино с Хабаровском и остальной Россией, а Сахалин, через паромную переправу Ванино – Холмск с материком, начато в середине 90-х годов прошлого века, но не завершено по сей день.

### ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; 2017.07.07; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ПОЕЗДАМИ «АЛЛЕГРО» ВЫРОСЛИ НА 30%

В первой половине 2017 г. перевозки пассажиров поездами «Аллегро» (Санкт-Петербург – Хельсинки) выросли на 30% по сравнению с тем же периодом 2016 г., сообщила РЖД. Услугами скоростных поездов, курсирующих между Санкт-Петербургом и Хельсинки, воспользовалось 229 800 пассажиров. Монополия приблизилась к показателям за первое полугодие 2014 г., когда пассажирооборот составлял около 253 300 человек. За счет роста этих перевозок РЖД сможет получить по итогам года доход в размере до 1 млрд руб., считает генеральный директор агентства «Infoline-аналитика» Михаил Бурмистров. Общий доход от продажи билетов в высокоскоростных поездах в международном сообщении по итогам 2017 г., по его словам, составит более 2 млрд руб. (без учета «Сапсана»). В 2014 г. эта сумма достигала почти 1,4 млрд руб.

В 2016 г. доход РЖД в сфере пассажирских перевозок составил 218 млрд руб.

На сообщение между Россией и Финляндией приходится более 70% от всех пассажирских перевозок со странами дальнего зарубежья. Кроме «Аллегро» на маршруте задействован поезд «Лев Толстой» (Москва – Хельсинки). При этом на «Аллегро» приходится доля в 86% от всех перевозок в российско-финляндском сообщении. В структуре перевозок высокоскоростными и скоростными поездами в дальнем следовании доля «Аллегро» в первом полугодии 2017 г. составила более 95% (кроме «Аллегро» на направлении между Россией и Финляндией курсируют поезда «Стриж» сообщением Москва – Берлин), заметил Бурмистров.

Всего с момента запуска поезда «Аллегро» в декабре 2010 г. перевезено 2,53 млн пассажиров. Между Санкт-Петербургом и Хельсинки ежедневно курсирует четыре пары поездов «Аллегро», за движение которых отвечает РЖД, а все остальные железнодорожные пассажирские перевозки в международном сообщении регулирует Федеральная пассажирская компания.

Росту привлекательности поездов «Аллегро» способствовали гибкие тарифы (от 29 евро), маркетинговые инициативы, сокращение времени в пути, назначение дополнительных поездов во время пикового спроса и дополнительные сервисы, пояснил представитель РЖД. В качестве примера он привел назначение сдвоенных составов «Аллегро» на новогодние и в канун майских праздников. Кроме того, по его словам, пассажиры получили возможность совершить бесплатную пересадку на станции Тиккурила и проследовать в аэропорт Хельсинки-Вантаа, а с августа 2016 г. маршруты поезда присоединились к программе лояльности «РЖД бонус».

Сокращение перевозок в 2014–2015 гг. связано со снижением привлекательности Финляндии как туристического направления из-за резкой девальвации рубля, напоминает Бурмистров. Начало роста – часть общей тенденции увеличения туристического потока из России в Финляндию, добавил он. По его данным, туристический поток в России в целом вырос в январе – июне 2017 г. более чем на 20% до 4,3 млн человек.

### РЖД-ПАРТНЕР; 2017.07.06; МИНТРАНС ХОЧЕТ УСКОРИТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В КНР

Сократить сроки доставки грузов в Китайскую народную Республику (КНР) министерство предлагает благодаря совершенствованию логистического сопровождения экспортных железнодорожных отправлений. В качестве «эталона» предлагается взять технологию «Грузовой экспресс», разработанную специально для ускоренных грузоперевозок.

Главной целью законопроекта, согласно обоснованию **Минтранса**, является введение соразмерной ответственности перевозчика за просрочку доставки грузов, включенных в приоритетную номенклатуру. Опубликованный на портале нормативно-правовых актов документ стал логичным продолжением начатой ранее работы по ускорению транзита на сети РЖД в различных направлениях.

Напомним, что о повышении скорости и удобства грузоперевозок между Россией и Китаем стороны договорились еще в конце июня. На встрече с руководством «Китайских железных дорог» президент ОАО «РЖД» Олег Белозёров подписал соглашение об электронном документообороте накладными и товаросопроводительными цифровыми формами между двумя странами.

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.06; РЖД, ОРИЕНТИРУЯСЬ НА ПРОГНОЗ ПЕРЕВОЗОК В 2018 Г., ВИДЯТ ПОТРЕБНОСТЬ В ЗАКУПКЕ 560 ЛОКОМОТИВОВ

«Российским железным дорогам» в соответствии с прогнозом объема перевозок в 2018 году необходима закупка 560 локомотивов, а также ремонт 2,321 тыс., отмечает компания.

В начале июня вице-президент РЖД Олег Валинский уже говорил, что в 2018 г. на фоне текущего роста грузовых перевозок монополия рассчитывает заметно нарастить закупки тягового подвижного состава. «Вы видите, как начался этот год в отношении прогнозов – это рост, и поэтому мы сегодня формулируем предложения, которые будут больше (объема закупок локомотивов в 2017 г. – ИФ). Я думаю, что (в 2018 г. – ИФ) они будут даже хорошо за 500», – отмечал он, добавляя, что технику монополия планирует приобретать на собственные средства.

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

В последние годы примерно три четверти локомотивов «Российские железные дороги» приобретали 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»).

Согласно сообщению «Российских железных дорог», эта тема обсуждалась в среду на очередном заседании Совета по взаимодействию РЖД с предприятиями транспортного машиностроения на заводе «Уральских локомотивов» в г.Верхняя Пышма (Свердловская область). Встречу провел президент монополии Олег Белозеров. Помимо закупки новых локомотивов («в том числе с использованием конкурентных способов и механизмов контракта жизненного цикла»), рассматривались вопросы сервисного обслуживания и заводского ремонта тягового подвижного состава.

«Российские железные дороги» видят свою задачу в том, чтобы быть эффективным партнером для клиентов, привлекательной для инвесторов компанией. Это невозможно без качественного, сбалансированного локомотивного парка. Поэтому на первый план выходят вопросы управления надежностью и сопровождения локомотивов на всем жизненном цикле», – отметил О.Белозеров, которого цитирует компания.

По его словам, РЖД сформировали баланс парка локомотивов до 2025 г. с учетом роста объемов перевозок, а также прогнозов «дочки» монополии – АО «Институт экономики и развития транспорта». Расчет произведен по целевым показателям производительности рабочего парка грузовых локомотивов (+9,3% к 2020 г., +15% к 2025 г.) и снижения численности неэксплуатируемого парка. Как отметил О.Валинский, модель баланса парков предполагает в период 2018-2025 гг. закупку 5,389 тыс. локомотивов, проведение заводского ремонта 14,884 тыс. машин.

Кроме того, поставлена задача повышать эффективность использования техники. «Так, увеличение производительности позволит сократить потребность до 2025 г. на 1,968 тыс. локомотивов. Повышение надежности и эффективности ремонта должно привести к сокращению парка еще на 1,075 тыс. Ежегодное сокращение инвестиционных и операционных расходов от этих мер оценивается суммарно в размере порядка 49 млрд руб.», – отмечает монополия.

Чтобы повысить эффективность закупок локомотивов «Российские железные дороги» планируют перейти на использование контракта жизненного цикла, включающего поставку, техническое обслуживание и ремонт локомотивов. «Преимуществом такого подхода является централизация ответственности за техническое обслуживание локомотивов. Это обеспечит гарантированное устранение всех выявляемых конструктивных недостатков производителем, независимо от срока, прошедшего с начала эксплуатации», – заявил О.Валинский, слова которого так же приводят РЖД.

Кроме того, согласно сообщению, прорабатываются вопросы использования конкурсных закупок схожих по характеристикам локомотивов и включения в контрактные обязательства гарантий производителя по энергоэффективности поставляемого подвижного состава.

Счетная палата РФ (СП РФ) ранее сетовала, что в последние годы 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, в частности, 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».

В этой связи контрольное ведомство заявляло, 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», – отмечала Счетная палата.

По ее информации, вопрос изучался на заседании межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта (под руководством профильного вице-премьера РФ Аркадия **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).

Между тем, в конце июня замглавы департамента автомобильной промышленности и железнодорожной отрасли Минпромторга Всеволод Бабушкин допускал, что «Российские железные дороги» могут начать закупку локомотивов на конкурсной основе уже в 2017 г. «Сейчас принято решение, и, если мне память не изменяет, 20 локомотивов будет закуплено РЖД через тендеры», – говорил он «Интерфаксу». «Задача такая стоит, я не знаю, как она будет (реализована – ИФ)», – пояснял чиновник.

Комментируя наличие в РФ конкурентной среды в сфере производства локомотивов, В.Бабушкин 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», – отмечал он.

### ТАСС; 2017.07.06; ПАССАЖИРОПОТОК НА КЕРЧЕНСКОЙ ПЕРЕПРАВЕ В I ПОЛУГОДИИ 2017 Г. СОКРАТИЛСЯ НА 5%

Пассажиропоток на Керченской паромной переправе, которая связывает Крым с материковой частью России, в I полугодии 2017 года сократился на 5% по сравнению с показателем аналогичного периода 2016 года, до 1,84 млн человек, сообщили в четверг ТАСС в компании «Морская дирекция», которая является оператором переправы.

«Пассажиропоток через Керченскую переправу за I полугодие 2017 года составил 1 846 333 человек, что на 4,7% меньше, чем за аналогичный период 2016 года, за который услугами переправы воспользовались 1 937 529 пассажиров», – рассказали в дирекции. По данным оператора, в I полугодии также сократился объем перевозок легковых автомобилей – на 7,8%, до 399,4 тыс. машин, но вырос объем перевозок грузового транспорта – на 4,8%, до 148,4 тыс. фур.

«Уменьшение объема пассажиропотока и перевозок легковых транспортных средств связано со снижением общего туристического потока в Крым, а рост объема грузовых транспортных средств говорит об увеличении интенсивности экономических связей Крымского полуострова с другими регионами России», – отметили в дирекции.

Керченская паромная переправа – единственная автотранспортная артерия между Крымом и материковой частью России. Она используется для пассажирских и грузовых перевозок через Керченский пролив.

В дирекции отметили, что в настоящее время, несмотря на сезонный рост пассажиропотока, «очереди на Керченской паромной переправе отсутствуют». «Время ожидания с момента приобретения билета до погрузки на паром автомобильных транспортных средств не превышает двух часов», – рассказал представитель компании.

В период летней навигации на переправе работает восемь автопассажирских паромов, вместимости которых «достаточно для обеспечения текущих и перспективных потребностей в перевозке пассажиров и транспорта», заверили в компании.

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2017.07.06; СУД ОБЯЗАЛ АВИАКОМПАНИЮ «ПОБЕДА» ИСКЛЮЧИТЬ ИЗ ПРАВИЛ ИЗМЕРЕНИЕ РУЧНОЙ КЛАДИ В 75 СМ

Управление Роспотребнадзора по Москве добилось исключения из правил перевозки ООО «Авиакомпания «Победа» условий, ущемляющих права потребителей. Суд обязал компанию исключить из правил измерение ручной клади в 75 см. Об этом сообщили в пресс-службе столичного ведомства.

«22 июня 2017 г. Арбитражный суд Московского округа постановил решение Арбитражного суда Москвы от 20 января 2017 г. и постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 21 марта 2017 г. оставить без изменения, а кассационную жалобу без удовлетворения. В настоящее время правила перевозок вещей, находящихся при пассажире ООО «Авиакомпания «Победа» приведены в соответствие с действующим законодательством», – говорится в сообщении.

Ранее в территориальный отдел управления Роспотребнадзора по Москве на транспорте во Внуково поступили обращения о нарушении прав потребителей авиакомпанией «Победа» при провозе незарегистрированного багажа – ручной клади, находящейся при пассажирах. Поясняется, что при прохождении гражданами регистрации на рейс Белгород – Внуково с датой вылета 3 июля 2016 г., на рейс по маршруту Адлер – Внуково 10 июня 2016 г., Кольцово 3 – Внуково 12 августа 2016 г. был предъявлен багаж, провоз которого не был оплачен: сумка, параметры которой по мнению сотрудников аэропорта не позволяли отнести ее ни к дамской сумке, ни к портфелю; а также портфель, габариты которого превышали 75 см. Представители ООО «Авиакомпания «Победа» предложили пассажирам оплатить провоз ручной клади в соответствии с тарифами, опубликованными на официальном сайте, или перевезти указанный груз в багажном отделении воздушного судна в пределах нормы бесплатного провоза багажа.

По обращениям в отношении ООО «Авиакомпания «Победа» была проведена внеплановая документарная проверка.

Согласно представленной по запросу информации, в компании действуют правила перевозки, размещенные на официальном сайте компании. Согласно им под портфелем понимается узкая сумка прямоугольной формы, габариты которой не превышают 75 см по сумме трех измерений, предназначенная для переноски документов, бумаг, книг, портативного компьютера, а также мелких предметов и имеющая соответствующие отделения во внутреннем пространстве, а рюкзаки и пакеты любых разновидностей не входят в перечень предметов, бесплатно провозимых в салоне самолета.

Согласно объяснениям авиакомпании, измерение габаритов ручной клади, находящейся при пассажире, производится представителями ООО «Авиакомпания «Победа» в специальных измерителях ручной клади, которые находятся в зоне регистрации пассажиров и багажа.

«Вместе с тем, согласно общим правилам воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требований к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей (ФАП 82), утвержденных приказом **Минтранса** России от 28.06.2007 №82 за пассажиром сохранено право бесплатно провозить в кабине воздушного судна следующие вещи, если они находятся при пассажире и не вложены в багаж. <...> Проведение каких-либо измерений размеров ручной клади Федеральными правилами не предусмотрено», – подчеркнули в ведомстве.

Там добавили, что по результатам проверки в отношении ООО «Авиакомпания «Победа» был составлен протокол об административном правонарушении, и авиакомпания привлечена к административной ответственности по ч. 1 ст. 14.4 КоАП РФ. Не согласившись с постановлением об административном наказании и выданным предписанием, ООО «Авиакомпания «Победа» обратилось в Арбитражный суд Москвы с заявлениями об отмене постановления и признании недействительным выданного ему предписания.

Арбитражный суд Москвы признал в своих решениях постановление и выданное предписание законными и обоснованными. ООО «Авиакомпания «Победа» обратилось в Девятый арбитражный апелляционный суд с апелляционной жалобой. Суд оставил решение Арбитражного суда Москвы без изменения, апелляционные жалобы без удовлетворения. ООО «Авиакомпания «Победа» не согласилось и с решением суда апелляционной инстанции и подало кассационную жалобу в Арбитражный суд Московского округа. Суд также постановил оставить решения без изменения, а кассационную жалобу без удовлетворения.

Согласно новой редакции, правила перевозчика приведены в соответствие с п. 135 приказа **Минтранса** России от 28 июня 2007 г. N82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей». ООО «Авиакомпания «Победа» исключило из своих правил измерение в 75 см (по сумме трех измерений) дамских сумочек или портфелей.

### ТАСС; 2017.07.06; АЭРОПОРТ ЕКАТЕРИНБУРГА ОПРЕДЕЛИЛ ТРОЙКУ САМЫХ ПУНКТУАЛЬНЫХ АВИАКОМПАНИЙ

Международный аэропорт Екатеринбурга Кольцово (входит в УК «Аэропорты Регионов») впервые составил рейтинг пунктуальности российских авиакомпаний. При его составлении специалисты воздушной гавани опирались на данные о задержках рейсов в Кольцово, сообщили в четверг в пресс-службе аэропорта.

«Впервые публикуем рейтинг пунктуальности авиакомпаний, выполняющих рейсы из Екатеринбурга. Все перевозчики были разбиты на три группы: крупнейшие российские авиакомпании (внесшие наибольший вклад в пассажиропоток аэропорта), остальные российские авиакомпании и зарубежные игроки. Задержкой считалось отклонение от времени вылета на 15 и более минут от расписания без учета отклонений, произошедших по метеоусловиям. Лидерами в своих группах по итогам первой половины 2017 года стали авиакомпании «Победа», «Оренбуржье» и «Corendon Airlines», – сказали в пресс-службе.

Международный аэропорт Кольцово – один из крупнейших региональных воздушных портов России по объемам пассажирских перевозок. Пассажирам аэропорта доступны более 100 направлений полетов рейсами порядка 50 российских и международных авиакомпаний. В минувшем году Кольцово обслужил 4,3 млн пассажиров, что на 53 тыс. больше, чем в 2015 году. Два года назад в результате исследования Skytrax (британская частная консалтинговая компания, специализирующаяся на изучении качества предоставляемых услуг различными авиакомпаниями и аэропортами) получил рейтинг 4 звезды.

### RG.RU; 2017.07.06; НИКОЛАЙ ГРИЩЕНКО РОСТОВСКИЙ АЭРОПОРТ СОСТАВИЛ РЕЙТИНГ ПУНКТУАЛЬНОСТИ АВИАКОМПАНИЙ

В Ростове-на-Дону сотрудники международного аэропорта впервые составили рейтинг пунктуальности авиакомпаний, которые совершают регулярные рейсы в донскую столицу.

Всего в исследовании принимали участие 37 авиаперевозчиков.

– Все перевозчики были разделены на три группы: крупные российские авиакомпании, малые российские авиакомпании и зарубежные игроки. Задержкой считалось отклонение от времени вылета на 15 и более минут от расписания без учета задержек, произошедших по метеоусловиям, – рассказала «РГ» официальный представитель Ростовского международного аэропорта Ольга Ладейщикова.

В итоге, по результатам первого полугодия нынешнего года, победителями в своих группах стали авиакомпании «Россия», «Ямал» и Turkish Airlines.

### RG.RU; ТАРАС ФОМЧЕНКОВ; 2017.07.06; МЕЖДУ МОСКВОЙ И БАЛИ В АВГУСТЕ ЗАПУСТЯТ ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ

До индонезийского острова Бали уже с августа можно будет долететь прямым рейсом из Москвы. Об этом сообщил индонезийский интернет-портал Tempo, цитируя посла Республики Индонезия в Москве Мохамада Вахида Суприяди, который заявил: «Мы готовимся к открытию прямого авиасообщения с Москвой».

О том, когда конкретно планируется начать прямые перелеты, а также какой из трех аэропортов Московского авиаузла будет выбран, на данный момент информации пока нет.

Открытие прямого авиасообщения сможет серьезно сократить время в пути до популярного курорта, а также снизить цены на авиабилеты.

Сегодня, чтобы добраться до этого небольшого острова, необходимо сделать как минимум одну пересадку, в результате на весь рейс уходит от 19 до 23 часов. Прямое же авиасообщение сократит время в воздухе до 11 часов.

Бали является достаточно дорогим для россиян, но популярным курортом, только за первый квартал 2017 года его посетили около 45 тысяч туристов из нашей страны.

### НОМЕР ОДИН; 2017.07.07; ИЗ УЛАН-УДЭ ОТКРОЮТ СУБСИДИРОВАННЫЕ РЕЙСЫ В КРАСНОЯРСК И ЯКУТСК

Цена билетов упадет в два раза «Саратовские авиалинии» и «Якутия» получат субсидии в рамках федеральной программы, что позволит авиакомпаниям снизить цены на авиабилеты из столицы Бурятии в Красноярск и Якутск. Напомним, заявки в **Росавиаци**ю на субсидии подавали пять авиакомпаний – «Сибирь», «Якутия», «ИрАэро», «Саратовские авиалинии» и «Ангара». – Предварительно одобрили заявки «Саратовским авиалиниям» и «Якутии». Приказ **Росавиаци**и должен быть подписан на следующей неделе. – сообщили «Номер один» в пресс-службе **Минтранса**. Размер субсидий по данной федеральной программе составит 50 %, то есть цена на рейсы в Красноярск и Якутск снизится в два раза. Сейчас из Улан-Удэ до Красноярска летают только «Саратовские авиалинии», цена билета снизится до 4000 рублей, время вылета – вторник и пятница. До Якутска по вторникам летает «Якутия», цена опустится до 6500 рублей.