**20 ИЮЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2017.07.19; ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ПРЕДЛОЖИЛИ ВЕРНУТЬ**

Президент России Владимир Путин обеспокоен увеличением числа аварий с участием автобусов. Это стало следствием отмены лицензирования в данной сфере, считает президент. На вопрос президента, что планируется предпринять для исправления ситуации, **министр транспорта** Максим **Соколов** сообщил об инициативе кабмина на эту тему. Эта тема обсуждалась на совещании президента с правительством. Как отметил Путин, в 2011 году было отменено лицензирование некоторых видов автомобильных перевозок, включая автобусные. "И с этого времени неуклонно растет количество ДТП с участием автобусов. За первую половину этого года рост значительный по сравнению даже с прошлым", - сказал президент.

В связи с этим он поинтересовался у главы **Минтранса** РФ мерами, которые необходимо принять в ближайшее время.

**Соколов** признал, что при общей позитивной тенденции по снижению аварийности "есть негативные показатели по перевозке пассажиров наземным пассажирским транспортом". "Здесь увеличение за 2017 год, первую половину, составило, по нашим данным, почти в полтора раза по отношению к предыдущему периоду", - сказал министр. Рост ДТП на нерегулярных перевозках составил 63 процента, добавил он.

"Особую обеспокоенность вызывает то, что 40 процентов таких ДТП совершены лицами, не имеющими статус хозяйствующего субъекта, то есть перевозками занимаются физические лица, а не организация, профессионально обслуживающая пассажиров", - сказал министр.

В связи с этим в правительство внесен законопроект, возвращающий лицензирование в сфере пассажирских автоперевозок. По прогнозу **Минтранса**, Госдума может утвердить соответствующие изменения уже в осеннюю сессию.

**Минтранс** готовит и другие меры по повышению безопасности. Ведомство предлагает обязать использовать тахографы для всех категорий перевозчиков.

"Сегодня, если автобус принадлежит физическому лицу, то необязательно устанавливать на него тахограф в связи с тем, что не возникает вопросов режима труда и отдыха, - пояснил **Соколов**. - Но нам кажется это необоснованным, потому что от этого зависит безопасность пассажиров", - пояснил министр.

**ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2017.07.19; СМИ: К 2025 ГОДУ В РОССИИ ПОЯВЯТСЯ ЗОНЫ СВОБОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА**

Сперва планируется провести тестирование на ограниченных участках.

К 2025 году Россия собирается создать зоны свободного воздушного пространства, внутри которых самолеты будут выполнять полеты без привязки к маршрутам.

По задумке, такая мера оптимизирует траектории и уменьшит время перелетов, передают «Известия». Такую задачу внесли в проект Стратегии развития аэронавигационной системы РФ до 2030 года. Предполагается, что документ приобретет окончательный вид к маю 2018 года, после чего его направят в кабмин. Затраты на реализацию стратегии составят 210 млрд рублей.

Часть реформы, которая касается зон свободного воздушного пространства, реализуют в 2021–2025 годах. Сперва планируется провести тестирование на ограниченных участках и разработать и установить нормативные требования к наземному и бортовому оборудованию. Для воздушных судов, не оборудованных необходимыми системами, будут сохранены маршруты традиционной навигации.

«Русская планета» сообщала: **Минтранс** России заявил, что не видит проблемы в утечке российских кадров за рубеж. Как сообщил глава ведомства Максим **Соколов**, прием студентов в авиационные высшие учебные заведения в этой связи увеличен не будет. Ранее в СМИ сообщалось, что в течение последних 2,5 лет на работу в Азию уехало более 300 высококвалифицированных пилотов со знанием английского языка.

**КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА КУРАЕВА; 2017.07.19; ТРИ КИТА**

Власти Ямала объединили три основных инфраструктурных проекта, реализуемых в округе, в Ямало-Ненецкую опорную зону. В нее вошли морской порт Сабетта с железнодорожной инфраструктурой Бованенково – Сабетта, а также Северный широтный ход (СШХ) – железнодорожная магистраль длиной более 700 км. Общая сумма инвестиций в эти проекты превысит 410 млрд руб. По мнению федеральных властей, проекты опорной зоны окажут существенное влияние на развитие всей российской Арктики.

Концепцию Ямало-Ненецкой опорной зоны в середине июня губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) Дмитрий Кобылкин представил на заседании Госкомиссии по вопросам развития Арктики. По его словам, опорная зона объединила три инфраструктурных проекта: многофункциональный морской порт Сабетта, железнодорожный коридор Бованенково – Сабетта, а также железную дорогу Северный широтный ход (СШХ).

Ямальские власти включили коридор Бованенково – Сабетта и СШХ в стратегический проект «Энергия Арктики», который, по их планам, позволит решить вопросы транспортной доступности в регионе. «Совместно с наукой мы рассчитали эффект отставания инфраструктуры в советский период в 1960–80-х годах. Потери бюджета составили порядка $200 млрд в текущих ценах. Мы не можем позволить себе перевозить оборудование, вышки ЛЭП вертолетами и самолетами. Чтобы продвинуться в Арктику, необходимы дороги. В этом мы видим приоритет дальнейшей работы и ключевую идею Ямало-Ненецкой опорной зоны в Арктике», – заявил в апреле Дмитрий Кобылкин на совещании с председателем правительства РФ Дмитрием Медведевым.

По словам главы Ямала, по итогам 2016 года 72% инвестиций в российской Арктике было вложено в проекты на Ямале, их общая сумма превысила 1 трлн руб. «Дальнейшие экономические перспективы нашего региона мы связываем с освоением шельфа, развитием портовой деятельности и Северного морского пути. Для эффективной реализации этих планов требуется создать полноценную наземную инфраструктуру», – уверен Дмитрий Кобылкин

Порт набирает обороты

На заседании Госкомиссии по вопросам развития Арктики Дмитрий Кобылкин определил ключевой точкой арктической опорной зоны порт Сабетта. «В Сабетте виден „магнетизм” арктических проектов. Именно здесь будет сформирована ключевая опорная зона всей Арктики», – отметил он.

Ранее морской порт Сабетта рассматривался как часть проекта «Ямал СПГ» (завод по производству сжиженного природного газа) и исключительно грузовой порт для перевозки его продукции. Однако есть цель преобразовать его в многофункциональный порт. «Морской порт Сабетта мы рассматриваем намного шире, чем просто монопорт для транспортировки СПГ. Сабетта может использоваться для разного рода грузоперевозок, обеспечивая потребности соседних регионов в экспорте.

Как многофункциональный терминал, открывающий всем территориям России ворота Северного морского пути в Азию, Европу и Америку. При этом экспорт и импорт происходят по самому кратчайшему, экономически эффективному и безопасному пути. Для всей страны это новые возможности раскрыть дополнительные ресурсы для достижения стратегических государственных задач в Арктике», – отмечает Дмитрий Кобылкин.

Проект развития порта предусматривает строительство морского и подходного каналов, береговых объектов, системы управления движением судов. Сейчас в Сабетте завершены дноуглубительные работы, которые позволяют обеспечить заход танкеров с осадкой до 12 м, предназначенных для перевозки СПГ. Проект оценивается в 69,6 млрд руб., инвестиции **Росморпорт**а в этот проект могут составить 30,7 млрд руб.

Результаты реконструкции заметны уже в 2017 году. Так, 28 марта в акваторию Сабетты прибыл первый в мире танкер-газовоз ледового класса Arc7 Christophe de Margerie. Танкер был назван в честь президента французского концерна Total (партнер НОВАТЭКа в проекте «Ямал СПГ») Кристофа де Маржери, который в октябре 2014 года погиб вместе с экипажем своего бизнес-джета, столкнувшегося со снегоуборочной машиной во «Внуково». Судно, заправленное тестовым объемом сжиженного природного газа, завершил испытательный рейс по Северному морскому пути. Его вместимость – 172,6 тыс. куб. м СПГ. Он способен самостоятельно преодолевать лед толщиной до 2,1 м, развивать скорость до 19,5 узлов. Сегодня танкер находится на стоянке на технологическом причале, который предназначен для загрузки танкеров СПГ, полученным на заводе «Ямал СПГ». Всего для проекта «Ямал СПГ» планируется привлечь еще 14 танкеров-газовозов, подобных Christophe de Margerie.

Порт Сабетта уже сейчас обеспечивает круглогодичную навигацию по Северному морскому пути. Как отмечают в пресс-службе Ямальской таможни, основная доля грузов, поступающих в Сабетту, ввозится в рамках реализации проекта «Ямал СПГ».

В акваторию морского порта заходят морские суда, следующие из портов таких стран, как Китай, Бельгия, Германия, Египет, Корея, США, Финляндия, Испания, а также из российских морских и речных портов.

Грузооборот и товарооборот порта ежегодно увеличивается. По данным Ямальской таможни, в конце 2016 года в поселке Сабетта количество прибывших морских судов увеличилось более чем в два раза. Было оформлено 120 прибытий морских судов с грузом общим весом 505,06 тыс. т (в 2015 году – 50 прибытий, весом 459,8 тыс. т) и 100 убытий морских судов с грузом общим весом 16,9 тыс. т (в 2015 году – 59 убытий,

весом 63 тыс. т).

По итогам 2016 года товарооборот Сабетты (морского порта и одноименного аэропорта) увеличился почти в пять раз и составил $5,2 млрд, грузооборот составил 355,5 тыс. т (в 2015 году – 460,2 тыс. т). В первом квартале 2017 года в порту Сабетта было зарегистрировано 15 прибытий и семь убытий зарубежных морских судов, товарооборот превысил $1 млрд, грузооборот – 61,4 тыс. т. В рамках реализации инвестиционного проекта Сабетта отчисления в госбюджет в 2016 году превысили 1,5 млрд руб. (в 2015 году – 974,7 млн руб.). В первые три месяца 2017 года – 879,6 млн руб.

Как отмечают на Ямальской таможне, в конце 2016 года в порт Сабетта в основном ввозили товары (щебень, цемент, компоненты для строительства и оборудования завода «Ямал-СПГ»). Вывозили только временно ввезенные товары: морские суда и технику. После ввода в эксплуатацию завода по сжижению углеводородов планируется круглый год вывозить сжиженный газ. «Работа морского порта Сабетта упрощает реализацию других крупнейших производственных проектов России. В августе–сентябре 2016 года в кратчайшие сроки было доставлено сложное крупногабаритное оборудование для ООО „Тобольск-нефтехим”.

Груз северным морским путем из Бельгии прибыл в морской порт Сабетта, откуда незамедлительно был направлен грузополучателю в Тобольск (Тюменская область)», – рассказывают на Ямальской таможне. Там добавляют, что использование Северного морского пути позволило значительно сократить время и транспортные расходы участников внешнеэкономической деятельности.

Звено инфраструктурной цепи

Связующим звеном между Северным морским путем (порт Сабетта) и Северным широтным ходом станет железнодорожный коридор Бованенково – Сабетта. В 2010 году «Газпром» уже соединил станцию Обская (крайняя точка СШХ на Северной железной дороге) с Бованенковским месторождением. Проложить железнодорожное полотно до Сабетты планируется на условиях государственно-частного партнерства с частным инвестором ООО «ВИС-трансстрой» (входит в группу ВИС). Объем инвестиций превышает 113 млрд руб.

Протяженность железнодорожной линии необщего пользования Бованенково – Сабетта составит 170 км. По данным компании, ее пропускная способность на пятый год эксплуатации составит 7 млн т, на десятый год эксплуатации – 14 млн т. Предусмотрено также перспективное развитие, при котором пропускная способность может быть увеличена до 35 млн т в год. Предполагаемая максимальная скорость движения грузовых и пассажирских поездов составит 50 км/ч.

Соглашение между окружными властями и частным партнером было подписано в конце 2015 года и предусматривает передачу линии Бованенково – Сабатта на 21 год в собственность компании. Заместитель генерального директора группы ВИС Сергей Парсаданян рассказал порталу «РЖД-партнер», что окупаемость проекта заложена в условиях соглашения о государственно-частном партнерстве. «На этапе эксплуатации предусмотрено взимание платы за проезд по железной дороге. Это так называемый минимальный гарантированный доход частного партнера. Публичный партнер – ЯНАО – по условиям соглашения несет финансовую ответственность в том случае, если грузооборот построенной железной дороги не достигнет прогнозных показателей.

Тогда округ будет компенсировать выпадающие доходы», – рассказал он. Он добавил, что если прибыль превысит прогнозные показатели, то ее часть будет перечисляться в бюджет округа.

Сейчас «ВИС-трансстрой» занимается рабочей документацией и инженерно-геологическими изысканиями. Начать строительство планируется в 2018 году. Завершить – в 2022 году. Компания будет осуществлять техническую и коммерческую эксплуатацию железной дороги. До конца 2036 года «ВИС Трансстрой» будет собственником линии, после чего Бованенково – Сабетта на безвозмездной основе перейдет властям ЯНАО.

Ход федерального масштаба

Как отмечают в пресс-службе правительства ЯНАО, Северный широтный ход не только соединит Свердловскую и Северную железные дороги, но и даст возможность вывоза грузов с новых месторождений северных районов полуострова. Согласно проекту, СШХ станет железнодорожной магистралью общей протяженностью 707 км, которая соединит станцию Обская Северной железной дороги (СЖД) со станцией Коротчаево Свердловской железной дороги (СвЖД). Проект включает в себя железнодорожный участок Обская – Салехард, железнодорожную линию Салехард – Надым, совмещенные мостовые переходы через реки Обь и Надым, а также подлежащие достройке железнодорожные участки Надым – Пангоды, Пангоды – Новый Уренгой, Новый Уренгой – Коротчаево. Планируется, что объем перевозок по СШХ, преимущественно газового конденсата и нефтеналивных грузов, составит 23,9 млн т. Общая стоимость строительства – 236 млрд руб. Проект будет реализован с использованием концессионной схемы с привлечением средств РЖД и «Газпрома». Строительство планируется начать в 2018 году, завершить – в 2023 году.

Сроки начала строительства магистрали неоднократно откладывались на протяжении более пяти лет.

Однако в конце октября 2016 года было заключено первое концессионное соглашение о совместной реализации проекта между правительством ЯНАО и ОАО РЖД. Как сообщал старший вице-президент ОАО РЖД Вадим Михайлов, доля РЖД в строительстве СШХ составит 105 млрд руб. РЖД займется реконструкцией железнодорожного полотна на участке Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево.

Второе необходимое для реализации проекта арктической магистрали соглашение в марте 2017 года заключили представители РЖД и «Газпрома». Согласно ему, «Газпром» построит и введет в эксплуатацию железную дорогу Надым – Пангоды протяженностью 112 км. Остальные участки СШХ – автомобильная часть моста через реку Надым (введена в эксплуатацию в сентябре 2015 года) и строительство автомобильной части моста через Обь – находятся на балансе окружного правительства.

Как следует из презентации ОАО «РЖД» (имеется в распоряжении „Ъ”) СШХ даст рост грузопотоков по железной дороге из северных регионов в порты Северо-Запада РФ до 25,6 млн тонн к 2025 году. По СШХ пойдут углеводородное сырье с северных месторождений и нефтепродукты местной переработки. Основную долю дадут грузы НОВАТЭКа (8,3 млн тонн газового конденсата), ШФЛУ и полиэтилен Новоуренгойского газохимического комплекса (НГХК), нефть и газовый конденсат «Роспана», «Геотрансгаза» и прочих.

С 2016 года власти Ямала активно продвигают на федеральном и международном уровне проект магистрали. Так в октябре 2016 года Дмитрий Кобылкин в Рейкьявике (Исландия) на пленарном заседании IV Ассамблеи Арктического круга назвал СШХ одним из стратегических инвестпроектов округа. В конце января 2017 года Северный широтный ход стал главным предметом обсуждения совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации РФ.

Важную роль СШХ отмечают и другие российские северные регионы.

По словам члена Совета Федерации от Архангельской области Виктора Павленко, магистраль важна для развития Архангельской области и железной дороги Белкомур (должна соединить уральские и сибирские регионы с портами Архангельска, Мурманска и Северной Европы). «Арктические территории станут транзитным регионом, а плечо транспортировки углеводородов, добываемых здесь, сократится на 20%. В состав проекта вошла реконструкция участка железной дороги Котлас – Коноша, что является первым шагом для продолжения проекта Белкомура», – считает он.

По мнению члена комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Вячеслава Штырова, СШХ поможет в освоении природно-ресурсного потенциала российской Арктической зоны. «Реализация проекта позволит повысить эффективность логистики вывоза углеводородного сырья, снизить транспортные издержки грузоотправителей, оптимизировать загрузку существующих участков железнодорожной сети и способствовать снятию инфраструктурных ограничений развития региона», – подчеркнул он. Значение проекта для российской экономики отмечал и Владимир Путин на ежегодной пресс-конференции в конце 2016 года. «Это хороший, очень нужный для экономики страны проект, потому что будет диверсифицировать нашу транспортную систему, разгружать Транссиб», – сказал он. Президент Путин отметил, что уверен в том, что проект СШХ состоится и, по его мнению, «чем раньше – тем лучше».

Все к морскому пути

По мнению главы Ямала, реализация проектов опорной зоны должны привести к увеличению объема транспортировки грузов по Северному морскому пути (СМП) до 70 млн т в год. «Мы уже «разогрели» Северный морской путь. Заводы «Ямал СПГ» и будущий «Арктик СПГ» на Гыдане, а также транспортировка нефти из Нового порта позволят довести грузопоток по СМП до 70 млн т в год. И это не предел», – уверен Дмитрий Кобылкин.

«С экономической точки зрения чрезвычайно важно: если климат будет меняться, и будет сохраняться тенденция к глобальному потеплению, значит, период навигации в Арктической зоне будет увеличен, а это, в свою очередь, означает, что СМП будет использоваться гораздо интенсивнее, чем сейчас. Нам нужно обеспечить совершенно точно использование этих маршрутов, хозяйственную деятельность на этих территориях, обеспечить свой суверенитет над этими территориями», – заявил Владимир Путин в ходе последней прямой линии с населением.

**КОММЕРСАНТЪ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2017.07.20; РОССИЙСКОЕ ЗЕРНО ВЕРНУЛОСЬ НА БАЛТИКУ**

Его отгрузки возобновились через несколько месяцев простоя

Российские экспортеры зерна смогли возобновить поставки в зарубежные порты Балтийского моря. Отгрузки прекратились в феврале-марте, с того времени трейдеры не смогли отправить через Балтику до 600 тыс. тонн зерна. Открытие направления важно для экспортеров с учетом возможной полной загрузки российских портов в новом сезоне.

О том, что ОАО РЖД снова принимает российское зерно для отправки в направлении зарубежных портов Балтийского моря, “Ъ” рассказал президент Российского зернового союза (РЗС) Аркадий Злочевский. Он затруднился оценить объем первых отгрузок. Возобновление поставок подтвердил также еще один источник в отрасли.

Представитель РЖД настаивает: никаких ограничений в направлении зарубежных портов Балтики для зерна из России не вводилось. Однако о проблемах с отгрузками в феврале-марте текущего года сообщал РЗС. В конце мая в письме президенту РЖД Олегу **Белозеров**у союз просил обеспечить поставки. Господин Злочевский рассказывал, что в РЖД сложности с погрузками объясняли ремонтными работами на дорогах в этом направлении.

Но реальной причиной могла быть попытка переориентировать экспортеров на российские порты, полагает глава РЗС. «Видимо, пришло понимание, что переориентации не произойдет, в российских портах Балтийского моря либо нет возможности для перевалки, либо она экономически невыгодна для экспортеров», – комментирует он снятие ограничений. По его словам, если в портах Эстонии комплексная ставка для экспортеров зерна, включающая плату за перевалку, услуги стивидоров и комиссию порта около €12 за тонну, то в Санкт-Петербурге только перевалка стоит €20–21 за тонну.

По предварительным данным федерального Центра оценки качества зерна, в минувшем сезоне Россия увеличила экспорт зерновых к предыдущему сезону на 4%, до 35,98 млн тонн (из них 27,5 млн тонн – пшеница).

Через зарубежные порты Балтийского моря отправлялся сравнительно небольшой объем зерна – в среднем около 1–2 млн тонн в сезон, говорит директор «Совэкона» Андрей Сизов. По его словам, через порты Балтики идут крупные поставки российской кукурузы для стран ЕС. В Центре оценки качества зерна подсчитали: в минувшем сезоне Нидерланды, Латвия и Греция закупили 644 тыс. тонн этой культуры (более 12% всего российского экспорта).

По оценке Аркадия Злочевского, за время действия ограничений Россия могла бы экспортировать через Балтику 500–600 тыс. тонн зерна. «Из-за ожидаемо активного экспорта в начале сезона на фоне благоприятных мировых цен, высоких запасов, хороших видов на урожай и падения рубля российские черноморские порты могут оказаться полностью загруженными. Теперь на этот случай у экспортеров останется доступ в Балтику», – рассуждает господин Сизов.

По данным «Совэкона», экспортные цены на российскую пшеницу четвертого класса в глубоководных портах на прошлой неделе выросли в среднем на $7,5, до $197–201 за тонну (FOB), достигнув максимума с ноября 2015 года. Переходящие остатки зерна на текущий сезон «Русагротранс» ранее оценивал в рекордные 17,7 млн тонн.

Кроме того, из-за строительства Керченского моста в августе ожидаются временные проблемы с поставками зерна рейдовой перевалкой, добавляет Андрей Сизов.

Глава Минсельхоза Александр Ткачев вчера оценил сбор зерна в России в 2017 году более чем в 105 млн тонн. При этом, отмечал он, из-за прохладной погоды в ряде регионов сроки окончания уборки сдвинулись примерно на две недели. Этот фактор в сочетании с укреплением экспортных цен и нехваткой зерна у части экспортеров для выполнения контрактов привел к росту средних внутренних цен на пшеницу четвертого класса с 9,5 тыс. до 10,4 тыс. руб., сообщает «Совэкон». По прогнозу Минсельхоза, в этом сезоне экспорт зерна превысит 35 млн тонн.

**ПРАЙМ; 2017.07.20; КАБМИН РФ РАССМОТРИТ УПРОЩЕНИЕ ОФОРМЛЕНИЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО Ж/Д К ЧЕРНОМОРСКОМУ БАССЕЙНУ**

Правительство РФ на заседании в четверг рассмотрит проект, направленный на упрощение оформления перевозок грузов железнодорожным транспортом в направлении Черноморского бассейна, сообщила пресс-служба кабмина.

В соответствии с законом о присоединении России к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) этот документ применяется к припортовым участкам Октябрьской и Калининградской железных дорог (от причалов паромных комплексов Усть-Луга и Балтийск до станций Лужская и Балтийск соответственно).

В целях упрощения оформления перевозок грузов и ожидаемого вследствие этого увеличения объемов перевозок в направлении Черноморского бассейна законопроектом предусматривается, что КОТИФ будет также применяться к сухопутному участку от железнодорожной станции Кавказ до порта Кавказ.

**Минтранс** России проработал этот вопрос с Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам.

По мнению правительства, принятие законопроекта позволит использовать единый перевозочный документ как на железнодорожном, так и на морском участках пути.

**ТАСС; 2017.07.19; РОССТАТ: ГРУЗООБОРОТ ТРАНСПОРТА В РОССИИ В I ПОЛУГОДИИ ВЫРОС НА 7,3%**

Грузооборот транспорта в России в январе-июне 2017 года вырос на 7,3% по сравнению с показателем аналогичного периода прошлого года и составил 2 трлн 686 млрд т/км, говорится в оперативном докладе Росстата.

В частности, грузооборот железнодорожного транспорта увеличился на 7,4% – до 1 трлн 226,1 млрд т/км, автомобильного транспорта – на 4,4%, до 109,5 млрд т/км. Грузооборот трубопроводного транспорта вырос на 7,8% и составил 1 трлн 298,7 млрд т/км.

Грузооборот морского транспорта за отчетный период снизился на 2,1% – до 22,2 млрд т/км, внутреннего водного транспорта – вырос на 0,4%, до 25,9 млрд т/км.

Грузооборот воздушного транспорта увеличился на 22,2% и достиг 3,6 млрд т/км.

**КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2017.07.19; ЗАПРЕЩАЮЩИЕ ЗНАКИ НАСТОЯЛИ НА СВОЕМ**

Правила установки знаков, запрещающих стоянку, меняться не будут, решил Верховный суд. Решение принято по итогам рассмотрения искового заявления, в котором предлагалось эти указатели вообще не применять, исключив их из ПДД, либо разъяснить правила их установки. Заявители жаловались на «произвол» столичных властей, вводящих запреты для автомобилистов по своему усмотрению, не объясняя населению, почему и для чего это делается. Представители МВД в суде заявили, что на федеральном уровне невозможно описать правила установки знаков: каждый случай индивидуален.

С иском в Верховный суд обратился Александр Ермоленко, партнер юридической компании «ФБК Право».

Он считает, что необходимо исключить из ПДД возможность установки знаков 3.27 (остановка запрещена, так называемый крест) и 3.28 (стоянка запрещена).

Почему Верховный суд попросили разобраться в ПДД

Аргументация «ФБК Право» строилась на нескольких тезисах. ПДД содержит исчерпывающий перечень мест, где запрещена остановка и стоянка. Остановка запрещена, к примеру, на тротуарах, трамвайных путях, железнодорожных переездах, в тоннелях, стоянка – вне населенных пунктов на проезжей части дорог, обозначенных знаком «Главная дорога». В этом случае никаких знаков не ставится, водитель, прошедший обучение в автошколе, должен эти правила помнить. Господин Ермоленко, выступая в суде, назвал эти нормы «понятными» любому автолюбителю.

Помимо этого ПДД запрещает остановку и стоянку в местах, где стоят знаки, правила установки которых никак не урегулированы, что, по словам господина Ермоленко, приводит к «произвольному применению» указателей. Проблема эта, по его словам, особенно остро стоит в Москве, где за последние годы число запрещающих знаков значительно выросло, достигнув 20 тыс. штук (в столице их ставит «Центр организации дорожного движения»).

В итоге фиксируется значительное число жалоб граждан. Существует ГОСТ, в котором написано, что знак должен быть хорошо виден, но принципов выбора места установки указателя там не определено. Между тем, пояснила юрист «ФБК Право» Александра Герасимова, в федеральном законе «О безопасности дорожного движения» сказано: граждане должны быть за 20 дней проинформированы об установке дорожного знака, при этом должна быть указана «причина принятия такого решения». Господин Ермоленко дал понять, что исключение знаков из ПДД – это скорее крайняя мера: ВС мог бы в своем решении истолковать, как правильно их ставить и чем руководствоваться, что повлекло бы за собой изменения в правила.

ГИБДД попросили разъяснить, как правильно штрафовать за нарушения на «зебре»

Оппонентами в Верховном суде выступали представитель Генпрокуратуры Лариса Герасимова, юрист МВД Юлия Песковая и представитель ГИБДД России Дмитрий Митрошин. Они говорили о том, что причины для установки знака могут быть разнообразные – от необходимости правильно организовать движение на узкой улице до обеспечения безопасности при проезде лиц, подлежащих госохране. «Невозможно на федеральном уровне обозначить все возможные случаи, все зависит от конкретной дороги и конкретной ситуации»,– добавил Дмитрий Митрошин. По этой причине законодатель специально наделил региональные власти полномочиями по установке запрещающих знаков. Юлия Песковая отметила также, что запрещающие знаки типа 3.27 и 3.28 предусмотрены Венской конвенцией о дорожном движении.

Господин Митрошин также отметил, что речь не идет о произвольной установке знаков: каждый субъект федерации должен разрабатывать комплексные схемы организации дорожного движения, где указываются места установки тех или иных указателей. Порядок составления таких схем регламентирован отдельным приказом **Минтранса**.

Ожесточенный спор между Александром Ермоленко и Дмитрием Митрошиным вышел из-за знаков, установленных на Кутузовском проспекте (господин Ермоленко был лично оштрафован на стоянку в этом месте). «Мне совершенно непонятно, зачем там на протяжении трех километров установлены запрещающие знаки, в чем причина», – говорил он. Господин Митрошин отвечал, что этот вопрос находится не в компетенции ГИБДД, но заметил, что Кутузовский проспект – это спецтрасса, где применяются специальные меры безопасности, а знаки могут ставиться и по согласованию с ФСО. Господин Ермоленко предложил привлечь к рассмотрению дела ФСО, но суд отказал в этом ходатайстве. В целом доводы МВД и ГИБДД судью убедили, и в удовлетворении требований «ФБК Право» было отказано. Подробная позиция суда будет изложена в резолютивной части решения.

По словам господина Ермоленко, «ФБК Право» будет обжаловать это решение. «Сейчас подумаем, перестроимся и пойдем дальше, – написал он у себя в Facebook.– Биться об стену неприятно, но весело».

В столичном ЦОДД на просьбу прокомментировать решение ВС “Ъ” заявили: на установку знаков влияют такие факторы, как наличие выделенной полосы, расположение социально значимых объектов, повышенная аварийность. «Решение принимается на основе проектов организации дорожного движения, которые согласовываются межведомственной комиссией в департаменте транспорта, куда входят представители ГИБДД, Мосгортранса, префектур и других органов», – отметили в ЦОДД. При этом в организации заметили, что неправильно припаркованные автомобили снижают пропускную способность улиц, кроме того, нарушения правил стоянки вблизи пешеходных переходов могут повлечь рост числа ДТП. «В 2016 году количество аварий с наездами на пешеходов в центре города сократилось на 50%, – заявили в ЦОДД.– И все это произошло в том числе благодаря запрещающим знакам. Отмена запрещающих знаков повлекла бы за собой хаос в городе».

**ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ ШАРОГЛАЗОВ; 2017.07.19; ФАС ПРИ СДЕЛКЕ «ЯНДЕКСА» И UBER УЧТЕТ ИХ КОСВЕННУЮ ДОЛЮ НА РЫНКЕ РФ**

При анализе сделки по слиянию «Яндекс.Такси» и Uber будет учитываться косвенная доля компаний на российском рынке. С таким заявлением выступил замглавы Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Андрей Цариковский.

Он подчеркнул, что обе компании являются крупнейшими такси-агрегаторами и их влияние распространяется на большинство игроков рынка.

«Если они влияют не напрямую, то влияют косвенно. Есть понятие косвенного контроля», – отметил Цариковский.

Замглавы ФАС подчеркнул, что регулятор постепенно уходит от понятия «прямой контроль» и приходит к понятию рыночной силы.

«То есть прямой контроль, на мой взгляд, как грубая доля товарного рынка уходит в прошлое», – сказал замглавы ведомства.

Цариковский не исключил, что ФАС подготовит поправки в закон «О защите конкуренции». В противном случае Россия будет «бешено отставать» в этом вопросе.

**ИНТЕРФАКС; 2017.07.19; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ВО II ЧТЕНИИ ИЗМЕНЕНИЯ В ЗАКОН ОБ ОСГОП, СТРАХОВЩИКОВ НЕ ОСВОБОДИЛИ ОТ ВЫПЛАТ В СЛУЧАЕ ТЕРАКТОВ НА ТРАНСПОРТЕ**

Госдума на заседании в среду приняла во II чтении законопроект с поправками в действующее законодательство об обязательном страховании ответственности перевозчика (ОСГОП). Обсуждаемые предложения об освобождении страховщиков от выплаты страхового возмещения в случае теракта и диверсии в принятый текст законопроекта не вошли.

Ранее, 11 июля, комитет Госдумы рекомендовал нижней палате парламента принять во втором чтении законопроект, который, в частности, освобождает страховщиков от выплаты страхового возмещения в случае теракта, но в рассматриваемом в среду законопроекте этого пункта нет. Глава комитета Госдумы по финансовому рынку Анатолий Аксаков сообщал, что выплаты в случае теракта будут осуществляться за счет средств правительства. «Там договоренность такая, что в случае террористических атак само государство, правительство будет выплачивать компенсации в том же объеме, как это предусмотрено при страховании страховыми компаниями», – пояснял депутат «Интерфаксу».

В принятых в среду во втором чтении поправках, как и в действующем законодательстве, таких исключений нет. Страховщики, как и раньше, освобождаются только 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.

Согласно действующему законодательству, 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.

В принятом во втором чтении документе также установлена обязанность перевозчика проинформировать пассажира о страховщике, с которым был заключен договор. В случае неуплаты страхователем очередного страхового взноса страховщик вправе отказаться от договора обязательного страхования.

Согласно поправкам, метрополитен так же, как и страховщики, будет подвергаться финансовым санкциям за просрочку выплаты или за отсутствие мотивированного отказа в такой выплате.

В частности, за каждый день просрочки метро должно уплачивать выгодоприобретателю неустойку – пеню в размере 1% от несовременно выплаченной суммы компенсации.

За нарушение сроков направления выгодоприобретателю мотивированного отказа в выплате компенсации за каждый день просрочки метрополитен, как и страховщики, будет уплачивать 0,05% размера страховой суммы по виду причиненного вреда. При этом, согласно поправкам, общий размер неустойки, подлежащий выплате, не может превышать размера причитающейся компенсации.

Законопроект устанавливает обязанность профессионального объединения страховщиков осуществлять предварительную компенсационную выплату в том случае, если предварительная выплата не может быть осуществлена страховщиком из-за принятия арбитражным судом решения о признании страховщика банкротом или отзыва у него лицензии на осуществление обязательного страхования.

В документе также предусмотрено изменение основных понятий действующего закона. В частности, уточняется понятие пассажира, в которое будут включены дети, перевозимые бесплатно или по льготному тарифу. Это позволит установить порядок выплат пострадавшим пассажирам-детям при возникновении страховых событий.

Согласно документу, нормы закона об обязательном страховании ответственности перевозчиков будут применяться к страхованию при перевозках любыми видами транспорта, за исключением легкового такси, а также видов транспорта, гражданская ответственность владельцев которых должна быть застрахована в соответствии с законом о страховании на опасных объектах.

Кроме того, теперь все физические и юридические лица, а также индивидуальные предприниматели, которые осуществляют в том числе и некоммерческие перевозки (например, перевозки детей «школьными автобусами», перевозки предприятием сотрудников своим транспортом, перевозки заключенных в автозаках и т.п.), при причинении вреда своим пассажирам должны будут выплатить им компенсации в том же размере и на тех же основаниях, как если бы это делал страховщик. Исключение в расширении ответственности для таких перевозчиков сделано только для владельцев транспортных средств вместимостью 8 пассажиров и менее, а также при перевозках для личных, семейных и домашних нужд.

Предполагается, что законопроект вступит в силу по истечении 180 дней после дня его официального опубликования. Законопроект принят под названием «О внесении изменений в закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозке пассажиров метрополитеном».

Полиция будет останавливать автобусы с уставшими водителями

**РБК; 2017.07.19; ПОЛИЦИЯ БУДЕТ ОСТАНАВЛИВАТЬ АВТОБУСЫ С УСТАВШИМИ ВОДИТЕЛЯМИ**

МВД приняло решение останавливать пассажирские автобусы в случае нарушения режима труда и отдыха водителей, заявил первый замглавы МВД Александр Горовой. Об этом сообщает «Интерфакс».

Горовой признал, что хотя и прогнозирует «определенный негатив среди пассажиров», но выражает надежду «пробудить» хозяйствующие субъекты выполнять требования **Минтранса** по выполнению условий труда и отдыха водителей. ​Данные меры замглавы МВД обосновал тем, что за последнее время «из 115 погибших пассажиров по вине водителей автобусов 39 погибли именно в тот момент, когда, на наш взгляд, водители уснули». Горовой добавил, что с учетом приближения учебного года будет усилена проверка автобусов и водителей, перевозящих детей. Он заключил, что хотя лицензирование пассажирских перевозок может стать дополнительным рычагом для автоинспекции, МВД усилит надзор также и над ними.

Ранее сообщалось, что МВД разрешило проверять автомобилистов вне стационарных постов, отменив действовавший последние пять лет запрет. Данная мера обосновывалась необходимостью повышения эффективности работы автоинспекции в условиях сокращения штата. Опрошенные РБК эксперты заметили, что данные меры могут привести к злоупотреблениям со стороны сотрудников автоинспекции.

Наиболее резонансным ДТП с участием пассажирского автобуса стала катастрофа в Татарстане 2 июля. В результате ночного столкновения с грузовиком близ города Заинска перевернулся и загорелся автобус. Из 29 находившихся в автобусе человек погибли 14 пассажиров. По одной из версий, причиной ДТП могла стать хроническая усталость водителя.

**ИНТЕРФАКС; 2017.07.19; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ ПЛАТНОГО ОБХОДА БАЛАШИХИ И НОГИНСКА**

Главгосэкспертиза России одобрила проект первого этапа строительства нового выхода на МКАД с трассы М-7 «Волга», который является частью проекта по созданию скоростной автомобильной дороги Москва – Нижний Новгород – Казань, говорится в сообщении ведомства.

«Изучив представленные материалы, эксперты пришли к выводу, что результаты инженерных изысканий и проектная документация соответствуют требованиям технических регламентов и иным установленным требованиям, а проектная документация – результатам инженерных изысканий, выполненных для ее подготовки», – отмечается в сообщении. Также была проведена проверка достоверности определения сметной стоимости строительства. По итогам рассмотрения выданы положительные заключения.

Проект первого этапа, рассмотренный Главгосэкспертизой, предусматривает подготовку строительства платного участка скоростной автомагистрали, который будет проложен в обход городов Балашиха и Ногинск.

Участок длиной в 69,42 км начнется у деревни Зенино Люберецкого района, пройдет по территории Ногинского, Павлово-Посадского и Орехово-Зуевского районов Московской области и станет дублером автомагистрали М-7 «Волга» на участке от МКАД до автомобильной дороги А-108 (Московское большое кольцо). Планируется, что допустимая скорость движения транспорта на новой шестиполосной дороге составит 150 км/час.

В рамках реализации первого этапа предусматривается проведение подготовительных работ, среди которых расчистка от деревьев и кустарников полосы отвода будущей автомобильной дороги, устройство временных технологических дорог и строительных площадок, переустройство инженерных коммуникаций.

Проект, одобренный Главгосэкспертизой России, будет реализован во исполнение федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России в 2010-2020 годах». Заказчик строительства – ГК «Автодор».

Изначально предполагалось, что строительство нового выхода на МКАД с федеральной автомобильной дороги М-7 «Волга» в обход городов Балашиха и Ногинск с последующей эксплуатацией на платной основе будет осуществляться в рамках концессионного соглашения с долей частного финансирования 48%. Стоимость проекта ранее составляла 60,7 млрд руб. Срок контракта – 30 лет. Новая дорога предполагалась шестиполосной магистралью категории 1Б. прогнозируемая интенсивность движения по ней – 95-110 тыс. автомобилей в сутки. Ввести участок в эксплуатацию планировалось в 2020 г.

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕНТИНА ПИЧУРИНА; 2017.07.19; ЧТОБЫ ВОЗДУХ НЕ ВОЗИТЬ**

Курганские перевозчики готовы объединиться ради повышения конкурентоспособности, но антимонопольщики усмотрели в этой идее монополизацию рынка транспортных услуг.

Сегодня в областном центре на 65 маршрутах занято 27 частных перевозчиков, больше половины – юрлица. В общем автопарке – 437 автобусов. По мнению бывшего директора муниципального предприятия пассажирского транспорта Евгения Городничева, городу с населением 325 тысяч человек столько не нужно. К тому же мелкие компании с 10-20 автобусами не интересны ни властям, ни потенциальным инвесторам, ни лизинговым и кредитным организациям. «Малышам» очень трудно выжить в условиях возросшей конкуренции и ужесточения требований к безопасности перевозок. В тендерах по регулируемым тарифам, если таковые будут объявлены, больше шансов на победу у крупных предприятий, потому что они могут себе позволить снизить цену проезда.

Надо учесть также, что общественный транспорт Кургана потихоньку начинает обновляться. На смену тесным «пазикам», которые составляют 95 процентов автопарка, приходит современная техника. Первые низкопольные автобусы начали курсировать по городу в ноябре 2016 года. Сейчас работает пять таких машин, до конца года будет уже 17, а в 2018-м, согласно плану по внедрению общественного транспорта большей вместимости, их количество возрастет до 47-50.

– Мелкий перевозчик ни одного низкопольного автобуса не купит. Средств оборотных мало, компании в основном выживают за счет использования более дешевого газомоторного топлива вместо бензина. Можно, конечно, взять заем, да не каждому его дадут, – рассуждает Городничев.

По мнению эксперта, власти должны стимулировать процесс объединения. Коллеги Городничева поддержали и привели еще один весомый аргумент: сокращение пассажиропотока. По данным городского транспортного управления, за девять лет он снизился с 117 до 36 миллионов человек.

Как показали исследования, перевозчики работают с максимальной загрузкой только в часы пик, это примерно 30-40 минут, а все остальное время, по образному выражению врио руководителя транспортного управления Сергея Ментюгова, «возят воздух». Сыграло свою роль и то, что многие курганцы обзавелись собственным легковым авто: по статистике, он есть у каждого четвертого.

По мнению практиков, в устойчивом автопарке должно быть не менее ста машин. Это оптимальное количество подвижного состава с точки зрения управления, расходов, экономии. Кстати, таких показателей придерживались еще в советские времена. Так что все возвращается на круги своя.

В тендерах по регулируемым тарифам, если таковые будут объявлены, больше шансов у крупных предприятий: они могут себе позволить снизить цену проезда

– Сама жизнь подталкивает к укрупнению, это должно быть выгодно, – поделился мнением с «РГ» председатель Союза транспортных организаций Курганской области Алексей Кирпищиков. – Сильно ужесточились требования к безопасности дорожного движения. У меня, например, в компании четыре человека отвечают за это направление. Еще в штате четыре медика, три диспетчера, руководитель отдела качества, который работает с пассажирами. Плюс кассиры. Примерно такой же набор специалистов должен быть на каждом предприятии, независимо, большое оно или маленькое.

Еще одна деталь: за транспортную безопасность по закону теперь отвечает не только руководитель автопредприятия, но и водитель. На его обучение нужно потратить 15 тысяч рублей. Если учесть, что на каждом автобусе – по два экипажа, то расходы получаются приличные. По мнению Алексея Кирпищикова, в городе должно работать не более семи компаний.

А вот в какой форме им объединяться, решать уже самим перевозчикам. Главное – принцип добровольности. Евгений Городничев считает, что по форме это могут быть товарищества. Также прозвучало предложение создать саморегулируемую организацию.

Городские власти идею укрупнения поддерживают – отраслевые вопросы проще решать с организацией, представляющей интересы разных перевозчиков. Как рассказал первый заместитель руководителя администрации Кургана Андрей Жижин, в ЖКХ по этому пути идут уже давно. Например, в июне создана Ассоциация председателей советов многоквартирных домов, ранее аналогичная структура появилась у территориальных общественных самоуправлений. А вот антимонопольщики к возможному объединению отнеслись с большой осторожностью. Как экономист я могу с этим согласиться, но с точки зрения государственной конкурентной политики – нет, – говорит руководитель УФАС по Курганской области Ирина Гагарина. – Аппаратом президента совместно с ФАС уже разработан проект нормативного акта, утверждающего Национальный план развития конкуренции. Согласно ему, все отраслевые ведомства, в том числе **минтранс**, должны разработать мероприятия по развитию рынка, что предполагает приход новых участников. Укрупнение же – это монополизация, поэтому о нем не может быть и речи.

\*\*\*

**КОММЕРСАНТЪ – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ЛИДИЯ ГОРБОРУКОВА; 2017.07.20; ВАД РАСШИРИЛА ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ НА СЕВЕРО-ЗАПАДЕ**

Компания получила очередной подряд на 6,8 млрд рублей в Ленинградской области

АО «ВАД» Валерия Абрамова и Виктора Перевалова займется строительством и реконструкцией участков федеральной дороги А-121 Сортавала от Санкт-Петербурга через Приозерск, Сортавалу до Петрозаводска (этапы 1.2 и 3.1). Компания стала единственным участником аукциона стоимостью 6,8 млрд рублей. Заказчик работ – ФКУ Упрдор «Северо-Запад» (входит в **Росавтодор**) – заключит с ней контракт как с единственным поставщиком. Также ВАД получила подряд на реконструкцию другого участка А-121 – в Карелии, за 5,2 млрд рублей.

Подрядчик, который весной 2017 года юридически ушел из Петербурга и встал на налоговый учет в Вологде, продолжает расширять портфель заказов на Северо-Западе: с начала 2017 года он приближается к сумме свыше 30 млрд рублей.

Компания ВАД получила очередной подряд от ФКУ Упрдор «Северо-Запад» (входит в **Росавтодор**): подрядчик единственным представил заявку и прошел отбор на реконструкцию свыше 20 км федеральной трассы А-121 Сортвавала (со 131 по 153 км). На данном участке еще встречается грунтовое покрытие. Подрядчик должен провести подготовку территории, включая снятие старого покрытия, обустроить инженерные сети, создать новое дорожное полотно, благоустроить территорию. В перечень работ также входит строительство моста через небольшую речку Тихая. Также подрядчик должен подготовить рабочую документацию по проекту. Все работы нужно закончить до 20 декабря 2019 года.

Источником финансирования выступят федеральные средства. Согласно данным сайта госзакупок, в 2017 году компания получит 182 млн рублей, в 2018 году – 2,69 млрд рублей, а в 2019 году – 3,9 млрд рублей.

Также компания ВАД выиграла конкурс на реконструкцию другого участка трассы А-121, который расположен в Лахденпохском районе Карелии (с 197 км по 215 км). Цена работ – около 5,2 млрд рублей. Как и в предыдущем конкурсе, компания единственной подала заявку и прошла отбор. Работы на этом участке ВАД должна завершить также к концу декабря 2019 года.

По данным «СПАРК-Интерфакс», совладельцами АО «ВАД» являются граждане России.

При этом раскрываются имена двух собственников с долей по 2,38% – это Валерий Абрамов и Виктор Перевалов. В 2016 году подрядчик заключил контрактов на общую сумму свыше 35 млрд рублей. А с начала 2017 года портфель заказов компании уже достиг объема свыше 30 млрд рублей.

В начале 2017 года АО «ВАД» встало на налоговый учет в Вологде, тем самым лишив Петербург налогов на сумму более чем 500 млн рублей в год. «Новая родина» щедро одарила ВАД крупными госзаказами. В начале июля подрядчик заключил контракт на строительство участка трассы «Холмогоры» в Вологодской области. Работы оцениваются в 11 млрд рублей. По классической схеме подрядчик оказался единственным претендентом в аукционе на строительство 20-километрового участка дороги. Еще раньше ВАД заключил контракт на капремонт федеральных трасс в Вологодской области на сумму 2,3 млрд рублей. Также на счету подрядчика такие крупные федеральные контракты, как строительство обхода Калининграда за 6,5 млрд рублей, капремонт более 19 км автомобильной дороги А-229 Калининград – Черняховск – Нестеров – граница с Литовской Республикой (первый этап, участок справа) за 1,048 млрд рублей и беспрецедентный подряд по реализации проекта трассы «Таврида» стоимостью 128 млрд рублей в Крыму. В Петербурге компания ВАД в 2017 году подписала пока единственный контракт, связанный с текущим ремонтом дорог в северных районах города, за 1,014 млрд рублей.

**ТАСС; 2017.07.19; ПОДМОСКОВЬЕ КУПИТ 666 МАШИН ДЛЯ РЕМОНТА ДОРОГ ОБЛАСТИ**

Технопарк «Мосавтордора» не обновлялся с 2012 года

Власти Московской области объявили аукцион на закупку дорожной и специализированной техники для нужд ГБУ МО «Мосавтодор», которая занимается обслуживанием дорог Подмосковья, начальная стоимость контракта составляет около 6 миллиардов рублей, сообщили в среду в пресс-службе **министерства транспорта** и дорожной инфраструктуры региона.

«Объявлен аукцион на лизинговую закупку 666 единиц дорожной и специализированной техники для нужд ГБУ МО «Мосавтодор». Начальная стоимость контакта составляет 5,9 млрд рублей», – говорится в сообщении.

Дорожная техника перейдет «Мосавтодор» на условиях лизинга до 2022 года. Всего власти планируют таким образом получить 35 видов машин для дорожных работ, в том числе универсальные дорожные машины на базе трактора, комбинированные дорожные и поливомоечные машины, сообщает **Минтранс** области.

Последний раз технопарк «Мосавтодора» обновлялся в 2012 году, отметили в ведомстве. «Приобретение новой техники необходимо для обеспечения качественного и своевременного проведения работ по ремонту и содержанию региональных автодорог», – обосновал проведение аукциона **министр транспорта** региона Игорь Тресков.

По условиям контракта, вся техника должна быть 2017 года выпуска. Она должна быть укомплектована запасными частями, инструментами и оснащена навигационным и связным оборудованием ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, добавили в пресс-службе ведомства.

**РБК; 2017.07.19; НА КУБАНИ УСТАНОВЯТ ЕЩЕ 6 ПУНКТОВ ВЕСОВОГО КОНТРОЛЯ**

В Краснодарском крае планируется установить еще шесть пунктов автоматического весового контроля. Четыре из них собираются разместить на участках автодорог Кореновск – Тимашевск, Белореченск – Апшеронск, Кубанская – Саратовская, Крымск ​– Джигинка.Еще два пункта АВС появятся в рамках строительства обходов Тимашевска и станицы Ленинградской. Об этом сообщает пресс-служба администрации Кубани.

На настоящее время в регионе завершены работы по обустройству пункта весового контроля на участке автомобильной дороги Краснодар – Кропоткин в Усть-Лабинском районе. По словам **министра транспорта** Кубани Анатолия Вороновского, 5 июля объект был запущен в тестовом режиме.

Предполагается, что данные с постов о прохождении транспорта с превышением разрешенного веса будут пересылаться в единую базу данных с дальнейшим взысканием штрафа. По оценкам властей Кубани, бюджет региона ежегодно несет убытки от разбитых трасс в размере около 500 млн руб. Датчики в дорожном полотне автоматически фиксируют вес проехавшего авто, а камера регистрирует номерные знаки. В ведомстве отмечали, что ужесточение весового контроля не только позволит сэкономить на ремонте дорог, но и заметно снизит число ДТП с участием большегрузов, которые теряют в маневренности при перегрузе. Как РБК Юг сообщал ранее, в 2017г. **министерство транспорта** и дорожного хозяйства Краснодарского края заключило контракт на устройство первого в регионе автоматизированного пункта весового контроля с ООО «Дорметалл». Стоимость работ оценена в 34,8 млн рублей. Согласно условиям договора, подрядчик должен был в течение месяца, с 1 по 30 июня 2017г., обустроить пункт автоматического весового контроля в Усть-Лабинском районе на дороге Темрюк – Краснодар – Кропоткин ​– граница Ставропольского края. Ведомство дважды объявляло тендер на оборудование подобных пунктов в Краснодарском крае. Первая закупка, объявленная в июле 2016г. была отменена по решению УФАС региона – антимонопольное ведомство нашло в документации нарушение законодательства.

Напомним, первые автоматизированные пункты весового контроля должны были заработать на Кубани в ноябре 2016г. Три пункта планировалось установить на автомобильной дороге регионального значения Темрюк ​– Краснодар – Кропоткин ​– граница Ставропольского края, на въездах в Темрюк, Славянск-на-Кубани и в Усть-Лабинск. Стоимость проекта составляла 102,23 млн руб. Согласно разработанной «**Росавтодор**ом» и **минтрансом** Кубани схеме размещения, в регионе планируется обустроить 27 автоматизированных пунктов весового контроля.

УГИБДД ГУ МВД Краснодарского края еще в 2015г. заявило о планах по установке в крае автоматизированных весового контроля. В ведомстве тогда пояснили, что их отличие от стационарных или мобильных в том, что для контроля не требуется дежурство сотрудника полиции.

**КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.07.20; ДЛЯ ОАО РЖД НАПИСАЛИ НОВЫЕ ПРАВИЛА**

ФАС представила правительству свой взгляд на тарифы монополии.

Как выяснил “Ъ”, ФАС направила в правительство проект поправок к тарифным правилам ОАО РЖД, которые могут кардинально поменять правила игры на рынке. Так, ФАС предлагает долгосрочные тарифы для грузоотправителей и сохранение для ОАО РЖД инвестнадбавки в тарифе на капремонт или обновление локомотивного парка. В концессионные соглашения с инвесторами предложено вводить тарифы, которые позволяют вернуть их вложения в инфраструктуру. ФАС также намерена получить право вернуть регулирование тарифов для операторов ОАО РЖД, например, для ФГК. Но, по данным части источников “Ъ”, правительство пока не готово обсуждать проект.

ФАС 14 июля направила в правительство проект поправок к 643-му постановлению о регулировании тарифов железнодорожных монополий (копия есть у “Ъ”). Поправки предоставляют ОАО РЖД право в рамках «тарифного коридора» вводить долгосрочные понижающие коэффициенты к тарифу до десяти лет. Долгосрочные тарифы вводятся и на сквозное железнодорожно-паромное сообщение, в том числе для переправы Усть-Луга–Балтийск (о проблеме см. “Ъ” от 27 марта).

Кроме того, для урегулирования отношений ОАО РЖД и частных инвесторов в инфраструктуру ФАС предлагает прописывать тарифы в концессионных соглашениях: в них можно будет заложить платежи монополии инвестору за использование инфраструктуры, которые будут компенсировать затраты бизнеса в течение длительного срока. ФАС включила в поправки и сохранение инвестнадбавки к тарифу ОАО РЖД, о необходимости которой регулярно спорили ведомства (см. “Ъ” от 11 июля). В этом году она составляет 2% на капремонт, но это считалось однократной мерой на год. Теперь ФАС прописала, что надбавка может пойти также на строительство и реконструкцию участков или на обновление локомотивного парка, если «тарифных источников недостаточно». ФАС намерена и контролировать целевое расходование инвестнадбавки. Но это предложение ушло в правительство с разногласиями: **Минтранс** предлагал вообще исключить его, а Минэкономики, ссылаясь на разовый характер надбавки, считало ее введение в нормативно-правовую базу «преждевременным». Против выступали также операторы: «Нефтетранссервис» и Первая грузовая компания (ПГК) отмечали, что содержание инфраструктуры и локомотивов должно идти за счет обычных тарифов, а надбавку невозможно «ни рассчитать, ни проконтролировать». Также ФАС предлагала ввести единый тариф для инфраструктуры «Железных дорог Якутии» и ОАО РЖД (сейчас якутский тариф заметно выше). Один из пунктов фактически позволяет ФАС ввести регулирование ставки на предоставление вагонов для Федеральной грузовой компании (ФГК) ОАО РЖД (сейчас этот сектор либерализован). Поправки позволяют сделать это для аффилированных с ОАО РЖД участников смежных отраслей: если эта связка может оказывать существенное влияние на баланс спроса, предложения и цены на рынках, ФАС может признать ее доминирующей и перейти к регулированию тарифов. Минэкономики сочло это положение нецелесообразным, **Минтранс** также предложил исключить пункт, заявив, что «регулирование тарифов на грузоперевозки по железной дороге в регулируемом сегменте не должно быть увязано с тарифами в конкурентных дерегулированных сегментах».

В ОАО РЖД отказались от комментариев. В ФГК сообщили, что возможное введение регулирования в отношении организаций ОАО РЖД «дискриминирует дочерние компании монополии», в том числе ФГК, и не способствует балансу интересов операторов. Регулятор вводит точечные меры в отношении компаний, препятствуя развитию здоровой конкуренции, считают в ФГК. В таких условиях компания может лишиться статуса полноценного участника рынка грузоперевозок, что негативным образом скажется на финансовых результатах, отмечают в ФГК.

Источник “Ъ” на рынке считает, что документ до конца не решает задачи совершенствования тарифной системы, но закладывает хороший базис – долгосрочные договоры и инвесттарифы. Клиенты ОАО РЖД, которые раньше хотели развить инфраструктуру своих предприятий, делали это сами и потом передавали ее монополии, отмечает он, а теперь можно будет потратить деньги, получив дисконтный тариф на участке. Собеседник “Ъ” полагает, что тарифы на десять лет позволят ОАО РЖД планировать долгосрочную программу, предполагается, что по формуле «инфляция минус». Другой собеседник “Ъ” называет документ противоречивым и нуждающимся в переработке, добавляя, что поправки уже забраковали в правительстве и «для подстраховки» направили в совет потребителей ОАО РЖД. По его словам, совещание у вице-премьера Аркадия Дворковича по этому вопросу было намечено на эту неделю, но снято с повестки. Другой источник “Ъ” говорит, что оно должно пройти на следующей неделе, но, по информации “Ъ”, и тогда не состоится. Представитель вице-премьера отказалась от комментариев.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что долгосрочный тариф может стать мощным инструментом ОАО РЖД для привлечения грузов на железную дорогу. За подобную меру давно выступают и грузоотправители, так как невозможность обсуждать долгосрочные договоренности не давало монополии работать с ними в одном временном горизонте, отмечает эксперт. По его словам, вариант ФАС по тарифам для частных инвесторов в инфраструктуру можно считать «удачным решением», которое не нарушает принципов равнодоступности и дает возможность привлекать инвестиции, «механизм станет прозрачнее». В этом году значительную часть инвестнадбавки потратят на строительство БАМа и Транссиба, что противоречит логике нормы: деньги собираются со всех грузоотправителей, а решаются проблемы ограниченного круга, подчеркивает господин Бурмистров. ФАС также предлагает предписать ОАО РЖД повысить конкурентность закупок локомотивов, перейти на внутренний заказ тягового состава и оптимизировать загрузку, отмечает эксперт. Но Михаил Бурмистров удивлен, «почему ФАС пишет о необходимости повысить уровень конкуренции в части закупок локомотивов, если и так два игрока – “Трансмашхолдинг” и “Синара” – имеют профицит мощностей и жестко конкурируют».

**ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; 2017.07.20; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ОПЕРАТОРЫ ЖАЛУЮТСЯ НА РОСТ СТОИМОСТИ КОЛЕС ДЛЯ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ**

Они обвиняют в сговоре металлургов. С начала года цены выросли уже на 30%

Тренд на удорожание колесных пар для грузовых вагонов продолжился, сообщили «Ведомостям» несколько источников в компаниях-операторах. В июне – июле их стоимость после ремонта в вагонно-колесных мастерских в среднем выросла на 8%, говорит один из них. Основная причина – рост стоимости цельнокатаных колес (ЦКК) на 13%, считают два собеседника. Рост цен носит «спекулятивный характер» и искусственно сдерживает производство в пик их востребованности, добавляет один из них. Рост с начала года составил уже около 30%.

В январе 2017 г. Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) пожаловался в Федеральную антимонопольную службу (ФАС) на увеличение цены ЦКК более чем на 30% в период с января 2016 по январь 2017 г. В этом году на фоне увеличения спроса на ЦКК наступит дефицит, что еще больше увеличит цену, предупреждает союз. Эксперт союза прогнозировал в 2017 г. рост производства до 760 000 единиц (раньше – 560 000) из-за массовой замены ЦКК после окончания жизненного цикла. Тогда ФАС отказалась от рассмотрения обращения, сославшись на несоблюдение регламента подачи заявления (с письмом службы ознакомились «Ведомости», его подлинность подтвердили представители нескольких компаний-операторов). Аналогичные обращения в ФАС подали Первая грузовая компания и РЖД (их представители факт подтвердили). В частности, президент РЖД Олег **Белозеров** отмечал тогда (с документом ознакомились «Ведомости), что повышение цены на ЦКК увеличит финансовую нагрузку на собственников грузовых вагонов, связанную с их плановым и внеплановым ремонтом. Это повлияет, по его словам, и на тариф предоставления операторами вагонов. Представитель ФАС не ответил на запрос.

Основные производители колес – Выксунский металлургический завод (входит в Объединенную металлургическую компанию, ОМК), Evraz, Нижнетагильский металлургический комбинат (входит в группу Evraz) и украинская компания «Интерпайп». Представитель ОМК данные о повышении стоимости ЦКК не опроверг, но уточил, что контрактные цены в июне – июле не изменились. Представитель Evraz от комментариев отказался, его коллега в «Интерпайпе» не ответил на запрос «Ведомостей». На долю российских производителей приходится почти 90% всех поставок (данные СОЖТа). Но наиболее привлекательная стоимость комплектующих сейчас у «Интерпайпа», говорит источник в операторской компании.

Завод, по его словам, сдерживает очередной общерыночный скачок цен, хотя и имеет ограниченное предложение на российском рынке.

Сейчас уведомление о росте цен на ЦКК получили компании, входящие в СОЖТ, обоснованность роста пока не ясна, сообщил представитель союза. «Доля украинских производителей ЦКК на российском рынке минимальна, поэтому российские компании получили монопольное право и активно этим пользуются», – добавил он. Непредсказуемый рост цен на диски и низкий уровень конкуренции среди сертифицированных производителей отметил и представитель «Трансойла». Его коллега в РЖД пояснил, что монополия «уже зафиксировала повышение закупочных цен на ЦКК для холдинга с начала года до 22%». Новую корректировку он не комментирует.

С начала года цены на колесные пары повышались уже дважды и вполне вероятно, что текущая ставка не является финальной, отметил заместитель гендиректора по техническому развитию ФГК Сергей Порядин. «По сети складывается непростая ситуация – в последние семь лет закупки колесных пар на рынке были незначительны, а сейчас собственники готовы их обновлять, – говорит Порядин. – Металлурги, понимая, что число поставщиков на рынке ограничено, увеличивают цену на свою продукцию».

Рост стоимости продукции обоснован – он связан с увеличением экспортных цен на металл и девальвацией рубля, считает аналитик БКС Олег Петропавловский. Для сравнения: стоимость арматуры, по его данным, также выросла за месяц в цене на 18%.

Решением проблемы, по мнению источника в компании-операторе, станут условия, при которых собственники вагонов смогут централизованно и по оптовым ценам закупать ЦКК у производителей, а затем передавать их в вагоноремонтные предприятия для установки. «Такой механизм минимизирует расходы собственников вагонов», – уверен собеседник.

**РБК; 2017.07.19; МЕТРО ПЕТЕРБУРГА НАЗВАЛО СРОКИ СОЗДАНИЯ СЛУЖБЫ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

Служба транспортной безопасности в метрополитене Санкт-Петербурга будет создана к 1 октября. Об этом сообщили в пресс-службе петербургского метро, передает «РИА Новости».

«Служба транспортной безопасности создается в соответствии с новыми требованиями по транспортной безопасности федерального закона», – рассказала собеседница агентства. По ее словам, новая структура будет создана на основе службы контроля на метрополитене, которая занимается досмотром, и службы информационных технологий. Как рассказали в петербургском метро, обе эти службы будут реорганизованы, а также будут набраны новые сотрудники.

О функциях новой службы будет сообщено позднее, сообщила собеседница агентства. Она добавила, что в новой структуре будут сотрудники, которые займутся досмотром, а другие «будут отвечать за технику, отвечающую за безопасность».

Премьер-министр Дмитрий Медведев 5 апреля утвердил требования по обеспечению транспортной безопасности. В том числе в документе предложено создать группы быстрого реагирования в метро, которые будут круглосуточно следить за безопасностью, предотвращать теракты и реагировать в случае их совершения.

\*\*\*

**GUDOK.RU; НИКОЛАЙ ЛОГИНОВ; 2017.07.19; КОЛИЧЕСТВО СЛУЧАЕВ ТРАВМИРОВАНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ СНИЗИЛОСЬ НА 10,6%**

Основные причины получения травм – хождение по путям и попытки взобраться на платформу. Количество случаев травмирования граждан на полигоне ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») в первом полугодии сократилось на 10,6%. В транспортных происшествиях, связанных с причинением вреда здоровью граждан в зоне движения поездов, травмированы 1165 человек (1303 в первом полугодии 2016 года), из них погибли 797 (874), в том числе 47 (81) детей.

Основные причины получения травм – хождение по железнодорожным путям в неустановленных местах, попытки взобраться на платформу или спрыгнуть с нее и другие нарушения правил поведения на объектах железнодорожной инфраструктуры.

Для решения проблемы обеспечения безопасности граждан на железнодорожном транспорте и снижения травматизма ОАО «РЖД» на постоянной основе работает со Следственным комитетом, прокуратурой, МВД, **Минтрансом**, Минобрнауки и Минстроем. Компания ежегодно разрабатывает рекламно-информационные кампании и организационно-технические мероприятия, направленные на предупреждение случаев травмирования граждан в зоне движения поездов.

ОАО «РЖД» призвало граждан к повышенной бдительности вблизи объектов железнодорожной инфраструктуры. Компания напомнила, что железная дорога является объектом повышенной опасности.

**ИНТЕРФАКС; 2017.07.19; ПУТИН УТВЕРДИЛ ИЗМЕНЕНИЯ В ЗАКОН О МОРСКИХ ПОРТАХ РФ**

Президент Владимир Путин подписал федеральный закон о внесении изменений в закон о морских портах, регулирующий отношения, связанные с созданием, развитием морских портов и осуществлением в них деятельности.

Как сообщается на сайте Кремля, изменения, вносимые в статьи закона о морских портах, уточняют вопросы, касающиеся территории морского порта, установления и изменения ее границ.

В частности, правительство РФ наделяется полномочиями по принятию решений о создании и установлении или изменении границ морского порта. При этом при создании морского порта предусматривается возможность образования искусственных земельных участков и строительство капитальных объектов инфраструктуры морского порта. Также федеральным законом регламентируются вопросы, связанные с распоряжением недвижимого имущества, находящегося в госсобственности, оказанием услуг и обеспечением безопасности в морских портах.

Согласно тексту документа, законом уточняется понятие территории морского порта. В нее предлагается включать земельные участки и акватории морского порта. Документ приводит нормы закона о морских портах в части строительства морского порта в соответствие с Градостроительным и Земельным кодексами РФ.

Кроме того, изменения позволят упорядочить взаимоотношения операторов морских терминалов и железнодорожных перевозчиков. В частности, предусматривается утверждение формы типового договора об организации работы по обеспечению перевалки грузов в морском порту, заключаемого между железнодорожным перевозчиком и оператором морского терминала.

Принятые поправки в закон о морских портах вводят новый вид портового сбора – инвестиционный. Инвестиционный сбор предусматривается направить на строительство и реконструкцию объектов инфраструктуры морских портов, относящихся к объектам федеральной собственности. Определение размера нового сбора, порядок его взимания и применения будут утверждаться правительством РФ, говорится в тексте документа.

Закон вступит в силу с 1 ноября 2017 года.

**ТАСС; ЕЛЕНА ВЕРЕЩАКА; 2017.07.19; НОВЫЙ МОРСКОЙ МАРШРУТ СВЯЖЕТ ЮГ И СЕВЕР КАМЧАТКИ**

Новый маршрут позволит наладить доставку в отдаленные населенные пункты крупногабаритных грузов

Новый морской маршрут свяжет отдаленные районы Камчатки. Курсировать между Петропавловском-Камчатским, селом Никольским на Командорах, а также селами Тиличики и Оссора на севере края будет грузопассажирское судно «Василий Завойко», сообщил в среду **министр транспорта** и дорожного строительства Камчатского края Владимир Каюмов.

«Компания «Камчаттрансфлот» приступила сегодня к работе по новому маршруту, который свяжет отдаленные районы края с Петропавловском-Камчатским. Регулярное сообщение будет налажено с портпунктами «Никольское», «Оссора» и «Тиличики». У нас уже осуществляются регулярные рейсы в Никольское. Теперь губернатором поставлена задача связать с краевой столицей не только Алеутский район, но также Олюторский и Карагинский», – приводит слова Каюмова пресс– служба регионального правительства.

Новый маршрут позволит наладить доставку в отдаленные населенные пункты крупногабаритных грузов. При этом владельцы отправлений смогут сопроводить его в пути, так как «Василий Завойко» оборудован удобными каютами и на нем разрешена перевозка пассажиров. В 2017 году судно совершит четыре тестовых рейса, за время которых будет исследована востребованность такого сообщения, что позволит разработать график работы на 2018 год.

«Если пассажиропоток будет стабильным, то рейсы будут выполняться регулярно: зимой – по одному разу в месяц, в период летней навигации 2018 года частота выходов увеличится до двух раз в неделю. Рейсы будем выполнять по заявкам пассажиров», – сказал министр.

Теплоход «Василий Завойко» предназначен для перевозки пассажиров и различных грузов.

В каютах могут разместиться до 34 человек. Грузовые помещения судна представляют собой два охлаждаемых трюма общим объемом 200 кубометров и грузоподъемностью 120 тонн. В этом году теплоход выполнил 11 рейсов, перевез более 340 пассажиров, доставил в портпункты края порядка 280 тонн грузов.

**ТАСС; 2017.07.19; «АТОМФЛОТ» И «СОВКОМФЛОТ» МОГУТ СТАТЬ ИНВЕСТОРАМИ ЛЕДОКОЛА «ЛИДЕР»**

ФГУП «Атомфлот» и ПАО «Совкомфлот» могут стать инвесторами атомного ледокола «Лидер», сообщил журналистам президент Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов.

«По большому счету, если брать «масштаб бедствия», размер и стоимость этого ледокола, то [могут быть] два возможных [инвестора] – один абсолютно естественный, под названием «Атомфлот», а другой – соответственно, менее может быть естественный, но более готовый к этой работе – это «Совкомфлот», – сказал он.

По словам Рахманова, стоимость ледокола может достигнуть порядка 90 млрд руб.

«Мы оцениваем, что стоимость этого ледокола может точно приближаться, наверно, к 80-90 млрд рублей, теоретически. Но пока сказать этого не можем, поскольку не завершен технический проект», – отметил он.

**ВЕДОМОСТИ; 2017.07.19; ОАК: В БЛИЖАЙШИЕ 20 ЛЕТ В МИРЕ БУДЕТ ПРОДАНО 42 000 АВИАЛАЙНЕРОВ**

ОАК прогнозирует, что с 2017 по 2036 г. в мире будет продано 41 800 гражданских самолетов общей стоимостью $5,7 трлн. Свой прогноз компания представила на авиасалоне МАКС-2017, передает корреспондент «Интерфакса».

Ожидается, что больше всего будет поставлено узкофюзеляжных лайнеров вместимостью 120 и более кресел (63% от общего количества).

Долю продаж широкофюзеляжного флота ОАК прогнозирует на уровне 17,8%, всех региональных самолетов от 30 кресел и более – на уровне 16,9%. При этом спрос на региональные реактивные самолеты будет выше, чем на турбовинтовые. По состоянию на конец 2016 г. мировой парк гражданских самолетов насчитывал 26 500 машин.

Российские авиакомпании, по прогнозу ОАК, получат к 2036 г. 1170 новых пассажирских судов на сумму $135 млрд. При этом имеющиеся твердые заказы покрывают 47% предполагаемого спроса. Текущий парк российских авиаперевозчиков сформирован из 981 пассажирского борта, средний возраст российского авиапарка – 16,8 г.

Согласно обновленному прогнозу рынка американского авиаконцерна Boeing, в ближайшие 20 лет мировым авиакомпаниям понадобятся 41 030 лайнеров общей стоимостью $6,1 трлн.

Основной конкурент компании, европейская Airbus, ожидает поставку 34 170 новых пассажирских и 730 грузовых самолетов общей каталожной стоимостью $5,3 трлн. При этом обе компании считают, что львиная доля спроса придется на узкофюзеляжные машины.

**ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.07.20; УСЛУГИ САНИТАРНОЙ АВИАЦИИ ПРЕДЛАГАЮТ ОПЛАТИТЬ ЗА СЧЕТ ОМС**

Такое предложение обсуждалось на состоявшемся в понедельник заседании Авиационной коллегии при правительстве РФ.

Средства Фонда обязательного медицинского страхования могут направить на оплату услуг санитарной авиации в регионах по долгосрочным контрактам с авиаперевозчиками. Такое предложение прорабатывается в связи с тем, что в федеральном бюджете на 2018–2019 годы средств на транспортировку больных по воздуху не предусмотрено.

Проблемы развития санитарной авиации будут обсуждаться в четверг на конференции, организованной Ассоциацией вертолетной индустрии и «Вертолетами России», в рамках работы Международного авиационно-космического салона МАКС-2017.

Услуги санитарной авиации для обеспечения своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах страны, с начала этого года субсидируются по программе Минздрава России. Однако средства в федеральном бюджете есть только на один год, что вынуждает правительство думать о других источниках финансирования. Проблемы поддержки развития рынка санитарной авиации обсуждались 19 июня на заседании президентской комиссии по вопросам развития авиации общего назначения, следует из текста протокола (копия документа есть у «Известий») мероприятия. По данным источника «Известий», этому же вопросу было уделено время на состоявшейся 17 июля Авиационной коллегии при правительстве РФ.

Как уточнили в Минпромторге России, заместителем председателя правительства РФ Аркадием Дворковичем на прошлой неделе было дано поручение проработать этот вопрос **Минтрансу**, Минэкономразвития и Минздраву России. В правительстве допускают возможность заключения долгосрочных контрактов на оказание услуг санитарной авиации с использованием средств Фонда обязательного медицинского страхования (ФОМС).

Программа Минздрава предусматривает в течение 2017–2019 годов финансирование в размере 3,3 млрд рублей ежегодно. Как уточнили «Известиям» в министерстве, в этом году деньги из бюджета уже были переведены регионам в полном объеме. Однако в 2018 и 2019 годах такое финансирование в федеральном бюджете не предусмотрено.

– В случае доведения соответствующих бюджетных ассигнований Минздраву России будут заключены соглашения о предоставлении указанной субсидии на срок, превышающий один год, – отметили в пресс-службе Министерства здравоохранения, не высказав позиции относительно задействования средств ФОМС на оплату авиаперелетов.

С целью развития рынка санитарной авиации в 2017 году запланирована поставка региональным авиакомпаниям 29 новых отечественных вертолетов типа «Ансат» и Ми-8, оснащенных специальным медицинским модулем. Оператором программы лизинга вертолетов выступает Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК).

Представитель ГТЛК заявил «Известиям», что в компании знают и поддерживают предложение о финансировании медицинской авиации из средств ОМС.

В целом ГТЛК поддерживает возможность использования средств ФОМС для финансирования оплаты медицинских авиауслуг. Считаем, что это будет полезно для вертолетной отрасли в целом и для развития приоритетного проекта по санавиации. Мы готовы принимать участие в проработке деталей, – подчеркнули в лизинговой компании.

Президент региональной кировской авиакомпании «Вяткаавиа» Олег Кочкин рассказал «Известиям», что благодаря старту федеральной программы развития санитарной авиации у его компании объем выполнения данного вида авиаработ взлетел с 15 млн рублей в прошлом году до 188 млн рублей в этом году. При этом авиаперевозчик уже ведет переговоры с ГТЛК о приобретении вертолетов «Ансат». Основная проблема на сегодня – это требование со стороны лизинговой компании о предоставлении финансовой гарантии обеспечения возвратности лизинговых платежей.

По мнению представителей Минпромторга, реализуемые в настоящее время Минздравом России меры поддержки вертолетного парка санитарной авиации необходимо распространить также и на самолеты.

\*\*\*

**КОММЕРСАНТЪ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.07.20; ТУ-204 НЕ ДОЛЕТАЮТ ДО МС-21**

Red Wings может временно отказаться от российских самолетов

Авиакомпании Red Wings может быть вынуждена отказаться от своих семи Ту-204 еще до 2019 года, когда рассчитывает получить новые МС-21. Производитель, ПАО «Туполев», пока не готов продлевать ресурс самолетов на такой срок. В итоге уже осенью Red Wings готовится поставить на прикол два Ту-204, а в 2018 году остальные. После этого компании, которая с 2007 года использовала только российские самолеты, придется временно перейти на импортные Airbus 320/321. Эксперты сомневаются, что Ту-204 удастся эксплуатировать до прихода МС-21, первый полет которого состоялся лишь в конце мая, но не видят в замене значительных рисков.

Эксплуатация двух Ту-204 в Red Wings (принадлежит лизинговой «Ильюшин Финанс Ко») может прекратиться уже осенью, рассказал “Ъ” гендиректор авиакомпании Евгений Ключарев. Сейчас парк Red Wings состоит из семи Ту-204–100, договоры лизинга заканчиваются в 2022–2023 годах. Причиной досрочного вывода самолетов господин Ключарев назвал непродление их ресурса производителем – ПАО «Туполев» (входит в Объединенную авиастроительную корпорацию).

По договору и спецификации назначенный ресурс Ту-204 – 40 тыс. часов, или 25 тыс. посадок, говорит глава Red Wings, но производитель подтвердил ресурс лишь на 8 тыс. посадок. «Путем договоренностей с “Туполевым” удалось продлить ресурс одного самолета до 8,5 тыс. посадок, – поясняет он, – из которых не использовано только 200. Поэтому этот и еще один самолет смогут эксплуатироваться лишь до осени». Оставшиеся пять Ту-204 можно эксплуатировать лишь до конца 2018 года с учетом «ограниченной утилизации – 2 тыс. часов в год, или 800 посадок». «При увеличении налета до 3,5 тыс. часов в год ресурс закончится за пять лет, что явно уступает зарубежным аналогам, ресурс которых составляет в среднем 25 лет», – замечает топ-менеджер.

По словам главы Red Wings, пока «Туполев» только предложил поменять составные части конструкции, но «такая процедура нигде не прописана, нет соответствующего бюллетеня». Представитель «Туполева» сообщил “Ъ”, что о проблеме известно и с Red Wings идут переговоры о продлении ресурса самолета до 10 тыс. часов. Ту-204 уже не производится для коммерческих эксплуатантов и поставляется в спецверсиях (например, для авиаотряда «Россия», «Почты России» и т. д.).

До недавнего времени Red Wings (в 2016 году заняла 17-е место в РФ по пассажиропотоку, снизившемуся на 11%, до 922 тыс. человек) была единственной авиакомпанией, использовавшей только российские самолеты. Но весной в парк перевозчика начали поступать шесть Airbus 320/321 (поставки завершатся до 2018 года) в краткосрочный лизинг до пяти лет. Как поясняет источник “Ъ”, Airbus помогут Red Wings «раскатать маршруты» под перспективный российский МС-21 с похожей вместимостью (в разных версиях и компоновках от 150 до 200 мест против 140–220 у A320/321). 16 МС-21 (пока не выпускается) Red Wings должна получить в 2019–2022 годах, до этого срока «компания постарается дотянуть эксплуатацию Ту-204». Господин Ключарев отмечает, что эксплуатацию Ту-204 осложняет поставка комплектующих – процесс может растянуться на несколько месяцев. «При высоком потреблении топлива, характерном для этих самолетов, полеты на Ту-204 в низкий сезон приносят только убытки»,– подчеркивает он.

Глава Infomost Борис Рыбак говорит, что задача эксплуатации «недоделанного» самолета на завершающих этапах жизненного цикла крайне сложна: «С одной стороны, болезненно проявляются все недоделки, а с другой – производитель, если он и существует, теряет к продукту всякий интерес и практически прекращает поддержку эксплуатации».

По мнению эксперта, Red Wings вряд ли сможет «дотащить» Ту-204 до его замены на МС-21 (пока даже не сертифицирован, впервые взлетел в конце мая), но в переходный период авиакомпания вполне может использовать западную авиатехнику.

**ТАСС; 2017.07.19; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» НАЧНУТ ПОЛЕТЫ В ГРУЗИЮ ИЗ ЖУКОВСКОГО С 5 АВГУСТА**

«Уральские авиалинии» начнут полеты в Грузию из подмосковного аэропорта Жуковский с 5 августа, рейсы будут осуществляться два раза в неделю – по понедельникам и субботам. Об этом в среду сообщили в пресс-службе авиаперевозчика.

«Авиакомпания «Уральские авиалинии» с 5 августа открывает новый рейс из подмосковного Жуковского в Тбилиси. Тбилиси – это седьмое направление авиакомпании, открытое из международного аэропорта Жуковский. Прямой рейс будет летать дважды в неделю: по понедельникам и субботам. Время в пути – 2 часа 35 минут», – отметили там.

\*\*\*

**RNS.ONLINE; 2017.07.19; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОПРЕДЕЛИТ ПЕРЕЧЕНЬ НЕ ОБЛАГАЕМЫХ НДС УСЛУГ ДЛЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

Комиссия правительства по законопроектной деятельности одобрила проект поправок к Налоговому кодексу, которые предусматривают передачу полномочий по определению перечня услуг по обслуживанию воздушных судов, которые не облагаются НДС, сообщает правительство РФ.

«Комиссия по законопроектной деятельности одобрила законопроект об освобождении от обложения НДС услуг по обслуживанию воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве России», – говорится в пояснительной записке к законопроекту.

Сейчас услуги по обслуживанию воздушных судов в аэропортах РФ не подлежат обложению НДС, но на практике часто возникали споры о том, на какие именно услуги можно не начислять НДС. Для прекращения споров Минфин подготовил законопроект, который предусматривает передачу полномочий по определению перечня таких услуг правительством. «На практике возникают разногласия между налоговыми органами и плательщиками НДС в части отнесения оказываемых налогоплательщиком услуг к услугам, не подлежащим налогообложению. Законопроектом предлагается наделить правительство России полномочием по определению конкретного перечня услуг, относящихся к услугам по обслуживанию воздушных судов, которые будут освобождаться от обложения налогом на добавленную стоимость», – говорится в пояснительной записке.

**ИНТЕРФАКС; 2017.07.20; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАССМОТРИТ ЗАКОНОПРОЕКТ, СНИМАЮЩИЙ НАЛОГОВЫЕ РИСКИ ПО НДС ЗА ОБСЛУЖИВАНИЕ САМОЛЕТОВ**

Правительство РФ на заседании в четверг рассмотрит законопроект, который призван устранить пространство для разночтений между ФНС и налогоплательщиками в части освобождения от НДС услуг по обслуживанию воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве.

Законопроект "О внесении изменения в статью 149 Налогового кодекса РФ" наделяет правительство полномочием по определению конкретного перечня услуг по обслуживанию воздушных судов, которые будут освобождаться от обложения НДС.

Действующей редакцией Налогового кодекса предусмотрено, что услуги, оказываемые непосредственно в российских аэропортах и воздушном пространстве страны, по обслуживанию воздушных судов, включая аэронавигационное обслуживание, не подлежат обложению НДС.

На практике возникают разногласия между налоговыми органами и плательщиками НДС в части отнесения оказываемых налогоплательщиком услуг к услугам, не подлежащим налогообложению. Формирование конкретного перечня "позволит исключить возможные налоговые риски для налогоплательщиков", сообщалось по итогам рассмотрения документа на правительственной комиссии по законопроектной деятельности.

**ИНТЕРФАКС; 2017.07.19; ГОСДУМА ОДОБРИЛА ПОПРАВКИ, ОТМЕНЯЮЩИЕ НОРМУ БЕСПЛАТНОГО БАГАЖА ПРИ НЕВОЗВРАТНЫХ БИЛЕТАХ**

Госдума в среду одобрила поправки в Воздушный кодекс, которые делают необязательным бесплатный провоз багажа при невозвратных авиабилетах.

Данные поправки одобрены при рассмотрении во втором чтении соответствующего правительственного законопроекта.

Так, для возвратных авиабилетов поправки в Воздушный кодекс предлагают сохранить право пассажира брать багаж минимум 10 кг. Но невозвратный тариф «может не предусматривать» бесплатный багаж, говорится в поправках.

Также перевозчик обязан информировать пассажира об условиях провоза багажа и ручной клади при покупке билета, отмечается в законопроекте.

Предусматривается возможность установления перевозчиком нормы бесплатного провоза ручной клади (в соответствии с правилами, утвержденными Росавицией, на основании требований эксплуатационной документации воздушного судна). Габариты ручной клади должны позволять разместить ее в салон воздушного судна.

Предусматривается право перевозчика на расторжение договора воздушной перевозки пассажира в одностороннем порядке в связи с отказом пассажира воздушного судна оплатить провоз багажа в размере и на условиях, которые предусмотрены договором воздушной перевозки пассажира.

Закон вступает в силу по истечении 60 дней после дня его официального опубликования.

Авиакомпания «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) ранее выступала против сохранения бесплатной нормы провоза багажа для всех тарифов авиаперевозчиков.

По мнению «Аэрофлота», данное предложение «не отвечает современным тенденциям развития мировой гражданской авиации, не учитывает интересов тех пассажиров, которые путешествуют без багажа, но при этом оплачивают его перевозку».

В «Аэрофлоте» отмечали, что введение безбагажных тарифов позволит снизить базовую цену билетов на рейсы авиакомпании «Победа» «минимум еще на 20%». «Сейчас в тариф включен провоз 10 кг багажа в багажном отсеке, хотя около 40% пассажиров «лоукостера» правом провоза минимального багажа не пользуются, но вынуждены оплачивать эту услугу», – подчеркивает компания.

Инициатива по отмене норм бесплатного провоза багажа стала частью пакета мер, направленных на развитие лоукост-сегмента авиаперевозок в РФ и создание «Аэрофлотом» низкобюджетной авиакомпании.

Это предложение, а также ряд других озвучил президенту РФ Владимиру Путину гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев в октябре 2012 г. Топ-менеджер неоднократно указывал, что иностранные «лоукостеры» не дают пассажирам права бесплатного провоза багажа.

Также он предлагал ввести невозвратные авиабилеты, разрешить привлечение иностранных пилотов и создать аэропорт для базирования «лоукостеров». Все предложенные меры так или иначе были реализованы, однако российские авиакомпании до сих пор обязаны бесплатно провозить 10 кг багажа.

**RNS.ONLINE; 2017.07.19; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ВО ВТОРОМ ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ О ЧЕРНОМ СПИСКЕ АВИАДЕБОШИРОВ**

Госдума единогласно приняла во втором чтении поправки в Гражданский кодекс, дающие авиакомпаниям право отказывать в продаже билетов авиадебоширам, включенным в черный список. Законопроект был внесен в Госдуму в июне. Предлагается внести изменения в статью 426 части первой и статью 786 части второй Гражданского кодекса. Сейчас в ГК закреплена недопустимость отказа в заключении договора перевозки, теперь он дополняется: перевозчик может отказать пассажиру, внесенному в реестр авиакомпаний в случаях, предусмотренным Воздушным кодексом.

За последнее десятилетие авиакомпании зафиксировали более 3 тыс. нарушений правил поведения на борту воздушного судна, «вплоть до нападения и физического воздействия на бортпроводников и других пассажиров», отмечается в пояснительной записке к законопроекту. Авиакомпании смогут отказывать пассажирам, внесенным в их черный список за «совершение ими прежде серьезного правонарушения на борту воздушного судна, создавшего угрозу безопасности полета воздушного судна, жизни или здоровью других лиц либо повлекшего причинение вреда жизни или здоровью других лиц».

**КОММЕРСАНТЪ; 2017.07.19; КВЗ ПЕРВЫМ В РФ ПРОШЕЛ СЕРТИФИКАЦИЮ РОСАВИАЦИИ НА ПРОИЗВОДСТВО ГРАЖДАНСКИХ ВЕРТОЛЕТОВ**

Казанский вертолетный завод (КВЗ, входит в холдинг «Вертолеты России») первым в России получил сертификат **Росавиаци**и на производство гражданских вертолетов. Об этом сообщает ТАСС со ссылкой на пресс-службу «Вертолетов России». «Данный документ подтверждает соответствие организации-изготовителя гражданской авиационной техники требованиям Авиационных правил и предоставляет право изготавливать вертолеты гражданского назначения. Для Казанского вертолетного завода это Ми-172, Ми-8МТВ-1, Ми-17-1В, пассажирский Ми-8МТВ-1, "Ансат", "Ансат-К"», - говорится в сообщении.

Генеральный директор «Вертолетов России» Андрей Богинский позитивно оценил прохождение сертификации, поскольку объем гражданской техники в портфеле заказов холдинга в ближайшее время, по его словам, будет только расти. «На Казанский вертолетный завод придется существенная доля заказов, и полученный сертификат подтверждает, что предприятие готово к их исполнению», - приводит слова Богинского пресс-служба холдинга. Ранее сертификацией гражданских воздушных судов занимался авиационный регистр Межгосударственного авиационного комитета. Однако в ноябре 2015 года правительство приняло постановление, согласно которому функции МАК планировалось перераспределить между **Минтрансом**, Минпромторгом и **Росавиаци**ей. К последней, в частности, перешли полномочия по сертификации. В марте 2016 года **Росавиаци**я учредила структуру Авиарегистр РФ, которая взяла на себя полномочия в части сертификации гражданских самолетов.

Казанский вертолетный завод производит семейство вертолетов Ми-8/17, которые эксплуатируются более чем в 100 странах мира.

Выпускается ряд модификаций этих вертолетов: транспортный, пассажирский, спасательный, десантно-транспортный и множество других. Готовится к производству средний транспортно-пассажирский вертолет Ми-38.

**ТАСС; 2017.07.19; ОАК И ГТЛК ЗАКЛЮЧИЛИ СОГЛАШЕНИЕ О НАМЕРЕНИЯХ НА ПОСТАВКУ ДО 50 САМОЛЕТОВ ИЛ-114-300**

До конца года будет согласован предварительный договор поставки

Объединенная авиастроительная корпорация и лизинговая ГТЛК заключили соглашения о намерениях на поставку до 50 самолетов Ил-114-300.

Об этом сообщает корреспондент ТАСС с церемонии подписания соглашения.

Ожидается, что до конца 2017 года будет согласован предварительный договор поставки самолетов. Как отмечается в сообщении ОАК, самолеты будут переданы авиакомпаниям – резидентам РФ. Ил-114 был разработан в 1980-е годы, в Узбекистане было выпущено около 20 машин. Сейчас предполагается наладить выпуск этих самолетов на нижегородском заводе «Сокол». На программу производства Ил-114 в России планируется выделить около 50 млрд рублей из бюджета (до 2025 года), причем глава Минпромторга Денис Мантуров сообщал, что первые поставки этих машин начнутся в 2019 году «с учетом использования тех корпусов, которые есть в наличии».

**REGNUM; 2017.07.19; МЕКСИКАНСКАЯ INTERJET ХОЧЕТ КУПИТЬ ЕЩЁ 10 SUKHOI SUPERJET 100**

Мексиканская авиакомпания Interjet выразила готовность заключить новый контракт на поставку ещё 10 самолётов Sukhoi Superjet 100. Об этом заявил журналистам президент Объединённоё авиастроительной корпорации (ОАК) Юрий Слюсарь.

«Мы сегодня с Interjet провели переговоры. Они подтвердили готовность заключить контракт на 10 SSJ. Это новый контракт», – сказал президент ОАК.

Напомним, мексиканская авиакомпания Interjet является одним из крупнейших эксплуататоров российских самолётов Sukhoi Superjet 100. Данная компания подписала первый контракт на 30 самолётов данного типа. На данный момент в парке Interjet есть 22 самолёта Sukhoi Superjet 100. Стоит отметить, что зимой 2016/17 годов Interjet пришлось временно отказаться от эксплуатации 11 российских Sukhoi Superjet 100 после проверки, которая была проведена по требованию **Росавиаци**и.

Позднее все 11 самолётов Sukhoi Superjet 100 были возвращены к полётам.

**KOMMERSANT.RU; 2017.07.19; «КРЫЛЬЯ НЕВЫ» ПРИЗЕМЛЯЮТ В КОЛОНИЮ**

Прокуратура запросила срок для гендиректора учебного центра

Московский райсуд Санкт-Петербурга провел прения по громкому уголовному делу о выдаче фиктивных удостоверений пилотов, обвинение по которому было предъявлено гендиректору ООО «Авиационный учебный центр авиации общего назначения “Крылья Невы” «Андрею Кочарыгину.

В прениях прокуратура заявила о доказанности его вины в коммерческом подкупе и просила приговорить к шести годам колонии общего режима. Защита просила не назначать наказания, связанного с реальным лишением свободы.

Гендиректор авиацентра «Крылья Невы» попал в поле зрения чекистов в 2013 году: в феврале он был задержан сотрудниками спецслужб при передаче покупателю удостоверения пилота-любителя, дававшего «право осуществления самостоятельных полетов на одномоторном легком самолете Cessna 172». Сам же коммерсант получил 50 тыс. руб. Северо-Западное следственное управление СКР на транспорте возбудило уголовное дело по ст. 204 УК РФ (коммерческий подкуп), 31 декабря 2013 года Андрей Кочарыгин был арестован и провел в СИЗО почти полгода – до 19 мая 2014 года.

Как шел суд над гендиректором «Крыльев Невы».

В ходе расследования своего дела он заключил досудебное соглашение, рассказав об обстоятельствах своей преступной деятельности и признав свою вину. Как следует из материалов дела, в 2009–2013 годах гендиректор «Крыльев Невы» незаконно изготовил документы, подтверждающие прохождение 53 гражданами летных курсов и получение ими квалификации пилота-любителя и пилота коммерческой авиации. В каждом случае вознаграждение колебалось в пределах от 5 тыс. до 200 тыс. руб., в общей сложности, как подсчитало следствие, фигурантом дела было получено около 6,2 млн руб.

Кроме этого следствие возбудило также уголовные дела в отношении ряда пилотов, получивших свои удостоверения незаконно (20 июня “Ъ” писал о приговоре экс-пилоту авиакомпании «Россия» Андрею Манееву).

Более того, следствие направило в **Росавиаци**ю представления об устранении причин и условий, способствовавших совершению преступления. Это привело к аннулированию 34 свидетельств пилотов-любителей и 103 свидетельств пилотов коммерческой авиации.

На сколько оштрафовали пилота, совершившего около 50 рейсов по фальшивому удостоверению.

В итоге Андрею Кочарыгину было предъявлено обвинение по ст. 204 УК РФ (коммерческий подкуп) и ст. 204.2 УК РФ (мелкий коммерческий подкуп), в деле насчитывалось около 70 эпизодов. 19 июля Московский райсуд Петербурга, рассматривающий уголовное дело главы авиацентра в особом порядке в связи с заключением им досудебного соглашения, провел судебные прения. Гособвинитель Любовь Кункевич отметила, что Андрей Кочарыгин выполнил условия досудебного соглашения (к примеру, в делах пилотов, приобретавших фиктивные документы, он выступал как свидетель – и на следствии, и в суде); в деле нет отягчающих обстоятельств, но есть смягчающие – активное сотрудничество со следствием, на иждивении подсудимого находятся двое малолетних детей и т. д. Вместе с тем, по оценке прокурора, преступления, совершенные гендиректором «Крыльев Невы», создают угрозы жизни и здоровью граждан. Представитель надзорного ведомства просила суд назначить фигуранту дела наказание в виде шести лет колонии общего режима и лишить его на три года шесть месяцев права заниматься организационно-управленческой деятельностью, связанной с управлением всеми видами воздушных транспортных средств.

Чем завершилось расследование дела о масштабной торговле фиктивными летными удостоверениями пилота. Адвокат Марина Юсупова, согласившись с квалификацией, возражала против реального лишения свободы. Заключение ее клиентом досудебного соглашение, отмечала защитник,– это осознанный шаг, свидетельствующий о глубочайшем раскаянии; время, проведенное в СИЗО, также оказало влияние на Андрея Кочарыгина. При этом Марина Юсупова призывала суд применить принципы гуманизма и справедливости, упомянув о малолетних детях своего клиента, и резюмировала: «Прошу оставить отца в семье, мужа – жене и сына – родителям».

Отметим, что на этом же заседании Московский райсуд прекратил уголовное преследование главы авиацентра по трем эпизодам мелкого коммерческого подкупа в связи с истечением сроков давности. Сам гендиректор «Крыльев Невы» отказался от участия в судебных прениях. После чего суд, отметив, что Андрею Кочарыгину необходимо время на подготовку последнего слова, назначил следующее заседание на 4 сентября.

**LENTA.RU; 2017.07.19; НА МАКСЕ ОБЪЯВИЛИ О РАЗРАБОТКЕ СЕМИТОННОГО БЕСПИЛОТНИКА ВЕРТИКАЛЬНОГО ВЗЛЕТА**

Компания «Кронштадт» по итогам работы над аппаратом «Орион» намерена создать несколько более крупных образцов дронов. Об этом заявил генеральный конструктор компании Николай Долженков, сообщает корреспондент «Ленты.ру» с авиасалона МАКС-2017. «На основе полученных технологий мы планируем развитие семейства с созданием аппаратов разного назначения, включая увеличение размерности и массы аппаратов», – заявил он. В том числе, пояснил он, планируется создание семитонного беспилотного аппарата вертикального взлета с полезной нагрузкой до 1,5 тонны.

Ранее «Кронштадт» представил на авиасалоне натурный образец беспилотника «Орион-Э» – экспортную версию аппарата, разрабатывавшегося с 2011 года по контракту с Минобороны России (ОКР «Иноходец»). Машина попадает в весовой класс 1000-1500 килограммов и может действовать на удалении до 250 километров на протяжении 24 часов.

**ТАСС; СУСАННА РОЖИНА; 2017.07.19; ЯКУТИЯ ПЛАНИРУЕТ ИЗУЧИТЬ ОПЫТ АЛЯСКИ ПО РАЗВИТИЮ МАЛОЙ АВИАЦИИ И ЭНЕРГЕТИКИ**

Для Якутии авиация имеет важнейшее значение, так как является «безальтернативной», отметил первый зампред правительства – министр экономики Алексей Стручков

Якутия изучит опыт Аляски в части развития малой авиации и энергетики, в том числе по возобновляемым источникам энергии. Об этом в среду ТАСС сообщил первый зампред правительства – министр экономики Алексей Стручков в среду на открытии заседания Российско-Американского Тихоокеанского партнерства (РАТОП) в Якутске.

«Развитие транспортной системы на севере Якутии, где авиация является безальтернативной, для нас имеет очень важное значение. Мы хотим более детально изучить опыт штата Аляска (США) по развитию малой авиации, где имеется более 12 тыс. самолетов, более 1,2 тыс. авиаплощадок и работают 270 авиакомпаний. Подобный опыт имел бы серьезное влияние на развитие нашей северной транспортной логистики», – сказал он. Также Якутия хотела бы изучить опыт Аляски в развитии энергетики. «В штате Аляска имеется опыт создания малых гидроэлектростанций, мы также хотели бы его изучить. Кроме того, нам интересны проекты по развитию возобновляемой энергетики – солнечные станции, ветропарки», – отметил Стручков.

\*\*\*

**ТАСС; 2017.07.19; ВТБ ПРЕДОСТАВИЛ ГСС КРЕДИТ НА 25 МЛРД РУБ. НА ПОСТАВКУ САМОЛЕТОВ ДЛЯ «АЭРОФЛОТА»**

Теперь количество SSJ-100 в парке «Аэрофлота» возрастет до 50 машин

Банк ВТБ предоставил «Гражданским самолетам Сухого» (ГСС) кредит на поставку самолетов для авиакомпании «Аэрофлот» в размере 25 млрд руб. Соответствующее соглашение подписано на площадке авиасалона МАКС-2017.

«Банк ВТБ несколько лет сотрудничает с «Гражданскими самолетами Сухого», у нас давняя финансовая история.

Мы прорабатываем ряд совместных сделок, где банк будет кредитовать ГСС, сегодня обсуждали проект поставки самолетов SuperJet компании «Аэрофлот». Общий объем кредита составляет 28 млрд руб. Сделка знаковая», – отметил заместитель президента – председателя правления ВТБ Валерий Лукьяненко после подписания соглашения.

При этом он уточнил, что в среду были достигнуты договоренности о выдаче кредита в размере 25 млрд руб. 18 июля ВЭБ-Лизинг, «Аэрофлот» и «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК) заключили договор о приобретении и передаче в лизинг 20 самолетов SSJ-100, поставки которых намечены на 2017-2018 гг. Сумма контракта – $702 млн.

Теперь количество SSJ-100 в парке «Аэрофлота» возрастет до 50 машин.

АО «Гражданские самолеты Сухого» – дочернее предприятие ПАО «Компания «Сухой», входит в Объединенную авиастроительную корпорацию. Основано в 2001 г. для реализации гражданских проектов холдинга. Стартовым проектом компании является программа по созданию нового семейства российских региональных самолетов SSJ-100 (Sukhoi SuperJet). SSJ-100 – первый гражданский самолет, разработанный в России. Относится к семейству региональных судов, дальность полета базовой версии – 4,4 тыс. км, вместимость – 98 пассажиров. Его производство началось в 2011 г

**ТАСС; 2017.07.19; «ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ» И «ВЕГА» БУДУТ ВМЕСТЕ РАЗРАБАТЫВАТЬ БЕСПИЛОТНИКИ**

Соответствующий меморандум был подписан на авиасалоне МАКС-2017

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Ростех) заключил с концерном радиостроения «Вега» меморандум о взаимопонимании и сотрудничестве, предполагающий совместную разработку комплексов с беспилотными летательными аппаратами.

Об этом в среду сообщили ТАСС в пресс-службе холдинга.

Меморандум подписан в рамках авиасалона МАКС-2017. Подписи под документом поставили генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский и генеральный конструктор концерна «Вега» Владимир Верба.

«Соглашение направлено на расширение научно-технического, информационного и делового сотрудничества между сторонами для повышения конкурентоспособности и эффективного выведения новых образцов военной и гражданской техники и технологий на отечественный и международный рынок. Подписанный документ предполагает сотрудничество в области разработки и освоения серийного производства беспилотников вертолетного типа берегового и корабельного базирования в интересах Минобороны РФ и других силовых структур», – сказали в холдинге. Отмечается, что новые комплексы будут создаваться на основе инновационных решений в области вертолетостроения и робототехники, радиолокации и высокопроизводительных защищенных средств управления, приема, обработки и передачи информации. Еще одним направлением сотрудничества станет разработка и вывод в серию гражданских беспилотников, предназначенных для развития системы освещения обстановки в Арктике и мониторинга промышленной инфраструктуры топливно-энергетического комплекса России.

**ТАСС; 2017.07.19; АТАМБАЕВ ПРЕДЛОЖИЛ ОТКРЫТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ЧЕЛЯБИНСКОМ И ИССЫК-КУЛЬСКОЙ ОБЛАСТЬЮ**

Президент Киргизии заявил об этом в среду в Бишкеке во время встречи с губернатором Челябинской области Борисом Дубровским

Президент Киргизии Алмазбек Атамбаев выступил с инициативой открытия прямого авиасообщения между Челябинском и курортной Иссык-Кульской областью республики. Об этом он заявил в среду в Бишкеке во время встречи с губернатором Челябинской области Борисом Дубровским, сообщила пресс-служба главы киргизского государства.

«Атамбаев и Дубровский подчеркнули необходимость активизации прямых контактов между бизнес-кругами Кыргызстана и Челябинской области для реализации взаимовыгодных проектов в сфере туризма, сельского хозяйства, логистики, промышленности и торговли. В этой связи была отмечена важность открытия авиарейса из Челябинска в Иссык-Кульскую область», – говорится в сообщении.

Кроме этого, во время встречи президент и губернатор выразили уверенность, что нынешний визит делегации Челябинской области в Киргизию «поспособствует развитию продуктивных и взаимовыгодных отношений». «Также были обсуждены вопросы углубления экономических отношений между Кыргызстаном и Челябинской областью в сферах, представляющих взаимный интерес с учетом имеющегося потенциала и возможностей, в том числе связанных с процессами экономической интеграции», – отмечается в документе. В столице Киргизии в среду начались Дни Челябинской области, в рамках которых открылась фотовыставка «Первозданная Россия. Южный Урал», в которую вошли работы известных южноуральских фотографов-пейзажистов. Помимо этого запланирована презентация экономического и инвестиционного потенциала этого российского региона. «Эта культурно-деловая миссия (приезд делегации Челябинской области – прим. ТАСС) станет очередным шагом к развитию не только торгово-экономического и научно– технического, но и культурного сотрудничества между Челябинской областью и Кыргызской Республикой», – говорится в распространенном Министерством экономики Киргизии сообщении.

**ТАСС; 2017.07.19; «САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ» ВОЗЬМУТ В ЛИЗИНГ 6 САМОЛЕТОВ МС-21**

Авиакомпания «Саратовские авиалинии» планирует взять в лизинг у «Ильюшин финанс Ко» (ИФК) 6 самолетов МС-21, следует из сообщения ИФК.

Соответствующее соглашение о намерениях об условиях передачи в операционный лизинг этих самолетов в рамках авиасалона МАКС-2017 в среду было подписано генеральным директором «Саратовских авиалиний» Алексеем Вахромеевым и генеральным директором «Ильюшин Финанс Ко» Александром Рубцовым.

«Соглашение предусматривает поставку воздушных судов в течение 2022-2025 гг. Срок лизинга – 12 лет. Все самолеты должны быть оборудованы пассажирским салоном в моноклассной компоновке на 211 мест», – говорится в сообщении ИФК.

На воздушные суда будут установлены канадские двигатели PW1400 или ПД-14 российского производства в зависимости от требований авиаперевозчика, уточняется в сообщении.

Во вторник ИФК подписала твердый контракт с Red Wings на поставку 16 самолетов МС-21 (планируемый срок поставки 2019-2022 гг.) и соглашение о намерениях об условиях передачи в операционный лизинг 15 самолетов МС-21 авиакомпании «Вим-авиа».

Всего на данный момент ИФК заказала у «Иркута» 50 самолетов МС-21.

**RNS; 2017.07.19; ВТБ ВЛОЖИЛ 5 МЛРД РУБ. В ПРОЕКТ САМОЛЕТА МС-21**

Банк планирует нарастить участие в проекте производства и продвижения нового среднемагистрального самолета МС-21, сообщил журналистам в ходе МАКС-2017 заместитель президента-председателя правления Валерий Лукьяненко.

«Банк ВТБ участвует там сегодня 5 млрд рублей – это в целом небольшая сумма для этого предприятия. Мы планируем увеличивать взаимодействие по производству этих самолетов в будущем», – сказал Лукьяненко.

МС-21 – новый ближне – и среднемагистральный российский авиалайнер производства корпорации «Иркут». Первый полет МС-21 состоялся в конце мая 2017 года.

Лайнер МС-21 будет выпускаться в двух модификациях: МС-21-300 (163–211 мест) и МС-21-200 (132–165 мест). Максимальная дальность полета первой модификации составляет 6 тыс. км, второй – 6,4 тыс. км.

**RNS; 2017.07.19; ВОПРОС ПРОДЛЕНИЯ В РФ СРОКА ГОДНОСТИ АН-26 УКРАИНСКОЙ РАЗРАБОТКИ ПОКА НЕ РЕШЕН**

Эксплуатируемые в России военно-транспортные самолеты Ан-26 нуждаются в продлении срока эксплуатации, однако их разработчик – украинское КБ «Антонов» – отказывается осуществлять их авторское сопровождение, сообщил RNS высокопоставленный источник в оборонно-промышленном комплексе.

«Вопрос авторского сопровождения этих самолетов пока не решен. Решение о передаче этих функций заводу имени Мясищева окончательно не принято и не задокументировано. А заменять эти машины пока нечем», – сказал собеседник агентства на авиакосмическом салоне МАКС-2017 в Жуковском.

По его словам, вопрос технического сопровождения гражданских самолетов должен быть решен **Росавиацией**. «Пока юридически, с точки зрения конструкторского сопровождения, никто не несет ответственности, если с этими самолетами что-то случается», – сказал источник.

Он напомнил, что на смену украинским Ан-26 в перспективе должен прийти новый российский легкий турбовинтовой самолет Ил-112В, который создается ОАК и будет строиться в Воронеже. «Но на отработку этой машины и подготовку серийного производства может уйти несколько лет. На этот период необходимо что-то делать с Ан-26 в плане продления их летной годности», – сказал источник.

Ан-26 (по кодификации НАТО Curl) – советский военно-транспортный самолет, разработанный в КБ «Антонов» в конце 1960-х годов прошлого века. Он является модификацией исходной модели Ан-24.

Эксплуатируется также пассажирская модификация Ан-26-100 с вместимостью до 43 человек. Всего построено 1403 самолета этого типа.

**ИНТЕРФАКС; 2017.07.19; ОАК РАССЧИТЫВАЕТ НА ИНТЕРЕС КРУПНЕЙШИХ АВИАКОМПАНИЙ РФ К «МОКРОМУ» ЛИЗИНГУ ИЛ-114-300**

ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (MOEX: UNAC) (ОАК) рассчитывает на интерес к «мокрому» лизингу региональных самолетов Ил-114-300 со стороны российских авиакомпаний первого эшелона, заявил глава компании Юрий Слюсарь на пресс-конференции в рамках МАКС-2017.

«Ил-114 может стать машиной, которая эти потребности удовлетворяет, и я уверен, что у нас этот рынок будет развиваться. То есть мне кажется, что мы будем повторять европейский путь авиасообщения, когда крупные авиакомпании не будут связываться с организацией самостоятельных фидерных сообщений, а будут подряжать на это дело на «мокром лизинге» флот из авиакомпаний, которые на этом специализируется», – сказал топ-менеджер. Ранее в среду «дочка» ОАК – АО «Гражданские самолеты Сухого» подписала рамочное соглашение о поставке 50 Ил-114-300 на баланс ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК). Соглашение предполагает проведение встреч для обсуждения продажи судов, финансирования и сроков поставок, организацию переговоров с авиакомпаниями.

Ил-114-300 – проект модернизированного регионального самолета Ил-114-100, разработанного конструкторским бюро Ильюшина в 1980-х годах. Разработчиком Ил-114-300 выступает ОАО «Ил» (MOEX: AKIL), головным изготовителем – АО «РСК «МиГ» (оба входят в ОАК), на заводах которого будет осуществляться производство агрегатов и финальная сборка самолетов. Первый серийный самолет Ил-114-300 будет поставлен в 2021 году, всего до 2029 года планируется выпустить порядка 100 машин.

**ИНТЕРФАКС; 2017.07.19; ГТЛК ПЛАНИРУЕТ ПРИОБРЕСТИ 50 САМОЛЕТОВ ИЛ-114-300, БУДЕТ ВМЕСТЕ С ГСС ИСКАТЬ ЗАКАЗЧИКОВ**

ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) и АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС, входит в ПАО «ОАК» (MOEX: UNAC)) подписали рамочное соглашение о поставке 50 региональных самолетов Ил-114-300, сообщил корреспондент «Интерфакса» с церемонии подписания на авиасалоне МАКС-2017.

Соглашение предполагает проведение встреч для обсуждения продвижения и продажи судов, организацию переговоров с авиакомпаниями, финансирования и сроков поставок. До конца этого года стороны планируют согласовать предварительный договор поставки машин ГТЛК.

В рамках программы Ил-114-30 предусмотрено частичное государственное финансирование поставок судов через докапитализацию ГТЛК, сообщили в компании.

Ил-114-300 – проект модернизированного регионального самолета Ил-114-100, разработанного конструкторским бюро Ильюшина в 1980-х годах. Разработчиком Ил-114-300 выступает ОАО «Ил» (MOEX: AKIL), головным изготовителем – АО «РСК «МИГ» (оба входят в ОАК), на заводах которого будет осуществляться производство агрегатов и финальная сборка самолетов. Первый серийный самолет Ил-114-300 будет произведен в 2020-2021 годах, всего до 2029 года планируется выпустить порядка 100 машин.

**ИНТЕРФАКС; 2017.07.19; «ЮТЭЙР» В НОЯБРЕ НАЧНЕТ ОПЫТНУЮ ЭКСПЛУАТАЦИЮ ВЕРТОЛЕТА МИ-171А2**

Холдинг «Вертолеты России» (входит в «Ростех») и авиакомпания «ЮТэйр» (MOEX: UTAR) договорились о передаче двух вертолетов Ми-171А2 в опытную эксплуатацию авиакомпании.

Как говорится в сообщении компаний, соответствующий документ был подписан в рамках авиасалона МАКС-2017. Целью соглашения является совместный вывод и продвижение вертолета на российский рынок.

Подписанное соглашение подтверждает намерения сторон по разработке технического задания и программы проведения опытной эксплуатации двух вертолетов Ми-171А2 на базе авиакомпании «ЮТэйр» с последующим оформлением договора аренды этих машин. Кроме того, до конца 2017 г. предполагается определить и подготовить место базирования воздушных судов, утвердить состав гарантийной бригады, а также организовать обучение и допуск специалистов авиакомпании к летной и наземной эксплуатации вертолетов Ми-171А2. «Утвержденное решение о начале эксплуатации Ми-171А2 авиакомпанией «ЮТэйр» – это первый шаг новейшего вертолета на российском рынке. Со своей стороны холдинг приложит все усилия, чтобы знакомство наших партнеров с Ми-171А2 прошло успешно», – заявил генеральный директор «Вертолетов России» Андрей Богинский, слова которого приводит компания.

В свою очередь, генеральный директор авиакомпании «ЮТэйр» Андрей Мартиросов в ходе церемонии подписания уточнил, что начало эксплуатации вертолетов запланировано на ноябрь. Ми-171А2 – представитель семейства вертолетов Ми-8/17. Воздушное судно оснащено интегрированным цифровым пилотажно-навигационным комплексом бортового оборудования КБО-17 («стеклянная кабина»), который позволяет эксплуатировать машину без присутствия инженера в составе экипажа, снизив тем самым его число до двух человек. Показатели крейсерской и максимальной скорости Ми-171А2 относительно серийно выпускаемых вертолетов типа Ми-8/17 возросли на 20%, увеличена дальность полета. Вертолет может эффективно применяться днем и ночью, в условиях высокогорья, при низких и высоких температурах, повышенной влажности и над водной поверхностью.

«ЮТэйр» – одна из крупнейших авиакомпаний РФ, входит в одноименную группу, эксплуатирующую самолетный и вертолетный парк. Базируется в московском аэропорту «Внуково», тюменском «Рощино», в аэропортах Сургута и Ханты-Мансийска. Акционерами «ЮТэйр» являются НПФ «Сургутнефтегаз» (MOEX: SNGS) (владеет 50,112% через АО «АК-инвест»), Ханты-Мансийский автономный округ (38,83%) и Тюменская область (8,44%).