**08 СЕНТЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РИА НОВОСТИ; 2017.09.07; МАКСИМ СОКОЛОВ: АВИАКОМПАНИИ ЗА МЕСЯЦ СМОГУТ ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЕТЫ В ЕГИПЕТ

Сколько РЖД получат из ФНБ на БАМ и Транссиб в 2017 году, сколько времени потребуется российским авиакомпаниям для возобновления полетов в Египет, что может ожидать авиакомпании, которые сильно задерживают рейсы и какие первые аэропорты смогут пропускать пассажиров по электронным посадочным талонам, в интервью РИА Новости на полях Восточного экономического форума рассказал **министр транспорта** России Максим **Соколов**. Беседовала Надежда Фролова.

– Максим Юрьевич, президент России Владимир Путин поручил правительству обеспечить финансирование проекта по модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожной магистралей из средств ФНБ в 2017 и 2018 годах. Сколько может быть выделено на этот проект в 2017 году из ФНБ?

– В следующем году мы действительно рассчитываем на средства Фонда национального благосостояния в полном объеме. В этом году в проект придут еще 50 миллиардов рублей средств ФНБ. Хочу обратить внимание, что это возвратные деньги, и, таким образом, в следующем году можно будет уже говорить о том, что **Минтранс** совместно с «Российскими железными дорогами» практически выполнит ту целевую задачу, которая ставилась руководством страны перед началом реализации этого проекта.

Напомню, что изначально нам необходимо было увеличить объем перевозимой грузовой базы по БАМу и Транссибу в размере 55 миллионов тонн в год. В последующем эта цифра была увеличена до примерно 66 миллионов тонн в год и на сегодня мы видим, что объем перевозимой грузовой базы по итогам 2017 года по отношению к базовому 2012-му увеличится где-то ориентировочно на 37 миллионов тонн. То есть мы прошли уже экватор за счет тех проектов, которые были реализованы. Это реконструкция и строительство новых путей, как станционных, так и магистральных, строительство новых туннелей, реконструкция старых искусственных сооружений, электрификация участков БАМ и Транссиба, системы СЦБ и управления движением, использование составов с увеличенной массой, уменьшение интервалов движения между поездами.

Комплекс этих мероприятий и позволил «Российским железным дорогам» уже увеличить базу, преимущественно это уголь. Почти 50% тех грузов, которые идут на Восточный полигон, это наше, так сказать, черное золото, полезные ископаемые, связанные с добычей угля в первую очередь в Кузбасском регионе, но не только. Мы видим грузовую базу в части угольных месторождений и на территории Дальнего Востока. В первую очередь Якутия, Эльгинское месторождение, Надлинское месторождение, Восточная Сибирь, республика Тыва, Элегестское месторождение. Для этого, правда, необходимо построить еще ветку Кызыл-Курагино, но такие планы у «Российских железных дорог», **Минтранса** вместе с инвесторами тоже имеются.

Поэтому в следующем году мы уже подготовим правительству Российской Федерации предложения о поэтапном переходе ко второй части реализации проекта БАМ и Транссиб и модернизации БАМ и Транссиб, увеличению дополнительного сверх 66 миллионов тонн грузовых перевозок в обозримой перспективе. Конечно, это будет серьезным шагом вперед в использовании экспортного потенциала нашей страны и развитии транспортной инфраструктуры в направлении Дальнего Востока и Азиатско-Тихоокеанского региона.

– Максим Юрьевич, недавно закончился летний сезон, какую оценку вы бы поставили чартерным авиакомпаниям, которые провели это лето, скажем так, с проблемами для пассажиров, в том числе у «ВИМ-Авиа». Есть ли уже понимание, насколько могут быть увеличены штрафы за сильную задержку рейсов?

– Оценку должен ставить потребитель, в первую очередь авиапассажир. Хотя могу сказать, что в целом авиационная отрасль сегодня находится на подъеме, и она справилась с амбициозной задачей увеличения пассажиропотока в рамках летнего сезона в рамках текущего года. За семь месяцев мы видим, что количество перевезенных пассажиров увеличилось примерно на 20%, и по отношению к прошлому году мы видим особый рост именно сегмента международных воздушных перевозок – более 24%. На 12% увеличились внутрирегиональные перевозки, что тоже очень приятно.

Двузначные темпы роста всегда являются таким вызовом для отрасли, особенно после кризиса, когда авиакомпании были вынуждены сокращать парк самолетов. И теперь за счет увеличения использования своих емкостей все-таки можно сказать, что мы в целом соответствовали тем ожиданиям пассажиров, которые традиционно проводят отпуск в летние месяцы. Но, конечно, чартерные авиакомпании, скажем так, перезаложились в этом году, исходя из своих возможностей, и это вызывало задержки в регулярности вылетов рейсов и справедливые нарекания со стороны пассажиров. И, кстати, не только пассажиров. Серьезные претензии имела **Росавиаци**я, аэропорты, которым тоже надо было оперативно изменять график своей работы.

Конечно, по итогам сезона – и он еще не закончился – мы сделаем вместе с авиационным бизнес-сообществом и с Ассоциацией эксплуатантов воздушного транспорта соответствующие выводы, предложим меры по усилению ответственности чартерных, да и не только чартерных, авиакомпаний за соблюдением своего расписания. Хотя вступившее в силу в августе решение о присоединении в полном объеме к Монреальской конвенции дополнительно мотивирует уже рублем, что называется, и даже не только рублем, а твердой валютой авиакомпании к исполнению своих задач.

Если раньше ответственность авиакомпаний была примерно в пределах 25 рублей за задержку летнего часа, то теперь эта сумма может быть увеличено кратно в соответствии с требованиями международного законодательства. Это, правда, касается только международных авиаперевозок, но мы рассчитываем, что действие этой конвенции будет серьезным образом дисциплинировать наши авиакомпании, в том числе и чартерных перевозчиков, по соблюдению своих обязанностей перед клиентами-авиапассажирами.

– Штрафы, которые могут быть введены за задержку рейсов внутри страны, могут тоже вырасти кратно?

– На самом деле мы, если будем определять ответственность, то, скорее, она будет исходить не из финансовых параметров. Раз уж мы присоединились к Монреальской конвенции, то мы как раз будем следовать, как говорится, букве и духу этих международных законов. Там предел этой ответственности ограничен, по-моему, 400 тысячами рублей за задержку при совершении международной авиаперевозки. А вот что касается ответственности авиакомпаний в рамках действующего законодательства, то у нас в **Росавиаци**и, у авиационных властей Российской Федерации достаточно серьезный набор мер, рычагов воздействия.

Во-первых, это предоставление самих частот по праву, по осуществлению международных перелетов, это суверенное право Российской Федерации. Те компании, которые не соблюдают свои обязательства перед пассажирами за осуществление международной перевозки, могут быть лишены права осуществления этой перевозки. И это право передано тем компаниям, которые являются добросовестными по отношению к своим пассажирам.

– Недавно говорилось про перспективы возобновления авиасообщения с Египтом. Сколько российским авиакомпаниям потребуется времени с момента подписания указа о восстановлении авиасообщения, что начать полеты?

– Достаточно оперативно наши компании справятся с этой задачей, тем более они морально готовятся к этому процессу. Но я не думаю, что он будет слишком длительный. В пределах одного месяца эта задача будет точно решена.

– Вы говорили о последних проверках аэропорта Каира, а есть ли приглашение от египетской стороны по проверке аэропортов Хургады и Шарм-эль-Шейха? Насколько там позитивно продвигается ситуация в сфере безопасности.

– Последний раз наши специалисты были в начале этого года. После этого новых приглашений от египетской стороны пока не поступало. Но если такие приглашения поступят, конечно, группа наших экспертов будет делегирована в один или оба аэропорта для оценки вопросов состояния авиационной безопасности на текущий момент.

– Скоро должна заработать авиакомпания «Азимут». Можно ли ее назвать вторым лоукостером в России?

– Вопрос, наверно, скорее, к собственникам этой авиакомпании. Хотя могу отметить, что с учетом принятия летом этого года закона о багаже, о норме багажа для невозвратных тарифов, созданы все необходимые условия для появления в нашей стране и других компаний-лоукостеров, помимо успешно действующей компании «Победа». Она по итогам этого года войдет, наверно, в пятерку крупнейших компаний-перевозчиков нашей страны. Не только компания «Азимут», но и другие компании, как действующие, так и вновь образуемые, теоретически смогут осуществлять перевозки пассажиров именно на этом принципе.

– Какие меры готовит **Минтранс** совместно с Ассоциацией эксплуатантов воздушного транспорта для предотвращения оттока пилотов из России?

– Надо сказать, что каких-то специальных мер на государственном уровне для регулирования этого процесса в настоящий момент не требуется. Действительно, идет, скажем, естественный процесс конкурентной борьбы или конкурентного перетока рабочей силы в разные сферы. Это существует не только в авиации. Как вы знаете, многие наши моряки тоже плавают или ходят под судами с иностранным флагом, так что этот вопрос, в общем-то, современной модификации международных транспортных услуг, поэтому говорить о том, что одна страна, даже такая как Россия, может коренным образом изменить что-то в формировании этого рынка рабочей силы, наверно, несправедливо или некорректно.

По крайней мере, мы эту проблему и этот вопрос видим. Мы на него готовы оперативно реагировать, но контингент обучаемых сегодня в высших учебных заведениях, подведомственных **Минтрансу** и **Росавиаци**и, достаточен для того, чтобы наполнить рынок авиапилотов за счет выпуска соответствующих студентов, курсантов. То есть 100-200 человек, которые переходят на работу в иностранные компании, существенно не повлияют на расстановку сил в этом сегменте. При этом мы помним, что у нас существует норма, по которой и российские авиакомпании тоже могут принимать на работу иностранных пилотов, в первую очередь командиров воздушных судов. Таким образом, это дорога с двусторонним движением.

– Сегодня СМИ написали, что могут возникнуть проблемы с экспортом российской авиационной техники из-за отсутствия определенного соглашения между **Росавиаци**ей и МАК. Это действительно так?

– На сегодняшний момент мы не видим каких-либо проблем, связанных с экспортом российской техники куда бы это ни было за рубеж. Скорее это страхи, которые зачем-то выносятся на полосы средств массовой информации. В данном случае, как в русской сказке, не надо кричать: «Волк, волк!», а спокойно профессионально разобраться в этом вопросе.

Сертификация была передана два года назад в ведение **Росавиаци**и, Минпромторга, далее сконцентрирована в последующем уже в рамках авиационного регистра Российской Федерации. **Росавиаци**я, авиационные власти нашей страны ведут переговоры абсолютно со всеми своими коллегами в других государствах и каких-либо серьезных проблем в плане сертификации нашей российской авиатехники мы не видим. Мы, конечно, были бы рады, чтобы большее количество российских самолетов и другой авиационной техники поставлялось на рынки зарубежных государств, но мы прекрасно понимаем насколько плотный этот рынок, и конкурентная борьба, которая есть между достаточно небольшим количеством производителей авиатехники, очевидно, в таком виде и выплескивается на страницы газет.

– Продолжая тему МАК, недавно заявлялось о планах создания нового ведомства по расследованию авиапроисшествий в рамках ЕАЭС. Есть ли уже понимание, остается Россия в МАК или нет?

– Вопрос о новом ведомстве обсуждался на уровне **Минтранс**ов нашего евразийского сообщества и на площадке совета глав правительств, который прошел недавно в Астане. По итогам этого заседания **Минтрансу** поручено подготовить проект соответствующего соглашения между государствами, правительствами стран, входящих в Евразийский союз.

Мы такое соглашение подготовили и направили уже своим коллегам в соответствующие **министерства транспорта** или ведомства, занимающиеся транспортной политикой. Поэтому мы в принципе готовы к формированию и началу работы этого органа уже начиная с 2018 года. Естественно, предлагая это, мы предполагали, что наше членство в МАК с этого момента будет прекращено, в существующем МАК.

Это организация, которая формировалась еще до Содружества Независимых Государств. Сегодня жизнь требует новых форм взаимодействия между нашими соседями по Евразийскому союзу. Мы не настаиваем и ни в коей мере не говорим о том, что авиационные власти иных государств должны прекратить свое членство в МАК, но с другой стороны, со стороны Российской Федерации мы последовательно реализуем эту инициативу для того, чтобы наиболее эффективно взаимодействовать и внутри союза, и на внешних рынках, в том числе и в вопросе расследования авиапроисшествий.

– Кто возглавит новое ведомство?

– Мы договоримся. Уверен, что кандидатуры будут достойные.

– Аэропорты какого региона больше всего будут готовы, чтобы принять первых пассажиров по электронному посадочному?

– В большей степени это зависит не только от аэропортов, но и от самих авиакомпаний. Но, конечно, в первую очередь это аэропорты Московского авиационного узла, где объем перевозок самый массовый по стране. Я напомню, что почти три четверти всех авиаперевозок проходит в той или иной степени именно через аэропорты МАУ, но и не только. Я считаю, что любой современный аэропорт, а их в нашей стране становится все больше и больше, готов по своей инфраструктуре для этого нового, современного и востребованного для авиапассажиров сервиса.

И, конечно, аэропорты Петербурга. В этом году сразу несколько аэропортов будут введены в эксплуатацию. Уже заработали новые терминалы в Тюмени, Анапе, в Калининграде. До конца года мы планируем запустить современный аэропорт Платов в Ростове-на-Дону, новый терминал в Перми, Красноярске. В следующем году еще два современных терминала пополнят инфраструктуру Московского авиационного узла в Домодедово и в северной зоне аэропорта Шереметьево. Помимо этого заработает аэропорт Саранска и каждый из современных аэропортов будет иметь необходимую инфраструктуру для этого современного сервиса.

– Как продвигается разработка системы весогабаритного контроля грузовиков? Есть ли новые претенденты на ее реализацию?

– Рабочие группы **министерства транспорта** Российской Федерации совместно с представителями **Росавтодор**а, бизнес-сообщества, в том числе автоперевозчиков, работает постоянно на экспертном уровне и уже в следующем году мы предложим правительству Российской Федерации конкретные шаги по реализации этой идеи.

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; 2017.09.08;МОСТ НА САХАЛИН СТАНЕТ СТРОЙКОЙ СЛЕДУЮЩЕГО ДЕСЯТИЛЕТИЯ

Стоимость его строительства может превысить 600 млрд руб., хотя острой потребности в проекте нет

Проект абсолютно планетарного масштаба – так охарактеризовал строительство моста от материка на Сахалин, а от Сахалина до Хоккайдо президент Владимир Путин. Решение о строительстве моста на Сахалин практически принято, заявил его полпред в ДФО Юрий Трутнев. Планируется довести до тихоокеанского побережья железную дорогу и построить переход до Сахалина, цитирует «Интерфакс» первого вице-премьера Игоря Шувалова. Вторую часть – мост от южной части Сахалина до Хоккайдо – Россия предлагает Японии строить вместе, продолжает он, речь идет о «смешанном автомобильно-железнодорожном переходе».

Даже после крымского проекта мост на Сахалин удивляет: он будет строиться посреди «ничего», говорит федеральный чиновник. Помимо перехода в районе пролива Невельского, длина которого составляет всего 7 км (самый узкий перешеек в Татарском проливе), необходимо построить подъездные пути к Комсомольску-на-Амуре и станции Ныш на Сахалине, пояснил ТАСС **министр транспорта** Максим **Соколов**: всего 500 км железной дороги.

**Соколов** оценивал строительство моста с подъездными путями в 500 млрд руб. в ценах 2013 г. Это примерно 615 млрд руб. в ценах II квартала 2017 г., подсчитал партнер PwC Дмитрий Ковалев. Изначально сумма была ниже: в июне Путин оценил стоимость строительства «ниже, чем Керченского моста, это около 286 млрд», оговорившись, что оценки предварительные и не включают подъездные пути. Стоимость Керченского моста – 223 млрд, но с расходами на безопасность, выкуп земли и подъезды к мосту – свыше 300 млрд.

Представитель **Росавтодор**а категоричен: Путин ранее (получить комментарий его пресс-секретаря вчера не удалось) имел в виду железнодорожный мост, а не автомобильный. «Мы корректируем ТЭО (технико-экономическое обоснование), оно готово», – сообщил ТАСС первый вице-президент РЖД Александр Мишарин. Корректировка завершится в декабре, говорит человек, близкий к РЖД. Представители **Минтранса** и РЖД от дополнительных комментариев отказались.

Стоимость строительства моста и 500 км двухколейной железной дороги – до 500 млрд руб., оценивает директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин. Учитывая непростые условия – сложный климат, высокая сейсмическая активность, слабое развитие инфраструктуры или ее отсутствие, – сумма вполне адекватна, говорит ведущий эксперт УК «Финам менеджмент» Дмитрий Баранов, возможно, потребуется создать консорциум.

Керченский мост, с которым Путин сравнил мост на Сахалин, структурирован как госзаказ, единственный исполнитель – «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга. За мост на Сахалин мог бы взяться и «Стройгазмонтаж» – ему нужно будет занять мощности, которые освободятся по завершении Керченского моста, рассуждал в июне консультант инфраструктурных проектов. Говорить об участии «Стройгазмонтажа» в строительстве моста на Сахалин до появления проекта преждевременно, утверждает его представитель, кроме того, компания сосредоточена на строительстве Керченского моста, это приоритетный проект.

Железная дорога окупится только при условии комплексного проекта до Хоккайдо, отмечает Блинкин. Коридор будет иметь особое значение, только если будет построен переход на Хоккайдо, признает и **Соколов**, это будет стройка следующего десятилетия.

В Крыму проживает 2,5 млн человек, а на Сахалине – 500 000, и такой потребности в мобильности людей и грузов нет – он дорогой, бессмысленный, в малонаселенном регионе, говорит гендиректор Infranews Алексей Безбородов, на эти деньги можно соединить между собой, минуя Москву, многие областные центры, улучшив экономическое взаимодействие регионов. Сумма в 500 млрд руб. существенно больше многих статей расходов федерального бюджета в 2017 г., в том числе на здравоохранение, сопоставима с расходами на образование. Экономического смысла в строительстве моста нет, согласна директор региональной программы Независимого института социальной политики Наталья Зубаревич. Японский бизнес традиционно использует танкерные перевозки, рассуждает она, тем более не нужен мост просто на Сахалин, куда полезнее развивать паромное сообщение с островом и дороги на севере Сахалина. Это прежде всего политический проект – связать Сахалин с материком, заключает она.

### ВЕДОМОСТИ; ПАВЕЛ АПТЕКАРЬ; МАРИЯ ЖЕЛЕЗНОВА; 2017.09.08; РОССИЯ – РОДИНА МОСТОВ

Строительство перехода на Сахалин важнее для геополитики, чем для экономики

Наведение мостов понимается российской властью все более буквально – проекты мостовых переходов вынимаются из пыльных папок инженеров и предъявляются публике как самые важные и близкие к реализации. Это важно с точки зрения геополитической идеи расширения границ, но сложно с точки зрения реализации.

В четверг президент заявил на Восточном экономическом форуме, что в России предметно изучается возможность строительства железнодорожного перехода на Сахалин. По мнению вице-премьера Игоря Шувалова, железнодорожный мост на Сахалин «не такое крупное строительство» по сравнению с Крымским, **министр транспорта** Максим **Соколов** оценил стоимость работ в 500 млрд руб. Первый вице-президент РЖД Александр Мишарин сообщил, что сахалинский мост будет частью транспортного перехода из Японии в Россию, проект которого станет разрабатывать совместная рабочая группа РЖД и министерство инфраструктуры Японии. Вице-премьер и полпред в ДФО Юрий Трутнев сказал, что вопрос практически решен, но пока нет инвесторов.

Строительство моста, который соединит остров Сахалин c материком, – заманчивая идея с символическим подтекстом соединения островков «русского мира» с материком: построенный к саммиту АТЭС 2012 г. мост на остров Русский, за ним – Крымский мост, символизирующий воссоединение полуострова с Россией, теперь сахалинский. Реализация мегапроекта создаст рабочие места и позволит построить современную инфраструктуру на значительной части Дальнего Востока.

Нельзя не вспомнить, что за проекты моста или тоннеля на Сахалин в России и СССР принимались не раз. Всегда от них отказывались из-за экономической нецелесообразности.

Строительство супермостов окупается интенсивными грузоперевозками, отмечает независимый аналитик Андрей Рожков. Экономический эффект сахалинского перехода неочевиден: на острове живут 487 000 человек, в 5 раз меньше, чем в Крыму. Чтобы укрепить связь Сахалина с Большой землей и облегчить вывоз сырья с нефтегазовых месторождений, целесообразнее расширить паромную переправу Ванино – Холмск, модернизировать трубопроводы и построить дороги на самом острове, которые обеспечат круглогодичное сообщение севера с центром и южной частью, отмечает регионовед Наталья Зубаревич.

Есть и технические трудности: во время изыскательских работ 1950–1951 гг. при начале строительства сахалинского тоннеля, прекращенного после смерти Сталина, отмечались тяжелая ледовая обстановка зимой, сложные грунты на дне пролива и высокая сейсмическая опасность района. Частные инвесторы, особенно зарубежные, вряд ли будут вкладывать деньги в проект, который выглядит убыточным.

В последние годы публичный интерес к мостам на Сахалин и в Японию оживлялся к ВЭФу или переговорам с Японией. Сегодняшний ажиотаж связан, очевидно, с тем, что о мостах говорит президент. Это может свидетельствовать о принятом политическом решении, а может – и о поднятии ставок на переговорах с Японией. Или хотя бы о поднятии настроения.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2017.09.08; К «ЗВЕЗДЕ» ШВАРТУЮТСЯ ПРОЕКТЫ ЛЕДОКОЛОВ

Верфь получит первый внешний контракт

К визиту президента РФ «суперверфь» «Звезда», строящаяся в Приморье консорциумом «Роснефти», Газпромбанка и «Роснефтегаза», нашла первый твердый заказ на 5 млрд руб. Сегодня «**Росморпорт**» и «Роснефть» заключат соглашение по строительству на верфи мелкосидящего ледокола с опционом еще на три судна. До сих пор «Звезде», которая создавалась с расчетом на массовые заказы для освоения шельфа, объем работ давала лишь сама «Роснефть», внешние заказы обещали другие госструктуры, но твердых контрактов с ними не было. В отрасли считают, что технических сложностей с заказом «**Росморпорт**а» у верфи быть не должно, хотя не исключены проблемы с кадрами.

В рамках сегодняшнего визита Владимира Путина на строящуюся в Приморье верфь «Звезда» «Роснефть» (входит с «Роснефтегазом» и ГПБ в консорциум, развивающий проект) подпишет с ФГУП «**Росморпорт**» соглашение о строительстве мелкосидящих ледоколов. Ранее о соглашении упоминал глава **Минтранса** Максим **Соколов**, не приводя подробностей. Контракт должен быть заключен в течение полугода, пояснил “Ъ” источник в **Росморречфлот**е (агентство **Минтранса**). По его словам, предполагается строительство одного ледокола с опционом еще на три, стоимость головного заказа – до 5 млрд руб., срок строительства – до 42 месяцев. В «Роснефти» комментариев не предоставили.

Этот контракт должен стать первым внешним заказом «Звезды», оцениваемой в 149 млрд руб. Три очереди проекта достроят к 2024 году, верфь сможет строить средне– и крупнотоннажные суда, буровые, разведочные и добычные платформы и т. д. Портфель заказов «Звезды» предполагалось формировать за счет нефтегазовых компаний РФ, но те не спешили с этим. В итоге у верфи были лишь заказы «Роснефти» – четыре судна снабжения и пять танкеров Aframax на СПГ.

Но перед визитом президента «Звезду» начали пытаться наполнять и внешними заказами, хотя пока среди контрагентов только госструктуры. На ВЭФ-2017 замглавы «Совкомфлота» Евгений Амбросов сообщил, что компания планирует строить на «Звезде» первое судно на СПГ для работы в Арктике (сообщалось и о переговорах с компанией о заказе пяти танкеров Aframax), но работы предполагается начать в 2019 году. Вице-премьер Дмитрий Рогозин не исключал, что верфь может построить сверхмощный ледокол «Лидер» (пока нет решения о строительстве, источник средств не определен).

Источник “Ъ” в **Росморречфлот**е отмечает, что решение разместить заказ на «Звезде» связан с тем, что верфь «должна приобретать компетенции» и «подтвердила технические возможности строительства таких ледоколов». Кроме того, по словам собеседника “Ъ”, нужно диверсифицировать заказы, «нельзя отдавать все одной верфи». Выбор места у «**Росморпорт**а» был: как отмечают источники “Ъ” в отрасли, даже с учетом загрузки Выборгского завода рыболовными заказами и сложностей Балтзавода (входят в Объединенную судостроительную корпорацию) строить мелкосидящие ледоколы могут и «Адмиралтейские верфи». Сейчас дизель-электрический ледокол проекта 22600 «Виктор Черномырдин» на 25 МВт для ФГУПа строит Балтзавод (сроки сдачи сдвинуты с исходного 2015 года на 2018-й). В 2011–2016 годах три ледокола серии 21900М на 18 МВт для «**Росморпорт**а» строил Выборгский завод. Сейчас у ФГУПа 31 ледокол.

Ледокол проекта 22740 спроектирован ФГУП «Крыловский ГНЦ» по госконтракту с **Росморречфлот**ом в 2014 году. Судно предназначено для мелководных районов Арктики, Азовского и Каспийского морей, других морских бассейнов. Длина судна – 78 м, ширина – 16,8 м, осадка – менее 3 м, ледопроходимость – до 1,5 м. Источник “Ъ” в **Росморречфлот**е затруднился сказать, где именно будут использоваться новые ледоколы: «Вопрос будет решаться, исходя из убытия судов».

По окончании строительства «Звезда» будет самой современной и одной из самых больших верфей в России, поэтому она претендует на все крупные заказы в отрасли, отмечает топ-менеджер одного из судостроительных заводов. «Они не скрывают, что претендуют на “Лидер”, а с учетом проблем Балтзавода со сроками сдачи “Арктики” (атомный ледокол на 60 МВт.– “Ъ”) и отсутствием мощностей (о сложностях с доками для «Лидера» см. “Ъ” от 31 августа.– “Ъ”) шансы “Звезды” выглядят очень высокими»,– отмечает он. Второй собеседник в отрасли уверен, что у завода будут проблемы с кадрами. Но технических сложностей у «Звезды» возникнуть не должно, считают собеседники “Ъ”. «Неатомный ледокол сделать несложно: силовую установку, электрическую часть поставят подрядчики, а погнуть и сварить металл при наличии рабочих не представляет большой сложности».

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; АНАТОЛИЙ ДЖУМАЙЛО; ЕКАТЕРИНА ЕРЕМЕНКО; 2017.09.08; «ПОЛЮСУ» НУЖНА ПОЛОСА

Компания просит бюджетных денег на аэродром

Как выяснил “Ъ”, золотодобывающая компания «Полюс» попросила Дмитрия Медведева сохранить выделение из бюджета 400 млн руб. на строительство новой взлетно-посадочной полосы в аэропорту Бодайбо. Аэропорт нужен «Полюсу» для развития крупнейшего месторождения золота Сухой Лог, но имеющаяся грунтовая ВПП может принимать только устаревшие самолеты. Структуры «Полюса» уже владеют аэровокзалом и готовы модернизировать за свой счет его терминал. **Минтранс** утверждает, что решение о финансировании ВПП не было принято из-за недостатка средств в бюджете, и ведомство уже обратилось в Минфин с новыми предложениями.

Крупнейший золотодобытчик РФ «Полюс» Саида Керимова намерен модернизировать аэропорт Бодайбо для проекта по освоению месторождения Сухой Лог в Иркутской области, сообщил глава компании Павел Грачев на ВЭФ-2017. По его словам, «без этого аэропорта на месторождение просто не попасть», но он будет «использоваться всем регионом, а не только компанией».

Аэровокзал в Бодайбо принадлежит ЗАО «Ленсиб», в котором, по данным Kartoteka.ru, 61% акций у подконтрольного «Полюсу» ПАО «Лензолото», 39% – у гендиректора «Ленсиба», владельца золотодобывающей «Друзы» Николая Слепнева. Аэропорт за полгода обслужил 23,5 тыс. человек. СП «Полюса» с «Ростехом» «СЛ Золото» в январе получило за 9,4 млрд руб. лицензию на разработку Сухого Лога в Бодайбинском районе с запасами 62,8 млн унций золота (в июле стороны объявили, что «Ростех» продаст партнеру долю в «СЛ Золото» за деньги и акции «Полюса». Вложения в Сухой Лог оцениваются в $2–2,5 млрд.

Как выяснил “Ъ”, «Полюс» обратился к премьеру Дмитрию Медведеву с просьбой сохранить финансирование строительства в Бодайбо новой взлетно-посадочной полосы в ФЦП «Развитие транспортной системы до 2020 года». Корректировку программы реконструкции предложили **Росавиаци**я и **Минтранс**, говорили “Ъ” в мае в Минэкономики, поясняя, что **Минтранс**, ссылаясь на ограниченные возможности бюджета и экономическую ситуацию, сообщил, что строительство пройдет в рамках ФЦП последующего периода. По данным министерства жилищной политики и транспорта Иркутской области, на 2017 год в программе было 1,1 млрд руб. (с учетом софинансирования) на аэропорты Киренска, Братска, Усть-Кута и Бодайбо, но деньги «указывались на бумаге» и постоянно переносились на следующий год.

Источник “Ъ”, знакомый с содержанием письма премьеру, рассказал, что ФЦП до 2020 года предусматривает строительство ВПП за счет бюджетных 400 млн руб. и модернизацию терминала за счет внебюджетных источников – 265 млн руб. «Ленсиб» готов финансировать модернизацию аэровокзала, «Полюс» готов оплатить ТЭО для определения стоимости и параметров ВПП. Действующая грунтовая полоса в аварийном состоянии, ее эксплуатируют устаревшие Ан-24 и Ан-26. В июле дожди размыли ВПП, остановив рейсы в Иркутск. «Полюс» просил при разработке проектной документации предусмотреть удлинение полосы с 1600 м до 2000 м, чтобы она могла принимать современные самолеты.

В **Минтрансе** “Ъ” сообщили, что вопрос реконструкции аэродромной инфраструктуры Бодайбо «рассмотрят в ближайшее время». Министр Максим **Соколов** во Владивостоке уточнил, что по ряду аэропортов «решение не было принято из-за недостаточного финансирования со стороны Минфина». Он добавил, что **Минтранс** подготовил для Минфина предложения, чтобы «найти ресурсы для аэропортов». В «Полюсе» отказались от комментариев. Мэр Бодайбинского района Евгений Юмашев уточнил “Ъ”, что «вопрос реконструкции обсуждается давно, ее механизм проработан».

«В связи с ожидающимся выводом из эксплуатации Ан-24 строительство новой полосы критично, для грунтовой полосы фактически не останется самолетов»,– говорит ведущий эксперт НИУ ВШЭ Андрей Крамаренко. Но он не уверен, что федеральные власти выделят средства на эти цели в связи с существенным сокращением бюджетных ассигнований на аэродромы к ЧМ-2018 по футболу. Эксперт также счел названную сумму инвестиций в ВПП заниженной в несколько раз.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.07; ДЕНЬГИ НА «САХАЛИНСКИЙ» МОСТ В БЮДЖЕТ НА ТРЕХЛЕТКУ ПОКА НЕ ЗАЛОЖЕНЫ – СОКОЛОВ

Действующий трехлетний федеральный бюджет пока не предусматривает средств на строительство моста с материковой части страны на Сахалин, соответственно, без внесения изменений в главный финансовый документ о реализации проекта можно будет говорить либо не ранее 2020 г., либо необходимо привлекать средства из внебюджетных источников, заявил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«В нашей стратегии развития транспортной системы до 2030 г. говорится, что теоретически возможно этот проект в соответствии с научно-исследовательскими работами реализовать, и даже в первой половине следующего десятилетия», – сказал глава **Минтранса** «Интерфаксу» в кулуарах Восточного экономического форума (ВЭФ) в четверг.

«Но какие-то конкретные сроки и, тем более, стоимость можно будет обозначать только после определения источника финансирования строительства и разработки проектно-сметной документации. Пока в тех решениях на три года, которые есть в виде федерального закона о бюджете, каких-то дополнительных ассигнований на этот проект нет. Значит, приступить к его реализации, даже начав проектирование, пока можно будет либо за счет внебюджетных источников, либо не ранее 2020 г.», – добавил он.

Обсуждение вопроса о соединении транспортными переходами материковой части РФ с Сахалином и Сахалина с японским островом Хоккайдо вновь активизировалось в рамках форума во Владивостоке. «Наступит время, это не так долго, мы объявим. Все просчитано. Мы знаем, какими силами мы можем построить этот переход, и сколько стоит сама железнодорожная инфраструктура», – заявил, в частности, первый вице-премьер РФ Игорь Шувалов в интервью телеканалу «Россия 24».

При этом он акцентировал внимание на том, что в рамках ВЭФ президент Владимир Путин дважды – в том числе в своей речи на пленарном заседании – «сказал, что вопрос практически решен», «работают эксперты». «Сначала будет объявлено об окончательном решении, что это состоится. Как только президент это объявит, мы приступим к практической реализации», – добавил он. «Нужно, чтобы сказал об этом президент, и подтвердить соответствующие расходы в федеральном бюджете и в бюджете ОАО «Российские железные дороги» – (осталось – ИФ) совсем немного времени», – уточнил И.Шувалов, хотя и не стал говорить о стоимости проекта.

«Мы знаем затраты, я должен об этом сказать чуть позже. При современных технологиях это не такое крупное строительство. По большому счету, некоторые эксперты говорят, что этот проект даже легче, чем проект, который мы сейчас осуществляем через Керченский пролив – по природным условиям. Тем более, осуществив («крымский» – ИФ) проект, значительно проще уже делать с мостом на Сахалин», – сказал он.

В четверг В.Путин, выступая на пленарном заседании Восточного экономического форума, заявил, что РФ «предметно изучает» возможность строительства железнодорожного перехода на остров Сахалин.

При этом И.Шувалов в интервью «России 24» также подчеркнул, что В.Путин сказал об этом проекте «в контексте не просто соединения Сахалина с материковой частью РФ, но и с возможностью продления этой инфраструктуры до Хоккайдо. Таким образом, товары из Японии смогут в Европу следовать через Сахалин и дальше по Транссибу в России и дальше в Европу и, наоборот, из Европейского союза в Японию по железной дороге. В совокупности с Северным морским путем и другими маршрутами, которые развиваются на евразийском континенте – это огромные возможности для бизнеса не только Японии, КНР, республики Корея, но и других стран», – отметил первый вице-премьер.

Днем ранее в рамках ВЭФ И.Шувалов заявил, что российские власти «серьезно предлагают японским партнерам рассмотреть строительство смешанного перехода автомобильно-железнодорожного от Хоккайдо до южной части Сахалина. «При этом мы близки к тому, чтобы начать свою часть работы – доведение до тихоокеанского побережья железной дороги и построение такого же сложного перехода от материка до Сахалина. Это даст дополнительные возможности использовать нашу ж/д инфраструктуру, и Япония при этом станет континентальной державой», – сказал первый вице-премьер.

Проект транспортного перехода «Сахалин – материк» обсуждался много лет, интенсивные работы начались в 1999-2000 гг. Правительственная экспертиза результатов исследований, проведенная в 2002 году, подтвердила техническую реализуемость и социально-экономическую эффективность проекта. Проект перехода на Сахалин предусматривал сооружение новой железной дороги (приблизительно 580 км) со стороны Транссиба, совмещенного ж/д– и автомобильного моста через Татарский пролив (7,5 км), а также модернизацию ж/д сети на Сахалине (около 870 км). Стоимость оценивалась в $4,5 млрд, из которых $2 млрд необходимы на строительство новой ж/д ветки и моста, $2,5 млрд – на модернизацию железнодорожной системы на Сахалине.

Позднее по заказу **министерства транспорта** РФ московские институты «Гипростроймост» и «Мосгипротранс» провели исследование целесообразности реализации проекта. В предварительной версии технического задания на проектно-изыскательские работы по строительству перехода отмечалось, что объект может быть возведен в 2017-2024 гг., а стоимость работ оценивалась почти в 450 млрд руб. В числе семи вариантов транспортного перехода через пролив Невельского рассматривались строительство автомобильно-железнодорожного моста между поселками Селихин (Хабаровский край) и Ныш (Сахалин).

Профинансировать проект предлагалось на принципах государственно-частного партнерства, либо на условиях концессионных соглашений. Ожидавшийся срок окупаемости проекта – 35-40 лет. Объем грузоперевозок к 2020 г., по пессимистичным прогнозам, оценивался не менее чем в 9,3 млн тонн в год со снижением себестоимости транспортировки до 10 раз. При этом тогдашний губернатор Сахалинской области Александр Хорошавин в 2013 г. отмечал, что на стадии обсуждения находится и строительство перехода Сахалин – Хоккайдо. С открытием транспортного коридора Япония-Россия-Евросоюз сроки доставки сократятся до 10-14 дней, снизится стоимость грузовых перевозок и повысится их надежность, говорил он.

В сентябре 2015 года глава РЖД Олег Белозеров заявил, что проект, к которому до сих пор подходили «в далекой перспективе», теперь оценивается как дело «недалекого будущего».

### РБК; 2017.09.08; МИНТРАНС РАЗЪЯСНИЛ СВОЮ ПОЗИЦИЮ ПО АКЦИЗАМ НА ТОПЛИВО

Глава **Минтранса** Максим **Соколов** заявил, что ведомство выступает за возврат не менее двух рублей акциза на топливо из федерального бюджета в регионы для нужд дорожных фондов. Об этом глава ведомства сообщил журналистам в кулуарах визита на завод «Звезда» «Роснефти», передает корреспондент РБК.

По словам **Соколов**а, это поручение сейчас обсуждается в правительстве, решение будет принято в рамках обсуждения бюджета. Ранее РБК сообщал, что после поручения Владимира Путина достроить трассу в Калининградской области **Минтранс** предложил профинансировать проект за счет повышения акцизов на топливо.

По словам **Соколов**а, «повышать или нет – решает Минфин, как ведомство, формирующее налоговую политику». Он отметил, что «задача **Минтранса** – наполнить региональные дорожные фонды».

«Те два рубля, которые в прошлом году направили на сбалансированность бюджета в качестве антикризисной меры, должны вернуться в дорожную отрасль регионов. Решение по акцизам нужно трансформировать так, как было принято раньше: для выполнения поручения об удвоении строительства дорог и приведения региональных дорог в нормативное состояние нужно наполнять дорожные фонды. А если Минфин видит возможность выделения дополнительных источников, это пойдет отрасли на пользу», – сказал **Соколов**.

**Соколов** напомнил, что в 2010-2011 годах была идея отмены транспортного налога и перечисления всех средств от сбора акцизов в федеральные дорожные фонды. Однако глава **Минтранса** подчеркнул, что «сейчас денег недостаточно собирается» в том числе «в связи с предложением Минфина вывести акцизы из периметра региональных дорожных фондов», поэтому сейчас отмена транспортного налога «приведет к большому негативу: субъекты получат меньше средств для ремонта дорог».

Три федеральных чиновника сообщили РБК, что **Минтранс** предложил повысить акцизы на бензин и дизельное топливо, чтобы собрать необходимые 40 млрд руб на строительство трассы «Приморское кольцо» в Калининградской области. Как сообщали источники, ведомство предложило в 2018 году повысить акцизы на 1 руб. на литр (в два этапа по 50 коп.).

### РБК; 2017.09.08; ГЛАВА МИНТРАНСА РАССКАЗАЛ О СУДЬБЕ ПРОВЕРОК АЭРОПОРТОВ ЕГИПТА

Российские специалисты по приглашению египетской стороны в июле осуществили проверку безопасности терминала 2 в аэропорту Каира и позитивно оценили внесенные изменения. Об этом в пятницу, 8 сентября, сообщил журналистам глава **Минтранса** России Максим **Соколов** в кулуарах визита на дальневосточную судоверфь «Звезда».

По словам **Соколов**а, выводы российских специалистов направлены в правительство, которое должно выработать позицию о возможности внесения изменений в указ президента о возможности открытия терминала 2 аэропорта Каира для осуществления полетов из России. Глава министерства отметил, что по данному аэропорту Каира дополнительных проверок, а решение на его счет может занять около недели.

«Что касается туристических аэропортов Египта Шарм-эль-Шейх и Хургада, мы не получали приглашения провести проверку там. Предыдущая их проверка выявила необходимость дополнительных работ», – сказал министр. Отвечая на вопрос о возможности открытия туристических аэропортов Египта в текущем году, **Соколов** заметил, что это зависит от египетской стороны.

Авиасообщение с Египтом было приостановлено после теракта на борту самолета осенью 2015 года. Тогда в результате взрыва лайнера над Синайским полуостровов погибли 224 человека. Самолет летел по маршруту Шарм-эль-Шейх – Санкт-Петербург.

### RNS; 2017.09.08; МИНТРАНС НЕ СФОРМИРОВАЛ ПОЗИЦИЮ ПО ВОПРОСУ ЗАМЕНЫ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА ЭКОЛОГИЧЕСКИМ СБОРОМ

**Минтранс** не сформировал позицию по вопросу возможной замены транспортного налога экологическим сбором, этот вопрос обсуждается пока только на экспертном уровне, заявил журналистам **министр транспорта** России Максим **Соколов**.

«Позиция **Минтранса** пока не сформирована. И мы пока не предлагали, соответсвенно, правительству и заинтересованным ведомствам, субъектам рассмотреть этот вопрос. Все-таки это вопрос не только, скажем так, транспортной, но и налоговой политики», – сказал **Соколов**.

О том, что **Минтранс** рассматривает возможность замены транспортного налога экологическим сбором, ранее сообщила газета «Известия».

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.07; БАЗЭЛ РАССЧИТЫВАЕТ НА 375 МЛН РУБ. ИЗ ГОСБЮДЖЕТА ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОГРАНПУНКТА В «ЕМЕЛЬЯНОВО»

Группа «Базовый Элемент» Олега Дерипаски ожидает, что финансирование строительства международного пункта пропуска (МПП) в новом терминале аэропорта «Емельяново» (Красноярск), будет обеспечено федеральной целевой программой.

«Федеральная целевая программа предусматривала инвестиции в размере 475 млн руб., из которых 100 млн руб. должны быть выделены из Резервного фонда в этом году. Еще 375 млн руб., как мы ожидаем, будет предусмотрено федеральной целевой программой на следующий год», – заявил «Интерфаксу» управляющий директор авиационной дирекции группы «БазЭла» Алексей Васильченко в кулуарах ВЭФ.

Он отметил, что сейчас идет корректировка ФЦП, после этого «станут понятны перспективы финансирования этого объекта».

Как сообщалось, минувшей весной президент РФ Владимир Путин поручил правительству, властям Красноярского края и «БазЭлу» определить источники финансирования МПП нового терминала «Емельяново», строительства которого должно завершиться до конца года. Первоначально деньги на объект были предусмотрено в одной из ФЦП, однако в 2016 г. бюджетные средства были урезаны.

Глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** предлагал ранее, чтобы финансирование МПП взял на себя собственник аэропорта – «БазЭл». Аналогичное заявление он делал в отношении финансирования МПП в новом терминале московского «Домодедово». «Если инвестор видит необходимость в организации пунктов пропуска в полном объеме, но при этом в федеральных программах нет соответствующего объема финансирования, то всегда принимается решение о том, что за счет инвестора эта инфраструктура создается и потом передается в пользование приграничным и таможенным службам», – говорил министр.

### ТАСС; 2017.09.07; СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ПАРОМА ДЛЯ СВЯЗИ КАМЧАТКИ С КУРИЛАМИ МОЖЕТ СОСТАВИТЬ 900 МЛН РУБ.

На строительство грузопассажирского парома для связи между Камчатским краем и Курильскими островами будет выделено 900 млн рублей. Об этом журналистам сообщил **министр транспорта** Максим **Соколов** на брифинге в рамках ВЭФ.

«Докладывалось вчера президенту о готовности к реализации проекта по строительству грузопассажирского парома для связи Камчатского края с Курильскими островами и другими территориями, это сумма порядка 900 млн рублей. Уже в рамках этого года, в случае, так сказать, соответствующего решения правительства эти средства могут быть направлены на реализацию этого проекта», – сказал он.

Как уточнил **министр транспорта**, проект будет реализовываться за счет средств федерального бюджета.

**Соколов** отметил, что сейчас также действует программа по строительству грузопассажирских паромов для обеспечения связности транспортной системы острова Сахалин с материковой территорий страны.

«Как раз завтра будет подписываться соответствующее соглашение между Фондом развития Дальнего Востока, Государственной транспортной лизинговой компанией, которая была докапитализирована специально для этих целей, по строительству таких паромов», – сказал он.

Министр подчеркнул, что строительство будет осуществляться в Приморском крае на судоверфи «Звезда».

Третий Восточный экономический форум проходит во Владивостоке 6-7 сентября и завершает работу в четверг. Агентство ТАСС является генеральным информационным партнером, официальным фотохост-агентством и модератором зоны презентаций инвестиционных проектов ВЭФ-2017.

### ТАСС; 2017.09.07; ГЛАВА МОНГОЛИИ СЧИТАЕТ, ЧТО ЕГО СТРАНА В СОТРУДНИЧЕСТВЕ С РФ ОБЕСПЕЧИТ СЕБЕ ВЫХОД К МОРЮ

Президент Монголии Халтмаагийн Баттулга считает, что в сотрудничестве с Россией его страна может обеспечить себе выход к морю.

«Монголия богата полезными ископаемыми, но, к сожалению, из-за отсутствия доступа к морю мы не можем реализовать нашу продукцию. Мы должны найти выход к морю, используя нашего северного соседа – Россию», – сказал он в четверг в ходе пленарного заседания Восточного экономического форума. По словам Баттулги, Монголия и РФ, в частности, могут начать использовать порт во Владивостоке совместно с Японией для проведения операций по очистке монгольского угля и его дальнейшего экспорта.

Ранее **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявлял, что Монголия и Россия могут подписать в текущем году соглашение о транзите монгольского угля по территории России в Восточный порт Приморского края.

Ранее **Соколов** говорил ТАСС, что Монголия рассматривает возможность поставки в Восточный порт более 70 тыс. тонн угля в месяц, но пока точный объем не определен и будет зависеть от заключенных Монголией контрактов на продажу угля.

### GAZETA.RU; 2017.09.07; РОССИЙСКИЙ ТОВАРНЯК МИНУЕТ УКРАИНУ

Президент РЖД назвал срок запуска грузового движения в обход Украины

До конца октября по новому участку железной дороги в обход Украины будет запущено движение грузовых поездов, сообщил президент РЖД Олег Белозеров. Он отметил, что вопрос о запуске пассажирского сообщения требует дополнительного урегулирования. Ранее в РЖД обещали, что пассажирские поезда пойдут в обход Украины до конца осени 2017 года.

Президент РЖД Олег Белозеров заявил, что грузовые поезда начнут движение по железной дороге в обход Украины до конца октября.

«То, что оно заработает в течение ближайших полутора месяцев, – это точно. Пойдут там прежде всего грузовые поезда. С пассажирским сообщением нужно будет вопрос урегулировать, составить расписание», – рассказал Белозеров журналистам на Восточном экономическом форуме. Он уточнил, что движение грузовых поездов, огибающих территорию Украины, возможно, будет запущено и до октября.

8 августа **министр транспорта** России Максим **Соколов** официально подтвердил, что регулярное сообщение по этой железнодорожной ветке начнется в 2017 году.

Днем ранее источник сообщил «Интерфаксу» о том, что построенная в Ростовской и Воронежской областях железная дорога, идущая в обход Украины, введена в строй. «Рабочее движение на участке Журавка – Миллерово открыто. Таким образом, можно сказать, что началась эксплуатация этой двухпутной электрифицированной железной дороги, которая строилась в обход соседней Украины», – уточнил собеседник издания. По его словам, «интенсификация движения на ветке будет нарастать, соответствующие планы реализуются **Министерством транспорта**, Российскими железными дорогами, другими профильными структурами».

Через несколько дней эту информацию подтвердили в РЖД. 11 августа компания опубликовала отчет, в котором говорится о том, что строительно-монтажные работы на основном участке железнодорожного обхода Украины завершены. «Российские железные дороги» завершили строительно-монтажные работы на новой железнодорожной линии Журавка – Миллерово и приступили к пусконаладочным работам и тестовой эксплуатации отдельных участков магистрали», – доложили в РЖД. В отчете поясняется, что тестовая эксплуатация позволит проверить готовность железнодорожной инфраструктуры и наладить работу систем управления движением.

Представители РЖД пообещали, что окончательный ввод в эксплуатацию и открытие движения пассажирских поездов на линии состоится в конце осени 2017 года.

Подготовка к запуску остальных участков линии в обход Украины находится «в завершающей стадии», уточнили представители компании.

«Новая железная дорога длиной 137 км проходит по территории Воронежской и Ростовской областей. Дорога является электрифицированной, двухпутной на всем протяжении; здесь построено семь новых железнодорожных станций: Зайцевка, Сергеевка, Сохрановка, Кутейниково, Виноградовка, Колодези и Боченково», – говорится в отчете РЖД.

Участок Журавка – Миллерово станет частью линии Прохоровка – Журавка – Чертково – Батайск общей протяженностью 748 км. Дорога проходит на расстоянии от 5 до 25 км от украинской границы. По оценкам, реализации проекта стоила более 56 млрд рублей: на строительство было выделено 7 млрд рублей в 2015 году, в 2016 году – 18,5 млрд руб., и в 2017 году – 31,1 млрд руб.

Сейчас пассажирам, направляющимся из Центрального федерального округа России в Ростовскую область, приходится дважды пересекать границу, поскольку путь пролегает через украинскую Луганскую область. Запуск пассажирских поездов по новому участку железной дороги должен решить эту проблему.

7 августа в распоряжение «Газеты.Ru» поступило сообщение Министерства обороны России о том, что глава ведомства Сергей Шойгу вручил орден Жукова командованию 39-й отдельной железнодорожной бригады, которая занималась строительством железнодорожных путей на участке Журавка – Миллерово в обход Украины.

«Несомненно, в славную летопись бригады войдет строительство в кратчайшие сроки железнодорожного участка Журавка – Миллерово. Он имеет огромное значение для обеспечения интенсивности и безопасности перевозок на южном направлении страны», – подчеркнул Шойгу.

Министр поздравил личный состав бригады с вручением ордена Жукова и прошедшим профессиональным праздником – Днем железнодорожных войск (ЖДВ), который отмечается 6 августа.

### РИА НОВОСТИ; 2017.09.07; МАК ПРОКОММЕНТИРОВАЛ СОЗДАНИЕ НОВОГО ОРГАНА ПО РАССЛЕДОВАНИЮ ПРОИСШЕСТВИЙ

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) прокомментировал информацию о создании нового международного органа по расследованию авиационных происшествий.

«Тиражируемая в СМИ информация о существующих разногласиях между МАК и **Росавиаци**ей в действительности является конфликтом между объективным, профессиональным подходом к установлению причин авиационных происшествий и узковедомственными интересами», – говорится в сообщении МАК.

В данный момент расследованием авиакатастроф на территории 11 стран бывшего СССР занимается МАК. Ранее в четверг **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** сообщил в интервью РИА Новости, что **Минтранс** направил проект межправсоглашения о создании новой структуры по расследованию авиапроисшествий коллегам в странах Евразийского экономического союза, ведомство может заработать в 2018 году. При этом предполагается, что РФ выйдет из соглашения о МАК.

Ранее МАК уже был лишен части своих полномочий: в ноябре 2015 года сертификация авиатехники, ее разработчиков и производителей была передана **Росавиаци**и.

Государствами-участниками Межгосударственного соглашения о гражданской авиации являются Россия, Азербайджан, Армения, Белоруссия, Казахстан, Киргизия, Молдавия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина. Грузия вышла из соглашения в 2009 году.

### ДОРИНФО; 2017.09.07; СИСТЕМА СКИДОК В ПЛАТОНЕ ДОЛЖНА БЫТЬ ГИБКОЙ И УЧИТЫВАТЬ ИНТЕРЕСЫ И КРУПНЫХ КОМПАНИЙ, И МАЛОГО БИЗНЕСА – МНЕНИЕ

Система скидок в «Платоне» должна быть гибкой и учитывать интересы как крупных компаний, так и представителей малого бизнеса. Об этом порталу «ДорИнфо» сообщил начальник отдела российского экспедирования логистической компании «Даксер» Алексей Черкашин.

Вместе с тем, специалист считает, что на данном этапе вне зависимости от размера скидки стоимость перевозок существенно не изменится.

«На данном этапе, какая бы скидка не была, на стоимости перевозок она сильно не отразится. Для транспортных компаний это будет дополнительным заработком. Предполагаю, что для получения скидки хотя бы в 25% пробег должен составить порядка 80 тыс. км. Транспортное средство сможет достигнуть таких показателей примерно за полгода. На данный момент расчета стоимости такого послабления нет, но интерес компаний возможен только в том случае, если дисконт составит не менее 20%», – рассказал Алексей Черкашин.

Он также считает, что тариф в системе «Платон» увеличивать не стоит. По словам Черкашина, рынок перевозок не оставил без внимания новый тариф, действующий с 15 апреля этого года.

Напомним, накануне в рамках ВЭФ-2017 **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** сообщил, что, если и будет индексироваться тариф в системе «Платон», то не раньше 2018 года. Также глава **Минтранса** РФ рассказал, что со следующего года планируется предоставлять перевозчикам скидки в системе внимания платы и, скорее всего, они будут зависеть от пробега.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ТАТЬЯНА ПАВЛОВСКАЯ; 2017.09.07; БЕРЕГ ЛЕВЫЙ, БЕРЕГ ПРАВЫЙ

Примерно через 500 дней откроется автомобильное движение по мосту через Керченский пролив

Крымский мост соединит Республику Крым с Краснодарским краем и решит проблему транспортной изоляции полуострова от остальной России. Его общая длина составит 19 километров. Мост будет состоять из автомобильной и железнодорожной частей. Движение автотранспорта по нему планируется начать в следующем году, а первые поезда отправятся в Крым в 2019-м.

Без преувеличения, этот грандиозный проект, реализация которого идет строго по графику, можно назвать стройкой века. Стоимость контракта на строительство моста составила около 228 миллиардов рублей. В феврале 2015 года подряд на строительство получила компания «Стройгазмонтаж».

Облик моста меняется стремительно, в чем убедились корреспонденты «РГ». Надев монтажные каски, яркие жилеты и выслушав инструкции по безопасности, мы отправились на главную стройку страны. Останавливаемся на одной из смотровых площадок будущего автомобильного перехода. Отсюда хорошо видны его очертания. В общей сложности Керченский мост будет стоять на шестистах ногах-опорах. В землю и морское дно забьют семь тысяч свай.

По словам заместителя генерального директора компании «Стройгазмонтаж» Леонида Рыженькина, работы не прекращаются ни на минуту, даже в порывистый ветер и шторм.

«До конца года планируем завершить возведение всех 288 опор автомобильной части транспортного перехода, – рассказал начальник ФКУ Упрдор «Тамань» Роман Новиков. – Должны построить не менее 12 километров пролетных строений, на 70 процентов выполнить работы по монтажу проезжей части, а также продолжить погружение свай для возведения железнодорожной части моста».

Строительство ведется широким фронтом – сразу по всей трассе, разделенной на восемь участков. Работы начались в феврале 2016 года, но с началом монтажа пролетных строений очертания моста можно увидеть как со стороны Тамани, так и со стороны Керчи.

С высоты птичьего полета гигантская стройка напоминает муравьиную тропу: все кишит, движется, поднимается в воздух и опускается в землю. Первым делом в нее забили сваи. Их несколько видов. На каждую опору уходит от восьми до 95 свай. Трубчатые сваи уходят под разными углами в землю на глубину до 105 метров.

Самые важные элементы здесь – опоры судоходного пролета. Гордость Крымского моста и его главное украшение собирали почти год. Общий вес двух арок составляет около 10 тысяч тонн.

По морю их недавно доставили на специально спроектированных и собранных в Севастополе понтонах. На них арки подплыли к фарватеру, в ходе сложнейшей морской операции их поднимают на высоту девятиэтажного дома. Чтобы просчитать все риски, уникальную операцию по установке арок заранее смоделировали в научном центре Санкт-Петербурга.

По сути, Крымский мост возводит вся страна. В этом процессе задействованы 220 компаний. Это основная кооперация стройки. Еще шесть тысяч предприятий малого и среднего бизнеса со всей России выполняют заказы для всенародной стройки. При этом их работа, как отметил руководитель Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору (Ростехнадзор) Алексей Алешин, обеспечена самым жестким контролем качества. По окончании строительства Ростехнадзор выдаст Заключение о соответствии (ЗОС) – документ, свидетельствующий о том, что мост соответствует проекту, а технологии и материалы – нормативам.

Начальник стройки признается, что благодарен судьбе за то, что попал сюда. «Спросите любого, и вам ответят примерно так же, – утверждает Роман Новиков. – Все понимают, какое важное дело нам доверено, и стараются не подвести».

Стройку века олицетворяет коллекционное вино «Крымский мост», которое пока созревает в дубовых бочках. В честь самого длинного моста в стране на заводах Крыма и Тамани будет разлито 76 тысяч бутылок. Но попробовать этот редкий и долгожданный напиток можно будет только после завершения строительства

Справка

Крымский мост – один из крупнейших мостов в России. Он состоит из параллельно расположенных автомобильной и железной дороги. Трасса начинается на Таманском полуострове, проходит по существующей пятикилометровой дамбе и острову Тузла. Затем она пересекает Керченский пролив, огибая с севера мыс Ак-Бурун, и выходит на крымский берег. Автомобильное движение будет осуществляться по четырем полосам, железнодорожное – по двум путям. Пропускная способность – до 40 тысяч машин и 47 пар поездов в сутки. При этом сам Керченский пролив останется судоходным: инженерами предусмотрены арочные пролетные строения длиной 227 и высотой 35 метров. Предполагается, что уже в декабре 2018 года по мосту откроется автомобильное движение, а в 2019-м – железнодорожное

Прямая речь

Максим **Соколов**, **министр транспорта РФ**

Проект Крымского моста не просто уникальный. Это образец, который задает высочайшую планку для всего транспортного строительства – и в организации стройки, и по уровню качества работ. Они идут в графике, даже с некоторым опережением. Сегодня мы уже сконцентрировали свои усилия на строительстве и реконструкции трассы «Таврида». С начала летнего сезона работы развернуты на всем протяжении этой трассы.

### КОММЕРСАНТ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2017.09.08; ДЕНЬГИ НЕ ПУХНУТ

2 трлн рублей для военных, строителей дорог и спецмедицины нет даже в Минфине

2018 год с точки зрения расхождения заявок министерств на бюджетные расходы с реальными планами Минфина по тратам будет рекордным. По состоянию на 6 сентября несогласованными остаются заявки следующего года на 1,8 трлн руб., на 2019 год – на 2,2 трлн руб., на 2020 год – 2,4 трлн руб. В отличие от 2017 года, когда бюджетный дефицит мог быть покрыт остатками Резервного фонда, в следующем году такой возможности нет, как нет и емкости рынка госдолга для роста займов. Главные недополучатели средств – военные, дорожные строители и здравоохранение в Федеральном медико-биологическом агентстве.

“Ъ” стали известны данные о не согласованных Минфином (преимущественно из-за отсутствия источников средств) заявках министерств и ведомств на бюджетное финансирование 2018–2020 годов по состоянию на 6 сентября. Скорее всего, большая часть этих расходов перед рассмотрением проекта бюджета в правительстве уже не сможет получить финансирование – де-факто бюджет на этой неделе уже сверстан, а размер расхождения заявок бюджетополучателей с возможностями Минфина в этом году рекордно велик.

Финансовое ведомство отдельно рассчитывает заявки на расходы «инвестиционного» и «текущего» характера. На 2018 год общая сумма несогласованных заявок на инвестрасходы – 559 млрд руб., на текущие – 1,27 трлн руб., что в сумме составляет 1,85% ВВП (базовый сценарий Минэкономики на следующий год). На 2019 год расхождение желаний с действительностью – 744 млрд руб. инвестрасходов и 1,413 трлн руб. текущих расходов (в сумме – 2,187 трлн руб., или 2,1% ВВП), в 2020 году – 829 млрд руб. инвестрасходов и 1,572 трлн руб. текущих (2,40 трлн руб. в сумме, 2,1% ВВП).

По существу, заявки ведомств заметно превышают планируемый бюджетный дефицит на 2018–2020 годы. Однако следующая бюджетная трехлетка принципиально отличается от предыдущих – даже задействовав объединенные Резервный фонд и ФНБ, финансовое ведомство в принципе не сможет удовлетворить и 50% заявок. Мало того, при заявленной в проекте бюджета программе заимствований на рынке ОФЗ порядка 1 трлн руб. в год почти невозможно удовлетворить заявки и через наращивание госдолга – это вряд ли позволит емкость внутреннего финансового рынка, на которую также претендуют госкомпании с их займами и инвестпрограммами. Бюджетный консерватизм, проповедуемый министром финансов Антоном Силуановым, наступает сам собой – силой вещей, а не политическим решением.

Структура не обеспеченных финансированием заявок противоречит интуитивным представлениям о запросах ведомств. Так, они почти не связаны с проблемами исполнения «майских указов» Владимира Путина. По состоянию на 2018 год среди неудовлетворенных заявок крупнейшая проблемная статья расходов – не госпрограммы, а непрограммная часть: не удовлетворены заявки Минобороны на 485 млрд руб., и это преимущественно не вооружения, а запросы на индексации разного вида довольствия. Неудовлетворенные заявки по «закрытой части» неинвестиционных расходов составляют 118 млрд руб. Это меньше, чем без успеха дополнительно просят на свою деятельность медики (181 млрд руб. в 2018 году), однако не дают денег в основном не Минздраву, а Федеральному медико-биологическому агентству: 126 млрд руб. не находится на централизацию региональных систем сбора крови и «антитеррористическую защиту» этой системы (Минфин можно понять, истории пока неизвестны террористические атаки на станции переливания крови, хотя теоретически это возможно). На образование не хватает 95 млрд руб. в 2018 году, из них 60 млрд руб.– на ремонт школ и новые ставки учителей.

Транспортной системе нужно еще 112 млрд руб., в основном РЖД.

Инвестиционных расходов бюджета не хватает в 2018 году в основном транспортной отрасли – 320 млрд руб., более половины неудовлетворенных заявок, причем главная не покрытая финансированием заявка – программа ремонта Федеральным дорожным агентством региональных дорог на 231 млрд руб. По «закрытой части» не согласованные Минфином инвестзаявки – 87 млрд руб., на госпрограмму «Жилище» – 38 млрд руб., еще 25 млрд руб. запрашивается без успеха на строительство новых школ, 15 млрд руб.– на нужды культуры, 12 млрд руб.– на развитие туризма в РФ.

При сохранении цен на нефть удовлетворить заявки не поможет даже отмена «бюджетного правила» и трата всех дополнительных нефтегазовых доходов от превышения ценой барреля планки в $40, расчеты на расходование ФНБ на индексацию зарплат и пенсий военным и силовикам также вряд ли оправданы. Видимо, единственным условным «резервом» Белого дома остается программа маткапитала – судьба ее на следующие годы, по данным “Ъ”, должна решиться на следующей неделе на совещаниях в правительстве. Впрочем, даже перенаправление всех средств «демографической поддержки» военным, транспортникам и спецврачам не покроет и четверти их запросов.

Давление же на Минфин в новой ситуации не имеет смысла. У ведомства Антона Силуанова теперь, в отличие от 2015–2017 годов, нет даже технической возможности найти деньги на все заявки без повышения налогов. Повышение дивидендов госкомпаний до 50% прибыли также не решит проблемы, как и изъятие нераспределенной прибыли «Роснефтегаза»,– до 1 трлн руб., полученных таким образом в бюджетные доходы, обеспечат лишь 15% заявленных трехлетних потребностей, или 45% инвестзаявок ведомств,– но, очевидно, соответствующим образом сократят инвестиции госкомпаний.

Увеличить «объем бюджетного пространства» (см. интервью замглавы Минфина Владимира Колычева в “Ъ” от 7 сентября) возможно, лишь быстро повысив эффективность госрасходов (чего раньше не происходило) или резко увеличив прибыльность бизнеса госкомпаний и их перечисления в бюджет – или вернувшись в 2018–2020 годах к масштабной приватизации госактивов на 1–1,5 трлн руб. в год. Первый и второй варианты нереализуемы в течение трех лет, третий выглядит лишь немногим более реалистично в свете санкций, но политически, видимо, невозможен. 2018 год, таким образом, может стать годом резкого усиления внутренней борьбы в правительстве за ресурсы – их со следующего года можно будет даже при некотором увеличении темпов роста ВВП лишь отобрать у соседнего ведомства.

### ИЗВЕСТИЯ; ПАВЕЛ ПАНОВ; 2017.09.08; МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ ОТМЕНИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ

Вместо него предлагается введение экологического сбора

**Министерство транспорта** РФ рассматривает возможность заменить транспортный налог для автомобилей экологическим. До конца года ведомство подготовит обоснование целесообразности такого изменения. Как сообщили «Известиям» источники в **Минтрансе**, работа проводится в соответствии с Транспортной стратегией РФ на период до 2030 года. Этот документ предусматривает снижение энергоемкости транспорта и более широкое применение экономичных транспортных средств.

Размер действующего налога определяется для каждого транспортного средства индивидуально. Он уплачивается один раз в год физическими лицами и поквартально – юридическими. Размер рассчитывается исходя из региональных ставок, мощности двигателя, марки и модели автомобиля, года его выпуска, времени владения транспортным средством. Точную цифру любой гражданин может узнать, введя эти данные на сайте Федеральной налоговой службы (ФНС).

В случае перехода на экологический налог для его расчета достаточно будет ввести конструктивные параметры машины по выбросам углекислого газа, указанные в паспорте технического средства (ПТС).

По словам источника в руководстве **Минтранса**, обсуждаемый экологический налог в отличие от действующего транспортного не предусматривает региональной дифференциации. Сейчас при расчете транспортной пошлины учитывается не только количество лошадиных сил, но и субъект, в котором регистрируется автомобиль. Для каждого устанавливается свой размер налоговой ставки. Некоторые юридические лица регистрируют транспортные средства в регионе с пониженной налоговой ставкой. Например, в Москве для легкового автомобиля мощностью двигателя более 250 л.с. ставка транспортного налога за 1 л.с. составляет 150 рублей. А в городе **Иванов**о такая ставка составляет 120 рублей. Таким образом, компания может зарегистрировать юридическое лицо в регионе с пониженной ставкой, а работать совершенно в другом, тем самым экономя на разнице.

Информацию об обсуждении такого предложения подтвердили в аппарате вице-премьера Аркадия **Дворкович**а.

– Работа по совершенствованию налогообложения по этой теме продолжается, – сообщила «Известиям» пресс-секретарь зампреда правительства Алия Самигуллина.

В Министерстве экономического развития «Известиям» заявили, что пока не ознакомились с предложением коллег из **Минтранса**.

Источник в руководстве **Минтранса** рассказал, что наряду с изменением системы налогообложения обсуждается регламентация времени работы двигателей транспортных средств на холостом ходу. Это позволит снизить расход топлива и вредные выбросы автомашин на стоянках, остановках, при прогреве двигателя в холодное время года и при вынужденных простоях.

Несколько лет назад различные ведомства и политические партии выступали за полную отмену транспортного налога. Предложенный ЛДПР законопроект даже дошел до рассмотрения в Государственной думе. Но в правительстве негативно отнеслись к этой идее, поскольку это могло привести к снижению доходов федерального бюджета более чем на 140 млрд рублей.

Эксперты РАНХиГС оценили возможные последствия инициативы **Минтранса**.

– В Москве и крупных городах концентрация дорогих и новых автомобилей выше. Но налог на них может быть ниже существующего из-за более высокого экологического класса. А в регионах достаточно много старых транспортных средств – для их владельцев налоговая нагрузка может увеличиться. В целом же по России налоговые поступления в бюджет могут возрасти, – считает преподаватель Института бизнеса и делового администрирования (ИБДА) РАНХиГС Елена Пилевина.

По данным аналитического агентства «Автостат», на 1 июля 2017 года парк автомобильной техники в России составлял порядка 50 млн единиц. Около 60% общего количества автомобилей – иномарки, из которых только 40% соответствуют экологическим стандартам не ниже Евро-4. Этот стандарт был введен Евросоюзом в 2005 году. В 2015–2016 годах в ЕС состоялся переход на Евро-6. Перспективы внедрения этого стандарта в России неизвестны.

– За последнее время производители улучшили качество топлива в России. Если модернизация продолжится и дальше, то возможность перейти на Евро-6 вполне реальна, – пояснила профессор кафедры государственного регулирования экономики Института государственной службы и управления РАНХиГС Ольга Маликова.

«Евро» – серия экологических стандартов, регулирующих содержание вредных веществ в выхлопных газах автомобилей и спецтехники. Они ограничивают допустимый выброс в атмосферу углекислоты, оксида азота, углеводородов, оксида углерода и других веществ. При введении нового стандарта производители топлива обязаны его соблюдать, а автопром – выпускать автомобили, соответствующие ему.

### ВЕДОМОСТИ – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; СВЕТЛАНА ЗАЙЦЕВА; АННА ЩЕРБАКОВА; 2017.09.08; КОНЦЕССИОНЕР ТРАМВАЙНОЙ СЕТИ МОЖЕТ СЭКОНОМИТЬ НА УКЛАДКЕ РЕЛЬСОВ

Из-за этого администрация Петербурга собирается на 1,1 млрд рублей сократить свой взнос в проект

Через неделю после обвинения ООО «Транспортная концессионная компания» (ТКК) в том, что она не укладывается в сроки строительства трамвайной сети в Красногвардейском районе, чиновники вернулись на место строительства. В начале сентября произошла замена подрядчиков, увеличено присутствие специалистов и строительной техники, сообщила вчера пресс-служба администрации Петербурга по итогам выезда на линию будущего трамвайного маршрута.

Концессионер изменил конструкцию рельсов, что приведет к снижению затрат, сообщает пресс-служба. Вместо укладки на монолитном фибробетонном основании компания использует укладку рельсов открытым способом на железобетонных шпалах. На обособленных участках пути используются железнодорожные рельсы, на перекрестках и узлах – трамвайные, следует из сообщения. Сэкономленные концессионером средства предложено вернуть в бюджет города, сообщает пресс-служба.

По концессионному соглашению стоимость строительства объекта – 6,9 млрд руб., а конструкция верхнего строения трамвайных путей на рельсошпальной решетке обойдется в 5,8 млрд руб., сказано в письме комитета по инвестициям, с которым ознакомились «Ведомости». Образовавшуюся экономию в размере 1,1 млрд руб. необходимо вернуть в бюджет Петербурга путем заключения дополнительного соглашения к концессионному соглашению с ТКК на уменьшение размера инвестиционного платежа, перечисляемого комитетом по развитию транспортной инфраструктуры, сказано в документе. Администрация сообщала, что в декабре перечислила концессионеру 398,7 млн руб.

В конкурсном предложении и документации, полученной органами государственной власти, предусмотрена монолитная конструкция, сообщила вчера пресс-служба комитета по инвестициям. По ее данным, комитет не видит возможности строительства путей на рельсошпальной конструкции.

В пресс-службе ТКК от комментариев отказались.

ТКК на 60% принадлежит ИК «Лидер», на 20% – ПАО «Группа ЛСР», по 10% у аффилированных с «Лидером» ОАО «Главная дорога» и ООО «Новое качество дорог», согласно «СПАРК-Интерфаксу». Концессионное соглашение на создание, реконструкцию и эксплуатацию трамвайной сети в Красногвардейском районе на 30 лет ТКК и администрация Петербурга заключили весной 2016 г. Срок проектирования и реконструкции объекта – не более 2,5 года, затраты в ценах на 2015 г. – около 6,5 млрд руб., из которых 1,3 млрд руб. в виде капитального гранта должен выделить городской бюджет, сообщала пресс-служба администрации. Ожидаемая выручка от проекта – 22,4 млрд руб., 10,3 млрд руб. из которых приходится на субсидии из бюджета за проезд льготных пассажиров.

О том, что концессионер на полгода опаздывает с реконструкцией сети, вице-губернатор Петербурга Игорь Албин сообщил 31 августа. Первые два этапа должны были закончиться в середине августа, но они на начальной стадии, небольшое число рабочих выведено на объект как раз сегодня, написал он в Telegram. 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., уточняла тогда пресс-служба ТКК.

Частный трамвай поедет по маршруту в ноябре 2017 г., считает Албин. Вчера он выразил благодарность «компании ЛСР, органам власти за то, что мы пошли на этот эксперимент и с большим трудом, преодолевая имущественно-правовые вопросы, юридические коллизии, приближаемся к завершению этого проекта», сообщила пресс-служба.

Отставание по ряду работ на объекте составляет до двух месяцев, поэтому концессионеру грозит штраф, размер которого может составить 13 млн руб., цитирует пресс-служба председателя комитета по инвестициям Ирину Бабюк.

«На сегодня мы выполняем обязательства в рамках соглашения, о каких-либо штрафных санкциях говорить пока преждевременно», – сообщила пресс-служба группы ЛСР. По ее данным, первые два этапа проекта заканчиваются в ноябре. Комментировать график платежей и возврат средств в ЛСР отказались.

Если на этапе стройки осуществляются бюджетные затраты, то город может претендовать на обоснованный возврат этих средств, говорит управляющий партнер «Качкин и партнеры» Денис Качкин.

### КОММЕРСАНТ НИЖНИЙ НОВГОРОД; АННА ПАВЛОВА; 2017.09.08; ВЗВЕШИВАТЬ, НО НЕ ВЗБАЛТЫВАТЬ

Владельцы грузовиков жалуются на необоснованные штрафы за перевес

Грузоперевозчики Нижегородской области пожаловались губернатору на автоматизированную систему весового контроля, которую в рамках государственно-частного партнерства установил на нижегородских трассах «Ростелеком». Владельцы фур, получившие большие штрафы за превышение допустимой нагрузки на ось, говорят, что система работает некорректно, и требуют ее модернизировать. Общая сумма начисленных штрафов составила около 1 млрд руб. Региональные власти готовы пойти навстречу перевозчикам, а в «Ростелекоме» говорят, что переоборудование системы потребует дополнительных средств.

Письмо за подписью трех десятков грузоперевозчиков (копия имеется в распоряжении „Ъ“) было направлено в адрес областного правительства и федерального **Минтранса**. Подписанты пожаловались, что в регионе сложилась «безвыходная ситуация», из-за которой «добросовестные предприниматели и предприятия… вынуждены прекращать свою деятельность в связи с грядущим банкротством». По данным перевозчиков, банкротства им грозят из-за штрафов, которые накладывает госавтоинспекция на владельцев грузовиков, у которых превышен допустимый вес. «Размеры штрафов варьируются от 150 тыс. до 400 тыс. руб. и более, приходят регулярно. В настоящее время у каждого собственника сумма накопленных штрафов составляет 1 млн руб. Есть собственники, у которых суммы штрафов достигли 6 млн руб.», – указали участники рынка в письме. В целом же, по словам уполномоченного по правам предпринимателей Павла Солодкого, к которому обратились грузоперевозчики, с начала года сумма выписанных штрафов за перегруз только в Нижегородской области достигла 1 млрд руб.

Как полагают перевозчики, штрафы им выписывают незаконно, а виновата в этом система автоматизированного весогабаритного контроля, которую по концессионному соглашению установил на территории Нижегородской области «Ростелеком». В частности, как отмечает один из совладельцев ООО «БАС» (занимается перевозкой светлых нефтепродуктов для «Лукойл-Волганефтепродукт») Антон Киреев, штрафы носят случайный характер, хотя автомобили компании ежедневно проходят по одному маршруту. «Мы готовились к установке автоматизированной системы весогабаритного контроля, консультировались со специалистами и с заказчиком, полностью заменили парк бензовозов. Сначала все работало хорошо, и вдруг в конце мая нам пришло несколько штрафов за перегруз по 150 тыс. руб. Мы штрафы сразу оплатили со скидкой в 50% и пошли в суды», – рассказал господин Киреев. Суды в исках отказали, сославшись на то, что система весогабаритного контроля сертифицирована и исправна. Компания, обжалуя отказы в Верховном суде, обращает внимание на то, что объем заправки бензовозов и их вес всегда одинаковый, однако штрафы приходят лишь в некоторых случаях.

По жалобам перевозчиков свою проверку провела Торгово-промышленная палата Нижегородской области. Как рассказал гендиректор ТПП Дмитрий Краснов, в июле они провели независимую экспертизу работы пунктов автоматизированного весогабаритного контроля в Балахнинском и Семеновском районах. За испытаниями следила комиссия из экспертов ТПП, представителей ГИБДД, центра безопасности дорожного движения Нижегородской области, депутатов областного заксобрания и компаний-перевозчиков. В результате выяснилось, что система работает исправно, а проблема возникает из-за того, что дальнобойщики притормаживают при переезде пунктов весового контроля. «Нам сказали: так пусть водители не тормозят. Но как они могут не тормозить, если там искусственная неровность? Получается, что пункты работают некорректно», – отметил господин Краснов. К таким же выводам пришли и грузоперевозчики. В коллективном обращении говорится, что большинство штрафов пришли владельцам цистерн для перевозки жидких грузов, центр тяжести которых смещается в процессе движения, изменения скорости или заезде на датчики. Именно поэтому в международной практике измерение давления на ось грузовика, перевозящего жидкости, измеряется только в стационарном положении, причем дается время на то, чтобы жидкий груз в цистерне успокоился, рассказал директор «Трансдорстроя» Сергей Потемкин.

В целом перевозчики считают незаконным наложение штрафов только по показателям пунктов контроля, полагая, что результаты измерения нагрузки на ось в движении являются предварительными и скорее основанием для взвешивания, а не его итогом. Решением этой проблемы могла бы стать система, которая уже применяется в Татарстане. Там при фиксации перевеса на рамке контрольного пункта загорается световой сигнал, который сообщает дальнобойщику о перегрузе. Тогда водитель грузовика может съехать на находящуюся рядом площадку с «контрольными весами» и уточнить вес груза в неподвижном состоянии. Губернатор Валерий Шанцев сообщил, что система весогабаритного контроля в Нижегородской области соответствует законодательству, но назвал «разумным» требование оснастить ее оборудованием, которое сигнализировало бы водителям фур о перевесе. «Если машина идет с перегрузом, водитель должен узнавать об этом сразу, а не через месяц. Мы попросим разработчиков внести эту поправку в проект, потому что тоже заинтересованы в том, чтобы был наведен порядок. По сути, система работает, но если возникают такие коллизии, надо проект дорабатывать», – отметил губернатор.

В «Ростелекоме» сообщили, что компания не может в рамках действующего соглашения о ГЧП модернизировать существующие в регионе пункты весового контроля. Это связано с тем, что в документе указан фиксированный максимальный объем инвестиций, а получение концессионных платежей не предусмотрено. Если правительству области интересна идея модернизации существующих постов весового контроля, то ПАО «Ростелеком» готово рассмотреть данный вопрос, добавили в пресс-службе компании. В «Ростелекоме» также отметили, что аналогичные системы внедрялись в других регионах. «Все комплексы идентичны: они зарегистрированы как средство измерения в Росреестре и специальным светосигнальным оборудованием и площадками не оборудованы», – сообщили в компании, заверив, что ежемесячно проверяют исправность измерительного оборудования автоматизированных пунктов, а также дорожного полотна.

### RG.RU; АЛЕКСАНДРА ВОЗДВИЖЕНСКАЯ; 2017.09.07; ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ПЕРЕВОЗОК АВТОБУСАМИ ШТРАФЫ ВЫРАСТУТ В 5 РАЗ

Правительство России ужесточит наказание за нарушение правил перевозок пассажиров автобусами, увеличив штрафы в 3-5 раз. Это следует из законопроекта, внесенного кабмином в Госдуму 7 сентября.

Речь идет о перевозках в транспорте, оборудованном более чем 8 местами. Перевозки по заказу носят уведомительный характер, однако часто их выполняют под видом заказных для собственных нужд, говорится в сообщении правительства. За такое нарушение сейчас нельзя наказать по статье КоАП о предпринимательской деятельности на транспорте без лицензии, что и намерен исправить кабмин.

«Перевозчики во избежание исполнения лицензионных требований, предусмотренных положением о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя) <...> подают заявления об аннулировании действия лицензии и переходят к осуществлению, по сути, регулярных перевозок под видом заказных», – говорится в сообщении.

Законопроектом предлагают внести изменения в ФЗ 99 и 294 – исключить обстоятельства, при которых перевозки можно осуществлять в уведомительном порядке без получения лицензии.

### ТАСС; 2017.09.07; ВОЛОГОДСКАЯ ОБЛАСТЬ УВЕЛИЧИЛА ПОДДЕРЖКУ МУНИЦИПАЛЬНЫХ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ В ПЯТЬ РАЗ

Правительство Вологодской области увеличило размер субсидий в муниципальные дорожные фонды почти в пять раз за последние пять лет, с 250 млн до 1,2 млрд рублей. Об этом сообщил в интервью ТАСС в ходе третьего Восточного экономического форума губернатор Вологодской области Олег Кувшинников.

«Мы увеличили объем субсидий в муниципальные дорожные фонды с 250 млн рублей до 1,2 млрд за последние годы, поэтому межпоселковые и внутригородские дороги наших муниципалитетов тоже потихоньку приводятся в порядок. Это только первые шаги», – сказал губернатор.

По его словам, в сфере дорожного строительства за последние годы проделана колоссальная работа. Дорожный фонд за последние пять лет увеличился с 2,5 млрд рублей до 5,5 млрд рублей. В следующем году он составит более 6 млрд рублей благодаря решению президента России и федерального правительства о возврате 88% акциза на нефтепродукты в региональные дорожные фонды.

Инвестиции в дороги выросли в сотню раз

«Благодаря нашей работе с **Министерством транспорта** РФ и **Росавтодор**ом на капитальный ремонт, строительство и реконструкцию федеральных трасс, проходящих по территории области, направляется почти 10 млрд рублей ежегодно за последние три года. И объем инвестиций увеличился в сотню раз, такого не было никогда», – подчеркнул Кувшинников.

По его словам, в идеальном состоянии в настоящее время находятся федеральные трассы М-8 «Москва – Архангельск» и А-114 «Вологда – Новая Ладога». Через два года дорога А-119 «Вологда – Медвежьегорск» также будет в идеальном состоянии и сможет отвечать современным нормативным требованиям, подчеркнул руководитель региона. На реконструкцию трасс А-114, М-8, А-119 в этом году будет направлено 7,5 млрд рублей.

Принято решение о передаче с 1 января 2018 года в федеральную собственность четвертой дороги, проходящей через Вологодскую область – это «Санкт-Петербург – Лодейное Поле – Вытегра – Каргополь – Плесецк».

Ранее через западные территории Вологодской области дороги, связывающей Санкт-Петербург и Плесецк, вообще не было. Планируется, что при передаче данной дороги в федеральную собственность она будет оперативно приведена в идеальное состояние.

«С **Минтрансом** сейчас обсуждаем и нашли общий язык о передаче в федеральную собственность пятой трассы, это «Вологда – Чекшино – Тотьма – Великий Устюг – Сыктывкар». Будем надеяться, что передача данной дороги произойдет с 1 января 2019 года. Это еще десятки миллиардов инвестиций – все это позволит нам сэкономить региональный дорожный фонд, средства которого уже будут направлены на комплексную модернизацию наших региональных дорог», – отметил вологодский губернатор.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; АЛЕКСАНДР КОНСТАНТИНОВ; ДЕНИС СКОРОБОГАТЬКО; 2017.09.08; РОССИЯ НЕ УДЕРЖАЛА КАЗАХСТАН В РАМАХ

Между железными дорогами двух стран все больше проблем

Конфликт между железными дорогами России и Казахстана расширяется. Казахстан по-прежнему не пускает на свою сеть российские инновационные вагоны, хотя запрет ОАО РЖД на их подачу давно снят. А в РФ масштабная проверка **Ространснадзор**а выявила присутствие 1,2 тыс. неисправных казахских вагонов, в том числе запрещенных – с китайской боковой рамой. Это серьезное нарушение, которое может повлечь меры в отношении руководства Центральной дирекции инфраструктуры ОАО РЖД. А решать проблемы на межгосударственном уровне придется в том числе вице-премьеру Аркадию **Дворкович**у в ходе текущего визита в Казахстан.

На 8 сентября запланирован визит вице-премьера Аркадия **Дворкович**а в Казахстан. По данным источников “Ъ”, в ходе его встречи с премьером страны Бакытжаном Сагинтаевым может обсуждаться и ситуация вокруг железных дорог двух стран. Косвенным подтверждением может служить присутствие в делегации представителей **Минтранса**. В аппарате вице-премьера “Ъ” подтвердили, что он едет в Казахстан и там запланированы «различные встречи», но уточнить детали отказались.

Между тем конфликт между Россией и Казахстаном расширяется. «Казахстан темир жолы» (КТЖ, железные дороги Казахстана) до сих пор не допускают на свою сеть чужие вагоны с повышенной (более 25 тонн) нагрузкой на ось. Проблемы возникли весной, ОАО РЖД 4 мая ввело запрет на подачу таких вагонов в Казахстан. Но ограничение снято 2 августа, а вагоны страна до сих пор не принимает, следует из письма главы департамента вагонного хозяйства АО «КТЖ-Грузовые перевозки» Ельбека Тулеуленова начальнику управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры ОАО РЖД Михаилу Сапетову и последующего его письма в операторские сообщества РФ (письма есть у “Ъ”, см. “Ъ-Онлайн”).

В письме КТЖ говорится, что возможность допуска вагонов рассматривается, но для этого нужно исследовать влияние повышенных нагрузок на путь и искусственные сооружения, запланирована подконтрольная эксплуатация на отдельном участке инфраструктуры. Россию уведомят о результатах. В Москве позиция Астаны вызывает недоумение: Казахстан либо сейчас нарушает межгосударственные договоренности на уровне СНГ, либо нарушил их в 2014 году, когда без надлежащих испытаний допустил инновационные вагоны на сеть. В ОАО РЖД “Ъ” подтвердили, что запрет отменен, но более подробно обсуждать ситуацию не стали. В КТЖ на запрос не ответили. Источник “Ъ” среди операторов уточнил, что Казахстан в ближайшее время должен публично обосновать запрет на заседании комиссии вагонного хозяйства.

Но Россия тоже не сидит сложа руки. Как стало известно “Ъ”, **Ространснадзор** провел рейдовые осмотры грузовых вагонов на сети ОАО РЖД и в числе прочего отправил в текущий отцепочный ремонт порядка 1,2 тыс. вагонов из Казахстана «за ненадлежащее техническое состояние». Один из источников “Ъ” добавляет, что обнаружились используемые на Северо-Кавказской и Южно-Уральской железных дорогах казахстанские вагоны с несертифицированными боковыми рамами АООО «Саус Хуэйтун Ко., Лтд» (КНР) выпуска до 28 марта 2013 года. После того как 8 марта в Башкирии произошел сход казахстанского вагона с такой рамой, **Ространснадзор** 25 апреля предписал ОАО РЖД не допускать в Россию подобную технику.

В **Ространснадзор**е от комментариев отказались. По данным собеседника “Ъ”, на пространстве СНГ таких рам еще много, причем более половины (около 6,5 тыс. штук) установлены на вагонах, принадлежащих Казахстану.

В ОАО РЖД “Ъ” пояснили, что сейчас идет документальная проверка и если по результатам компания получит предписание ведомства, то выполнит его в полном объеме. Но, подчеркивают там, «ответственность за техническое состояние подвижного состава несут его собственники». Источник “Ъ”, впрочем, уточняет, что за допуск вагонов на железные дороги страны отвечает Центральная дирекция инфраструктуры (ЦДИ) ОАО РЖД, которую возглавляет старший вице-президент Геннадий Верховых. «Многие в ОАО РЖД недовольны его быстрым карьерным взлетом»,– добавляет собеседник “Ъ”. Но, по его мнению, инциденты с появлением на сети вагонов с несертифицированной боковой рамой скорее скажутся на карьере первого вице-президента Анатолия Краснощека, курирующего весь инфраструктурный блок. «Слухи об отставке господина Краснощека ходят довольно давно,– говорит он,– и с учетом недавнего повышения Вадима Михайлова до первого вице-президента появление подобных инцидентов позволяет предполагать, что он не удержит свою позицию».

В условиях жесткого дефицита полувагонов казахстанские собственники ограничены в выборе парка, отмечает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, они не всегда могут отказаться от использования в межгосударственном сообщении полувагонов с рамами «Саус Хуэйтун», что формирует дополнительные сложности для контроля со стороны ЦДИ. Однако, уточняет эксперт, задача «не выглядит невыполнимой» и проблемы с ее решением «могут привести к жестким мерам».

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.09.07; ПАССАЖИРОВ ВПИСАЛИ В РАМКИ

**Минтранс** отменяет обязательный досмотр в метро

В первую очередь документ уточняет правила прохода пассажиров в метро. Сейчас они требуют тотального досмотра всех, кто входит в подземку, но в час пик провести такой досмотр сложно, если не невозможно. **Минтранс** решил воспользоваться опытом Москвы при корректировке документа. В столице идет выборочный досмотр при входе в метро. Проект приказа закрепляет основания досмотра.

Во-первых, он коснется только лиц, которые ведут себя подозрительно. Этим должны заниматься специалисты, знающие тонкости профайлинга, отмечает генеральный директор Российского информационного агентства «Индустрия безопасности» Сергей Груздь. Во-вторых, досмотреть могут тех, на кого отреагировали рамки металлообнаружителя.

Еще один пункт проекта приказа требует повсеместно допускать пассажира по билету и паспорту в так называемую зону транспортной безопасности. Такая практика сейчас существует при посадке на скоростной поезд «Сапсан» и еще в авиации.

Изменения означают, что и на другом транспорте можно будет вводить «чистые зоны», куда еще до посадки пассажир попадает после предварительной проверки документов и досмотра и куда могут не пустить провожающих.

Чтобы у пассажиров не возникали лишние сложности при досмотре того, что не запрещено к провозу, но является каким-либо химическим веществом, которое может вызывать подозрения, проект приказа **министерства транспорта** прописывает, что это вещество должно быть в упаковке, снабженной сопроводительной информацией.

«Ранее на владельцев транспортной инфраструктуры была возложена обязанность осуществлять досмотр различного рода реагентов, – объясняет Сергей Груздь. – Возникал вопрос, а как технически это исполнить – вскрывать упаковки, проводить анализы? Но для этого нужны специальная подготовка и оборудование».

**Минтранс** решил внести ясность в данный пункт требований. Те, кто проводит досмотр, при обнаружении «химического» багажа должны убедиться в целостности заводской упаковки и наличии правильно оформленных сопроводительных документов. Таким образом, перевозка реагентов во вскрытой или внештатной упаковке не допускается. При этом перечень опасных и воспламеняющихся веществ, которые запрещены в транспорте, не изменяются. Если они будут обнаружены у пассажира, служба досмотра имеет право изъять их.

**Минтранс** предлагает поставить точку в споре – можно ли пропускать на поезд, самолет, автобус и в круиз пассажира с билетом на латинице и паспортом на кириллице. Формально сейчас билет на латинице и паспорт на русском языке можно считать не соответствующими друг другу, пояснил Груздь. По международным правилам перевозочные документы выписываются многими системами бронирования на латинице, при этом пассажир, покупая билет, сам «переводит» свою фамилию и имя. Встречаются фамилии, где при написании кириллицей и латиницей возникает несоответствие, и некие эксперты посчитали, что можно подменить фамилию при ее «переводе».

Подготовленные **минтрансом** изменения предусматривают возможность идентификации пассажира по билету на латинице и паспорту на кириллице. А если разночтения в транслитерации слишком велики, то такого пассажира могут не пропустить на транспорт и передать правоохранителям.

### КАЛИНИНГРАД.RU; 2017.09.07; «ОБЩЕРОССИЙСКОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ПАССАЖИРОВ» ПОПРОСИТ МИНТРАНС ЗАПУСТИТЬ СКОРОСТНЫЕ ПОЕЗДА ИЗ КАЛИНИНГРАДА

«Общероссийское объединение пассажиров» направит обращение в **Минтранс** РФ с просьбой рассмотреть возможность запуска скоростных поездов из Калининграда. Об этом сообщил зампредседателя организации Илья Зотов во время Балтийского транспортного форума в четверг, 7 сентября.

Это, на самом деле, всё реально. Мы видим это по центральной России, где активно работают «Ласточки», «Стрижи», «Сапсаны». Как раз эти скоростные поезда надо привлекать сюда, чтобы можно было доехать от Калининграда до Вильнюса либо в иные города за час. Это, конечно же, привлечёт сюда большое количество бизнесменов, которые будут оставлять свои автомобили и ездить на скоростных поездах, – прокомментировал Зотов.

Он добавил, что перспективные направления по развитию транспортных проектов обсуждали в том числе с жителями региона. «По итогам форума мы направим от „Общероссийского объединения пассажиров” соответствующее обращение министру транспорта. Как показала практика, наши обращения слышат», – подчеркнул Илья Зотов.

Стоит отметить, что в 2013 году депутат Госдумы Ярослав Нилов предлагал запустить «Сапсан» между Калининградом и «большой» Россией, однако реализация этого проекта оказалась затруднена из-за устаревших путей на литовском участке дороги. По словам парламентария, соседняя республика предложила реконструировать ж/д полотно за счёт РФ.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.07; БЕЛОЗЕРОВ ДОПУСКАЕТ РОСТ ПОГРУЗКИ НА СЕТИ РЖД В 2017 Г. ВЫШЕ ПРОГНОЗНЫХ 2,6%

Рост погрузки на сети ОАО «Российские железные дороги» по итогам 2017 года может оказаться выше прогнозного уровня в 2,6%, допускают в компании.

«Мне кажется, что наши показатели будут получше, до конца года мы постараемся», – заявил президент РЖД Олег Белозеров на брифинге в кулуарах Восточного экономического форума в четверг. «Лучше чем «+2,6%», мне вот пока так видится, – отметил он, добавив, что план по грузообороту в 2017 г. сейчас предполагает рост на 5,2%.

«Это те цифры, которые заложены в план. План у нас до конца года помесячно и на каждую группу прописан. И мое внутреннее ощущение, что цифра будет лучше», – пояснил топ-менеджер.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.07; РЖД ВИДЯТ «ПРЕФЫ» КАК ИСТОЧНИК ПРИВЛЕЧЕНИЯ СРЕДСТВ, ГОТОВЫ ПРЕДЛОЖИТЬ ИХ РЫНКУ

ОАО «Российские железные дороги» рассматривает привилегированные акции как один из инструментов привлечения средств на финансирование своих проектов, причем готово предлагать их рынку.

«Мы не отказываемся, в том числе, в будущем от (продажи – ИФ) привилегированных акций. Сейчас (она – ИФ) происходила в пользу государства. Почему бы не продать на рынке?», – сказал президент РЖД Олег Белозеров на брифинге в кулуарах Восточного экономического форума (ВЭФ) в четверг.

Когда именно может быть использован этой механизм, по словам топ-менеджера, еще не решено. «Пока не обсуждали этот вопрос», – отметил О.Белозеров, добавив, что это один из инструментов привлечения средств, который может быть предусмотрен долгосрочной программой развития (ДПР), и призван не выйти за рамки установленных в компании ковенантов по уровню долга. «По соотношению «долг/EBITDA» наше ограничение – «не более 3» (по МСФО – ИФ), у нас сейчас 2,08. (...) Чтобы ковенанты не ухудшились, нам нужны деньги именно в капитал», – отметил он.

«Соответственно, если бы мы могли увеличить эти ковенанты, заняли бы. Тем более, что инвесторы полностью нам доверяют, у нас проблем с размещением (облигаций – ИФ). Но вот эти ограничения есть, поэтому мы и используем иные механизмы. Это не означает, что какие-то конечные решения примем. По-прежнему их обсуждаем, будем использовать вообще всю возможную финансовую палитру в разные промежутки времени», – уточнил топ-менеджер.

Год назад глава РЖД уже обозначал эту тему на одной из сессий предыдущего ВЭФа, говоря о возможных инструментах для привлечения дополнительных заемных средств без существенного увеличения нагрузки на параметры консолидированной отчетности. «У нас ограничение, поэтому работаем и уже для себя создали новые модели, чтобы мы могли привлекать деньги, которые не считались бы заемными, а нашими аудиторами были рассмотрены как инвестирование в капитал. Рассматриваем вопрос привилегированных акций, вариант эмиссии непогашаемых облигаций и создание различных SPV, где мы не имели бы контрольного пакета акций», – отмечал он тогда.

На брифинге в четверг в этой связи О.Белозеров также обратил внимание на то, что и привлечение средств из бюджетных источников у компании сейчас ограничено, поэтому «Российские железные дороги» стараются сокращать долю государственных инвестиций и задействовать альтернативные источники.

В частности, он напомнил, что в настоящее время компания «дорабатывает механизм «вечных» облигаций». Ранее первый вице-президент РЖД Вадим Михайлов говорил, что они могут быть выпущены на сумму до 15 млрд руб. после устранения законодательных ограничений, ориентировочно в 2018 г. – под конкретные проекты, возможно, на Северный широтный ход. Этот проект планируется реализовать в рамках концессионного соглашения, однако и здесь есть те же ограничения по вхождению в капитал SPV-компаний. «Как только мы переваливаем в проекте за 51%, вся (долговая – ИФ) ответственность попадает к нам в баланс и (меняет – ИФ) соотношения (мультипликаторы – ИФ)», – сказал О.Белозеров, отметив, что компания старается уменьшать долю в таких проектах.

«Вот, в Северном широтном ходе наше участие может быть 49%, а может и 25%. Мы создали новую финансовую модель, в которую пришли инвесторы. Сейчас большое количество коллег хотело бы участвовать, понимая, как мы ее расписали. Соответственно, наш вклад может быть (меньше – ИФ), ну блокирующий (пакет – ИФ) какой-то. Плюс, сейчас продвинулось российское законодательство. Владея даже небольшим пакетом, мы могли бы прописать (в акционерном соглашении – ИФ) какие-то условия взаимодействия, устраивающие нас. В итоге появится новая инфраструктура, новый объем грузов, который мы можем перевезти, новый заработок для нас, а вложения наши (будут – ИФ) не такие большие», – отметил топ-менеджер.

Как сообщалось ранее, проект «Северный широтный ход» предполагает создание железнодорожной линии Обская – Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево для вывоза грузов с месторождений северных районов Западной Сибири и сокращения транспортных маршрутов в порты Северо-Запада РФ. Реализовать его планируется с привлечением средств частных инвесторов по концессионной схеме.

Концессионер в рамках проекта должен обеспечить финансирование, строительство и эксплуатацию линии Обская-Салехард-Надым. Предполагается, в частности, что компания построит железнодорожную часть моста через Обь и подходы к ней, новый железнодорожный участок Салехард-Надым (353 км), а также ж/д часть моста через Надым и подходы к ней. Ранее сообщалось, что созданная специальная проектная компания-концессионер будет «дочкой» РЖД, а ее акционерами могут быть заинтересованные инвесторы. Концедентом выступит РФ.

При этом вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** ранее настаивал на том, что компания-концессионер, которую планируется создать для строительства нового участка СШХ, должна быть подконтрольна частным инвесторам. Об этом весной заявлял замглавы **министерства транспорта** РФ Алан **Лушников**. «То есть, не может быть концессионером РЖД или их 100%-ное дочернее общество. (Иначе – ИФ) мы риски оставляем на государственной компании – это неприемлемо», – пояснил чиновник.

В целом, по словам О.Белозерова, проект долгосрочной программы развития монополии предполагает, что в период 2025 г. компания могла бы вложить более 5 трлн руб. при общей стоимости железнодорожных проектов, в которых «хотела бы поучаствовать», более чем в 7,5 трлн руб. (остальные более 2 трлн руб. должны поступить от инвесторов). Средства должны пойти «во все, что относится к основным средствам», включая развитие инфраструктуры и обновление парка локомотивов.

«ДПР мы, наверное, в течение месяца-полутора доработаем. Несколько обсуждений у нас прошло, но это не тот вариант, который мы считали бы возможным сейчас озвучивать, хотя и есть какие-то общие цифры. Мы очень хотим, чтобы эта программа была очень амбициозной, хотим заложить туда ряд больших и важных проектов. В программе может быть записан перечень того, что мы будем делать, какие механизмы будем использовать, (представлено – ИФ) общее описание принципов и подходов к финансированию, без детализации на весь промежуток времени. Какой механизм в какой промежуток времени будет лучше, тот и используем. Более четко мы будем представлять (эту тему – ИФ), наверное, в 2018-20 гг.», – отметил топ-менеджер.

Говоря о рыночных заимствованиях, О.Белозеров отметил, что проблем с привлечением средств нет. «Мы очень внимательно работаем с себестоимостью, с нашими затратами, плюс, экономика улучшается», – сказал он. Конкретные планы по ближайшим рыночным заимствованиям он, правда, не озвучил. «Будем замещаться, если есть возможность заместиться и ставка упала. У нас решения в этом плане можно (принять – ИФ) достаточно быстро, и резервы по решениям есть», – сказал лишь О.Белозеров.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.07; РЖД ГОТОВЫ ОПЕРАТИВНО СОГЛАСОВАТЬ И ДАТЬ СКИДКИ НА ПЕРЕВОЗКИ ЗЕРНА ПРИ ДОПОБЪЕМАХ

ОАО «Российские железные дороги» готово оперативно согласовать и предоставить в рамках «тарифного коридора» скидки на перевозки зерновых в случае предъявления к транспортировке сверпрогнозных объемов этих грузов.

«Будет больший объем, будет заявка в рамках действующих процедур – мы ее пройдем быстро и дадим. Это я могу точно обещать. Вопрос – сколько повезут», – заявил президент РЖД Олег Белозеров на брифинге в кулуарах Восточного экономического форума в четверг.

В настоящее время министерство сельского хозяйства РФ придерживается консервативного прогноза сбора зерна в этом году на уровне 110 млн тонн против рекордных 120,7 млн тонн в прошлом году. Оценки экспертов зернового рынка оптимистичнее, причем некоторые превышают 130 млн тонн.

Право варьировать грузовые тарифы в рамках «ценового коридора» «Российские железные дороги» получили в 2013 г. Верхняя граница сейчас установлена на уровне «+10%» к действующим ставкам, нижняя – на уровне «минус 50%» для грузов II (базового) и III (высокодоходного) тарифного классов без ограничения по дальности транспортировки и «минус 14%» для грузов I (низкодоходного) тарифного класса в пределах 3 тыс. км.

### RNS; 2017.09.07; БЕЛОЗЕРОВ: РЖД ГОТОВЫ ПРОДАТЬ ДОЛЮ В «ТРАНСКОНТЕЙНЕРЕ» ПРИ УСЛОВИИ СОЗДАНИЯ ЕГО АЛЬТЕРНАТИВЫ

Продажа доли РЖД в «Трансконтейнере», которая сейчас обсуждается в правительстве, возможна при условии создания его альтернативы. Об этом журналистам в рамках ВЭФ рассказал президент РЖД Олег Белозеров.

«Да варианта. Мы по-прежнему считаем, что статус-кво мог бы быть самым удобным вариантом. Но вариант второй, который обсуждается в правительстве – продажа нашего контроля в 50% плюс одна акция тоже возможен при обязательном условии, что нам дадут возможность создать альтернативу «Трансконтейнеру»«, – отметил он.

Целесообразность ее создания он пояснил так: «Могут начаться какие-то процессы, которые не дадут возможность нам как железной дороге развивать этот бизнес. Этого допустить нельзя».

Альтернативная «Трансконтейнеру» компания, по словам Белозерова, может быть создана на базе активов РЖД, но не на базе ОТЛК. «На базе наших активов. У нас есть одно из подразделений, которое владеет площадками для перегрузки, у нас большое количество подъездных путей, до сих пор не используемых, соответственно, считаем возможным создать такую альтернативу («Трансконтейнеру». – RNS)», – сказал он.

«Трансконтейнер» – российский контейнерный оператор. ОТЛК (дочерняя компания РЖД) принадлежит 50% плюс две акции «Трансконтейнера», транспортной группе FESCO – 25,07%, ЗАО «Управляющая компания «Трансфингрупп»« – доверительное управление пенсионными резервами НПФ «Благосостояние» – 24,5%.

### ТАСС; 2017.09.07; СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ КУРАГИНО – КЫЗЫЛ МОЖЕТ ВОЗОБНОВИТЬСЯ В 2018 ГОДА

Строительство железной дороги Курагино (Красноярский край) – Кызыл (Тува) может возобновиться в следующем году. Об этом в четверг в интервью ТАСС на Восточном экономическом форуме (ВЭФ) сообщил глава Тувы Шолбан Кара-оол.

«Я предполагаю, что строительство начнется в начале следующего года. Мы находимся на стадии, когда РЖД как госструктура возьмется за реализацию этого проекта, а затем будет привлекать частный капитал», – сказал он.

По его словам, руководство РЖД подтвердило готовность принять участие в проекте. Глава Тувы также отметил, что логическим продолжением дороги должна стать магистраль до монгольской границы, чтобы соединиться с сетью Монголии и Китая.

В Монголии уже начата реализация проекта строительства железной дороги, которая может быть состыкована с тувинской. Northern Railways [дочерняя компания австралийской Aspire Mining Limited] недавно начала строительство ветки от города Эрдэнет до угольной шахты Овоот протяженностью 547 км, строительство ведется на основе концессии. Магистраль станет новым выходом к российской границе.

В июне 2016 года руководители Монголии, России и Китая утвердили программу создания экономического коридора трех стран. В нее вошли два проекта железнодорожных коридоров: Западного (Курагино – Кызыл – Цаган Толгой – Урумчи) и Северного (Курагино – Кызыл – Цаган Толгой – Эрдэнэт – Пекин – Тяньцзинь).

Как сообщалось ранее, реализация проекта строительства магистрали Курагино-Кызыл была начата в 2011 году. Из-за финансовых проблем был построен только километр пути возле столицы Тувы. Стоимость проекта превышает 1 млрд рублей. Вопросы финансирования строительства железной дороги решаются.

### ТАСС; 2017.09.07; ГАЛУШКА: ЮЖНАЯ КОРЕЯ ПОКА НЕ ОПРЕДЕЛИЛАСЬ С ОБЪЕМАМИ УЧАСТИЯ В ПРОЕКТЕ «ХАСАН – РАДЖИН»

Южнокорейские партнеры, выразившие ранее намерение участвовать в качестве третьей стороны в проекте «Хасан – Раджин», предполагающем строительство железной дороги из России в КНДР, пока не предоставили окончательные данные по своему участию. Об этом сообщил ТАСС в четверг в кулуарах Восточного экономического форума (ВЭФ) министр РФ по развитию Дальнего Востока, глава межправительственной комиссии Россия – КНДР Александр Галушка.

«Южнокорейская сторона нам постоянно говорит о том, что она считает рентабельность [проекта]. Пришло новое руководство в Южной Корее, и мы надеемся, что наконец-то рентабельность досчитают, и мы перейдем от слов к делу. Когда политическая сила побеждала, всегда происходили качественные изменения в отношениях, трехсторонних проектах на высшем уровне <...> Надеемся, что и в этот раз это будет происходить», – сказал министр.

Он назвал этот проект примером эффективного международного сотрудничества.

Министр пояснил, что российская сторона – компания РЖД – инвестировала в проект порядка 10 млрд рублей, свои обязательства выполнила и КНДР.

«С российской стороны все готово к реализации проекта, но Россия же не может реализовать трехсторонний проект, она одна из сторон. Со своей стороны мы готовы все необходимое делать для этого», – сказал Галушка.

Проект восстановления железной дороги от станции Хасан (Россия) до порта Раджин (КНДР) был реализован в 2008-2014 годах совместным предприятием РФ и КНДР с участием РЖД. Суммарный объем инвестиций составил 10,6 млрд рублей. В 2016 году сообщалось, что в качестве пилотного проекта осуществлялась отправка морским путем российского угля из Раджина в Южную Корею.

По словам министра, сейчас проект уже вышел на промышленную эксплуатацию с растущим грузооборотом. Сейчас он достигает порядка 5 млн тонн, это более чем втрое превышает объем 2014 года (1,5 млн тонн). «Проект прошел испытание стихией», – считает руководитель Минвостокразвития.

### ТАСС; 2017.09.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛИТ 35,4 МЛРД РУБЛЕЙ НА РАЗВИТИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Правительство выделит более 35,4 млрд рублей на подпрограмму по развитию Северного морского пути и обеспечению судоходства в Арктике в рамках новой редакции госпрограммы социально-экономического развития Арктической зоны. Соответствующее постановление опубликовано в четверг на сайте правительства.

Цель подпрограммы – создать условия для развития Северного морского пути в качестве национальной транспортной магистрали РФ в Арктике. Она направлена на обеспечение национального суверенитета РФ в плане безопасности внутрироссийских и международных транспортных перевозок в Арктической зоне РФ, расширение диапазона проводимых наблюдений за состоянием окружающей среды в Арктической зоне РФ, стимулирование сбыта в эту зону отечественной конкурентоспособной продукции, точное определение мест затопления всех ядерно– и радиационно– опасных объектов и отходов.

В задачи подпрограммы также входит проведение комплексного инженерного и радиационного обследования объектов с отработавшим ядерным топливом, включая атомные подводные лодки К-27 и Б-159, создание единой защищенной информационно-телекоммуникационной системы транспортного комплекса Арктической зоны РФ, а также ее инфраструктуры.

Первый этап подпрограммы будет реализован в с 2018 по 2020 год, второй – с 2021 по 2025 год. Как говорится в документе, в результате реализации подпрограммы ожидается ввод в эксплуатацию модернизированной автоматизированной ледово-информационной системы «Север», создание радиоэлектронного оборудования для комплексного управления прибрежными зонами в Арктической зоне РФ, для системы комплексной безопасности арктического судоходства и для мониторинга геофизической обстановки с целью минимизировать воздействия экстремальных географических процессов на среду обитания человека.

Как сообщал ранее премьер-министр России Дмитрий Медведев, всего Россия планирует потратить на социально-экономическое развитие Арктики порядка 160 млрд рублей до 2025 года.

### ТАСС; 2017.09.07; ГЛАВА ВТБ: РЫНОК ИЗМЕНИЛСЯ НЕ В ПОЛЬЗУ ПРИВАТИЗАЦИИ «СОВКОМФЛОТА»

Рынок из-за ряда факторов, в том числе санкций, изменился не в пользу приватизации «Совкомфлота», считает глава ВТБ Андрей Костин. Такое мнение он высказал журналистам в кулуарах ВЭФ-2017. Основным организатором приватизации «Совкомфлота» является «ВТБ Капитал».

«Рынок, по-моему, сейчас несколько изменился и не в пользу «Совкомфлота», в частности фрахт подешевел. С другой стороны, ожидания инвесторов в отношении новых возможных – возможно, их не будет, но закон принят – каких-то санкций. Я сейчас бы не определял эти сроки (приватизации – прим. ТАСС), понятно, что тема на сегодня не столь быстро решаемая, как она казалась даже год назад», – сказал Костин.

Он высказал мнение, что приватизация «Совкомфлот» может и не состояться в этом году.

Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) рассматривает участие в приватизации компании «Совкомфлот», заявил ранее в интервью ТАСС на полях ВЭФ-2017 генеральный директор фонда Кирилл Дмитриев. При этом фонд не будет покупать большой объем акций, поскольку видит достаточный спрос на них со стороны других инвесторов.

Глава фонда подчеркнул, что в данный момент существует спрос на размещения российских компаний, а отрасль международных морских перевозок выходит из кризиса и активно развивается.

### RNS; 2017.09.07; КОСТИН НЕ ИСКЛЮЧИЛ ПРИВАТИЗАЦИЮ «СОВКОМФЛОТА» С УЧАСТИЕМ ПРЯМОГО ИНВЕСТОРА

В качестве одного из вариантов приватизации «Совкомфлота» рассматривается в том числе прямая продажа инвестору, сказал журналистам глава ВТБ Андрей Костин в кулуарах ВЭФ-2017.

«Почему нет? Есть ряд форм приватизации. Может быть и биржевая, может быть и продажа якорному (инвестору. – RNS), стратегическим (инвесторам. – RNS)», – сказал Костин.

По его словам, к приватизации «Совкомфлота» проявляют интерес несколько азиатских инвесторов.

«Понятно, что тема сегодня не столь быстро решаемая, как она казалась даже год назад», – подвёл итог Костин, сославшись на состояние рынка фрахта и новый пакет антироссийских санкций со стороны США.

### ТАСС; 2017.09.07; ПЕТЕРБУРГСКИЙ ПОРТ ВПЕРВЫЕ ПРИНЯЛ КИТАЙСКИЙ СУХОГРУЗ, ПРОШЕДШИЙ ТРАНЗИТОМ ПО СЕВМОРПУТИ

Большой морпорт Санкт-Петербург впервые принял на новом глубоководном терминале «Бронка» китайское грузовое судно, которое прошло транзитом по Северному морскому пути, передал корреспондент ТАСС.

Сухогруз, вышедший 1 августа из китайского порта Ляньюньган, в четверг торжественно встретили в петербургском порту представители **Федерального агентства морского и речного транспорта** (**Росморречфлот**), сотрудники генерального консульства Китая в Петербурге и представители владельца судна компании Cosco.

«Компания Cosco начала использование Северного морского пути в 2013 году. С тех пор количество судов, следующих этим маршрутом, с каждым годом увеличивается. Первый рейс судна Cosco через Северный морской путь из Китая в Россию с заходом в российский порт – Большой порт Санкт-Петербург – станет значительным вкладом в развитие китайско-российских отношений», – сказал на церемонии гендиректор компании Cosco Shipping Lines Russia Ту Дэмин.

Он добавил, что «использование Северного морского пути, который еще называют «ледовым шелковым путем», значительно сокращает время транспортировки, а значит – и расходы на перевозку, по времени экономия составляет порядка 9-10 дней».

На прибывшем сухогрузе, сообщил Ту Дэмин, доставлено оборудование для строительства московского метро (горнопроходческий щит), а также для завода по производству удобрений и для ветростанции. По его словам, до конца года Cosco запланировала шесть судозаходов в петербургский порт.

Многофункциональный морской перегрузочный комплекс «Бронка» – новый глубоководный терминал петербургского порта, его строительство завершено в декабре 2015 года.

### ТАСС; 2017.09.07; ИНФРАСТРУКТУРУ ПРИЧАЛОВ ГЛАВНОГО ПОРТА КАМЧАТКИ МОДЕРНИЗИРУЮТ С ПРИВЛЕЧЕНИЕМ ИНВЕСТОРА

Правительство Камчатского края и Росрыболовство подписали на Восточном экономическом форуме (ВЭФ) в четверг соглашение о взаимодействии в части модернизации одной из площадок главного порта региона в Петропавловске-Камчатском. Подписи под документом поставили губернатор полуострова Владимир Илюхин и глава Росрыболовства Илья Шестаков, сообщила пресс-служба правительства региона.

«Одним из основных пунктов соглашения является обязательство ФГУП «Нацрыбресурс» (подведомственное предприятие Росрыболовства) в срок до 31 декабря 2018 года выполнить реконструкцию находящихся в федеральной собственности причалов номер 10, 11 и 12 в поселке Авача (пригород Петропавловска-Камчатского – прим. ТАСС). Предприятие должно обеспечить причальный фронт до 533,8 м, с глубиной у причалов до 9,9 м», – говорится в сообщении.

В рамках модернизации большой объем работ выполнит резидент ТОР «Камчатка» – компания «Свободный порт Камчатка», которая в ближайшие два года реконструирует подкрановые пути, построит инженерные коммуникации, обустроит площадки перегрузочного комплекса на территории, прилегающей к причалам «Нацрыбресурс». Кроме того, компания модернизирует инфраструктуру, необходимую для перевалки и хранения контейнеров и генеральных грузов. При этом власти края планируют реконструировать подъездные пути, которые позволят использовать причалы круглогодично.

«Общий объем заявленных инвестиций составляет порядка 1,8 млрд рублей. Есть участие с камчатской стороны – компании «Свободный порт Камчатка», плюс сам «Нацрыбресурс» и, конечно, Камчатский край. Наша ответственность – строительство подъездных путей. «Нацрыбресурс» будет осуществлять финансирование проекта. Камчатский инвестор осуществит работы по приведению в порядок всей портовой инфраструктуры», – цитирует пресс-служба Илюхина.

Губернатор добавил, что в результате модернизации в поселок Авача будет перемещена часть насыпных грузов, в том числе уголь, которые сейчас разгружаются рядом с мысом Сигнальный в центре Петропавловска-Камчатского.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.09.08; ЗА РУБЕЖ ВЫПУСТЯТ ТОЛЬКО ПУНКТУАЛЬНЫХ

Задержка чартеров обернется для нарушителя запретом на международные полеты

**Минтранс** России усилит контроль за выполнением международных чартерных рейсов и повысит ответственность авиакомпаний за качество обслуживания пассажиров. В случае массовых задержек рейсов **Росавиаци**я будет вносить ограничение в сертификат эксплуатанта, запрещая авиаперевозчику выполнять международные полеты. Кроме того, у непунктуальных авиакомпаний будут отзывать допуски на международные маршруты. Новые правила вступят в силу с начала действия осенне-зимнего расписания полетов.

Заместитель председателя правительства РФ Виталия Мутко 3 августа 2017 года поручил **Минтрансу** и Минкультуры представить ему в срок до 10 октября предложения, направленные на нормализацию ситуации на чартерном рынке авиаперевозок. Во исполнение этого поручения **Министерство транспорта** РФ уже подготовило пакет мер, направленных на повышение ответственности авиаперевозчиков за задержки вылета чартерных рейсов. Как рассказали «Известиям» в **Минтрансе**, новые инициативы должны будут вступить в силу уже с 29 октября 2017 года, то есть с начала действия осенне-зимнего расписания полетов авиакомпаний.

**Минтранс** поручил **Росавиаци**и в случае массовых задержек рейсов по итогам сезона принимать решения о внесении ограничения в сертификат эксплуатанта в части введения запрета на выполнение международных полетов, а также отзывать допуски на конкретные международные маршруты. При этом **Росавиаци**и было рекомендовано провести дополнительное обсуждение этой инициативы с авиакомпаниями.

Другое поручение **Министерства транспорта** **Росавиаци**и касается разработки отдельного порядка, который бы предусматривал обязанность агентства проводить анализ графика оборота воздушных судов на предмет его соответствия парку воздушных судов с учетом провозных емкостей. То есть **Росавиаци**я будет выступать в роли аудитора, проверяя возможности перевозчика по исполнению обязательств. Также агентство будет проверять наличие необходимого количества летно-технического персонала у авиакомпании.

Таким образом, с начала уже этого осенне-зимнего расписания вводится новый механизм, при котором туроператоры будут заключать договоры фрахта с авиакомпаниями только после того, как **Росавиаци**я удостоверится в возможности первозчиков выполнить заявленные объемы чартерных программ. Это позволит осуществлять контроль за выполнением международных чартерных пассажирских рейсов и повысит ответственность авиакомпаний за качество обслуживания пассажиров, подчеркнули в **Минтрансе**.

Как рассказал «Известиям» советник главы Ростуризма Дмитрий Горин, программы чартерных перевозок будут обсуждаться на заседаниях совместной рабочей группы **Росавиаци**и и туроператоров.

– Мы договорились, что у нас будет процесс взаимодействия по обсуждению допусков к выполнению чартерных рейсов, – отметил Горин.

Президент Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Владимир Тасун сообщил «Известиям», что ассоциация готова участвовать в общественном обсуждении новых инициатив авиационного регулятора.

Кроме того, **Минтранс** поручил **Росавиаци**и ужесточить контроль за выпиской авиакомпаниями обратных билетов для пассажиров, следующих в составе организованных туристических групп. На сегодняшний день отсутствует контроль со стороны регулирующих органов за исполнением этих норм. Это приводит к тому, что авиакомпании нередко нарушают существующие правила, оформляя билеты только в одну сторону. Обычно это не создает проблем для пассажиров. Но в случае форс-мажора (например, в случае банкротства туроператора) право на обратный перелет доказать будет сложно.

– Предложения находятся в стадии проработки, – заявили «Известиям» в **Росавиаци**и.

По официальным данным **Федерального агентства воздушного транспорта**, в июне этого года были задержаны более чем на 2 часа 327 международных чартерных рейсов, что составило 8,9% от общего количества чартеров. Самыми непунктуальными оказались авиакомпании «Ай Флай» (18,1% рейсов) и «ВИМ-Авиа» (15,7%). В июле были задержаны 396 рейсов, или 9,9% от общего количества международных чартеров. Больше всех задержек вылетов было у авиакомпаний «Ред Вингс» (21,8%) и «Ай Флай» (19,3%).

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.09.08; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» ПРОДАЕТ БИЛЕТЫ ОТ 888 РУБЛЕЙ

Пока на рейсы из Москвы в Ростов-на-Дону и Омск

Ростовская авиакомпания «Азимут» начала продажи билетов на рейсы. Пока перевозчик будет осуществлять полеты по двум направлениям: Москва – Ростов-на-Дону и Москва – Омск. Полеты по этим направлениям начнутся 21 сентября и будут выполняться раз в сутки. Самый дешевый билет до Ростова и обратно стоит 888 руб. в одну сторону, но доступны такие не во все дни, на пятницу и понедельник минимальная цена билета – 1980 руб. Минимальная цена в Омск сейчас 6980 руб., но, по данным ресурса aviablogger, на самом старте продаж в Омск также продавались билеты по 888 руб. Билеты за минимальную цену – безбагажные, позволяющие провезти в салоне до 10 кг ручной клади.

Это дешевле промотарифа единственного российского лоукостера «Победа» («дочка» «Аэрофлота»). У нее минимальная цена билета – 999 руб. В этом году «Победа» собирается продать до 350 000 билетов за 999 руб. При плане перевозок в 4,5 млн пассажиров это составит примерно 7,7% от всех билетов. Но на такие востребованные направления, как Ростов, билетов по 999 руб. у «Победы» уже нет на всю глубину продаж до конца марта 2018 г. Доступны только за 1700 руб., а в Омск лоукостер не летает.

Но даже билеты «Азимута» по 1980 руб. в Ростов и 6980 руб. в Омск дешевле, чем у всех ведущих игроков – группы «Аэрофлот», S7, UTair, «Уральских авиалиний». Их цены начинаются примерно от 3000–4000 и 8000–9000 руб. соответственно.

«Азимут» не планирует быть лоукостером, билеты по низким ценам – это часть кампании по привлечению пассажиров, рассказал председатель совета директоров и совладелец «Азимута» Павел Удод. Количество самых дешевых билетов на рейс он не раскрывает. Пока билеты авиакомпания продает до 28 октября (конец летнего расписания).

«Такие низкие цены – тревожный сигнал, они не обеспечивают нормального функционирования авиакомпании. Очевидно, что, несмотря на взрывной рост рынка, на нем образовался избыток провозных емкостей, который провоцирует новый виток ценовых войн», – говорит гендиректор Infomost Борис Рыбак. Билет должен стоить не менее $100 за час полета, добавляет он.

«Азимуту» придется непросто, если он будет конкурировать с «Победой», – говорит партнер Вain & Company Андрей Панов. «Азимут» летает на российских самолетах SSJ100, а «Победа» – на Boeing 737-800. Затраты же на перевозку одного пассажира для региональных самолетов выше, чем для Boeing 737-800, указывает Панов. «Однако если авиакомпания будет аккуратно выбирать региональные маршруты, где самолет вместимостью 180 или 189 кресел использовать экономически не так выгодно из-за потенциально низкой загрузки, то шансы на успех есть. В мире можно найти успешные примеры: бразильская Аzul построила свой бизнес на региональных самолетах Embraer, за 10 лет она нарастила парк до более чем 100 самолетов, а капитализацию – под $3 млрд», – добавляет Панов.

«Азимут» получил сертификат эксплуатанта в середине августа, в парке у авиакомпании четыре самолета SSJ100. Всего законтрактовано восемь судов, они должны быть получены к апрелю 2018 г. Авиакомпания принадлежит Павлу Удоду и Виталию Ванцеву (председатель совета директоров и совладелец аэропорта «Внуково»), базируется в Ростове.

«Азимут» будет летать из Ростова в Москву, Санкт-Петербург, Сочи, Симферополь, Нижний Новгород, Екатеринбург, Новосибирск, Самару, Казань, Грозный и др. Также будет разлет из Краснодара, Москвы, Санкт-Петербурга, рейсы будут открываться постепенно по мере получения слотов, пояснил Удод.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.09.07; ЛИХАЧЕЙ ОСТАВЯТ НА ЗЕМЛЕ

**Росавиаци**я проверит пилотов-любителей

**Росавиаци**я вместе с правоохранителями намерена усилить контроль за нелегальными пилотами, которые летают без «прав» и «техосмотра».

Речь идет об авиации общего назначения (АОН). Ситуация довольно серьезная. Только за этот год погибло 17 человек – пассажиров и пилотов АОН. Именно владельцы частных самолетов и вертолетов становятся участниками авиакатастроф.

Последняя, напомним, случилась в подмосковной Балашихе, где в конце прошлой недели потерпел крушение Ан-2. Самолет участвовал в показательных полетах на аэродроме Черное, при этом пилоты не имели допуска для полетов на этом типе воздушного судна, но совершали рискованные маневры в небе. Результат – авиакатастрофа.

В этот же день паралет (колесная тележка под парашютом) не удержалась в воздухе из-за резкого порыва ветра, ударился о землю и взорвался. Ребенок и владелец летательного аппарата от полученных травм скончались на месте. Расследование по обоим фактам крушения еще проводится правоохранительными органами.

«Все эти случаи стали возможны лишь потому, что экипажи воздушных судов полностью пренебрегли правилами полетов, требованиями воздушного законодательства и чувством самосохранения, – заявляют в **Росавиаци**и. – В поисках острых ощущений такие пилоты заходят за границы дозволенного, что неизменно приводит к одним и тем же результатам – катастрофическим последствиям, к нанесению необратимого ущерба технике, человеческому здоровью и жизни».

За это установлена административная и уголовная ответственность, но печальная статистика показывает, что она мало кого останавливает.

Мало того что пилоты летают без необходимых допусков и сертификатов, они еще лихачат в небе. Одной из главных причин авиационных катастроф становится именно бравада в полете, граничащая с преступным отношением к своей жизни и жизни окружающих.

Пилоты-любители совершают недопустимые маневры на высоте и скорости ниже минимально установленной, с креном и тангажом (угловое движение самолета относительно горизонтальной оси инерции), превышающим эксплуатационные ограничения самолета, полеты в условиях погоды, к которым пилот не подготовлен.

### ТАСС; 2017.09.07; «БАЗЭЛ» ПРЕДЛАГАЕТ СОЗДАТЬ ОСОБУЮ ЭКОНОМИЧЕСКУЮ ЗОНУ НА БАЗЕ АЭРОПОРТА КРАСНОЯРСКА

Холдинг «Базэл» предложил властям Красноярского края сформировать особую экономическую зону на базе местного аэропорта. Также компания обратилась к **Минтрансу** РФ с предложением ввести режим открытого неба (снятие квот на выполнение рейсов для иностранных компаний) для перевозки грузов в этом аэропорту. Об этом в интервью ТАСС сообщил управляющий директор авиационной дирекции «Базового элемента» Алексей Васильченко.

«Мы готовимся участвовать в этих переговорах [по введению режима открытого неба] в отношении аэропорта Красноярск. Мы хотели предложить **Министерству транспорта** поддержать наше предложение по открытому небу для грузовых перевозок, – сообщил он. – Если в целом говорить про этот проект, то мы для себя видим развитие Красноярска как грузопассажирского аэропорта, грузопассажирского узла. В рамках этой программы мы бы хотели предложить сформировать особую экономическую зону».

Такая зона, по словам Васильченко, должна быть ориентирована на транзит грузов через аэропорт и на размещение производства.

«Мы рассматриваем вариант создания особой экономической зоны промышленно-производственного типа, которая бы имела возможность предоставлять льготы, привлекать резидентов как для организации логистики авиационной, так и для производства», – добавил он.

Более детальное обсуждение может начаться уже в следующем году, отметил Васильченко.

На данный момент в России режим открытого неба для грузо– и пассажироперевозок действует только в аэропортах Калининграда и Сочи, также частично такой режим действует в аэропорту Владивостока.

В 2012 году также поднимался вопрос введения режима открытого неба в аэропорту Красноярска, но тогда **Минтранс** выступил против этой идеи.

### ТАСС; 2017.09.07; «БАЗЭЛ»: РЕКОНСТРУКЦИЯ ВТОРОЙ ВПП АЭРОПОРТА ВЛАДИВОСТОКА ДОЛЖНА БЫТЬ ВКЛЮЧЕНА В ФЦП

Реконструкция второй взлетно-посадочной полосы аэропорта Владивостока должна быть включена в федеральную целевую программу. Такое мнение высказал в интервью ТАСС управляющий директор авиационной дирекции «Базового элемента» Алексей Васильченко.

«Мы точно будем выходить и на Министерство по развитию Дальнего Востока, и на **Минтранс** с предложением включить проект реконструкции второй взлетно-посадочной полосы в федеральную целевую программу, поддерживающую развитие транспортной отрасли Дальнего Востока», – сказал он.

По его оценкам, сейчас сложно оценить стоимость реконструкции второй ВПП, примерная сумма – несколько миллиардов рублей.

«Первая полоса, которая была в 2012 году введена в эксплуатацию, работает с большой нагрузкой, принимает все типы воздушных судов, вплоть до тяжелых, поэтому она до 2022 года отслужит честно. Но после этого потребуется ее капитальный ремонт, возможно реконструкция. Для того, чтобы не закрывать аэропорт, с точки зрения обслуживания дальнемагистральных воздушных судов, необходимо к этому моменту иметь функционирующую вторую взлетно-посадочную полосу», – объяснил потребность реконструкции второй полосы Васильченко.

Как ранее сообщал ТАСС, аэропорт Владивосток располагает двумя ВПП. Первая эксплуатируется с 2012 года и подлежит капитальному ремонту в 2022 году. Вторая по причине неудовлетворительного технического состояния не эксплуатируется с 2012 года.

Решить вопрос о реконструкции второй ВПП необходимо к 2019-2021 годам, чтобы обеспечить непрерывную работу авиапредприятия на время капитального ремонта первой ВПП в 2022 году.

Сегодня аэропорт Владивостока – самый современный на Дальнем Востоке. Он занимает одну из лидирующих позиций по объему пассажиропотока среди дальневосточных аэропортов. В 2016 году количество обслуженных аэропортом пассажиров составило 1,85 млн, тогда как пассажирский терминал рассчитан на обслуживание 3,5 млн пассажиров в год.

В прошлом году собственником аэропорта стал международный консорциум, в который входят Changi Airports International, «Базовый элемент» и РФПИ. Инвесторы намерены развивать аэропорт в качестве ведущего авиационного хаба для внутреннего и международного авиационного сообщения за счет расширения маршрутной сети и улучшения обслуживания пассажиров.

### ТАСС; 2017.09.07; «БАЗЭЛ» СОХРАНЯЕТ ИНТЕРЕС К СТРОИТЕЛЬСТВУ АЭРОПОРТА В ИРКУТСКЕ

«Базэл» сохраняет интерес к участию в конкурсе на строительство нового аэропорта в Иркутске. Об этом в интервью ТАСС сообщил управляющий директор авиационной дирекции «Базового элемента» Алексей Васильченко.

«Я еще раз подтверждаю наш интерес к этому аэропорту, – сказал он. – Если говорить в целом, нас аэропорт очень интересует. Потому что мы считаем, что это потенциально очень привлекательный объект. И с точки зрения развития байкальского туризма, и с точки зрения развития транспортной составляющей самой Иркутской области, и так далее. Мы крайне заинтересованы в том, чтобы поучаствовать в этом конкурсе. Важно, чтобы он был предметно описан. Чтобы можно было оценить риски и окупаемость».

Ранее губернатор региона Сергей Левченко сообщил, что власти Иркутской области до конца 2017 года проведут конкурс (он еще не объявлен) на выбор инвесторов для строительства нового аэропорта. По его словам, власти региона намерены привлечь не менее трех частных инвесторов, которые получат около 25% совместного предприятия, при этом блок-пакет останется у области.

По словам Васильченко, пока у «Базэла» недостаточно информации о конкурсе и схема строительства аэропорта, поделенного между тремя инвесторами, компании пока непонятна.

«Мы не понимаем на сегодняшний момент границ проекта. Какой объем обязательств будет предложено взять на себя, исполнить инвестору. Непонятна господдержка. Непонятно, в какие сроки надо реализовывать проект. Потому что очевидно, что сейчас готового, прошедшего узловую экспертизу, проекта строительного терминала нет. Поэтому объем инвестиций непонятен. Непонятно даже место, где он будет реализовываться», – добавил он.

Выбор инвестора

Ранее сообщалось, что власти региона совместно с «Новапортом» на паритетных началах создали управляющую компанию (УК) для реконструкции международного аэропорта в Иркутске с уставным капиталом 20 тыс. рублей. При этом Левченко не исключил, что в дальнейшем может быть рассмотрен вопрос передачи новой УК части акций.

Претендентами на партнерство с региональными властями в развитии авиаузла считались также «Аэропорты регионов» («Ренова») и «Базэл Аэро», активно пытавшиеся конкурировать с «Новапортом» в переговорном процессе.

В декабре 2014 года вышел указ президента РФ о передаче Иркутской области из федеральной собственности 100% акций ОАО «Международный аэропорт Иркутск» для реконструкции действующего аэропорта и строительства нового на условиях государственно-частного партнерства (ГЧП) с инвестициями не менее 20 млрд рублей.

Во исполнение указа в марте 2015 года вышло соответствующее распоряжение правительства, а в начале апреля прошлого года министерство имущественных отношений области стало единственным акционером аэропорта.

Еще в 2014 году правительство области, **Минтранс** и **Росавиаци**я заключили соглашение, по которому область обязалась в течение 11 месяцев после вступления в силу распоряжения правительства о передаче акций принять решение о строительстве нового аэропорта Иркутска на условиях ГЧП, а в течение 16 месяцев выбрать по конкурсу инвестора для ГЧП и начать строительство нового аэропорта.

### ТАСС; 2017.09.07; ЮЖНОКОРЕЙСКИЙ АЭРОПОРТ ИНЧХОН ПОМОЖЕТ САХАЛИНУ РАЗВИВАТЬ АЭРОПОРТОВОЕ ХОЗЯЙСТВО

Главный аэропорт Южной Кореи Инчхон поможет Сахалину развивать аэропортовое хозяйство и создать учебный центр для подготовки пилотов. Соглашение об этом заключено в четверг в рамках Восточного экономического форума (ВЭФ), сообщила пресс-служба правительства Сахалинской области.

«Мы проявляем огромный интерес к Сахалинской области, где проживает многочисленная корейская диаспора, и готовы предоставить региону свои лучшие наработки, ноу-хау для развития здесь аэропортового хозяйства и применения новейших технологий», – приводит пресс-служба слова главы корпорации «Международный аэропорт Инчхон» Иль-Ёнг Джона на встрече с губернатором региона Олегом Кожемяко перед подписанием соглашения.

По его словам, корейская сторона готова оказать консультационную помощь на всех этапах строительства нового аэровокзального комплекса в Южно-Сахалинске, который предполагается ввести в работу уже в 2019 году, а впоследствии и обучать сахалинских сотрудников эффективно управлять терминалом. Это позволит неуклонно увеличивать пассажиропоток и повышать уровень сервиса в аэропорту.

«Партнерство даст мощный толчок к технологическому развитию всего аэропортового хозяйства Сахалина. Наша задача – сделать островные аэропорты, прежде всего, удобными для пассажиров, применив здесь лучшие мировые практики и стандарты сервисного обслуживания», – отметил Кожемяко.

Еще один пункт соглашения, по данным пресс-службы, предполагает создание на Сахалине учебно-тренировочного центра, который будет готовить пилотов и сотрудников для местной и региональной авиации Дальнего Востока. Открыть его планируют на базе аэродрома Пушистый в Корсаковском районе. Инициативу уже поддержала **Росавиаци**я – с ведомством на форуме сахалинские власти заключили отдельное соглашение. Суть идеи заключается в том, чтобы организовать на острове стажировку будущих пилотов – студентов– старшекурсников и выпускников средних и высших летных учебных заведений.

«В России пока нет таких учебных центров, поэтому не только для нашего региона, но и для страны в целом – это шаг в будущее образовательного сегмента. Для учреждения планируется закупить современные тренажеры – точные копии кабин летательных аппаратов, полностью имитирующие условия полета.

Обучать пилотов будем и на самолетах, которые компания приобретает при поддержке областных властей. Например, на небольших воздушных судах, которые вскоре начнут выполнять регулярные рейсы на курильские острова Шикотан и Парамушир», – сказал гендиректор авиакомпании «Аврора» Константин Сухоребрик, также принявший участие в подписании соглашений.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.07; «ВНУКОВО» ПОВЫСИЛО ПРОГНОЗ ПАССАЖИРОПОТОКА В 2017 Г. ДО БОЛЕЕ 17 МЛН ЧЕЛОВЕК

Аэропорт «Внуково» повысил прогноз пассажиропотока в 2017 г. до более 17 млн человек.

Ранее показатель оценивался в 15,5 млн человек по консервативному сценарию и в 17 млн пассажиров – при условии открытия авиасообщения с Египтом.

«Рынок стабилизировался, открылись ранее закрытые направления, во-первых, Турция, продолжалась стабильная туристическая ситуация внутри страны», – пояснил журналистам гендиректор управляющей компании «Внуково» Василий Александров в кулуарах выставки деловой авиации JetExpo-2017.

Также, по его словам, в этом году во «Внуково» начали обслуживаться несколько новых авиакомпаний, «более мощно залетали» «Россия» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)) и Turkish Airlines.

«Средняя загрузка авиакомпаний близка к 90% (на регулярных рейсах – ИФ), не говоря уже о чартерных рейсах», – добавил В.Александров.

Как сообщалось, за январь-июль 2017 г. «Внуково» обслужило 10 млн пассажиров, что на 37,7% больше, чем годом ранее.

«Внуково» – третий по объему пассажиропотока аэропорт в РФ. Собственниками являются Росимущество и частные инвесторы, среди которых глава совета директоров управляющих компаний аэропорта Виталий Ванцев, а также Владимир Скоч – отец предпринимателя Андрей Скоча. В настоящее время по указу президента страны проходит консолидация активов аэропорта, в результате которой у РФ должно остаться 25,1% в совместной управляющей компании аэропорта, у частных собственников – 74,9%.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.07; ВНУКОВО МОЖЕТ НЕ УСПЕТЬ В ЭТОМ ГОДУ ВЗЯТЬ В КОНЦЕССИЮ АЭРОДРОМНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ – ГЕНДИРЕКТОР

Аэропорт «Внуково» может не успеть до конца 2017 года подписать с государством соглашение о передаче в концессию аэродромной инфраструктуры.

«Я думаю, что можем не успеть. У нас завершается консолидация – наметили в сентябре это дело закончить. Это большое количество документов, усилий на получение новых сертификатов, большая организационная работа», – пояснил журналистам гендиректор управляющей компании «Внуково» Василий Александров в кулуарах выставки деловой авиации JetExpo-2017.

Вместе с тем, по его словам, перечень объектов госимущества, которые «Внуково» планирует взять в концессию, утвержден.

В начале года совладелец «Внуково» Виталий Ванцев говорил, что концессионное соглашение может быть подписано до конца 2017 г. Механизм концессии призван заменить договоры аренды аэродромного имущества между владельцами аэропортов и государством и обеспечить инвестиции.

Основным источником инвестпрограммы по развитию аэродромной инфраструктуры «Внуково» будет инвестиционная составляющая тарифа за взлет-посадку, говорилось в меморандуме, подписанным между оператором аэропорта и **Минтрансом** РФ в феврале.

### ТАСС; 2017.09.07; ОНФ ПРОСИТ ВЛАСТИ ВОССТАНОВИТЬ ПАМЯТНИК-МАЯК МОРЕПЛАВАТЕЛЮ ДЕЖНЕВУ НА ЧУКОТКЕ

Активисты Общероссийского народного фронта направили обращение в Минкультуры и **Минтранс** с просьбой восстановить памятник-маяк мореплавателю Семену Дежневу на Чукотке. Об этом говорится в сообщении пресс-службы движения, поступившем в четверг в ТАСС.

«Народный фронт» направил запросы в два ответственных министерства – Минкультуры и **Минтранс** – с просьбой предоставить информацию о состоянии памятника и планах по его реставрации», – говорится в сообщении.

В ОНФ отметили, что также к вопросу восстановления памятника планируется привлечь Минприроды, так как памятник расположен на землях национального парка «Берингия».

По данным ОНФ, первый монумент Дежневу был установлен в 1910 году, а в 1956 году на этом месте был возведен памятник-маяк с бронзовым бюстом мореплавателя.

«Маяк нес практическую функцию и служил ориентиром для грузовых судов, идущих по Северному морскому пути», – говорится в сообщении.

В пресс-службе отметили, что в настоящий момент маяк не работает и находится в полуразрушенном состоянии.