**24 АВГУСТА 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2017.08.23; СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ПЛАНИРУЕТ ПОЛУЧИТЬ 8,5 МЛРД РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЕКАД

Свердловская область планирует получить из федерального бюджета 8,5 млрд рублей на строительство Екатеринбургской кольцевой автодороги (ЕКАД). Об этом в среду сообщили в департаменте информационной политики региона со ссылкой на письмо из **Минтранса** РФ.

«В целях безусловного исполнения указаний президента РФ **Минтранс** России при формировании федерального бюджета на 2018 год и плановый период 2019 и 2020 годов внес в установленном порядке предложения о выделении дополнительных бюджетных ассигнований в Федеральный дорожный фонд для предоставления субсидий бюджету Свердловской области на софинансирование строительства второго и третьего пусковых комплексов обхода», – приводит департамент данные из письма за подписью и. о. **министра транспорта** РФ Евгения **Дитрих**а.

По данным департамента, **Министерство транспорта** РФ внесло предложение о выделении свыше 8,5 млрд рублей на ЕКАД. Окончательное решение предстоит принять правительственной комиссии по бюджетным проектировкам на очередной финансовый год и плановый период. Обращение об оказании поддержки в завершении строительства южного полукольца ЕКАД губернатор региона Евгений Куйвашев передал главе государства в ходе рабочего визита Владимира Путина в Екатеринбург в июле этого года.

Федеральные власти ранее поддерживали реализацию этого важного не только для Екатеринбурга, но и всего региона инфраструктурного проекта. Так, в 2016 году на строительство части автодороги из федеральной казны было выделено более 1,7 млрд рублей. А по итогам январской встречи Владимира Путина с Евгением Куйвашевым глава государства поручил министру транспорта Максиму **Соколов**у проработать вопрос выделения Среднему Уралу в 2017 году средств на эти цели. В итоге на стройку направили еще 460 млн рублей.

О проекте

Строительство южного полукольца ЕКАД является одним из важнейших дорожных объектов для Свердловской области. Завершение строительства позволит объединить в единый транспортный узел федеральные автодороги, связывающие Екатеринбург с городами Пермь, Тюмень, Челябинск, а также региональную дорогу Екатеринбург – Нижний Тагил – Серов с выходом на Ханты-Мансийск. Это позволит увеличить интенсивность движения автотранспорта, проходящего через Екатеринбург, в 1,5-2 раза. Также завершение работ на автодороге позволит вывести из городской черты 60-80 тыс. автомобилей транзитного транспорта в сутки, что положительно отразится на дорожной и экологической ситуации в Екатеринбурге.

Строительство ЕКАД началось в 1994 году. Общая протяженность автодороги составит 94,38 км, объект разбит на шесть участков, пять из которых (58,7 км) были введены в эксплуатацию в период с 1997 по 2011 годы. В настоящее время за счет средств федерального и областного бюджетов ведется строительство последнего участка ЕКАД – южного полукольца (35 км), этот объект разбит на три пусковых комплекса.

В ближайшее время планируется приступить к строительству третьего пускового комплекса южного полукольца ЕКАД, который соединит автодорогу «Екатеринбург – Полевской» с трассой М-5 «Урал» и позволит полностью замкнуть кольцо.

### RG.RU; ЮРИЙ ЗУБКО; 2017.08.23; БЕЛОРУССИЯ ПРЕДСТАВИЛА СВОЙ ПЕРВЫЙ ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ

В Минске прошла презентация первого белорусского электромобиля, машину протестировал заместитель премьера Белоруссии Владимир Семашко.

Электромобиль может развивать скорость до 110 км/ч, для зарядки ему понадобится от четырех до шести часов. Также у транспортного средства пока небольшой запас хода без подзарядки аккумулятора – 100-150 километров.

«Но все развивается. Будут развиваться и литиевые батареи, и суперконденсаторы. Мы ставим задачу освоить суперконденсаторы у себя», – цитирует вице-премьера пресс-служба правительства.

Автомобиль, выполненный на базе собираемого в Белоруссии Geely SC7, проектировался для городских условий.

«Думаю, в ближайшие три-четыре года у нас электромобиль будет не просто игрушкой, а будет реальным внедрением», – добавил Семашко.

Созданием электромобиля занималась Национальная академия наук при участии специалистов из Китая. Отмечается, что машина оснащена ходовыми электрическими элементами белорусского производства.

Серийное производство авто может быть налажено на строящемся в стране заводе предприятия «Белджи» – совместной белорусско-китайской марки.

Напомним, президент Белоруссии Александр Лукашенко поручил «готовить экономику и людей» к тому, что с вводом Белорусской АЭС появятся возможности шире использовать электричество. В частности, он говорил о необходимости распространения в стране электромобилей.

О сроках перехода на электромобили ранее также рассказал **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**. По его словам, это произойдет в ближайшие 10 лет.

Он отметил, что для перехода на электромобили в России нужно совершенствовать инфраструктуру, стимулировать приобретение таких машин.

«В том числе, может быть, налоговыми льготами. В частности – по транспортному налогу, который находится в компетенции субъектов РФ», – рассказал **Соколов**.

### ВЗГЛЯД-ИНФО; 2017.08.23; САРАТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ 700 МЛН РУБЛЕЙ НА ДОРОГУ К АЭРОПОРТУ «ГАГАРИНСКИЙ»

Саратовская область получит дополнительные федеральные средства на строительство Северного автодорожного подхода к новому аэропорту.

Сегодня пресс-служба губернатора сообщила о телефонном разговоре главы региона Валерия Радаева и **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а.

«Руководители обсудили вопросы по реализации проекта строительства аэропортового комплекса в с. Сабуровка Саратовского района.

Глава региона проинформировал, что работы ведутся в соответствие с графиком. Федеральная, региональная и спонсорская части проекта синхронизированы.

Валерий Радаев отметил, что в настоящее время продолжается строительство Северного автодорожного подхода к аэропорту. Максим **Соколов** сообщил, что принято решение о выделении региону дополнительных средств на строительство этого объекта в размере 700 млн. рублей», – сообщили ИА «Взгляд-инфо» в пресс-службе главы региона.

Справка

Северный автодорожный подход к аэропорту – современная трасса протяженностью 12 км. В настоящее время на всем ее протяжении полностью завершены земляные работы, 3 км дороги отсыпаны щебнем, 1,4 км – нижним слоем бетона. Работы на строительстве трех двухуровневых развязок закончены на 50%.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.23; РОСТОВСКИЙ АЭРОПОРТ «ПЛАТОВ» БУДЕТ ГОТОВ К ЭКСПЛУАТАЦИИ К ДЕКАБРЮ – РОСАВИАЦИЯ

Аэропортовый комплекс «Платов» (входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова») в Ростовской области будет готов к эксплуатации к 1 декабря текущего года с учетом высокого темпа строительных работ, говорится на сайте **Росавиаци**и со ссылкой на главу агентства Александра **Нерадько**.

На посвященном вопросам возведения нового аэродромного комплекса совещании А.**Нерадько** сообщил, что проект вышел на финальную стадию, общая строительная готовность инфраструктуры в настоящий момент составляет 98%. Так, уже полностью завершено строительство искусственных покрытий взлетно-посадочной полосы, перрона с местами стоянок, рулежных дорожек, устройство асфальтобетонных обочин, очистных сооружений, водосточно-дренажной сети, колодцев кабельной канализации. К 1 сентября будет завершена установка периметрового ограждения и устройство патрульной дороги.

Готовность контрольно-пропускного пункта составляет 95%, в начале сентября будет смонтировано досмотровое оборудование и въездные ворота.

Готовность командно-диспетчерского пункта также составляет 95%. Ведутся работы по монтажу метеооборудования и оборудования для радиотехнического обеспечения полетов в здании и башне контрольно-диспетчерского пункта.

Федеральной адресной инвестиционной программой на 2017 год и плановый период 2018-2019 годов на финансирование строительства в бюджете предусмотрены 2,5 млрд рублей. С начала строительства принято и оплачено работ на сумму 13,8 млрд рублей, отмечается в сообщении **Росавиаци**и.

Строительство аэропорта «Платов» было начато в 2014 году по поручению правительства РФ: он должен обеспечить прием гостей Чемпионата мира по футболу 2018 года и заменить существующий аэропорт Ростова-на-Дону, который будет закрыт и в перспективе интегрирован в городскую застройку. Общая площадь нового комплекса составит более 86 тыс. кв. м, из них 50 тыс. займет пассажирский терминал. Расчетная пропускная способность аэропорта – 5 млн пассажиров в год.

«Платов» станет первым в РФ аэропортовым проектом, который «с нуля» строит частный инвестор. Объем внебюджетных инвестиций превысит 18,3 млрд рублей (собственные средства «Реновы», а также привлеченные у Газпромбанка (MOEX: GZPR)). Еще 18 млрд рублей выделяются из федерального бюджета, 907 млн рублей – из регионального.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.23; СТРОИТЕЛЬСТВО КЕРЧЕНСКОГО МОСТА НЕ ОТРАЖАЕТСЯ НА КОЛИЧЕСТВЕ СУДОПРОХОДОВ ИЗ УКРАИНСКИХ ПОРТОВ – КАПИТАН ПОРТА «КЕРЧЬ»

Сокращение количества проходов судов по Керчь-Еникальскому каналу из украинских портов происходит последние семь лет и не связано со строительством моста через Керченский пролив, заявила служба капитана морского порта Керчь в среду.

«Изменения в структуре судоходства в Азово-Черноморском бассейне носят исключительно конъюнктурный характер и никак не связаны со строительством Крымского моста. Об этом свидетельствует статистика судопроходов по Керчь-Еникальскому каналу в/из украинских портов начиная с 2010 года», – говорится в сообщении службы.

Так, в 2010 году зафиксированы 5,1 тыс. судопроходов по каналу в украинские порты, в 2013 году – более 3,7 тыс. (сокращение на 27%). «В 2013 году количество судопроходов в/из украинских портов составляло всего 13,3% от общего количества судов, прошедших по каналу в/из портов Азовского моря. В 2014 году – 17%, в 2015 году – 9,4%, в 2016 году – 11,4%», – отмечает служба.

Керчь-Еникальский канал исторически закреплен за портом Керчь.

Министерство Украины по делам беженцев ранее выразило опасение, что строительство Керченского моста скажется на конкурентоспособности порта Мариуполя. «Если раньше проход через Керченский пролив был разрешен судам длиной до 200 метров, то теперь Российская Федерация заявляет об ограничении разрешенной длины в 160 метров. Новым требованиям к габаритам судов, по информации Мариупольского порта, не будут отвечать по меньшей мере 144 судна, которые заходили в порт в течение прошлого года», – подчеркнули в министерстве, добавив, что именно на эти суда приходится 43% грузопереработки порта.

Служба капитана порта Керчь сообщила, что до 2014 года судоходство по Керчь-Еникальскому каналу регулировалось правилами, утвержденными приказом **министра транспорта** Украины (было доступно для судов длиной до 215 м с осадкой до 8 м), после 2014 года – осуществляется в соответствии с обязательными постановлениями в морском порту Керчь, утвержденными приказом **Минтранса** России (плавание по каналу допускаются для судов длиной до 252 м и осадкой не более 8 м).

По Керчь-Еникальскому каналу осуществляется судоходство между Черным и Азовским морями. В Азовском море расположены российские порты Таганрог, Темрюк, Кавказ, Ейск, Азов, Ростов-на-Дону и украинские Мариуполь и Бердянск.

«Проход судов в Азовском море до портов Бердянск и Мариуполь после выхода из Керчь-Еникальского канала осуществляется по рекомендованному пути № 87, имеющего глубину на входе 10,8 метра и в конце пути на подходах к портам также около 8 метров. То есть суда с осадкой более 8 метров физически не могут пройти по Керчь-Еникальскому каналу в/из портов Бердянск и Мариуполь», – подчеркнули в службе.

Российские порты на Азовском море – мелководные, глубина у причалов и подходных каналов не превышает 5 метров. На якорных стоянках в Керченском проливе, в акватории порта Кавказ (южнее строящегося моста) глубины достигают 20 метров (там производится перевалка насыпных и наливных грузов на судах вместимостью 100-150 тысяч тонн).

«Украинские порты Мариуполь и Бердянск глубже российских, но и они принимают суда с осадкой не более 8 метров», – заявляет служба капитана морского порта Керчь.

19-километровый мост станет самым длинным в России и соединит полуостров с материковой частью РФ автомобильной и железной дорогой. Движение машин по мосту откроется в декабре 2018 года, поездов – 1 декабря 2019 года.

### ИЗВЕСТИЯ; 2017.08.23; В ФИНЛЯНДИИ ОБСУДИЛИ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Развивать интеллектуальный транспорт в России и Финляндии будут через ассоциации

Ассоциация «Автонет» приняла участие в заседании Рабочей подгруппы по вопросам логистики и интеллектуального транспорта между **Министерством транспорта** и связи Финляндии и **Министерством транспорта** России. На заседании были приняты решения, важные для дальнейшего сотрудничества двух стран в области развития интеллектуального транспорта и интеллектуальных транспортных систем.

Российскую делегацию возглавил Александр Славуцкий, заместитель директора Департамента программ развития **Министерства транспорта** Российской Федерации. В число российских спикеров также вошли Владимир Колмаков, исполнительный директор Ассоциации «Автонет», Игорь Астахов, заместитель руководителя «**Росавтодор**а», Александр Евсин, заместитель руководителя ЦОДД г. Москвы, а также другие представители **Минтранса** России и «**Росавтодор**а».

Финская делегация была представлена сотрудниками **Министерства транспорта** и связи в лице Пяйви Антикайнен, представителя **Министерства транспорта** и связи Финляндии, директора отдела по вопросам бизнеса в области информационных технологий, Сеппо Ээрни, представителя **Министерства транспорта** и связи Финляндии, ответственного за интеллектуальный транспорт и телематику, и других специалистов по вопросам развития и внедрения систем интеллектуального транспорта.

Одним из ключевых предметов обсуждения стало развитие национальных программ развития интеллектуального транспорта, ИТС, нормативно-правового обеспечения в этой области, использования радиочастотного спектра между Россией и Финляндией, сотрудничества на международной арене, а также взаимодействия между заинтересованными компаниями и ведомствами РФ и Финляндии.

Александр Славуцкий отметил, что в настоящее время в России активно создается база для внедрения автономного транспорта и интеллектуальных транспортных систем. В частности, ведется работа по разработке и тестированию систем взаимодействия автомобиля и инфраструктуры и их апробации как на закрытых полигонах, так и на опытных участках дорожной сети. Такие площадки планируется организовать на трассе М11, а также на отдельных участках дорожной сети Москвы, Санкт-Петербурга и Республики Татарстан. «Мы планируем совершить первый тестовый заезд беспилотного автомобиля по специальному участку трассы в мае 2018 года. В настоящее время идет оснащение участка технологическими решениями, которые позволят совершить однократный проезд беспилотника», – сообщил заместитель руководителя **Росавтодор**а Игорь Астахов.

Так как вопросы развития интеллектуального транспорта и ИТС затрагивают сразу несколько отраслей, наиболее эффективным и логичным решением видится сотрудничество посредством отраслевых ассоциаций и объединений. «Что касается наших усилий по взаимодействию коммерческих предприятий между собой, то в России компании различных отраслей объединяются в ассоциации и консорциумы. У нас уже есть пример подобного сотрудничества, и, как показала практика, он весьма эффективен – Ассоциация «Автонет» объединяет на своей площадке автопроизводителей, производителей компонентов, разработчиков программного обеспечения, телекоммуникационные и логистические компании, исследовательские институты и заинтересованные министерства и ведомства. Мы предполагаем, что именно национальные ассоциации России и Финляндии могли бы между собой определить формат взаимодействия. Поэтому я считаю, что наши министерства должны приложить усилия по усилению взаимодействия между собой подобных объединений», – прокомментировал Александр Славуцкий. Ключевой задачей государства в этой цепочке становится снятие барьеров и содействие подобному взаимодействию.

«Перед Ассоциацией «Автонет» стоит задача объединить множество компаний с различными потребностями и запросами, сформировав новый по сути рынок – рынок автономного, подключенного и электрического транспорта в России. Сейчас ведется активная работа по налаживанию взаимодействия между всеми участниками, и мы уже видим первые результаты – у нас есть несколько рабочих групп, являющихся оптимальным инструментом для дискуссий и решения возникающих вопросов», – прокомментировал Владимир Колмаков, исполнительный директор Ассоциации «Автонет».

По словам Пяйви Антикайнен, управление движением интеллектуального транспорта в Финляндии будет передано частным компаниям, начиная с 2019 года. В апреле будущего года состоится конгресс, посвященный вопросам развития спутниковой навигации, к участию в котором будут приглашены представители Российской Федерации.

Пилотные проекты в области развития интеллектуального транспорта есть и в Финляндии. Как отметил Юха Кенраали, директор по вопросам информационных технологий агентства безопасности транспорта Финляндии, проект интеллектуального транспортного коридора Москва – Санкт-Петербург – Хельсинки ScanWay предусматривает участие компаний, ориентированных в первую очередь на сотрудничество с Россией. Представители **Министерства транспорта** и связи Финляндии также отметили важность обеспечения совместимости и работоспособности систем ECall и ЭРА Глонасс в обеих странах, а также готовность своей стороны провести необходимое тестирование систем до февраля 2018 года. «Мы предлагаем сосредоточиться на проектах, которые предусматривают перевозки через государственную границу, и обеспечении функциональности логистических цепочек», – добавила г-жа Антикайнен.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ДЕНИС ПЕРЕДЕЛЬСКИЙ; 2017.08.23; ОПАСНЫЙ РЕЙС

Орловская прокуратура выявила грубые нарушения законодательства по организации перевозок детей. Проверки проходят регулярно, однако в преддверии нового учебного года контроль был усилен. Школы порой отказываются устранять нарушения без суда.

Как рассказала «РГ» старший помощник областного прокурора Елена Семина, «транспортные» иски подают и к районным администрациям. Проверка показала, что автобусы для перевозки учеников не оборудованы тахографами. Эти устройства необходимы для безопасного вождения, они регистрируют такие показатели, как время и скорость движения, пробег и период отдыха водителей.

Некоторые сравнивают тахографы с «черными ящиками» в самолетах. Помимо прибора необходима индивидуальная карта водителя. Без нее тахограф не сможет считать информацию. Установка таких приборов предусмотрена законом. Однако даже на новых машинах их не всегда встретишь. Дело в том, что это дорогое удовольствие, чтобы оснастить тахографом только один автобус, потребуется около 200 тысяч рублей.

Тем не менее суды обязали администрации районов выделить необходимые средства на их установку. Так, в Нижне-Жерновской и Русско-Бродской средних школах на автобусах приборы должны появиться до 1 сентября.

Серьезным нарушением в прокуратуре называют отсутствие пред– и послерейсовых осмотров. Каждого водителя перед поездкой должен осмотреть медик. Автобусы должны проходить технический осмотр. Сейчас эта услуга платная. Возможно, поэтому обязательные процедуры превратились в формальность. Так, лицей N 18 Орла даже не заключил договор на проведение медосмотров со специализированной клиникой. Школам разрешено включать в штат медработника для осмотра водителей. Но в лицее и этого нет.

С журналами регистрации медосмотров тоже беда, десятки водителей выходят на маршруты на свой страх и риск. Немало претензий возникло и к техническому состоянию машин. Так, в Знаменском и Хотынецком районах в автобусах неисправными оказались ремни безопасности и огнетушители.

Как сообщили в прокуратуре, всего выявлено 136 нарушений законодательства. Директоров школ и чиновников от образования предупредили, к дисциплинарной ответственности уже привлечено 80 должностных лиц. Наказывают и за то, что не ведется учет ДТП, совершенных водителями автобусов. Профилактическая работа с ними не проводится, нет журналов проведенного инструктажа.

Представление получило и областное управление государственного автомобильного дорожного надзора (УГАДН). Инспекторы не всегда вносят в административные протоколы важные сведения: не уточняют, что ДТП совершил водитель именно школьного автобуса. Последнему это позволяет скрыть факт от директора и сохранить работу.

### ТАСС; 2017.08.23; ТРИ НОВЫЕ РАЗВЯЗКИ НА ГОРЬКОВСКОМ ШОССЕ В ПОДМОСКОВЬЕ ОТКРОЮТСЯ В СЕНТЯБРЕ 2017 ГОДА

Строители планируют запустить движение по трем новым развязкам Горьковского шоссе с Объездным и Леоновским шоссе и с Советской улицей (городской округ Балашиха Московской области – прим. ТАСС) в сентябре 2017 года. Об этом журналистам сообщил начальник отдела капитального строительства ФКУ «Упрдор Москва – Нижний Новогород» Виталий Зацепин.

Сейчас длина пробки в область в пятницу в 18 часов по Горьковскому шоссе по территории Балашихи превышает 12 км, согласно среднестатистическим данным «Яндекс. Пробки». Реконструкция трассы позволит направить транзитный поток автомобилей на второй этаж, оставить подэстакадное пространство для городского движения и снять проблему «левых поворотов» в центр города.

«На развязках с Объездным шоссе и Советской улицей осталось нанести ЩМА [щебеночно-мастичный асфальтобетон], разметку и завершить благоустройство. Планируемый ввод объектов в рабочее движение – начало сентября. По третьей развязке – ближе к концу», – сказал Зацепин. Работы на развязке с Леоновским шоссе завершены на 70%, по его словам.

Текущий проект реконструкции Горьковского шоссе начался в 2015 году. За время его реализации возникла необходимость в дополнительном озеленении и оборудовании новых съездов с трассы, добавил глава городского округа Балашиха Сергей Юров.

Текущим проектом ограничен въезд с Горьковского шоссе в микрорайон Новое Измайлово Балашихи, добавил он. «В течение 2 дней проведем совещание с «**Росавтодор**ом», пригласим предпринимателей, которые ведут свою деятельность на примыкании к Горьковскому шоссе. Будем решать вопрос таким образом, чтобы обеспечить нормальную транспортную доступность жителям микрорайона», – продолжил он. Население Нового Измайлово составляет около 20 тыс. человек.

Стоимость строительства трех развязок на Горьковском шоссе составила около 10 млрд рублей, по словам Зацепина. Проектный скоростной режим на трассе после реконструкции составит 110 км/ч, напомнил Юров.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; ДЕНИС СКОРОБОГАТЬКО; ЕЛЕНА КИСЕЛЕВА; 2017.08.24; СО СКОРОСТЬЮ СМЕТЫ

В проекте железнодорожного коридора «Евразия» появились первые триллионы

Планы России по развитию высокоскоростного железнодорожного сообщения резко расширились. Как выяснил “Ъ”, гигантский проект коридора «Евразия» уже не просто красивая идея – у него появилось детальное предТЭО. ВСМ Москва–Казань, наиболее проработанный участок коридора, станет частью линии от Берлина до Урумчи, 2,4 тыс. км по РФ можно будет проехать за девять с половиной часов. К 2050 году по «Евразии» планируется перевозить 20 млн тонн грузов и почти 37 млн пассажиров в год. Но на это нужно почти 8 трлн руб., из которых 3,6 трлн стоит российская часть проекта. Ясности с инвесторами пока нет, но, по данным “Ъ”, частные средства на проект будет собирать в том числе инфраструктурный фонд, который осенью планируют учредить Российское инвестиционное агентство и бельгийская AtlasInvest.

Сегодня в **Минтрансе** должно состояться совещание, где будет обсуждаться предварительное технико-экономическое обоснование (предТЭО) высокоскоростного железнодорожного коридора «Евразия» (Пекин–Москва–ЕС). Он предполагает перевозку и пассажиров и грузов и включит в себя проект высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва–Казань, обсуждаемый с 2013 года.

Последний до сих пор предусматривал только перевозку пассажиров, оценивался в 1,3–1,43 трлн руб. и должен быть реализован через концессию на 40 лет. Пассажиропоток ожидался на уровне 16 млн человек в 2025 году и 23,7 млн человек в 2050 году. Вопрос об организации на ВСМ грузовых перевозок был поднят еще в 2015 году. В интервью “Ъ” 30 мая глава ОАО РЖД Олег Белозеров утверждал, что грузовое движение на ВСМ «точно будет», но заложат ли его в исходную модель, станет понятно летом. Параллельно с 2014 года шло обсуждение проекта Евразийского высокоскоростного транспортного коридора Москва–Пекин стоимостью 7 трлн руб., однако детально проект не прорабатывался. Как выяснил “Ъ”, первый вице-премьер Игорь Шувалов поручил заняться вопросом 10 июля. После этого ОАО РЖД и подготовило предТЭО ВСМ «Евразия».

«Евразия» должна пройти от Берлина к Урумчи (КНР) через Польшу, Белоруссию, Россию и Казахстан. Рассматривались несколько вариантов, в том числе через Сибирь, но приоритетным выбран маршрут через Казахстан, в рамках которого на Россию приходится 44,3% ВСМ (2,37 тыс. км). Российский участок можно будет преодолеть за 9,5 часа, в целом участок Брест (Белоруссия)–Достык (Казахстан) – за 19,5 часа. Средняя скорость движения составит 250 км/ч.

ВСМ Москва–Казань остается стартовым проектом. По графику ее строительство должно начаться в 2018 году и завершиться в 2023 году открытием пассажирского движения. Параллельно в 2020 году начнется строительство участков Казань–Екатеринбург и Золотая Сопка–Достык. В 2021 году запустят строительство ВСМ на участках Берлин–Брест, Брест–Красное и Екатеринбург–Челябинск. Последними, в 2023 году, будут начаты отрезки Красное–Москва, Челябинск–Золотая Сопка и Достык–Урумчи. В 2026 году планируется запустить грузовой транзит.

Плановая выручка «Евразии» в 2050 году – 2,77 трлн руб. (для сравнения: выручка ОАО РЖД по МСФО в 2016 году составила 2,13 трлн руб.). Наибольшую часть доходов должны генерировать грузовые перевозки, которые достигнут 11,9 млн тонн (выручка – 797 млрд руб.) в год к 2050 году.

Основная часть грузов, по предТЭО, будет приходиться на маршрут Китай–ЕС (7,9 млн тонн). Но в целом «Евразия» не изменит картины глобальной логистики и большая часть грузов на указанных направлениях (144,1 млн тонн) останется за морским и автомобильным транспортом.

Пассажиропоток ВСМ к 2050 году может достичь 36,9 млн человек в год, выручка от пассажирских перевозок – 118,8 млрд руб. Уже сейчас, по данным предТЭО, пассажиропоток на отрезках будущей ВСМ составляет 38,7 млн человек, большинство из которых (71%) перемещается авиатранспортом. По мнению авторов предТЭО, потенциал переключения на ВСМ железнодорожных пассажиров весьма велик. В базовом сценарии это 20–60% плацкартных пассажиров, 70–90% купейных и 100% пассажиров скоростных поездов. В отношении авиапассажиров точных оценок нет, но ВСМ будет конкурентоспособна по цене на расстояниях 2–2,5 тыс. км.

Общие капзатраты по проекту оценены в 7,84 трлн руб. без НДС, в том числе 3,58 млрд руб. без НДС – по территории РФ. Операционные затраты на содержание инфраструктуры – 48,5–49,7 млн руб. на 1 км, для перевозчика – 1,98–2,04 руб. за пассажиро-километр для пассажирских и 0,91–0,99 руб. за тонно-километр для грузовых перевозок. Под проект придется проектировать грузовой подвижной состав на базе пассажирского: стоимость поезда оценивается в 2,74 млрд руб.

Коридор через бюджет

Основными участниками проекта должны стать национальные железные дороги стран-участников: ОАО РЖД, «Казахстан темир жолы» (КТЖ, железные дороги Казахстана), Белорусская железная дорога, China Railways. Финансирование – 40% через акционерный капитал и 60% в виде кредитов финансовых организаций. Рассматривались разные варианты реализации проекта, в том числе и без господдержки. В случае с господдержкой она будет включать как минимум обнуление налога на прибыль до 2050 года, другие виды могут включать госгарантии, специнвестконтракты, капитальные гранты и прямые субсидии.

По ВСМ Москва–Казань ОАО РЖД уже просит налоговых льгот – обнуления НДС на услуги на перевозки и использование инфраструктуры ВСМ и налога на имущество в отношении инфраструктуры, следует из одной из последних презентаций проекта (есть у “Ъ”). Монополия предупреждает, что в случае отказа регионов предоставить льготы по налогу на имущество совокупные выплаты за период эксплуатации составят 720 млрд руб., что повышает риск задействования механизма минимального гарантированного дохода, предусмотренного концессионным соглашением: за счет него государство компенсирует концессионеру недополученные доходы, если пассажиропоток отклоняется от прогноза (государство несет 80% рисков).

В ОАО РЖД считают, что реализация проекта «Евразия» способна оказать прорывной эффект на ВВП и темпы экономического роста РФ. «Совокупный денежный поток (доходы консолидированного бюджета Российской Федерации.– “Ъ”) в результате реализации проекта в прогнозных ценах по российской части проекта оценивается в 700 млрд руб. на этапе строительства и 4,3 трлн на этапе эксплуатации,– говорят в монополии.– Внутренняя норма доходности для бюджета составит более 15%».

По мнению ОАО РЖД, предпосылкой к реализации этого проекта являются, во-первых, растущие объемы торговли товарами с высокой добавочной стоимостью, чувствительными к сроку доставки. Во-вторых, рост объемов электронной торговли, в том числе между Китаем и ЕС. Ожидаемый рост розничной электронной коммерции составит до $4 трлн в 2020 году. В-третьих, процессы урбанизации и глобализации и рост мобильности населения в России и в мире. До 2050 года прогнозируется стремительный рост общего пассажиропотока, включая авиационные перевозки как внутри РФ, СНГ, так и в межконтинентальном евразийском сообщении. В-четвертых, успешные проекты запуска скоростных железных дорог в РФ и высокоскоростного транспорта в ЕС и Китае. В **Минтрансе** проект не комментируют.

Источник, знакомый с ситуацией, отмечает, что проект «чувствителен к срокам строительства и графику ввода всех участков инфраструктуры». Транзитное сообщение по плану должно быть запущено к 2026 году, поясняет собеседник “Ъ”, но строительство некоторых участков в заявленный срок точно недостижимо, даже при решении вопросов с финансированием.

Инвесторы готовы на все

В ОАО РЖД источники финансирования «Евразии» не уточняют, но говорят о «наборе мер отечественной государственной и международной поддержки» и участии «доступных институтов развития, включая концессии, инфраструктурную ипотеку и так далее». Между тем до сих пор неясной остается ситуация с финансированием даже участка Москва–Казань.

В мае 2016 года Китай подтвердил готовность вложить 52 млрд руб. в акционерный капитал первой фазы проекта (Москва–Нижний Новгород), $1 млрд – в капитал второй фазы (Нижний Новгород–Казань) и предоставить кредиты China Development Bank до 400 млрд руб. на 20 лет под 4% годовых. В мае первый вице-президент ОАО РЖД Александр Мишарин говорил, что монополия предложила КНР увеличить объем кредита и снизить ставку. Консорциум «Немецкая инициатива» (Siemens, Deutsche Bank, Deutsche Bahn и другие компании), выражал готовность вложить в проект до €3,5 млрд. В качестве одного из инвесторов (20 млрд руб.) рассматривается РФПИ (там отказались от комментариев), следует из презентации. Источник, близкий к фонду, сообщил “Ъ”, что он готов рассматривать участие в проекте.

Есть и новые претенденты: 100 млрд руб. может вложить инфраструктурный инвестфонд, который учреждается АНО «Российское инвестиционное агентство» (РИА) и бельгийской AtlasInvest. Последняя управляет фондами, вкладывающими в основном в нефтегазовую отрасль и альтернативную энергетику, владелец и основатель группы Марсель ван Пук управляет инвестициями американской Carlyle в энергетический сектор за пределами США. Вчера с AtlasInvest связаться не удалось.

Как пояснил “Ъ” глава РИА Юрий Спиридонов, исходно агентство рассматривало участие в проекте для «продвижения промышленного производства». Но по мере обсуждения с иностранными партнерами возникла идея создания инфраструктурного фонда, в который они заходят через AtlasInvest. Пока речь идет о предоставлении 100 млрд руб., но есть и сверхзадача по организации финансирования всего проекта за счет частных средств. По словам Юрия Спиридонова, интерес проявляют английские, бельгийские, голландские компании. Предложения китайских и немецких он называет, «по сути, недешевыми товарными кредитами». Участие же частных средств позволит сэкономить, убеждены в РИА, называя даже полную стоимость ВСМ Москва–Казань «подъемной». Фонд планируется создать осенью, санкционные риски в РИА считают небольшими.

Вместе с тем, говорит источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, хотя проект ВСМ «вылизан до блеска», серьезных подвижек в нем с 2013 года по-прежнему нет. Проект никто не продвигает по политической линии, говорит он, что свидетельствует об отсутствии за ним реальных сил. Внутри ОАО РЖД, добавляет он, к этой истории до сих пор относятся «со скепсисом и иронией».

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.23; МИНЮСТ ЗАРЕГИСТРИРОВАЛ ПРИКАЗ ФАС О ТАРИФНЫХ ПРЕФЕРЕНЦИЯХ ДЛЯ ОДНОЙ МОДЕЛИ АЛТАЙВАГОНА

Министерство юстиции РФ в среду зарегистрировало приказ Федеральной антимонопольной службы (ФАС) РФ, который устанавливает тарифную схему с пониженной платой за порожний пробег в отношении полувагонов модели «12-2143» АО «Алтайвагон».

Документ, датированный 5 мая, опубликован на официальном интернет-портале правовой информации. О том, что экспертная комиссия ФАС 27 апреля одобрила эту тарифную схему для вагона на тележке АО «Уралвагонзавод» (УВЗ), весной «Интерфаксу» сообщал замглавы «Алтайвагона» Станислав Золотарев.

«Скидка предоставлена на уровне той, которая сегодня действует для тележки УВЗ, а она равна 10,8%», – говорил он, отмечая, что модель прошла испытания в 2016 г. по стандартам ОАО «Российские железные дороги» как собственника инфраструктуры и получила положительное заключение. Расчеты, по словам топ-менеджера, были одобрены «дочкой» РЖД – АО «Всероссийский научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта».

«Скидка для «Алтайвагона» позволит ликвидировать имеющуюся дискриминацию производителя. Также это положительно повлияет на развитие инновационной тележки «Уралвагонзавода», которую будем совместно и плодотворно развивать на рынке», – говорил замглавы алтайского предприятия. Кроме того, как отмечал С.Золотарев, ФАС придерживается мнения, что принятое решение устранит дискриминацию, поддержит конкуренцию между производителями, а также простимулирует покупку новых вагонов.

Между тем, изначально в проекте соответствующего приказа антимонопольной службы фигурировало две модели вагонов завода, которыми планировалось список из шести вагонов, уже включенных в тарифные схемы – «12-2142» и «12-2143». Документ был опубликован на портале для размещения информации о разрабатываемых нормативных актах и их общественного обсуждения regulation.gov.ru. Однако позднее на нем появился другой проект приказа, где речь шла только об одной модели.

Полувагон модели «12-2142» имеет глухие торцевые стенки и разгрузочные люки в полу. Полувагон модели «12-2143» – глуходонный, оборудован двумя диагонально расположенными зачистными люками. Грузоподъемность – 75 тонн и 77 тонн, соответственно. Нагрузка на ось у обоих вагонов – 25 тс, объем кузова – 94 кубометра, подвижной состав рассчитан на перевозки грузов со скоростью до 120 км/ч.

При этом «Коммерсантъ» писал, что «Уралвагонзавод» просил **министерство транспорта** РФ не вводить скидки на порожний пробег для «инновационных» вагонов «Алтайвагона». Газета ссылалась со ссылкой на письмо генерального директора УВЗ Александра Потапова заместителю главы **Минтранса** Алану **Лушников**у. В письме топ-менеджер сообщал, что по стандарту РЖД положены испытания новых и изношенных вагонов (на пробеге от 250 тыс. км). Из моделей «Алтайвагона» к тестам был представлен один новый состав одной модели, пишет он, требуя дополнительных исследований.

Утверждение проекта приказа ФАС, полагает он, «не имеет правовых оснований и является дискриминационным в отношении УВЗ, понесшего масштабные финансовые и временные затраты» на подконтрольную эксплуатацию и испытания. Ведомства разделяли эту позицию, отмечал «Коммерсантъ». Согласно письму в ФАС замглавы министерства промышленности и торговли РФ Александра Морозова, на совещании 13 апреля Минэкономразвития, **Минтранс** и Минпромторг согласились, что для скидок «Алтайвагону» необходимо полностью завершить испытания. Ведомство полагало, что их объем не соответствует требованиям РЖД.

В ФАС изданию сообщали, что скидка для «Алтайвагона» позволит ликвидировать имеющуюся дискриминацию производителя. «Все необходимые испытания проведены, о чем есть официальное подтверждение от лица главы «Российских железных дорог» Олега Белозерова», – сказал собеседник газеты. Дополнительные испытания, на которые потребуется 2-3 года, избыточны, говорили в антимонопольной службе, поскольку вагоны «Алтайвагона» построены на тележке «Уралвагонзавода», которая их уже прошла. «УВЗ и ТВСЗ в свое время получили скидки на основе математических расчетов, дополнительные испытания они провели уже после. Если оставить все как есть, то скидка будет давать им необоснованное конкурентное преимущество перед «Алтайвагоном», – отмечали в ФАС.

«Алтайвагон» входит в холдинг «СДС-Маш» группы «Сибирский деловой союз» (СДС). Предприятие выпускает грузовые вагоны, в том числе цистерны, полувагоны, крытые вагоны и платформы. Головное предприятие в Новоалтайске (Алтайский край) занимается разработкой и изготовлением новых моделей, а также осуществляет ремонт грузовых вагонов. Филиал в Рубцовске производит стальное литье. Крупнейшим акционером СДС с долей 33,3% является президент компании Михаил Федяев, 26,67% принадлежат Владимиру Гридину, по 20% – его сыновьям Андрею и Сергею.

Тарифные преференции начали действовать с 2013 г., когда ныне влившаяся в ФАС Федеральная служба по тарифам (ФСТ) РФ установила скидки на порожний пробег для ряда «инновационных» моделей вагонов Тихвинского вагоностроительного завода (Ленинградская обл., актив группы «Объединенная вагонная компания» (MOEX: UWGN), ОВК). По факту дисконт в «круговом рейсе» зависит от дальности перевозок.

Через некоторое время Федеральная антимонопольная служба указала на необходимость установить аналогичные схемы для всех производителей подвижного состава с улучшенными техническими характеристиками. После этого тарифное ведомство дало преференции при эксплуатации и моделей «Уралвагонзавода». В декабре 2015 г. глава ведомства Игорь Артемьев заявлял, что предоставленные ФСТ преференции по моделям отдельных производителей будут ликвидированы. Однако в феврале 2016 г. правительство РФ согласилось сохранить их до введения новых, завязанных на их экономической эффективности для владельца инфраструктуры.

Сейчас тарифные схемы (с разным размером дисконта) распространяются на вагоны моделей «12-9761-02», «12-9833-01», «12-9853», «12-9869» (тихвинские полувагоны ОВК), а также «12-196-01» и «12-196-02» (полувагоны УВЗ).

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.23; МИНТРАНС РФ ОПРЕДЕЛИТ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ОБЪЕКТЫ В МОРСКИХ ПОРТАХ

**Министерство транспорта** РФ приступило к подготовке перечня объектов инфраструктуры морского порта, уведомление о начале разработки соответствующего проекта приказа опубликовано на сайте regulation.gov.ru.

Предполагаемая дата вступления документа в силу – 1 ноября 2017 года. До настоящего времени перечень инфраструктурных объектов в морских портах не был определен.

В соответствии с проектом, объектами инфраструктуры морских портов являются портовые технические сооружения, доки, ледоколы, буксиры и суда портофлота, а также средства навигационного оборудования, объекты СУДС и других информационных систем связи.

Кроме того, в перечень вошли ж/д и автомобильные подъездные пути, крановые рельсы, перегрузочное оборудование, электролинии и сети инженерных коммуникаций на территории морского порта. В перечень также входят крытые и открытые склады, административные здания и строения, предназначенные для обслуживания пассажиров и размещения администрации служб морского порта.

Основанием для разработки перечня инфраструктурных портовых объектов стали поправки в федеральный закон о морских портах, регулирующие отношения, связанные с созданием, развитием морских портов и осуществлением в них деятельности.

Как сообщалось, в июле президент РФ Владимир Путин подписал федеральный закон о внесении изменений в закон о морских портах. В соответствии с принятыми изменениями, правительство РФ наделяется полномочиями по принятию решений о создании и установлении или изменении границ морского порта. Также федеральным законом регламентируются вопросы, связанные с распоряжением недвижимого имущества, находящегося в госсобственности, оказанием услуг и обеспечением безопасности в морских портах.

При этом законом уточняется понятие территории морского порта. В нее предлагается включать земельные участки и акватории морского порта.

Законодательные поправки приводят 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. Закон вступит в силу с 1 ноября 2017 года.

### ТАСС; СУСАННА РОЖИНА; 2017.08.23; ВЛАСТИ ЯКУТИИ ПРОСЯТ РОСМОРРЕЧФЛОТ ПРОДЛИТЬ СРОК АРКТИЧЕСКОЙ НАВИГАЦИИ

Власти Якутии направили обращение в **Федеральное агентство морского и речного транспорта** (**Росморречфлот**) о продлении сроков арктической навигации, которая началась позже из-за неблагоприятных погодных условий на арктическом побережье. Об этом ТАСС в среду заявил первый зампред правительства Якутии Алексей Колодезников.

«Мы направили обращение в **Росморречфлот** о продлении сроков арктической навигации в Якутии, которая началась позже запланированных сроков из-за погодных условий. Определенных сроков окончания навигации пока нет, будем смотреть по обстановке и выполнению планов», – сказал он.

Ранее ТАСС сообщал, что в этом году арктическая навигация в Якутии началась с 19-дневной задержкой из-за сложной ледовой обстановки на арктическом побережье. Суда с грузами стояли возле порта Тикси в ожидании улучшения ледовой обстановки.

Обычно арктическая навигация в Якутии начинается в 20-х числах июля и завершается в сентябре, в зависимости от судоходной обстановки. Для продолжения судоходства после установленных сроков завершения арктической навигации необходимо разрешение **Росморречфлот**а, так как федеральное агентство регулирует деятельность морского и речного транспорта и имеет полномочия по ограничению судоходства.

В целом в период навигации в арктические районы планируется доставить более 400 тысяч тонн различных грузов. А по всем рекам республики, включая не только арктические, план завоза составляет 1,2 млн тонн грузов, из которых на данный момент уже доставлено до пунктов назначения 66% (в 2016 году на эту дату было доставлено 62%), отмечают власти.

### ТАСС; 2017.08.23; ВЛАСТИ САМАРЫ ПЛАНИРУЮТ ДОСТАВЛЯТЬ БОЛЕЛЬЩИКОВ НА СТАДИОН ПО ВОЛГЕ ВО ВРЕМЯ ЧМ-2018

Водный транспорт будет использоваться в Самаре для доставки болельщиков в район стадиона во время чемпионата мира по футбола 2018 года. Об этом журналистам сообщил губернатор Самарской области Николай Меркушкин.

Стадион в Самаре примет шесть матчей чемпионата мира – четыре на групповом этапе, включая одну игру сборной России, а также игры 1/8 финала и четвертьфинала.

«Мы планируем использовать водный транспорт, мы делаем реконструкцию речного вокзала. Его не было в программе подготовки к чемпионату мира. От пивзавода люди смогут на скоростных теплоходах в течение 20-30 минут добираться в район стадиона. По ходу этого маршрута мы делаем четыре причальные стенки, где будут остановки водного транспорта», – рассказал Меркушкин.

Также Меркушкин сообщил, что путь от самарского пивного завода до стадиона займет от 20 до 30 минут. «Туда идут два шоссе, реконструкция которых скоро завершится. Кроме того, мы доведем к чемпионату мира трамвайную линию до стадиона. Люди могут из центра города на скоростном трамвае дополнительно добираться до стадиона, это будет занимать 20 минут максимум. На мой взгляд, это наиболее оптимальный вариант», – отметил Меркушкин.

«Самара-Арена», рассчитанная на 45 тыс. зрителей, возводится на въезде в Самару около основных автомобильных трасс, ведущих в сторону аэропорта и Тольятти.

### ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ; АННА ХАЛИТОВА; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; ТАТЬЯНА БАЙКОВА; 2017.08.24; РОССИЙСКИЕ ТУРИСТЫ ДО КОНЦА ГОДА В ЕГИПЕТ НЕ ПОЛЕТЯТ

Чартерные рейсы в курортные регионы страны пирамид не будут возобновлены

Авиасообщение между Россией и египетскими курортами не будет возобновлено в 2017 году. Об этом «Известиям» рассказали источники в российских дипломатических кругах, информацию подтвердили и собеседники в авиационной отрасли. По их словам, Москва пока не уверена в безопасности египетских аэропортов. Единственный город, где наблюдаются позитивные изменения, – это Каир.

Как рассказали «Известиям» источники в дипломатических кругах РФ, российским туристам не стоит надеяться на то, чтобы добраться до курортных зон Египта в ближайшее время.

– В 2017 году не будут возобновлены чартерные рейсы в Египет. Аэропорты в Хургаде и Шарм-эль-Шейхе по очереди должны быть проинспектированы до 30 сентября. Сейчас всё находится в процессе переговоров, – сообщил один из собеседников «Известий».

Ранее глава МИД России Сергей Лавров по итогам переговоров со своим египетским коллегой Самехом Шукри отметил ряд позитивных сдвигов в вопросе восстановления авиасообщения с Египтом. Как пояснил источник, это касается прежде всего аэропорта в Каире.

– Каир, по сути, уже готов к приему россиян в плане безопасности. Есть условная договоренность об открытии аэропорта в октябре. Однако всё зависит от внутриполитической ситуации в Египте. Необходимо и принципиальное решение Москвы, – подчеркнул источник.

В **Росавиаци**и не комментируют вопросы, связанные с открытием рейсов в Египет. Однако собеседник «Известий» в авиационной отрасли, знакомый с ходом переговоров, отметил, что группа экспертов из РФ в июле завершила очередную проверку в новом терминале аэропорта Каира, откуда будут выполнять полеты российские авиакомпании. По его словам, специалисты зафиксировали прогресс по тем вопросам, которые требовали решения в части обеспечения авиабезопасности.

Большая часть недочетов, замеченных в ходе предыдущих проверок, была устранена. По их итогам, как заметил собеседник «Известий», был подготовлен и направлен в правительство отчет **Росавиаци**и. На его основании может быть принято окончательное решение.

– На первом этапе полеты будут открыты только в Каир. И это будут только регулярные рейсы. Ни о каком открытии чартерных рейсов в курортные зоны Египта пока речи не идет вообще. Но со временем, когда появится понимание, что в Египте готовы к увеличению объемов перевозок и обеспечению требований авиационной безопасности, может встать вопрос о проведении очередных инспекционных проверок и возможности открытия полетов в Хургаду и Шарм-эль-Шейх, – пояснил источник в авиаотрасли.

В ассоциации «Объединение туроператоров в сфере выездного туризма «Турпомощь» «Известиям» заявили, что российский рынок адаптировался к отсутствию Египта.

– Активно развивается внутренний туризм – Сочи, Анапа, Крым и другие регионы. Вернулась Турция, которая на выездном направлении стала страной номер один. Активно за последние два года прибавилось число отдыхающих в Греции, на Кипре, в Тунисе, а также в странах ближнего зарубежья – Грузии и Финляндии, – сказал «Известиям» директор ассоциации Александр Осауленко.

Авиасообщение между Египтом и Россией было прервано в ноябре 2015 года после крушения над Синаем самолета российской авиакомпании «Когалымавиа», летевшего из Шарм-эль-Шейха в Санкт-Петербург. В результате погибли 217 пассажиров и семь членов экипажа. Российские спецслужбы квалифицировали случившееся как теракт, ответственность за который взяла группировка «Вилаят Синай», ранее присягнувшая на верность ИГИЛ (организация запрещена в России).

### РИА НОВОСТИ; 2017.08.23; РОСАВИАЦИЯ ОПРОВЕРГЛА СООБЩЕНИЯ О ЛИШЕНИИ ЛИЦЕНЗИЙ ПОЧТИ ПЯТИ ТЫСЯЧ ПИЛОТОВ

**Росавиаци**я опровергла информацию о планируемом аннулировании пяти тысяч пилотских свидетельств, сообщил РИА Новости представитель ведомства.

Ранее в среду газета «Коммерсант» написала, что **Росавиаци**я решила признать недействительными программы подготовки коммерческих пилотов в рамках среднего и дополнительного профессионального образования, действовавшие в 2006-2016 годы. Новая инициатива, полагают источники газеты, может лишить свидетельств около 5 тысяч действующих пилотов – выпускников частных и государственных училищ, среди которых Красный Кут, Бугуруслан и Сасово.

«Появившаяся в СМИ информация о планируемом аннулировании пилотских свидетельств у летчиков, которые ранее прошли обучение на пилотов по утратившей силу программе подготовки, не соответствует действительности. Подготовка пилотов, осуществлявшаяся на период действий «старых» программ, до августа 2017 года, является легитимной, никаких оснований для аннулирования пилотских свидетельств нет», – заявил представитель **Росавиаци**и.

На сегодняшний день численный состав коммерческих пилотов в РФ превышает 12 тысяч человек. В мае ведомство сообщало, что в РФ отозвано более 400 летных свидетельств. Лицензии, отмечала **Росавиаци**я, отзываются у тех пилотов, которые предоставляли фальшивые документы, например, медсправки, а также завышали время налета, фактически отлетав меньше, чем указано в документах.

Также СМИ писали, что одной из проблем отрасли является массовая утечка российских пилотов в Азию: за последние 2,5 года туда, якобы, уехали на работу более 300 командиров воздушных судов и инструкторов, еще несколько сотен пилотов этих категорий – в процессе трудоустройства. Одной из причин называлась разница в зарплатах пилотов российских и азиатских компаний. Однако, по данным **Росавиаци**и, с 2015 года из российских перевозчиков уволились всего 200 пилотов, из них около 100 подтверждено ушли в иностранные авиакомпании.

Новая программа

**Росавиаци**я в этом году утвердила новую программу обучения коммерческих пилотов, однако она не является основанием для аннулирования ранее выданных летных свидетельств, добавили в ведомстве.

Подготовка пилотов в РФ осуществляется по специальным программам обучения, которые утверждаются **Росавиаци**ей. До августа 2017 года в России действовала программа обучения пилотов, утвержденная в 2006 году.

«За прошедшее с 2006 года время в гражданской авиации произошли значительные изменения, связанные, прежде всего, со значительным техническим развитием отрасли в сфере конструирования воздушных судов, технике их пилотирования, в вопросах обеспечения безопасности полетов. В связи с разработкой актуализированной программы обучения в августе 2017 года **Росавиаци**я признала утратившей силу прежнюю программу подготовки», – сообщили в ведомстве.

Новая программа обучения была утверждена **Росавиаци**ей в марте 2017 года.

«Таким образом, решение об утрате силы ранее утвержденной программы подготовки коммерческих пилотов не может создать кризис в отрасли, связанный с подготовкой коммерческих пилотов, и не является основанием для аннулирования ранее выданных свидетельств», – отметили в **Росавиаци**и.

### RNS; 2017.08.23; МНЕНИЕ: АНДРЕЙ КРАМАРЕНКО, НАУЧНЫЙ СОТРУДНИК ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ ВШЭ

В **Росавиаци**и решили признать недействительными программы по подготовке коммерческих пилотов в рамках среднего и дополнительного профессионального образования, что, в свою очередь, приводит к аннулированию одобренных до 1 января 2016 года программ, сообщает «Коммерсант» со ссылкой на телеграмму **Росавиаци**и в адрес Челябинского летного училища гражданской авиации (ЧУЛГА). Эксперты газеты отмечают, что в результате лицензий могут лишиться 5 тыс. пилотов.

То, что происходит, очень трудно объяснить, потому что этого практически никто не понимает. **Росавиаци**я взялась за зачистку рынка от всех негосударственных учебных заведений, которые готовят коммерческих пилотов. Это, естественно, может привести к дефициту линейных пилотов, поскольку у нас и так происходит отток кадров за рубеж. Причем учитывая то, что, возможно, будут аннулировать свидетельства, которые были выданы много лет назад, дефицит будет распространяться и на опытных пилотов.

Российская система образования выпускает много пилотов, другое дело, что для того, чтобы стать командиром воздушного судна (КВС) нужен опыт, налет, дополнительное обучение внутри авиакомпании, и именно такие люди востребованы за рубежом, поэтому они и уезжают. Раньше уезжали в Европу, потом на Ближний Восток, а сейчас в Китай. Причина: большая разница в зарплате.

Если в «Аэрофлоте» зарплата КВС в лучшем случае составляет $9–10 тыс., то в Европе и на Ближнем Востоке это около $15 тыс., а в Китае зарплата может достигать $20–25 тыс. В других российских авиакомпаниях зарплаты могут быть еще меньше, чем в «Аэрофлоте». Поэтому это приведет к дефициту пилотов, а также к росту зарплат пилотов в России, что скажется на стоимости авиабилетов, они естественным образом подорожают. Прибыль авиаперевозчиков снизится, издержки вырастут. Но это краткосрочный эффект.

Долгосрочный эффект заключается в том, что на самом деле эта зачистка, совершенно бессмысленная, всего рынка негосударственных учебных заведений приводит к куда более серьезным проблемам, которые будут ощущаться потом. Во-первых, мы все прекрасно понимаем, что обучение в государственном учебном заведении, как правило, осуществляется за счет бюджета или за счет денег налогоплательщика. Учитывая глобальный характер рынка труда пилотов, им ничто не мешает выучить на хорошем уровне английский, уехать за рубеж и там трудиться.

Пилоту ничего не мешает уехать за рубеж, это абсолютно прозрачный и глобальный рынок, там нет границ. Во всем цивилизованном мире система подготовки пилотов поставлена таким образом, что там есть много коммерческих учебных заведений, вы платите за обучение или берете кредит на образование и потом возвращаете, что довольно логично.

У нас же происходит все наоборот, потому что всю эту систему негосударственных учебных заведений **Росавиаци**я просто изничтожила, подготовка всех пилотов осуществляется за счет бюджета. То есть вместо того, чтобы экономить деньги налогоплательщиков, привлекая к образовательному процессу коммерческие компании, **Росавиаци**я просто начинает все больше и больше тратить бюджетные средства. Подготовка пилотов – штука дорогостоящая, в течение периода обучения живого налета нужно около 100 часов.

Второе, частные пилоты все равно так или иначе будут учиться, но учиться они будут не в России, потому что негде, а за рубежом. То есть, уничтожив систему негосударственного коммерческого образования, **Росавиаци**я фактически уничтожила рабочие места и налоговые поступления из этих заведений. Вместо того чтобы развивать систему образования и за счет более низких цен привлекать сюда иностранцев, которые хотят стать пилотами, **Росавиаци**я сделала все наоборот, и фактически уничтожает и рынок, и налогооблагаемую базу.

В результате этих действий, во-первых, будет дефицит на рынке коммерческих линейных пилотов, вырастут зарплаты, снизится прибыль авиакомпаний и вырастут цены на билеты. Во-вторых, вырастут бюджетные расходы на обучение пилотов в государственных учебных заведениях и налоговые поступления от деятельности негосударственных учебных заведений исчезнут.

Понятно, что были определенные проблемы с качеством образования, не у всех, но были, некоторые говорят, что и в государственных учебных заведениях тоже не все гладко. При этом **Росавиаци**я сама долгие годы сертифицировала эти учебные заведения, утверждала программы, подписывала свидетельства пилотов. И тут кто-то решил, что оно все было неправильно, понарошку, люди заплатили деньги, а потом оказалось, что все было не так.

Самое главное, что ответственность за это никто не понес, то есть **Росавиаци**я нынешними действиями фактически аннулирует свои предыдущие действия, но при этом, если действия были неправильными, шли с нарушением установленных правил, законодательства, то кто будет за это отвечать? А если все было правильно и никто не отвечает, то почему происходит такая история?

### РИА НОВОСТИ;2017.08.23; ЧЕЛЯБИНСКОЕ ЛЕТНОЕ УЧИЛИЩЕ МОЖЕТ ЛИШИТЬСЯ ВОЗМОЖНОСТИ ГОТОВИТЬ ПИЛОТОВ

Челябинское летное училище гражданской авиации может лишиться возможности готовить пилотов в связи с распоряжением **Росавиаци**и, согласно которому признаются недействительными программы подготовки коммерческих пилотов, для перехода на новую программу нужно время, сообщила РИА Новости в среду пресс-секретарь летного училища Ая Шафран.

В среду газета «Коммерсант» написала, что **Росавиаци**я решила признать недействительными программы подготовки коммерческих пилотов в рамках среднего и дополнительного профессионального образования, действовавшие в 2006-2016 годы. Ведомство заявило, новая программа обучения была утверждена в марте 2017 года, при этом подготовка пилотов, осуществлявшаяся в период действия «старых» программ, является легитимной, никаких оснований для аннулирования выданных пилотских свидетельств нет.

«Вчера в адрес училища пришла телеграмма из **Росавиаци**и, где сообщается об отзыве программ подготовки коммерческих пилотов в рамках высшего среднего профобразования и дополнительного профобразования, утвержденных до 1 января 2016 года. Государственные училища, подведомственные **Росавиаци**и, по нашим данным, уже утвердили новые программы, а что касается челябинского летного училища, то так быстро с новой программой не успеть. Поэтому осуществлять свою деятельность по подготовке пилотов училище не сможет», – рассказала собеседница агентства.

Подготовка пилотов в РФ осуществляется по специальным программам обучения, которые утверждаются **Росавиаци**ей. Ведомство пояснило, что до августа 2017 года в России действовала программа обучения пилотов, утвержденная в 2006 году, но за прошедшее с 2006 года время в гражданской авиации произошли значительные изменения. В связи с разработкой актуализированной программы обучения в августе 2017 года **Росавиаци**я признала утратившей силу прежнюю программу подготовки, сообщили в ведомстве.

Как считают в летном училище, у **Росавиаци**и в принципе отсутствует нормативно-правовая база, позволяющая отменить распоряжение от августа 2006 года в текущих условиях, так как это неверно с точки зрения Международной организации гражданской авиации (ИКАО). «Ведь распоряжение было составлено на основании приложения к Конвенции о международной гражданской авиации «Выдача свидетельств авиационному персоналу» и рекомендаций комплексного курса подготовки пилотов коммерческой авиации», – цитирует пресс-секретарь слова замначальника челябинского летного училища Сергея Хатунцева.

Челябинское летное училище гражданской авиации проводит обучение по программе «летная эксплуатация летательных аппаратов», срок обучения – 2 года 10 месяцев.

### ТАСС; 2017.08.23; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ОПРОВЕРГЛА ИНФОРМАЦИЮ О ЗАКРЫТИИ ФИЛИАЛА В ОРЕНБУРГЕ

Авиакомпания «Россия» не принимала решение о закрытии филиала в Оренбурге, сообщает в среду пресс-служба перевозчика.

«Любая информация о якобы прекращении деятельности филиала авиакомпании «Россия» в Оренбурге не соответствует действительности и является домыслом и неподтвержденным слухом, никаких решений о закрытии Оренбургского филиала авиакомпании не принято», – говорится в сообщении.

Информацию о якобы сокращении численности персонала оренбургского филиала в авиакомпании не комментируют.

Во вторник, 22 августа, коллектив оренбургского филиала обратился с письмом с просьбой о помощи к губернатору Оренбургской области Юрию Бергу. Сотрудники авиакомпании сообщили, что руководство «России» якобы намерено изменить структуру авиакомпании и снять территориальную принадлежность летного и кабинного экипажей к городу Оренбургу, а также закрыть филиал. Копия письма есть в распоряжении ТАСС.

Образование филиала

Решение о создании филиала новой авиакомпании «Россия» при объединении под единым брендом перевозчиков группы «Аэрофлот» – «Россия», «Донавиа» и «Оренбургские авиалинии» – было принято на совете директоров «Аэрофлота» в январе 2016 года.

Перед этим планировалось, что часть сотрудников авиакомпании «Оренбургские авиалинии» будет трудоустроена в новой авиакомпании «Россия», а более 1,5 тыс. человек из 2,060 тыс. сотрудников «Оренбургских авиалиний» – сотрудники производственно-технического блока – получат предложение о трудоустройстве в других местах.

Однако такое решение не устроило работников авиакомпании «Оренбургские авиалинии», которые обратились с письмом к полпреду президента в Приволжском федеральном округе Михаилу Бабичу и губернатору Юрию Бергу. Новое решение об образовании филиала принималось при их непосредственном участии. Филиал в Оренбурге был создан в марте 2016 года. В нем работает около 900 человек.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.23; АВИАКОМПАНИИ РФ ЗА ЯНВАРЬ-ИЮЛЬ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ НА 20%, НА МЕЖДУНАРОДНЫХ ЛИНИЯХ – НА 37%

Российские авиакомпании за 7 месяцев 2017 г. увеличили перевозки в годовом выражении на 20%, на международных линиях – на 37%, заявила директор департамента государственной политики в области гражданской авиации **Минтранса** Светлана Петрова в интервью официальному изданию ведомства.

«За 7 месяцев текущего года российские авиакомпании обслужили больше пассажиров по сравнению с прошлым годом на 20%, из них порядка 23 млн – это международные перевозки (рост 37%) и 35 млн пассажиров перевезено на внутренних линиях (рост 13%). Данные показатели позволяют прогнозировать достижение отметки в 100 млн пассажиров уже в этом году. Таких показателей еще не было в истории советской и российской гражданской авиации», – сообщила С.Петрова.

На вопрос, возобновятся ли в этом году рейсы в Египет, закрытие которых привело к снижению пассажиропотока российских авиакомпаний в 2016 г., она ответила, что «данная тема является очень чувствительной для обеих сторон». «Вместе с тем хотела бы призвать наших (египетских – ИФ) партнеров проявить большую активность по выполнению требований, озвученных российской стороной», – добавила С.Петрова.

Авиасообщение между Россией и Египтом было прервано в ноябре 2015 года. Такое решение приняла РФ после крушения над Синаем самолета российской авиакомпании «Когалымавиа», летевшего из Шарм-эль-Шейха в Санкт-Петербург. На его борту находились 217 пассажиров и семь членов экипажа, все погибли. ФСБ впоследствии признала случившееся терактом.

В прошлом году российские авиакомпании перевезли 88,6 млн человек, на 3,8% меньше, чем годом ранее. Снижению пассажиропотока способствовали уход второй крупнейшей авиакомпании РФ «Трансаэро» (MOEX: TAER), закрытие нескольких международных направлений, падение спроса на авиаперевозки.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.23; ПОТЕРИ БЮДЖЕТА ОТ ОБНУЛЕНИЯ НДС НА РЕГИОНАЛЬНЫЕ АВИАРЕЙСЫ ОЦЕНИВАЮТСЯ В 8 МЛРД РУБ., МУЛЬТИПЛИКАТИВНЫЙ ЭФФЕКТ – В 12 МЛРД

**Минтранс** РФ выступает за продление действия ставки НДС в размере 10% на внутренние авиаперевозки через Москву и обнуление ставки налога на рейсы в обход московских аэропортов, заявила директор департамента государственной политики в области гражданской авиации **Минтранса** Светлана Петрова в интервью официальному изданию ведомства.

«Установление раздельной ставки НДС на внутренние воздушные линии, в том числе ее снижение на региональных перевозках вне Москвы приведет к опережающему росту спроса в региональном и межрегиональном авиасообщении, что отвечает целям и задачам государственной политики РФ в области транспорта и регионального развития», – отметила С.Петрова.

Возможные потери бюджета от введения льготной ставки налога оцениваются в около 8 млрд руб., заявила представитель **Минтранса**, однако эта сумма будет компенсирована «за счет увеличения объемов транспортной работы и дополнительного дохода от неавиационной деятельности». Рост пассажиропотока на межрегиональных маршрутах в этом случае вырастет не менее чем на 13%, полагает С.Петрова.

«Кроме того, согласно экспертной оценке Ассоциации туроператоров России, прогнозируемый мультипликативный эффект от предлагаемой меры составит порядка 12 млрд руб. в год за счет развития внутреннего туризма, инфраструктуры, общественного питания, сферы услуг», – добавила она.

По данным **Минтранса**, около 75% пассажиров на внутренних и 70% на международных авиалиниях следуют в/через московские аэропорты, при этом доля трансферных пассажиров из региональных аэропортов в Москву составляет порядка 25%, что в абсолютных показателях – около 19 млн пассажиров в год.

Ставка НДС на внутренние авиаперевозки в РФ была снижена с 18% до 10% в 2015 г., срок действия льготы истекает в конце 2017 г. **Минтранс** неоднократно предлагал продлить и даже обнулить ставку, но поддержки в финансово-экономическом блоке правительстве эта идея не находила.

С предложением сделать НДС на внутренние авиаперевозки дифференцированным (для рейсов через Москву – сохранить 10%, для полетов в ее обход – обнулить) в этом году выступила группа «Ренова», инвестирующая в региональные аэропорты. Глава совета директоров группы Виктор Вексельберг направлял соответствующее письмо главе государства Владимиру Путину, и тот его поддержал.

Но позднее сообщалось, что Минфин счел эту меру нецелесообразной, в частности, заместитель главы ведомства Илья Трунин заявлял, что есть внутренние маршруты, «которые не запустятся ни при каких условиях».

### РИА НОВОСТИ; АЛЕКСАНДР КОВАЛЕВ; 2017.08.23; НА БАЙКОНУР ПЛАНИРУЮТ ОРГАНИЗОВАТЬ СУБСИДИРОВАННЫЕ АВИАПЕРЕЛЕТЫ

В связи с ростом туристического потока на первый космодром планеты Байконур может быть открыт субсидированный регулярный перелет одной из российских авиакомпаний, которая может быть выбрана по конкурсу, заявила РИА Новости глава Центра эксплуатации наземной космической инфраструктуры (ЦЭНКИ) Рано Джураева.

«Было бы здорово и эффективно сделать на космодром субсидированный рейс: об этом и наши, и казахстанские руководители говорили. Есть правила, по которым вводятся такие рейсы, и у нас не так много компаний, которые смогли бы его сделать, исходя из имеющегося парка воздушных судов. Если такое решение будет принято, то в пул компаний могли бы войти те, кто туда уже летает, и, может, S7 еще заинтересуется», – отметила Джураева, напомнив, что на Байконур сейчас летают «Уральские авиалинии» и «Руслайн».

Она напомнила, что аэропорт «Крайний» на Байконуре после введения в строй нового светосигнального оборудования до конца 2017 года сможет принимать самолеты не только днем, но и ночью, а также при любых погодных условиях. «Крайний» будет принимать борта типа Ту-204, А-320, Boeing-737, Superjet-100.

### РИА НОВОСТИ; АЛЕКСАНДР КОВАЛЕВ; 2017.08.23; АЭРОПОРТ «КРАЙНИЙ» НА БАЙКОНУРЕ СМОЖЕТ ПРИНИМАТЬ САМОЛЕТЫ КРУГЛОСУТОЧНО

Аэропорт «Крайний» на Байконуре после введения в строй нового светосигнального оборудования до конца 2017 года сможет принимать самолеты не только днем, но и ночью, а также при любых погодных условиях, заявила РИА Новости глава Центра эксплуатации наземной космической инфраструктуры (ЦЭНКИ) Рано Джураева.

«Новое светосигнальное оборудование на «Крайнем» улучшит видимость при посадке вдвое по отношению к старому, которое демонитировано, до высоты 60 метров и дальности 800 метров», – сказала она.

По словам Джураевой, реконструкция аэропорта и оснащение его новым светосигнальным оборудованием позволит принимать тяжелые транспортные самолеты со спутниками и в ночное время. Кроме взлетной полосы, реконструкции подлежат перрон и рулежные дорожки

«Когда мы говорим о модернизации взлетно-посадочной полосы, мы рассчитываем на прием грузовых воздушных судов типа Ан-124 «Руслан» и Boeing-747 Cargo с космическими аппаратами на борту. Что касается пассажирских бортов, то аэропорт будет принимать борта с самой распространенной размерностью около 200 мест: то есть Ту-204, А-320, Boeing-737, Superjet-100», – отметила глава ЦЭНКИ.

Вместе с тем, по ее словам, «Крайний» не будет сертифицирован для взлетов и посадок тяжелых широкофюзеляжных пассажирских самолетов.

«Нет, воздушные суда размерности А-380 аэропорт принимать не сможет. Это, наверное, и не нужно: авиакомпании, эксплуатирующие А-380, на Байконур не придут. Кроме того, под такие машины нужно полностью перестраивать пассажирский терминал», – заключила Джураева.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.23; АЭРОФЛОТ АНАЛИЗИРУЕТ ПАССАЖИРОПОТОК В США В СВЯЗИ С ВИЗОВЫМИ ОГРАНИЧЕНИЯМИ

Авиакомпания «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) из-за усложнения процедуры получения гражданами РФ виз в США намерена проанализировать пассажиропоток в эту страну.

«В данный момент специалисты компании проводят анализ пассажиропотока», – заявил «Интерфаксу» представитель «Аэрофлота».

Сейчас «Аэрофлот» выполняет прямые рейсы из Москвы в четыре города США: ежедневно – в Нью-Йорк и Лос-Анджелес, по три раза в неделю – в Майами и Вашингтон. Загрузка этих рейсов традиционно высокая. В летний период, помимо «Аэрофлота», из Москвы в Нью-Йорк летает американская Delta Airlines.

Как сообщалось, в понедельник посольство США в РФ объявило о приостановлении с 23 августа процедуры выдачи неиммиграционных виз в России. Эти меры, по утверждению американской стороны, стали следствием решения России об ограничении численности сотрудников американских представительств (приняты в ответ на антироссийские санкции). С 1 сентября выдача виз возобновится только в Москве, а в регионах она будет приостановлена на неопределенный срок.

Глава Ростуризма Олег Сафонов заявил в среду, что ведомство ожидает снижения турпотока в США, и выразил надежду, что ограничения носят временный характер.

По данным Росстата, в 2016 году в США было совершено около 110 тыс. туристических поездок, на 5,2% больше, чем годом ранее. В списке самых популярных направлений у россиян США занимают 24-е место.