**01 СЕНТЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РИА НОВОСТИ; 2017.08.31; ЛИЦЕНЗИИ НА АВТОПЕРЕВОЗКИ МОГУТ СОКРАТИТЬ КОЛИЧЕСТВО ДТП, СЧИТАЕТ МЕДВЕДЕВ

Лицензирование при общественных перевозках более восьми человек позволит повысить безопасность на дорогах; требования, предъявляемые перевозчикам, приведут к сокращению количества ДТП, заявил премьер-министр РФ Дмитрий Медведев на заседании правительства.

Правительственная комиссия по законопроектной деятельности ранее одобрила проект, возвращающий обязанность лицензирования при общественных перевозках более восьми человек. Как отмечается в справке к документу, законопроект направлен на противодействие незаконным регулярным перевозкам пассажиров, выполняемым юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями под видом заказных и для собственных нужд.

«Еще одна тема касается безопасности пассажирских перевозок. Речь идет об автомобилях, которые оборудованы для перевозки более восьми человек: это автобусы, микроавтобусы, городской наземный электрический транспорт. Сейчас, чтобы заниматься регулярными перевозками, нужно получать лицензию, а деятельность предпринимателей, которые в тоже время возят пассажиров по заказу, носит уведомительный характер, и некоторые предприниматели, по сути, занимаются регулярными перевозками под видом заказных. Это абсолютно недопустимо», – сказал Медведев в четверг.

Он подчеркнул, что лицензирование – это «один из способов повысить уровень безопасности на наших дорогах».

«Требования, которые предъявляются перевозчикам, должны помочь сократить количество дорожно-транспортных происшествий для участников дорожного движения и на регулярных, и на этих самых заказных маршрутах. Поэтому **Минтранс** подготовил такой документ, который обязывает транспортников получать лицензию во всех случаях, когда они перевозят людей и багаж автотранспортом», – пояснил смысл законопроекта премьер-министр.

Но в данной системе есть и некоторое движение назад – с точки зрения подходов к лицензированию, считает Медведев, однако «когда речь идет о безопасности, это все равно важнее».

Ранее о внесении законопроекта в правительство заявлял глава министерства Максим **Соколов** на совещании президента РФ Владимира Путина с членами правительства. Замглавы **Минтранса** Николай **Асаул** в июне говорил, что министерство предлагает вернуть лицензирование всех видов автобусных перевозок, которое ранее было отменено. Он отмечал, что Госдума может утвердить соответствующие изменения уже в осеннюю сессию.

### RUSSIAN.RT; МАРИНА ТИЩЕНКО; 2017.08.31; МИНТРАНСУ ПРЕДЛОЖИЛИ ОСНАСТИТЬ WI-FI ПОЕЗДА И ЭЛЕКТРИЧКИ В РЕГИОНАХ ПРОВЕДЕНИЯ ЧМ-2018 ПО ФУТБОЛУ

Общественники просят **Минтранс** совместно с ОАО «РЖД» и региональными пригородными компаниями оснастить сетью Wi-Fi поезда и электрички в субъектах, в которых пройдёт чемпионат мира по футболу 2018 года.

Соответствующее предложение (есть в распоряжении RT) на имя **министра транспорта** Максима **Соколов**а направит Общероссийское объединение пассажиров.

Оснастить сетью Wi-Fi предлагают поезда и электрички, проходящие в регионах проведения ЧМ-2018 и на ведущих к ним маршрутах. Таким образом, в сеть можно будет выйти из вагонов в Московской, Калининградской, Волгоградской, Свердловской, Владимирской, Ростовской, Самарской, Нижегородской и Ленинградской областях, а также в Краснодарском крае, Санкт-Петербурге, Республиках Татарстан и Мордовия.

«Важно, чтобы проведение чемпионата мира было запоминающимся и отвечало современным требованиям комфортности пассажирских перевозок. Миллионы туристов приедут не только посмотреть футбольные матчи, но и познакомиться с достопримечательностями нашей страны, которые расположены в окрестностях города, где пройдут матчи чемпионата. В связи с этим обстоятельством туристы для перемещения по нашей стране будут использовать поезда для дальних поездок и электрички для путешествия к иным достопримечательностям», – отмечается в обращении к министру.

Общественники полагают, что беспроводной интернет будет востребован у пассажиров так же, как и аналогичная функция в Московском метрополитене. Ежедневно к Wi-Fi в подземке подключаются более 2,5 млн раз, а через сеть передаётся 70 терабайт трафика в сутки.

Ранее заммэра Москвы Максим Ликсутов заявил, что в столице все пригородные поезда оборудуют бесплатными точками доступа Wi-Fi до конца 2018 года.

### ДОРИНФО; 2017.08.31; НА ШЕСТОМ ЭТАПЕ ТРАССЫ М-11 В ТВЕРСКОЙ И НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТЯХ В ЭТОМ ГОДУ УЛОЖАТ АСФАЛЬТ

Укладка асфальта на шестом этапе строительства трассы М-11 «Москва – Санкт-Петербург», то есть на участке с 334-го км по 543-й км в Тверской области и Новгородской области, завершится в текущем году. Об этом в четверг, 31 августа, сообщает пресс-служба ГК «Автодор».

Строительство этого этапа автомагистрали находится в активной стадии, здесь уже выполнено 90% земляных работ, на 50% от плана выполнены работы по укладке верхнего слоя покрытия, на 80 км уже есть разметка. С начала строительных работ на объекте дорожники использовали 41 млн кубометров песка.

Напомним, шестой этап скоростной трассы М-11 пройдет по территории Вышневолоцкого и Бологовского районов Тверской области, а также Окуловского, Маловишерского и Новгородского районов Новгородской области. Работы по контракту должны завершиться в мае будущего года. На участке дороги возведут 107 мостов, 63 путепровода.

Добавим, ранее **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** сообщал, что всю трассу М-11 введут на рубеже 2018-2019 годов.

### ТАСС; 2017.08.31; ИРАК С СЕНТЯБРЯ ПЛАНИРУЕТ ВОЗОБНОВИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ

Иракский авиаперевозчик Iraqi Airways планирует открыть регулярные рейсы из Багдада в Москву с сентября 2017 года после 13-летнего перерыва. Об этом сообщается в пресс-релизе Федерального агенства воздушного транспорта РФ (**Росавиаци**и) по итогам переговоров с главой российского ведомства Александром **Нерадько** с послом Ирака в РФ Хайдаром Мансуром Хади, а также с представителями авиакомпании Iraqi Airways и компании ICM Group.

«После 13-летнего перерыва иракский авиаперевозчик Iraqi Airways планирует открыть регулярные рейсы из Багдада в Москву с сентября 2017 года», – говорится в сообщении.

В частности, в ходе переговоров стороны обсудили вопросы практической реализации планов по началу полетов между странами. Со своей стороны руководитель **Росавиаци**и поприветствовал инициативу иракской стороны, что, несомненно, будет способствовать развитию экономических связей между Россией и Ираком, а также укреплению сотрудничества в области воздушного транспорта.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.31; РФ МОЖЕТ ОТМЕНИТЬ ГОСРЕГУЛИРОВАНИЕ ТАРИФОВ В МОРПОРТАХ, ОЦЕНИВ КОНКУРЕНТНОСТЬ ОТРАСЛИ

Вице-премьер Аркадий РФ **Дворкович** поручил Федеральной антимонопольной службе и **Минтрансу** представить в правительство РФ предложения по прекращению государственного регулирования услуг в морских портах, сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с текстом соответствующего поручения.

По данным источника, ведомствам поручено провести анализ конкурентной среды в морских портах за период 2015-2016 гг. и по состоянию на 2017 год, на основе которого необходимо подготовить предложения по отмене госрегулирования в морских портах, в том числе путем отмены тарифного регулирования.

В пресс-службе **Минтранса** получение документа подтвердили. «По итогам его проработки предложения будут представлены в правительство РФ», – сообщил «Интерфаксу» представитель ведомства.

В антимонопольной службе также подтвердили, что поручение получено. «Прекращение регулирования возможно только на тех рынках, где существует развитая конкуренция. Существует ли такая конкуренция в морских портах – вопрос дискуссионный, именно поэтому ФАС и дано поручение провести соответствующий анализ рынка», – сообщили агентству в пресс-службе ведомства, отметив, что ФАС уже занимается этой работой.

Вопрос государственного регулирования ставок в морских портах обсуждался на совещании в правительстве в мае. Тогда профильным ведомствам и ФАС было предложено договориться о системных вещах: «Надо ли регулировать, что именно регулировать, в какой степени», – говорил замглавы **Минтранса** Виктор **Олерский** по итогам обсуждения вопроса.

«Если кому-то кажется, что сегодня ценовое регулирование приостановлено, то это не так. Де-юре из 293-го постановления правительства о госрегулировании цен на услуги субъектов естественных монополий не исключены услуги, оказываемые морскими портами. А то, что сегодня де-факто в отдельных портах тарифы дерегулированы, это сделано на уровне приказов по каждому отдельному объекту»,– отмечал В.**Олерский**, добавив, что работа по развязке этих сложных вопросов еще предстоит большая.

### КОММЕРСАНТ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2017.09.01; МУСОР БОРЕТСЯ ЗА МЕСТО ПОД СОЛНЦЕМ

Новые проекты «Ростеха» пробиваются на энергорынок

Как выяснил “Ъ”, вице-премьер Александр Хлопонин, по сути, запустил создание в России второй очереди мусоросжигающих ТЭС (МТЭС). Строить их будет подконтрольный «Ростеху» «РТ-Инвест», который уже получил право на строительство пяти станций в Подмосковье и Татарстане. Господин Хлопонин поручил подготовить финансовую модель еще четырех МТЭС в Московской области и трех – в Сочи, районе Минвод и Тамани. Но пока неясно, как финансировать проекты: энергетики и потребители против идеи возвращать инвестиции в МТЭС за счет оптового энергорынка.

Вице-премьер Александр Хлопонин одобрил предложение подконтрольного «Ростеху» фонда «РТ-Инвест» о строительстве второй очереди МТЭС (510 МВт) в Подмосковье, Сочи, в районе Минвод и Тамани. Как сообщал “Ъ” 3 августа, это предложение «РТ-Инвест» направил вице-премьеру в июле. Уже 2 августа вице-премьер дал поручение (копия есть у “Ъ”) Минэнерго, Минэкономики, ФАС, **Минтрансу**, Минпромторгу, «Совету рынка» (регулятор энергорынков) и «РТ-Инвесту» до 31 августа разработать финансовую модель строительства МТЭС с учетом господдержки и тарифного регулирования «с целью снижения роста стоимости электроэнергии и мощности для потребителей».

МТЭС причислены в России к возобновляемым источникам энергии (ВИЭ). «РТ-Инвест» в июне выиграл конкурс на первые пять станций (четыре в Подмосковье и одна в Татарстане, всего 335 МВт). Их будут строить по договорам поставки мощности (ДПМ) ВИЭ, которые гарантируют возврат инвестиций из повышенных платежей потребителей (50% платежа за МТЭС закрывает оптовый энергорынок, 50% – потребители региона). Но CAPEX МТЭС в несколько раз выше, чем солнечных или ветровых станций,– 378,7 тыс. руб. за 1 кВт, первые пять МТЭС стоят 150 млрд руб.

Вчера в Минэнерго, Минпромторге и ФАС ситуацию не комментировали. В **Минтрансе** “Ъ” сообщили, что направили предложения в Минэкономики, там заявили, что «работа ведется». Но в «Совете рынка» “Ъ” рассказали, что считают необходимым максимально снять нагрузку с энергорынка, в частности, увеличив плату за утилизацию отходов. По мнению регулятора, основную нагрузку по оплате мощности МТЭС должны закрыть регионы, где размещены заводы. Поддерживать инвестпроекты «РТ-Инвеста» можно также за счет льгот по налогам и пошлинам, привлечения средств фондов развития и госгарантий по кредитам (эти схемы ранее предлагал Минэнерго глава «Совета рынка» Максим Быстров, см. “Ъ” от 4 июля). Для снижения CAPEX и OPEX МТЭС «Совет рынка» предлагает вовлекать в программу более дешевые проекты по модернизации действующих ТЭС, это позволит вернуть часть затрат с рынка тепла, снизить требования по локализации оборудования для МТЭС. Также регулятор предложил сделать отбор более конкурентным, отменив концепцию единого лота. Снизить платежи потребителей можно и за счет увеличения сроков возврата инвестиций по ДПМ ВИЭ с 15 до 20–25 лет.

В «РТ-Инвесте» “Ъ” сообщили, что финансовая модель по расширению проекта «на стадии обсуждения, предстоят детальные расчеты». Но среди основных параметров – тариф для населения не должен вырасти, максимально эффективная логистика, сжигание только тех отходов, которые невозможно направить во вторичный оборот.

17 июля «РТ-Инвест» в письме Александру Хлопонину сообщал, что из-за невозможности бюджетного финансирования и роста тарифов для населения, а также при неопределенности в части экологического сбора основным источником финансирования представляется ДПМ ВИЭ. Как говорят источники “Ъ” на рынке, «РТ-Инвест» в обсуждениях продолжал настаивать на финансировании МТЭС за счет энергорынка. При этом, по словам собеседников “Ъ”, обсуждается и вариант замещения МТЭС на конкурсных отборах объемов других ВИЭ, получающих поддержку энергорынка. В «РТ-Инвесте» комментарии на эту тему сочли преждевременными. На рынке ВИЭ считают, что это существенным образом изменит долгосрочные правила для инвесторов. В «Солар Системс» (принадлежит китайско-сингапурской Amur Sirius) отмечают, что, выходя на рынок РФ, компания затратила значительные средства на локализацию оборудования, «если программа поддержки заканчивается раньше, то инвестиции будут потеряны». В «ВетроОГК» «Росатома» также считают, что сокращение поддержки создает риски, «участники рынка обязаны реализовать инвестиционно емкую программу локализации, рассчитывая на поддержку рынка сбыта продукции».

В «Сообществе потребителей энергии» считают, что финансировать МТЭС за счет энергорынка дороже, чем платежами за утилизацию отходов. Межотраслевое и межтерриториальное субсидирование останавливает самостоятельное развитие сферы обращения отходов и вредит как энергетике, так и энергоемким отраслям, полагают в ассоциации.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА;2017.08.31; БЕЗ ОСТАНОВКИ ПО ВСЕМ ДОРОГАМ

Теперь по всем платным трассам России можно проехать по одному транспондеру и не надо тратить время на пунктах пропуска.

С 1 сентября начинается эксплуатация системы межоператорского взаимодействия (интероперабельности).

Для автомобилистов это значит, что они смогут проехать, расплатившись за поездку с помощью одного аппарата по платным участкам М-3 «Украина», М-4 «Дон» и участку скоростной автомагистрали М-11 «Москва – Санкт-Петербург» в обход города Вышний Волочек (Тверская область), по отрезку скоростной дороги М-11 от Москвы до Солнечногорска. А это в общей сложности 700 километров. И одним транспондером на них можно будет оплачивать проезд вне зависимости от того, какой оператор отвечает за трассу.

Это позволит свести к минимуму время прохождения автомобилей через шлюзы пунктов взимания платы.

Водителю за рулем авто, на лобовом стекле которого установлен транспондер, не нужно останавливаться, достаточно лишь снизить скорость до 20 километров в час. Для таких транспортных средств на пунктах взимания платы выделены специальные полосы движения.

Использование транспондера позволяет также получать существенные скидки, говорится на сайте государственной компании «Автодор».

### ВЕДОМОСТИ – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ДМИТРИЙ ГОРШЕНИН; 2017.09.01; ЛСР НЕ УКЛАДЫВАЕТСЯ В СРОКИ РЕКОНСТРУКЦИИ ТРАМВАЙНОЙ СЕТИ

Группа ЛСР опаздывает с реконструкцией трамвайной сети в Красногвардейском районе на полгода, сообщил вчера вице-губернатор Петербурга Игорь Албин в Тelegram. Первые два этапа должны были закончить в середине августа, но они на начальной стадии, небольшое число рабочих выведено на объект как раз сегодня, пишет чиновник. Он опасается, что проект, старт которого запланирован на ноябрь 2017 г., не будет запущен вовремя.

Администрация Петербурга в мае 2016 г. заключила с ООО «Транспортная концессионная компания» (ТКК) концессионное соглашение на создание, реконструкцию и эксплуатацию трамвайной сети в Красногвардейском районе на 30 лет. Совместные инвестиции в проект составят 33,7 млрд руб., в том числе в строительство и содержание объекта – 12,5 млрд, из которых 1,3 млрд – из бюджета города.

ТКК на 60% принадлежит ИК «Лидер», на 20% – ПАО ЛСР, по 10% у аффилированных с «Лидером» ОАО «Главная дорога» и ООО «Новое качество дорог», согласно «СПАРК-Интерфаксу».

Срок выполнения первых двух этапов проекта заканчивается в ноябре, уточняют в пресс-службе группы ЛСР. Соглашение предусматривает начало тестовой эксплуатации первого этапа (от ст. м. «Ладожская» до ул. Хасанской) в IV квартале 2017 г., а полный ввод объекта в эксплуатацию – IV квартал 2018 г., сообщила пресс-служба ТКК. Первые шесть составов, созданных для этого проекта, планируется поставить в Петербург до 1 ноября 2017 г.

На начальном этапе реализации проекта были небольшие задержки с передачей земельных участков, «Горэлектротранс» рекомендовал внести изменения в проектную документацию, получившую положительное заключение госэкспертизы, сообщает ЛСР. Комитет по транспорту 27 июля рекомендовал применять рельсо-шпальную решетку вместо рельсов, что требует полной корректировки уже разработанной документации и повторного прохождения госэкспертизы всего проекта, следует из пресс-релиза. По данным пресс-службы, концессионер планирует привести проект в строительную готовность до обозначенного в соглашении срока.

По условиям соглашения ТКК предстоит реконструировать не менее 14 км трамвайных путей по маршрутам № 8, 10, 59 и 64, построить депо площадью 7000 кв. м, остановочные павильоны, автоматическую систему управления движением на перекрестках, закупить подвижной состав. Также ТКК обязуется реконструировать пр-т Наставников от Хасанской улицы до Ириновского проспекта.

Готовность участка трамвайной линии по Хасанской улице составляет 66%, готовность других участков еще меньше, сообщает пресс-служба администрации Петербурга. Администрация выделила концессионеру земельные участки и в декабре 2016 г. перечислила 398,7 млн руб., сообщила пресс-служба. По данным ЛСР, готовность первого этапа – 85%.

Руководство ЛСР представляет неубедительные объяснения сложившейся ситуации, считает Албин: «Конструкция самого трамвайного пути была наконец согласована со специалистами «Горэлектротранса» только 18 августа; обнаружилась необходимость еще в одном депо; выяснилось, что у Ладожского вокзала трамвайная линия должна опираться на галерею вокзала, а документов, по которым она была спроектирована, долго не удавалось обнаружить». Он поручил комитетам по развитию транспортной инфраструктуры и транспорта взять под личный ежедневный контроль ход производства работ, а экспертам за неделю проверить проектно-сметную документацию.

### KOMMERSANT.RU; МАРИЯ ПАШИНИНА; 2017.08.31; ПОЧТИ ШЕСТЬ МЛРД РУБЛЕЙ ФЕДЕРАЛЬНЫХ СРЕДСТВ ПЛАНИРУЕТ ПОЛУЧИТЬ САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ НА РЕМОНТ ДОРОГ

В 2018 году финансирование региона из федерального центра по программе «Безопасные и качественные дороги» может составить 5,87 млрд руб. Об этом сообщает пресс-служба правительства Самарской области.

Модернизацию дорожной инфраструктуры региона в рамках рабочей встречи обсудили глава Самарской области Николай Меркушкин и заместитель председателя комитета по бюджету и налогам Государственной Думы РФ, депутат от Самарской области Леонид Симановский.

В текущем году финансирование из федерального центра по программе «Безопасные и качественные дороги» составило 1,8 млрд руб. Это самая большая сумма среди регионов-участников программы. В 2018 году Самарской области планируется выделить на ремонт дорог 5,87 млрд руб., то есть в три раза больше.

Николай Меркушкин подчеркнул, что регион обеспечит долю софинансирования, необходимую для участия в указанной программе. Как сообщается на сайте **Росавтодор**а, принцип финансирования в 2018 году останется прежним. Регионы будут финансироваться исходя из принципа 50/50, то есть в том случае, если смогут выделить на ремонт дорог аналогичную сумму.

### RG.RU; 2017.08.31; ГРУЗОПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ: ЛИЦЕНЗИЙ МЕНЬШЕ – ПРОБЛЕМ БОЛЬШЕ

Статистика аварийности на грузовом и пассажирском транспорте с начала этого года характеризуется устойчивой негативной тенденцией: по сравнению с 2016-м количество ДТП с участием грузовых автомобилей выросло на 5,2%, а данные по ДТП на автомобильном транспорте общего пользования, осуществляющем автобусные перевозки, показали рост на 81,5%.

Как повысить безопасность?

Сорокапроцентное снижение аварийности с участием общественного транспорта в конце 2016-го в текущем году тенденцией не стало. Количество ДТП пошло на увеличение уже с января, когда месячный прирост превысил порог в 100%. Весной на автобусных маршрутах погибли 93 человека, а за два летних месяца – 72. Так, например, 11 июня на автодороге «Байкал» в ДТП с пассажирским автобусом погибли 13 человек.

Вопрос о повышении безопасности на пассажирских перевозках в июле этого года обсуждал с министрами Владимир Путин, который предположил, что причина роста аварий может быть скрыта в отмене лицензирования: «Мы в 2011 году отменили лицензирование на некоторые виды автомобильных перевозок, в том числе автобусные, и с этого времени неуклонно растёт количество ДТП с участием автобусов. За первую половину этого года рост значительный – по сравнению даже с прошлым», – сказал президент. В ходе совещания было констатировано, что из семи последних происшествий с участием автобусов в четырех водители уснули за рулём.

Фактом участившихся случаев несоблюдения водителями режимов труда и отдыха обеспокоены и в Госавтоинспекции. В ходе недавних проверок предприятий, занимающихся пассажирскими перевозками, помимо прочих нарушений ведомством было выявлено множество случаев, когда водитель выезжал в рейс без медицинского осмотра и с неработающим тахографом (устройством для контроля режима труда и отдыха). «Конечно, это свидетельствует об отсутствии контроля со стороны компаний-перевозчиков, – говорит генерал-майор полиции, заместитель начальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России генерал-майор полиции Владимир Кузин. – Только за январь-июль за нарушения режимов труда и отдыха нами было вынесено на 81% больше административных материалов, чем в аналогичный период прошлого года. И это не предел. Однако я бы не стал связывать рост аварийности только с этой причиной. Факторов множество: от грубых нарушений правил пассажирских перевозок транспортными компаниями до равнодушия самих пассажиров к безопасности поездки».

Пассажир? Помоги себе сам

Надо понимать, что, садясь в любой автобус, пассажир в первую очередь выбирает перевозчика. Если даже это регулярный маршрут, он обязательно должен смотреть, чтобы перевозчик был лицензированный. Конечно, это не значит, что нужно при каждой посадке требовать от водителя документ, подтверждающий право перевозки, но есть определённые признаки. «Если это междугородний маршрут, – уточнил для «РГ» председатель «Союза пассажиров», член общественного совета **Минтранса** Кирилл Янков, – на автобусе не должно быть таблички «заказной» – это априори нелегал, выдающий себя за легального перевозчика. Билеты должны выдавать до начала поездки, если с вас взяли деньги и не выдали билет – это косвенный признак того, что перевозчик просто не застраховал свою ответственность – в случае ДТП не ждите никаких компенсаций. Кроме того, в междугороднем автобусе должны быть ремни безопасности – ими нужно пользоваться. Нельзя в таких автобусах ехать стоя». Янков также напомнил, что маршрутные транспортные средства, согласно ГОСТу, должны ездить с жёлтыми номерами.

Авария с грузовиком

Рост аварийности на грузовом транспорте не такой большой, как на пассажирских перевозках, но и он не останавливается, а проблемы с лицензированием – сложнее в разы. Юридические лица вполне законно перерегистрируют свои автомобили на частников, и, будучи де-факто юридическими лицами, обходят законодательство, которое для юрлиц в нашей стране более жёсткое.

Напомним, что с инициативой уровнять ответственность физических и юридических лиц выступил на прошлом заседании президиума Госсовета по вопросам безопасности дорожного движения врио губернатора Ярославской области Дмитрий Миронов, который сказал, что вопрос о запрете регистрации автобусов и грузовых автомобилей за физическими лицами прорабатывается. «В этом случае владельцы данных транспортных средств обязаны будут соблюдать требования по безопасной организации перевозочного процесса», – уточнил Миронов. Это мнение поддерживают и общественных организациях: «Физических лиц уже давно пора обременить соответствующей ответственностью. И, кстати, не только за аварии. Перерегистрация автомобилей с юрлиц на частников создает массу нарушений и в области, например, антимонопольного законодательства. Введением регулирующего закона мы решим несколько проблем» – считает президент экспертного центра «Движение без опасности» Наталья Агре.

В периоде с 2013-го по 2016 гг. в статистике аварийности с грузовиками наблюдалась стагнация: снижение и рост аварий колебались в районе 1%. Сегодня же количество ДТП увеличилось сразу на 5%. Эксперты уверены, что здесь работает всё та же банальная причина: перевозчики нашли «лазейку», расслабились и перестали уделять внимание установленным для грузовиков правилам безопасности: «Переоформление грузового транспорта на частных лиц приняло массовый характер, – уверен председатель Ассоциации «Рустахоконтроль» Геннадий Мирошин. – Это связано с уходом юридических лиц от выполнения обязательств по обеспечению безопасности дорожного движения и переносом ответственности на физическое лицо, у которого практически нет обязательств перед обществом в части обеспечения безопасных условий перевозки. Все это сопровождается уходом от налоговых отчислений и возвратом транспортной отрасли к теневой экономике. Возможности контроля физических лиц у инспекторов ограничены исключительно проверкой соблюдения правил дорожного движения, а этого для обеспечения безопасности грузового транспорта явно недостаточно. Физические лица свободны от обязательства выполнять предрейсовый контроль технического состояния автомобиля, медицинское освидетельствование водителя, содержать автомобиль в исправном состоянии, а самое главное соблюдать режим труда и отдыха. Водители, в отсутствии обязательств перед обществом, желая больше заработать, практически живут в автомобиле, и о полноценном отдыхе просто забывают, и в результате, засыпают за рулём. Государство обязано защитить своих граждан и обязать всех водителей грузовиков соблюдать единые требования по обеспечению безопасности дорожного движения вне зависимости от того, на кого оформлен автомобиль – на физическое или юридическое лицо. Без решения этого вопроса ожидать, что количество ДТП сократится, просто наивно».

Напомним, что сейчас **Минтранс** уже внёс в Правительство проект федерального закона, который в скором времени вернёт лицензирование транспорта, осуществляющего организованные автомобильные перевозки, а вопрос с лицензированием частных грузовых перевозок ещё будет прорабатываться на уровне министерств и ведомств.

### ТАСС; 2017.09.01; ВРИО ГУБЕРНАТОРА НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ: 76% ДОРОГ РЕГИОНА В НЕНОРМАТИВНОМ СОСТОЯНИИ

Власти Новгородской области оценивают состояние 76% дорог региона как ненормативное, сообщил в интервью ТАСС врио губернатора области Андрей Никитин.

«76% дорог в Новгородской области находится в ненормативном состоянии. Федеральные трассы в порядке, а внутриобластные – так себе. Когда-то, в девяностые годы, была обратная тенденция: дороги из федеральной собственности забирали в регионы, где концентрировался большой дорожный фонд, а центр вообще ничего не ремонтировал. Сейчас картина поменялась, федералы строят трассы, а в регионах идет катастрофическое недофинансирование», – сказал он.

По словам Никитина, состояние дорог в регионе «таково, что по внутренним дорогам лучше, пожалуй, ездить на квадроцикле, чем на двух колесах. Иначе попросту опасно».

В августе в Новгородской области начался масштабный ремонт дорог, на который предполагается направить около 1 млрд рублей. Среди включенных в программу ремонта дорог – трасса «Крестцы – **Окулов**ка – Боровичи» протяженностью 84 км, которая не ремонтировалась около 30 лет и ремонт которой поручил профинансировать президент РФ Владимир Путин. Всего предполагается до 31 августа 2018 года отремонтировать 190 км дорог регионального значения. Планируется за счет ремонта ежегодно сокращать протяженность ненормативных дорог в Новгородской области на 10%.

### ТАСС; 2017.08.31; ТРЕТИЙ УЧАСТОК ТРАССЫ БРИН – НАВОЛОК – ПЛЕСЕЦК СДАДУТ В НАЧАЛЕ ОКТЯБРЯ

Третий учас­ток трас­сы Брин-Наволок – Плесецк сдадут в нача­ле октября, сообщили в пресс-службе правительства Архангельской области по итогам осмотра объекта главой региона Игорем Орловым.

«Рабочая поездка губернатора Игоря Орлова в Плесецкий район началась с осмотра реконструируемого участка автодороги Брин-Наволок – Плесецк между деревней Войбора и отметкой 124-й км. Он практически готов к сдаче, его ввод в эксплуатацию запланирован на первую декаду октября», – говорится в сообщении.

Данный участок – третий из пяти последних грунтовых перегонов, которые имелись на трассе до начала ее ремонта. Средства на завершение реконструкции отрезка протяженностью 10,6 км в текущем году выделены из федерального бюджета в рамках межбюджетных трансфертов. Объем финансирования составил свыше 300 млн рублей, отмечается в материале.

По словам Игоря Орлова, слова которого приводятся в сообщении, реконструируемая трасса задает высокий стандарт для всех региональных дорог. «И этот стандарт мы будем соблюдать при строительстве других автотрасс. Останавливаться на достигнутом не собираемся», – отметил губернатор.

Первый 12-километровый участок трассы сдан в эксплуатацию в ноябре 2015 года, второй – в ноябре 2016 года, его длина составила 11,8 км. Реконструкцией оставшихся двух грунтовых перегонов займется **Росавтодор**. Как ожидается, с 1 января 2018 года дорогу передадут в федеральную собственность.

### RNS; 2017.08.31; ФАС ВЫЯВИЛА НАРУШЕНИЕ НА АУКЦИОНЕ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ УЧАСТКА ТРАССЫ М-8 «ХОЛМОГОРЫ»

Федеральная антимонопольная служба (ФАС России) выявила нарушение на аукционе по строительству участка трассы М-8 «Холмогоры», сообщили в ФАС.

«Недавно в антимонопольный орган поступила жалоба на действия ФКУ «Центравтомагистраль», которое проводит аукцион на строительство и реконструкцию участка автомобильной дороги М-8 «Холмогоры» с ценой контракта более 8 млрд рублей. В ходе рассмотрения жалобы ФАС обнаружила, что заказчик не указал в документации объем работ, которые генеральный подрядчик должен выполнить своими силами», – говорится в сообщении ведомства.

Также в ходе рассмотрения жалобы антимонопольное ведомство выявило в действиях ФКУ «Центравтомагистраль» ряд нарушений закона о контрактной системе. В частности, по мнению ФАС, заказчик установил излишние требования к описанию товаров, используемых при выполнении работ.

ФАС выдала заказчику предписание о внесении изменений в аукционную документацию.

В мае этого года было принято постановление правительства РФ № 570, обязавшее подрядчика по контракту на строительство и реконструкцию объектов капитального строительства выполнять определенный объем работ самостоятельно, без привлечения субподрядчиков. До 1 июля 2018 года этот объем должен составлять не менее 15% от цены контракта, а с 1 июля 2018 года – не менее 25%.

ФАС начала проверять действия заказчиков на соответствие требованиям этого постановления, поясняют в ФАС цель проверок.

### ТАСС; 2017.08.31; КОМПАНИЯ ИЗ СТРУКТУРЫ ГАЗПРОМБАНКА ПРОФИНАНСИРУЕТ ЧЕТВЕРТЫЙ МОСТ В НОВОСИБИРСКЕ

**Министерство транспорта** и дорожного хозяйство Новосибирской области определило концессионера для строительства четвертого моста через реку Обь. Им стала «Сибирская концессионная компания», принадлежащая дочерней структуре Газпромбанка, сообщили в четверг ТАСС в пресс-службе регионального правительства.

«В соответствии с решением конкурсной комиссии победителем конкурса признано ООО «Сибирская концессионная компания», – сказали в пресс-службе.

Согласно протоколу о результатах конкурса, опубликованному **Минтрансом** региона, компания выделит на строительство платного моста 26,2 млрд рублей, а ее минимальный гарантированный доход составит 47 млрд рублей. В конкурсе также принимала участие компания «Северо– Восточная магистраль», «Новосибирская концессионная компания» подавала заявку, но в итоге в конкурсе не участвовала.

«Сибирская концессионная компания» принадлежит дочерней структуре Газпромбанка и московской Производственной фирме «ВИС», одним из собственников которой является гендиректор «ТЭК Мосэнерго» Игорь Рябов. Совет директоров «ТЭК Мосэнерго» возглавляет известный российский бизнесмен Игорь Ротенберг, компания занимается строительством крупных объектов энергетики, в том числе Сахалинской ГРЭС-2, Богучанской ГЭС в Красноярском крае, Нижне-Бурейской ГЭС в Амурской области.

Четвертый мост через Обь должен соединить центральную часть Новосибирска с одним из самых оживленных районов левого берега, он позволит значительно разгрузить существующие переправы. Проект предполагает строительство транспортных развязок на двух берегах реки для его подключения к дорожной сети города, а также строительство тоннелей под железнодорожными путями. Мост обеспечит выходы на федеральные трассы «Байкал», Чуйский тракт и «Сибирь».

Мост будет строиться на условиях концессии за счет федерального бюджета, средств частного инвестора и областного бюджета, стоимость проекта оценена в 35 млрд рублей. Федеральный бюджет должен выделить на строительные работы 26 млрд рублей, остальное обеспечат средства концессионера и областного бюджета. Под снос в месте строительства попадает 360 объектов, 81 из них – жилые здания. Чтобы обеспечить доход концессионера, проезд по мосту будет платным.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.01; ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В АВГУСТЕ 2017 Г. УВЕЛИЧИЛАСЬ НА 0,36% – ИСТОЧНИК

Среднесуточная погрузка на сети ОАО «Российские железные дороги» в августе 2017 года составила 3 млн 426,4 тыс. тонн, сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с деятельностью компании.

Это соответствует 106,2 млн тонн в целом за месяц и на 0,36% больше, чем в августе 2016 г. (тогда показатель находился на уровне 105,842 млн тонн).

Изначально в августе РЖД прогнозировали рост погрузки на 0,3%, об этом говорил первый вице-президент монополии Анатолий Краснощек (правда, в предыдущие месяцы отправка грузов увеличивалась более высокими темпами: в мае, например, – на 3,5%, в июне – на 2,6%). Таким образом, итоговый показатель оказался близок к прогнозу, даже несмотря на некоторые проблемы с трафиком в Приморье в начале месяца, где из-за ливневых дождей была повреждена ж/д инфраструктура.

На прошлой неделе замглавы министерства энергетики РФ Анатолий Яновский посетовал, что «перевозки угля значительно пострадали из-за стихии», добавив, что «Российские железные дороги» пока удовлетворяют лишь 60% поступающих от угольщиков заявок на перевозки этого груза в восточном направлении.

В РЖД «Интерфаксу» тогда заявляли в этой связи, что монополия стремится восстановить объемы перевозок угля в направлении Дальнего Востока, снизившиеся из-за ликвидации последствий ливневых дождей в Приморье в начале августа, повредивших железнодорожную инфраструктуру. «Компания в максимально сжатые сроки ликвидировала последствия природной стихии в Приморском крае и предприняла меры по удовлетворению растущего спроса на перевозки грузов. На время восстановительных работ вводились ограничения на погрузку грузов назначением на станции участков Уссурийск – Амурский Залив, Уссурийск-Хасан. В общей сложности это привело к сокращению погрузки угля в объеме около 500 тыс. тонн. Однако этот объем был компенсирован», – говорил «Интерфаксу» представитель «Российских железных дорог».

Впрочем, еще в середине августа первый вице-президент монополии Александр Мишарин заявлял, что проблемы с движением поездов в Приморье существенно не отразятся на планах компании по грузовых перевозкам. Отвечая на вопрос, будет ли погрузка ниже плана из за чрезвычайной ситуации, топ-менеджер сообщил, что по цифрам ожидается «то же самое». «Это все восполняемо за счет того, что у нас централизованная система и единое управление», – сказал он, добавив, что влияние ЧС на показатели было «кратковременным». «Понятно, что мы регулируем движение с учетом восстановления этих участков. Но в целом по месяцу проблем не будет», – говорил А.Мишарин.

План работы «Российских железных дорог» на сентябрь предполагает рост погрузки на 1%, сообщал ранее собеседник «Интерфакса» (3,435 млн тонн в среднем в сутки или 103,05 млн тонн в целом за месяц).

В целом по году при формировании финансового плана на 2017 г. «Российские железные дороги» изначально закладывали рост погрузки, близкий к нулевому. При этом президент РЖД Олег Белозеров выражал осторожную уверенность, что может быть увеличение в районе 1% (чуть позднее прогноз был повышен до «+0,6%»). Однако летом стало известно, что компания пересматривает годовой прогноз, допуская увеличение погрузки на 2,6% – «исходя из складывающейся экономической конъюнктуры». «Погрузка в целом по году оценивается в 1,254 млрд тонн», – приводило корпоративное издание перевозчика слова руководителя департамента экономики Ирины Костенец. В 2016 г. этот показатель находился на уровне 1,222 млрд тонн (рост составил 0,6%).

### ИЗВЕСТИЯ; МАРИНА КОЧЕТОВА; 2017.08.31; «ЛАСТОЧКА-ПРЕМИУМ» СОЕДИНИТ РОССИЙСКИЕ ГОРОДА

Компания «Уральские локомотивы» представила скоростной поезд нового поколения

Компания «Уральские локомотивы» (совместное предприятие группы «Синара» и германского концерна Siemens) представила скоростной электропоезд нового поколения – «Ласточка-премиум» (серии ЭС2ГП). Поезд рассчитан на перевозку пассажиров между крупными городами на расстояние до 500 км со скоростью 160 км/ч.

В Москве скоростные поезда «Ласточка» эксплуатируются на Московском центральном кольце (МЦК). Как отметил первый вице-президент ОАО «РЖД» Александр Мишарин, важнейшая задача для РЖД – обеспечить связь между столицами регионов страны.

«Поэтому мы видим развитие электропоездов «Ласточка» в специализации на межрегиональных и пригородных перевозках», – сказал Мишарин.

В новом исполнении «Ласточка» стала еще более комфортной: салон оборудован розетками для зарядки мобильных устройств, доступом в сеть интернет по Wi-Fi, информационными экранами и климат-контролем. В каждом вагоне предусмотрен санитарный блок. В головном вагоне расположена зона, оборудованная для организации питания. Пассажиры «Ласточки-премиум» смогут выбирать поездку экономическим, туристическим либо бизнес-классом. На сегодняшний день новый поезд полностью готов к эксплуатации: он прошел все необходимые испытания, был сертифицирован по требованиям технических регламентов Таможенного союза.

Напомним, что Федеральная пассажирская компания (ФПК), группа «Синара» и компания Siemens подписали соглашение о намерениях по заключению договора на изготовление электропоездов «Ласточка» дальнего следования в начале лета этого года на Петербургском международном экономическом форуме-2017. Как рассказал генеральный директор ФПК Петр **Иванов**, сейчас компания совместно с «Уральскими локомотивами» отрабатывает техническое задание и рассчитывает до следующего года выйти на подписание контракта с конкретными техническими условиями и параметрами подвижных составов, востребованных на маршрутах.

«Мы ориентируемся на требования, которые предъявляют нам пассажиры, а пассажир в первую очередь оценивает потребительские свойства подвижного состава. Новая «Ласточка» будет отличаться от тех образцов, которые мы сегодня видим на МЦК или других направлениях», – сказал **Иванов**.

Следует отметить, что около 90% компонентов «Ласточки-премиум» произведено в России. «Премиум» стал первым поездом в линейке предприятия, оснащенным новой микропроцессорной системой управления и диагностики отечественного производства, применение которой позволило интегрировать в состав поезда ряд периферийных систем от российских производителей, обеспечивающих управление тормозами, микроклиматом, системой видеоинформирования пассажиров и работу входных дверей. Также в новом поезде установлены системы видеонаблюдения и пожаротушения.

По словам директора по пассажирским перевозкам ОАО «РЖД» Дмитрия Пегова, на сегодняшний день в РЖД эксплуатируется 128 поездов типа «Ласточка».

«Общий контракт у нас с компанией «Уральские локомотивы» – 240 поездов до 2023 года, в год поставка примерно по 30 поездов», – сообщил Дмитрий Пегов, отметив, что идея о региональном поезде зародилась давно, поскольку существует большой спрос со стороны регионов на поезда такого типа.

Как сообщили в компании «Уральские локомотивы», сейчас ведется работа над созданием новых модификаций «Ласточки» для поездок на расстояния до 1,4 тыс. км.

### ТАСС; 2017.08.31; В РОССИИ ДВУХЭТАЖНЫЕ «АЭРОЭКСПРЕССЫ» МОГУТ БЫТЬ ЗАПУЩЕНЫ В ОКТЯБРЕ

Двухэтажные поезда производства Stadler Rail Group для «Аэроэкспресса» прошли сертификацию и могут быть запущены через 5-6 недель, заявил исполнительный вице-президент по маркетингу и продажам Stadler Петер Йенельтен в рамках железнодорожного салона Expo 1520.

«Сертификат у «Аэроэкспресса» уже с конца июля есть, то есть сертификация как таковая завершилась, – сказал он. – Сейчас должна быть проведена регистрация в регистре федерального железнодорожного транспорта. Как только все регистрационные формальности будут завершены, поезд будет запущен в эксплуатацию».

«Встречался вчера с представителями «Аэроэкспресса». Они сказали, что на это им понадобится около 5-6 недель», – сказал Йенельтен. Таким образом, двухэтажные поезда могут быть запущены в октябре.

Ранее исполнительный директор ООО «Аэроэкспресс» Валерий Федоров говорил, что компания планирует запустить двухэтажные поезда в июле 2017 года.

Исполнительный вице-президент Stadler пояснил, что процедура сертификации в России по сравнению с Европой занимает много времени. «Сертифицируется не только поезд целиком, но и все комплектующие . Это глубокая сертификация», – отметил он.

В мае 2013 года компания Stadler Rail Group и «Аэроэкспресс» подписали контракт на поставку 118 двухэтажных вагонов (25 поездов). Однако в 2016 году объем закупки был сокращен – «Аэроэкспресс» получит 62 вагона (11 поездов) на сумму €183 млн.

Stadler Rail Group является системным поставщиком решений по производству железнодорожного и городского транспорта, располагает предприятиями в Швейцарии, Германии, Австрии, Польше, Чехии, Венгрии, Италии, Белоруссии, Алжире и США.

ООО «Аэроэкспресс» – единственный в России оператор железнодорожных перевозок пассажиров в аэропорты Москвы. В 2016 г. услугами «Аэроэкспресса» воспользовались 11,6 млн человек, что на 10,6% меньше показателя 2015 г.

ООО «Дельта-Транс-Инвест» (входит в «Трансгрупп АС») принадлежит 45,84% долей «Аэроэкспресса», РЖД – 25%, остальные доли принадлежат бизнесменам Искандеру Махмудову (17,5%), Андрею Бокареву (7,5%) и генеральному директору «Аэроэкспресса» Алексею Криворучко (4,16%).

### ТАСС; 2017.08.31; ФАС АНАЛИЗИРУЕТ СТИВИДОРНЫЙ РЫНОК ДЛЯ ВОЗМОЖНОГО ИЗМЕНЕНИЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ ТАРИФОВ В ПОРТАХ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) проводит анализ конкурентной среды в российских портах для возможного изменения тарифного регулирования, сообщил ТАСС представитель ведомства.

«Прекращение регулирования возможно только на тех рынках, где существует развитая конкуренция. Существует ли такая конкуренция в морских портах – вопрос дискуссионный, именно поэтому ФАС дано поручение провести соответствующий анализ рынка. Ведомство уже занимается этой работой», – сказал он.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.09.01; УПРАВЛЕНИЕ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ СИСТЕМОЙ ПОПАЛО ПОД ПЕРЕСМОТР

У **Росавиаци**и собираются забрать часть ее полномочий

В **Минтрансе** России прорабатывается вопрос о разделении функций провайдера и регулятора аэронавигационных услуг, которые сейчас сосредоточены в руках **Росавиаци**и. Эти полномочия предлагается распределить между **Минтрансом**, **Росавиаци**ей и Госкорпорацией по организации воздушного движения (ГК ОрВД). В **Росавиаци**и с этими предложениями не согласны, утверждая, что существующая на сегодня концепция аэронавигационной системы (АНС) учитывает интересы всех пользователей воздушного пространства и полностью соответствует рекомендуемой практике Международной организации гражданской авиации (ICAO) и воздушному законодательству РФ.

Как рассказала «Известиям» представитель вице-премьера Аркадия **Дворкович**а Алия Самигуллина, **Минтранс** России в настоящее время изучает вопрос о разделении функций регулятора и провайдера аэронавигационных услуг между несколькими федеральными органами исполнительной власти.

– На данный момент этот вопрос прорабатывается на уровне **Минтранса**. В правительство предложения пока не вносились, – заявила «Известиям» Самигуллина.

В пресс-службе **Минтранса** «Известиям» пояснили, что данная идея рассматривается в рамках разработки Аэронавигационного плана.

– О конкретных сроках формирования позиции говорить рано. Это пока только идея. Вопрос курируется профильным департаментом государственной политики в области гражданской авиации, – сообщил представитель **Министерства транспорта**.

В проекте Стратегии развития аэронавигационной системы (документ есть у «Известий»), разработанном ГК ОрВД совместно с компанией Strategy Partners Group, говорится о недостаточной эффективности существующей системы управления АНС вследствие совмещения функций провайдера и регулятора аэронавигационных услуг в лице одного федерального органа исполнительной власти – **Росавиаци**и.

**Росавиаци**я оказывает государственные услуги через подведомственную себе ГК ОрВД, управляет планом закупок и инвестиционной программой, участвует в планировании операционных затрат, отвечает за операционные показатели госкорпорации. В то же время она контролирует деятельность по оказанию аэронавигационных услуг, определяет правила их оказания, сертифицирует оборудование. Таким образом, **Росавиаци**я и оказывает услуги, и оценивает их качество. В международной практике в большинстве стран с эффективной АНС – Канаде, странах Евросоюза, Австралии – функции регулятора и провайдера разделены. Исключением являются США.

В **Росавиаци**и не согласились с такими выводами и обратили внимание на то, что в разработке проекта Стратегии развития аэронавигационной системы не принимали участие федеральные органы исполнительной власти, в ведении которых находится гражданская, экспериментальная и государственная авиация.

– Поэтому этот проект стратегии представляет собой факультативное издание в интересах ее разработчиков. При этом, что примечательно, фактические разработчики не имеют никакого отношения к работе единой системы организации воздушного движения и плохо себе представляют уровень взаимодействия и разграничения ответственности между федеральными органами исполнительной власти и провайдером аэронавигационных услуг. Данный проект стратегии официально не вносился и не рассматривался федеральными органами исполнительной власти, и трудно себе представить, что его реализация приведет к совершенствованию аэронавигационной системы РФ, – заявил «Известиям» представитель **Росавиаци**и.

По его словам, в настоящее время развитие аэронавигационной системы РФ осуществляется в соответствии с концепцией создания и развития АНС, разработанной с учетом интересов всех пользователей воздушного пространства и одобренной на заседании правительства России. Данная концепция была подготовлена Федеральной аэронавигационной службой и согласована всеми заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, включая Минобороны, Минэкономразвития, Минпромторг. При этом концепция была сформулирована в полном соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ICAO и воздушным законодательством РФ, отметили в **Росавиаци**и.

Однако, по мнению руководителя рабочей группы Совета потребителей по вопросам деятельности ГК ОрВД, главного эксперта Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Федора Борисова, согласно рекомендациям ICAO, функции провайдера, контролирующего органа и регулятора в сфере предоставления услуг аэронавигационного обслуживания должны быть разделены.

– Это очевидный конфликт интересов. Получается, что регулятор регулирует сам себя. При такой ситуации трудно ожидать и высоких ключевых показателей эффективности, и эффективного надзора. Сложившаяся в России ситуация требует кардинального пересмотра и внесения изменений в механизмы системы управления аэронавигационной системой, – заявил «Известиям» Федор Борисов.

Для разделения функций в сфере аэронавигационного обслуживания между **Минтрансом** РФ, **Росавиаци**ей и ГК ОрВД потребуется внести изменения в организационную модель государственного управления аэронавигационной системой.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА;2017.08.31; ПОЛЕТЫ С БАГАЖОМ И НАЛЕГКЕ

В сентябре вступают в силу поправки в Воздушный кодекс, которые дадут право авиакомпаниям брать деньги за услугу по перевозке багажа в рамках невозвратных тарифов.

А вот по билету, который можно вернуть, норма бесплатного провоза багажа будет снижена до 10 килограмм.

Пассажирам надо будет внимательно смотреть, на каких условиях они заключают договор перевозки с авиакомпанией, то есть покупают билет, после вступления в силу поправок Воздушного кодекса.

Не исключено, что будет возможность перевозки багажа весом более 10 килограммов у крупных перевозчиков по ряду билетов. Особенно тех, кто входит в международные авиационные альянсы. Там лимит устанавливают авиакомпании из разных стран, договорившись между собой.

Кроме того, пассажиры, следующие семьей, имеют право объединить свой лимит по перевозке чемоданов. Например, семья из трех человек сможет взять один чемодан на троих, но весом в 30 килограмм.

Но за больший вес чемодана придется платить как за сверхгабаритный груз, уточнили в **минтрансе**. Что же касается авиакомпаний, которые перевозят пассажиров по безвозвратным билетам, то здесь придется платить за любой багаж.

И если пассажир решит взять его уже после покупки безбагажного билета, то стоит оплатить услугу перевозки багажа через сайт перевозчика. Это может обойтись в два раза дешевле, чем оплачивать ее перед самым полетом при регистрации на рейс.

Пассажиры, купившие билеты до вступления в силу новых требований Воздушного кодекса (то есть до 29 сентября 2017 года), даже на конец этого года, имеют право брать багаж по старым правилам, ведь они уже заключили договор перевозки, напоминают эксперты.

Что касается ручной клади, то пока правила по ее провозу **минтранс** не уточнил.

По прогнозам министерства, стоимость безбагажных билетов будет на 15-20 процентов дешевле, чем цена полета с чемоданом. И они будут пользоваться спросом как минимум у четверти пассажиров, которые летают на небольшие расстояния. Именно столько летали без багажа и до введения новой нормы Воздушного кодекса. Теперь, возможно, таких пассажиров будет больше.

Но надо учесть, если пассажир решил купить дополнительную услугу по перевозке чемодана, то в случае невылета, по новым требованиям Воздушного кодекса, деньги ему за багажные услуги должны вернуть.

А за сам авиационный билет деньги можно получить, если отмена поездки произошла из-за болезни пассажира. И на руках у него есть больничный лист или выписка из медучреждения.

### КОММЕРСАНТ; СЕРГЕЙ ТИТОВ; 2017.09.01; АЭРОФЛОТ ОСЯДЕТ В УЛЬЯНОВСКЕ

Крупнейший авиаперевозчик придет в регион после реконструкции аэропорта

 «Аэрофлот» намерен в октябре, сразу же после окончания реконструкции аэропорта Ульяновск (Баратаевка), открыть авиарейсы Москва–Ульяновск, а затем рассмотреть возможность и других авиамаршрутов из ульяновского аэропорта. В облправительстве считают, что приход крупнейшего перевозчика – это своего рода показатель развития региона. Наблюдатели и эксперты надеются, что выход на местный рынок ведущего российского авиаперевозчика позволит постепенно снизить тарифы и увеличить пассажиропоток.

Авиакомпания «Аэрофлот» начнет выполнять авиарейсы в Ульяновск и разместит в регионе свой офис. Дата начала полетов обсуждается. Об этом в своем твиттере сообщил губернатор Ульяновской области Сергей Морозов, там же отметивший, что «строительно-монтажные работы на взлетной полосе центрального аэропорта завершат к концу сентября».

Речь идет про аэропорт Ульяновск (Баратаевка), в котором с апреля 2016 года ведутся работы по реконструкции (капитальный ремонт ВПП, модернизация радионавигационного оборудования, посадочного комплекса, очистных сооружений). Завершить реконструкцию сначала предполагалось к концу 2016 г., но сроки неоднократно переносились, в том числе из-за задержки поставки радионавигационного оборудования.

Соглашение с «Аэрофлотом» об открытии авиарейсов в Ульяновск было подписано еще в марте этого года, и «Аэрофлот» сообщал, что «в план на летний сезон внесено открытие направления Москва–Ульяновск». Однако авиарейс так и не был открыт из-за реконструкции аэропорта Ульяновск, а выполнять авиарейсы в аэропорт Ульяновск–Восточный «Аэрофлот» отказался, мотивировав это тем, что не намерен снижать уровень комфортности услуг.

Как пояснили „Ъ“ в АО «Аэропорт Ульяновск», «Аэрофлот» будет выполнять ежедневно по два авиарейса самолетом SSJ‑100 (включая субботу и воскресенье) из Москвы (Шереметьево) в Ульяновск и обратно. Согласно согласованным слотам, вылет из Ульяновска будет совершаться в 10:20 и в 14:55. В свою очередь из Москвы самолет будет вылетать в обед и ночью.

Пока «Аэрофлот» продажу авиабилетов не объявил, дожидаясь завершения работ по реконструкции аэропорта Ульяновск. По данным „Ъ“, работы будут завершены до конца сентября. Уже завершены облеты светосигнального оборудования, с 6 по 13 сентября будут производиться облеты радионавигационного оборудования (теперь, благодаря модернизации и новому оборудованию, аэропорт сможет принимать самолеты разными курсами – с обеих сторон ВПП). Завершаются строительные работы по очистным сооружениям и стартовому диспетчерскому пункту. После окончания работ приемку совершает Ростехнадзор, после чего (ожидается, что в конце октября) и будет заключение **Росавиаци**и.

Предполагается, что в апреле, после выполнения соответствующих дополнительных требований, аэропорт Ульяновск получит статус международного.

Повлияет ли повышение конкуренции на стоимость авиабилетов других перевозчиков (сейчас на этом направлении работают «Руслайн» из Домодедово и «ЮТэйр» из Внуково), пока неизвестно. По мнению гендиректора АО «Аэропорт Ульяновск» Сергея Наконечного, «они не совсем конкуренты», «потому что разные аэропорты и у каждого – свои пассажиры». По его мнению, просто может увеличиться пассажиропоток за счет добавления пассажиров, которые раньше летали из Самары или Казани, чтобы прилететь в Шереметьево для пересадки на зарубежные авиарейсы. Сами конкуренты воспринимают приход конкурента спокойно. «Руслайн» отмечает, что «аэропорт – существенный фактор», и у них «своя уверенная ниша». В «ЮТэйр» говорят, что «приход нового перевозчика положительно скажется на пассажирах: благодаря конкуренции формируются доступные цены на билеты, появляются дополнительные сервисы». При этом там заявляют, что и без того работают по экономичным тарифам. «Поэтому мы не ощущаем какого-либо давления со стороны других игроков рынка», – сказал коммерческий директор «UTair Пассажирские авиа­линии» Павел Пермяков. Впрочем, редактор отраслевого портала «Авиа.Ru» Роман Гусаров считает, что за счет большей вместимости SSJ‑100 «Аэрофлот» имеет возможности к снижению цены и может воспользоваться этим преимуществом, что и окажет влияние на конкурентов.

Первый вице-премьер облправительства Андрей Тюрин не думает, что цены кардинально изменятся, но надеется, что они могут снизиться на 10–15 %. В то же время он отметил, что после открытия московского рейса «Аэрофлота» «начнутся более предметные переговоры с ним по открытию новых направлений из Ульяновска, и в первую очередь – в Санкт-Петербург, не реже чем два-три раза в неделю», «поскольку рейс очень интересен для региона». Возможно, авиарейс в этом случае войдет в число субсидируемых, «не исключено, в том числе, и за счет регионального бюджета».

Председатель регионального правительства Александр Смекалин отмечает, что появление на авиамаршрутах из Ульяновска крупнейшего авиаперевозчика России – «это своего рода показатель развития региона», «потому что в первую очередь услугами „Аэрофлота“ пользуется бизнес, авиарейс будет удобен инвесторам, позволяя дальше из Шереметьево вылететь в любую точку мира».

По словам премьера, в апреле, после получения аэропортом статуса международного, продолжатся переговоры об организации авиарейса из Ульяновска в один из городов Китая, в чем заинтересованы как бизнес, так и турфирмы, и в первую очередь стать перевозчиком будет предложено «Аэрофлоту», «Руслайну» и «ЮТэйр».

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.31; ПОДПИСАНИЕ ДОГОВОРА УСТУПКИ ПРАВ НА 22 BOEING-787 АЭРОФЛОТА ПЕРЕНЕСЕНО В ТРЕТИЙ РАЗ, НОВЫЙ СРОК – 15 НОЯБРЯ

Подписание договора уступки «Аэрофлотом» (MOEX: AFLT) прав на 22 самолета Boeing-787 Dreamliner в пользу «Авиакапитал-Сервиса» (АКС, лизинговая «дочка» «Ростеха») перенесено в третий раз, теперь на ноябрь.

«Договор не подписан. Подписание перенесено на 15 ноября. Это сделано в интересах всех участников (сделки – ИФ)», – сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе «Ростеха».

Представители «Аэрофлота» и Boeing отказались от комментариев.

В конце прошлого года акционеры «Аэрофлота» одобрили «договор о новации», предполагающий уступку всех прав и обязанностей по договору с Boeing на 22 Dreamliner, заключенному в 2007 году, в пользу АКС. Все права и обязанности оценивались в $95,7 млн. Условиями сделки указывались: возврат «Аэрофлоту» аванса в $43,76 млн и последующая уплата этой суммы Boeing «Авиакапитал-Сервисом», а также «кредитные меморандумы» на покупку товаров и услуг Boeing на $20 млн и обучение до 193 экипажей для самолетов типа Boeing-737-800, -777-300 и -747-400.

При этом отмечалось, что в случае незаключения договора о новации до 1 января 2017 года сделка между «Аэрофлотом» и Boeing от 2007 года расторгается. Кроме того, Boeing должен вернуть перевозчику авансовые платежи «за вычетом сумм кредитных меморандумов, фактически использованных «Аэрофлотом». Позднее подписание договора было перенесено с 1 января на конец февраля, затем назывался новый срок – 1 сентября.

В апреле глава «Аэрофлота» Виталий Савельев в разговоре с журналистами уверял, что авиакомпания вышла из сделки и адресовал все вопросы «Авиакапитал-Сервису». «Мы вышли из сделки по Dreamliner, в связи с тем, что машины не были вовремя поставлены, на этом миссия «Аэрофлота» закончена», – говорил он.

«Аэрофлот» сделал заказ на 22 Boeing-787 Dreamliner в 2007 году, когда компанией руководил действующий зам**министра транспорта** РФ Валерий **Окулов**.

По каталожным ценам сделка оценивалась в $4,8 млрд. Однако впоследствии сроки поставок постоянно сдвигались. Параллельно менялись планы нового руководства перевозчика на Dreamliner, вплоть до заявлений о возможном отказе от всех 22 самолетов. В качестве причин в разное время назывались: анализ пропускной способности аэропорта «Шереметьево», где базируется «Аэрофлот», самолеты, доставшихся ему от ушедшей с рынка «Трансаэро» (MOEX: TAER), низкий рынок авиаперевозок в РФ.

### РИА НОВОСТИ; 2017.08.31; СЕНАТОРЫ ПОПРОСЯТ ПРАВИТЕЛЬСТВО ОТРЕГУЛИРОВАТЬ ЦЕНЫ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ

Сенаторы намерены обратиться к правительству РФ с просьбой отрегулировать цены на авиаперевозки, которые, по мнению парламентариев, завышены.

Такое предложение, по словам первого замглавы экономического комитета Совфеда Сергея Калашникова, содержится в предложениях рабочей группы, созданной в Совфеде по поручению председателя палаты Валентины Матвиенко.

«С началом осенней сессии, в конце сентября, мы вынесем эти рекомендации на рассмотрение комитета по экономполитике, затем на заседание Совфеда», – сказал Калашников РИА Новости.

В качестве негативных составляющих, влияющих на цену авиабилета, Калашников назвал «искусственное завышение стоимости авиационного керосина, высокие цены на обслуживание самолетов в аэропортах». Кроме того, сами авиакомпании стремятся получить наибольшую выгоду, искусственно завышая стоимость билетов при повышенном спросе, например, летом.

Рабочая группа Совфеда также предлагает дотировать перевозки для льготных категорий граждан и для удаленных территорий.

«Мы предлагаем обратиться к правительству РФ, и, в частности, к **Минтрансу** и Федеральной антимонопольной службе для урегулирования этих вопросов», – пояснил сенатор.

Он подчеркнул, что для решения поставленных задач достаточно антимонопольного законодательства, и нет необходимости «наступать на рыночные принципы».

Он пояснил, что аэропорты часто являются микромонополистами в своих регионах, и их деятельность должна отслеживать ФАС.

В то же время Калашников отметил, что если сенаторы после обращения к кабинету министров не увидят никаких подвижек в решении вопроса по регулированию тарифов на авиаперевозки, «возможно и внесение поправок в законодательство, вплоть до рекомендации ввести госрегулирование в этой сфере».

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.31; «ПОБЕДА» ПОВЫСИЛА ЦЕЛЕВОЙ ПРЕДЕЛ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК С 15% ДО 20%

Авиакомпания «Победа» повысила целевой предел перевозок по международным направлениям до 20% от их общего объема, сообщил «Интерфаксу» источник, близкий к компании.

«Принято решение повысить ограничение до 20%», – сказал собеседник агентства.

Официальный представитель «Победы» воздержался от комментариев.

До этого ограничение на зарубежные рейсы, которого придерживалась «Победа», соответствовало уровню 10-15%. Стратегия низкобюджетной компании направлена на развитие авиасообщения внутри РФ, поясняли в материнском «Аэрофлоте» (MOEX: AFLT).

Рейсы «Победы» в текущем летнем расписании выполняются из Москвы, Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Махачкалы, Самары, Сочи и Ростова-на-Дону. Согласно летнему расписанию на сайте компании, из столицы, откуда совершается большая часть перевозок, «Победа» летает по 22 направлениям в регионы РФ и по 13 – за границу (без учета услуги Fly&Bus).

Накануне замгендиректора «Аэрофлота» по коммерции и финансам Шамиль Курмашов в ходе телефонной конференции для инвесторов заявил, что в 2017 г. «Победа» перевезет более 5 млн пассажиров (в 2016 г. было 4,3 млн) и заработает более 3 млрд руб. чистой прибыли (в 2016 г. – 3 млрд руб.).

«Победа» – низкобюджетная авиакомпания группы «Аэрофлот». Образована в сентябре 2014 г. вместо подпавшего под санкции ЕС и остановившего деятельность «Добролета». Рейсы компании выполняются на 12 самолетах Boeing-737-800 в одноклассной компоновке, до конца 2017 года ожидается поставка еще четырех.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.31; «АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ» ПОСТРОЯТ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТЕРМИНАЛ ГЛАВНОГО АЭРОПОРТА КАМЧАТКИ – ВЛАСТИ КРАЯ

АО «Аэропорты регионов», входящее в группу «Ренова» Виктора Вексельберга, построит здание международного терминала аэропорта «Петропавловск-Камчатский (Елизово)», сообщает пресс-служба правительства Камчатского края.

«Строительством нового аэровокзала на Камчатке займется известная на этом рынке компания – «Аэропорты регионов». Она предложила максимальную цену за акцию (АО «Международный аэропорт Петропавловск-Камчатский (Елизово)» – ИФ), наибольший объем инвестиций и предложила в рамках проекта построить дополнительную сопутствующую инфраструктуру», – приводит пресс-служба слова губернатора Владимира Илюхина.

Как сообщалось ранее, конкурс для выбора покупателя контрольного пакета «Елизово» был объявлен АО «Корпорация развития Камчатского края» 3 июля 2017 года. В конце августа сообщалось, что заявки подали только «Аэропорты регионов» и структура «Новапорта». «Аэропорты регионов» предложили за одну акцию 9,842 тыс. рублей, предложение структуры «Новапорта» – 2,256 тыс. рублей. По условиям конкурса, предложение заявителя за одну бумагу не должно было быть менее 2,116 тыс. рублей.

Победитель должен будет построить новый аэровокзальный комплекс стоимостью порядка 9,4 млрд рублей (первая очередь – 3,1 млрд рублей).

По данным пресс-службы правительства Камчатского края, соглашение с инвестором о строительстве нового пассажирского терминала камчатские власти планируют подписать в рамках Восточного экономического форума, который состоится во Владивостоке 6-7 сентября.

«Елизово» обслуживает международные, межрегиональные и местные рейсы, в 2016 году обеспечил перевозку 618 тыс. пассажиров (+2,5% относительно 2015 года), став по этому показателю 35-м аэропортом РФ. Является единственным аэропортом в Камчатском крае, способным принимать крупные самолеты.

Действующее здание аэропорта построено более 50 лет назад. Проект развития главных воздушных ворот Камчатки включает мероприятия по строительству нового пассажирского терминала, гостиницы и ряда других инфраструктурных объектов. В прошлом году за федеральные средства была реконструирована аэродромная инфраструктура «Елизово», в том числе взлетно-посадочная полоса аэропорта (почти за 12 млрд рублей), пассажирский перрон, места стоянки самолетов, рулежная дорожка.

По оптимистичным прогнозам, к 2025 году пассажиропоток аэропорта может вырасти до 1,25 млн человек в год, к 2035 году – до 1,77 млн.