**27 ЯНВАРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РИА НОВОСТИ; МАРГАРИТА КИСЛОВА; 2017.01.26; СМИ: ДЕЛЕГАЦИЯ ИЗ РОССИИ ПРИЛЕТИТ В КАИР В ФЕВРАЛЕ ДЛЯ ПРОВЕРКИ АЭРОПОРТА

Монтаж биометрического оборудования во втором терминале Каирского международного аэропорта завершается, и египетская сторона ожидает, что в феврале для финальной инспекции прибудет российская высокопоставленная делегация, пишет газета «Сада аль-Баляд» со ссылкой на источники в каирском аэропорту.

«Еще необходима некоторая подготовка для запуска этого биометрического оборудования», – уточнил источник.

По информации газеты, «в ожидании возобновления авиасообщения между Египтом и Россией в ближайшие недели» российская авиакомпания «Аэрофлот» на днях официально получила под обустройство предназначенные для нее два офиса во втором терминале.

Сообщается также, что в феврале во второе здание аэропорта будут переведены итальянская (с 8 февраля), катарская (с 25 февраля) и эмиратские (с 15 февраля) авиакомпании. Таким образом, в новом терминале будут работать 13 авиаперевозчиков.

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

Глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** на днях сообщил, что ведомство по итогам последней проверки Каирского аэропорта подготовило и направило в правительство РФ предложения по открытию регулярных рейсов в египетскую столицу. Он также добавил, что восстановление регулярного авиасообщения – вопрос недалекого будущего.

Министр гражданской авиации Египта Шериф Фатхи, в свою очередь, сообщил, что ожидает визита еще одной российской инспекционной делегации.

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.26; ПЕРВЫЙ РЕЙС ИЗ РФ В ЕГИПЕТ МОЖЕТ ОТПРАВИТЬСЯ ДО СЕРЕДИНЫ ФЕВРАЛЯ – ИСТОЧНИК

Первый после длительной приостановки авиасообщения самолет из Москвы в Каир может отправиться в первой половине февраля, сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с ситуацией.

«Если не будет выявлено новых замечаний к мерам безопасности в аэропорту Каира, то первый рейс может отправиться уже до середины февраля», – сказал собеседник агентства.

В минувшую субботу глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** сообщил, что его ведомство направило в правительство предложения по открытию регулярных рейсов в Каир. Параллельно российские эксперты готовят заключение по итогам очередного осмотра аэропортов Хургады и Шарм-эль-Шейха.

Ранее глава **Минтранса** заявлял, что возобновление авиасообщения с Египтом начнется с открытия регулярных рейсов между Москвой и Каиром. Предположительным сроком начала полетов он называл январь 2017 года. При этом открытие чартерных рейсов из РФ в курортные города побережья Красного моря – Шарм-эль-Шейх и Хургаду – состоится позднее, впрочем, это тоже «вопрос недалекого времени», отмечал министр.

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

### ТЮМЕНСКАЯ ЛИНИЯ; 2017.01.26; ТЮМЕНСКИЕ ДЕПУТАТЫ ПРЕДЛОЖАТ МИНТРАНСУ ОСНАСТИТЬ АВТОБУСЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ДЕТЕЙ ПРОБЛЕСКОВЫМИ МАЯЧКАМИ

Обратиться к министру транспорта России Максиму **Соколов**у с просьбой внести изменения в законодательстве акты, регулирующие перевозку детей, решили депутаты Тюменской областной думы. Такое решение они приняли на заседании комитета по экономической политике и природопользованию, которое проходит в эти минуты в Тюмени.

Так, тюменцы предлагают разрешить использовать автобусам, в которых массово перевозят детей, проблесковые маячки желтого или оранжевого цвета. В регионе эта мера уже используется на школьных автобусах и при перевозке спортивных команд. Теперь предлагается внедрить эту меру по всей стране. Если инициатива будет поддержана 9 февраля на заседании Тюменской областной думы, то обращение направят в **Минтранс**.

### RNS; 2017.01.26; ЗАМГЛАВЫ МИНФИНА НАЗВАЛ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ОЦЕНКУ ПРИВАТИЗИРУЕМОГО ГОСПАКЕТА «СОВКОМФЛОТА» В 30 МЛРД РУБ.

Пакет акций «Совкомфлота» в 25% минус одна акция, который значится в плане приватизации, может быть оценен в 30 млрд руб., сообщил журналистам заместитель министра финансов Алексей Моисеев.

«Это моя просто оценка навскидку, исходя из того, что предыдущая оценка делалась давно, фондовый рынок российский с тех пор вырос. Вот так я, извините, в голове и прикинул. Никакой серьезной оценки по этому поводу нет, это ориентировочная цифра», – сказал Моисеев журналистам в кулуарах Совета Федерации.

Он уточнил, что оценка может измениться в будущем. «Будет проводиться оценка предпродажи», – добавил он.

В январе **министр транспорта** Максим **Соколов** заявил, что «Совкомфлот» давно готов к приватизации. ««Совкомфлот» уже давно готов к приватизации госпакета, и я надеюсь, что в этом году это произойдет, хотя это не является самоцелью», – сказал он.

### IRK.AIF.RU; 2017.01.26; ДОРОЖНЫЕ ФОНДЫ ПОПОЛНЯТ ЗА СЧЁТ ШТРАФОВ ГИБДД?

Один из вариантов решения проблемы предложил мэр Иркутска Дмитрий Бердников . Он считает, что наполнить муниципальные дорожные фонды, средства которых как раз и идут на ремонт городских дорог, можно за счёт штрафов за нарушения ПДД, зарегистрированных средствами фотофиксации. А ещё большая поддержка – участие в федеральных программах. Например, сейчас администрация областного центра готовит документы для приоритетного проекта **Министерства транспорта** РФ «Безопасные и качественные дороги», по которому на ремонт дорог в Иркутске, Ангарске и Шелехове в 2017-2018 годах предусмотрено направить почти 4 млрд рублей.

С тем, что основная проблема муниципалитетов – нехватка денег и необходимо наполнять их дорожные фонды, согласен и **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

– Сегодня в законодательстве РФ существует норма о необходимости направлять не менее 10% из регионального дорожного фонда в муниципальные. Конечно, и 10% порой недостаточно, особенно когда столица субъекта – это агломерация с миллионным населением.

### DP.RU; МАРИЯ МОКЕЙЧЕВА; 2017.01.26; КИРИЛЛ ПОЛЯКОВ О РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНОБЛАСТИ

О том, как будет развиваться транспортная инфраструктура, какие проблемы будут решаться в первую очередь и о том, какова роль Дирекции по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области в синхронизации развития между регионами, рассказал ее генеральный директор Кирилл Поляков.

Каких успехов удалось достичь дирекции в 2016 году?

– Прошлый год четко очертил роль дирекции в системе органов региональной и федеральной власти. При нашем непосредственном участии **Минтранс**, город и область теперь совместно решают транспортные задачи. Планы развития транспортной системы согласованы как между Петербургом и Ленобластью, так и с федеральными программами. Благодаря нашим усилиям юридические границы субъектов перестали быть преградой, никто не делит пассажиров на своих и чужих.

Наработанный порядок взаимодействия по различным аспектам транспортной деятельности позволяет сегодня решать и возникающие вопросы, и те, согласование которых долгое время тормозилось. Так, удалось принципиально согласовать прохождение по территории Петербурга проектируемой трассы в обход населенных пунктов Мурино и Новое Девяткино в створе Пискаревского проспекта, что облегчит напряженное движение в быстрорастущем районе.

Вообще 2016 год для дорожной отрасли региона был весьма успешным. Было завершено несколько масштабных проектов федерального уровня, имеющих экономическое и социальное значение. Это и шестиполосный участок трассы А-181 «Скандинавия», и строительство путепровода на станции «Возрождение» участка железной дороги Выборг – Каменногорск, и реконструкция Петербургского шоссе на участке от поворота на «ЭкспоФорум» до Витебского проспекта. Ну и, безусловно, самым громким событием года стало завершение Западного скоростного диаметра, ввод в эксплуатацию его центрального участка.

Какой задел на будущее вы видите в результатах своей работы?

– Помимо непрерывной работы по координации органов государственной власти, отслеживания темпов реализации проектов адресной инвестпрограммы и федеральной целевой программы, мы занимались и более глобальными вопросами. Например, нами инициирована и проведена работа по внесению в Госдуму проекта изменений в закон №115-ФЗ «О концессионных соглашениях», включающих в перечень объектов концессионных соглашений новый объект – транспортно-пересадочный узел.

При участии дирекции подготовлено и подписано соглашение между правительствами Петербурга и Ленобласти о регламенте взаимодействия при реализации совместных проектов ГЧП – первое в России. Создана межправительственная рабочая группа под руководством вице-губернаторов Игоря Албина и Михаила Москвина, в рабочем порядке рассматривающая проблемные аспекты развития транспортной инфраструктуры субъектов. Запущен механизм взаимного согласования градостроительной документации на приграничных территориях для исключения проблем с транспортным обеспечением развивающихся районов.

Как синхронизируется работа над транспортными проектами между регионами?

– Развитие транспортной системы Петербурга и Ленобласти идет по пути интеграции транспортных связей двух субъектов. И поэтому особенно актуальными становятся вопросы развития транспортной системы на границе субъектов. Например, когда началась реконструкция трассы «Скандинавия», выяснилось, что участок дороги, от ЗСД до границы с областью, расположенный на городской земле, в программу не включен. В результате наших действий были выделены средства, работы синхронизированы, и в конце прошлого года открылся реконструированный участок дороги, на котором не просто стало меньше пробок, но и аварийность уменьшилась в разы, и ездить стало комфортно.

Дирекции было поручено организовать взаимодействие между строителями, заказчиками и сетевыми монополистами на участке строительства платной магистрали Москва – Санкт-Петербург. Здесь, я считаю, мы совершили огромный прорыв – впервые был согласован проект ликвидации газопровода вместо переноса при реконструкции Таллинского шоссе, что позволит сэкономить несколько десятков миллионов рублей.

В 2016 году усилилось наше сотрудничество с Октябрьской железной дорогой, в первую очередь в сфере пригородных пассажирских перевозок. Сейчас мы работаем над предпроектом по организации железнодорожного сообщения из Сертолово в Петербург. Это позволит связать с городом в том числе и онкоцентр в поселке Песочный. За 20 минут можно будет добраться из Сертолово в центр города, значительно снизится поток машин на Выборгском шоссе, что благоприятно отразится и на экологической обстановке. Поскольку ветка проходит по землям Минобороны РФ, наша задача состоит и в вовлечении имущества Минобороны в развитие транспортной системы региона.

В прошлом году дирекция завершила разработку Стратегии развития транспортной системы Петербурга и Ленинградской области до 2030 года. Что будет реализовано в соответствии со стратегией в первую очередь?

– На первом этапе – в период с 2017 по 2020 год – акцент делается на максимальном использовании существующих мощностей за счет их модернизации, устранении узких мест и улучшении качественных параметров существующей инфраструктуры. В этот период будет обеспечено завершение уже начатых проектов строительства и реконструкции, а также реализация мероприятий, не требующих значительных инвестиций.

На втором этапе – с 2021 по 2030 год – планируется осуществить переход к форсированному развитию транспортной системы макрорегиона для обеспечения спроса на транспортно-логистические услуги и повышения конкурентоспособности отечественных транспортных компаний.

Важно, что в стратегии синхронизировано развитие транспортной инфраструктуры. Всем известен пример того, как запуск порта Усть-Луга фактически «остановил» город Гатчину. И сейчас есть понимание, что запуск порта Бронка в полном объеме создаст проблемы для Ломоносова, Петергофа и других населенных пунктов, расположенных вдоль трасс, по которым в порт пойдут грузы. Поэтому при развитии портовых мощностей нужно учесть их влияние на дорожно-транспортную сеть, с учетом пожеланий **Минтранса** по максимуму переводить грузы на железную дорогу и внутренний водный транспорт.

Какие проекты в более длительной перспективе нужны для развития транспортной системы Санкт-Петербургской агломерации?

– В первую очередь это проект строительства широтной скоростной магистрали в створе Фаянсовой и Зольной улиц Петербурга, являющийся еще одним масштабным проектом, который в том числе предусматривает мост, существенно снимающий нагрузку с других мостов города. Поскольку существенный отрезок дороги проходит по территории Ленобласти, дирекция будет активно вовлечена в работу по согласованию всех необходимых документов на условиях ГЧП. Мы понимаем, что его сложно будет реализовать без поддержки федерального центра, поскольку трасса не уступает по масштабам ЗСД и станет Восточным диаметром.

В рамках реализации стратегии разрабатывается Объединенная комплексная транспортная схема. Для чего она нужна?

– Основной целью разработки ОКТС является определение оптимального варианта градостроительного развития Петербургской агломерации. Необходимо синхронизировать вопросы территориального планирования в части транспорта с развитием агломерации в целом, определить текущие и прогнозные территориальные, временные, финансовые и иные ресурсы, требуемые для развития транспортной инфраструктуры.

Чтобы сформировать единый подход, в схеме будет разработан комплекс мероприятий по организации транспортного сообщения на смежных территориях города и области.

В настоящее время по заказу дирекции уже разработана пилотная зона комплексной транспортной схемы для территории, расположенной в восточной части Ленобласти и граничащей с Петербургом. Она была утверждена 8 декабря 2016 года на Координационном совете по развитию транспортной системы Петербурга и Ленобласти, который проходит 2 раза в год под председательством **министра транспорта** Максима **Соколов**а. Схема, которая должна быть полностью завершена к концу 2017 года, будет учтена при разработке нового генплана Петербурга до 2043 года, а также при внесении изменений в Схему территориального планирования Ленинградской области.

Наш регион – приграничный. Как дирекция участвует в проектах международного сотрудничества?

– Если говорить о международном сотрудничестве в области логистики и транспорта, то в рамках второго этапа строительства порта Бронка планируется создание терминально-логистического комплекса на припортовой территории, и дирекция проводит работу по привлечению дополнительных источников финансирования. Еще один проект – это строительство новой автодороги от Выборга до МПП Брусничное, которая является частью большого русского-финского проекта по развитию автомобильных подходов между Выборгом и погранпереходом Брусничное/Нуйямаа, включающего, в частности, реконструкцию действующей автодороги вдоль Сайменского канала.

Что вы скажете по поводу развития механизма государственно-частного партнерства при строительстве транспортных объектов?

– Безусловно, развитию ГЧП будет способствовать позитивный опыт реализации ГЧП-проектов в Петербурге. Запуск нового терминала аэропорта Пулково и ЗСД показывает эффективность такой формы взаимодействия бизнеса и государства при строительстве инфраструктурных транспортных объектов. Причем следует учитывать, что они начинали реализовываться буквально с чистого листа, без четкой законодательной базы. Сейчас же при участии дирекции формируются новые правила игры, благодаря которым количество ГЧП-проектов значительно вырастет, поскольку они станут максимально выгодными и для регионов, и для частных инвесторов.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.01.26; РОСАВИАЦИЯ ПРЕДУПРЕДИЛА О ЗАПРЕТЕ ПОЛЕТОВ ИНОСТРАННЫХ ЧАРТЕРОВ НА ХАДЖ

Чартерные перевозки из России в Саудовскую Аравию на Хадж могут осуществлять только российские авиакомпании. Даже если туроператоры заключат договор с иностранными перевозчиками, последних не допустят до полетов в Джидду и Медину. Об этом глава Росавиции Александр **Нерадько** предупредил представителей турбизнеса, которые уже начали готовится к перевозке верующих на Хадж (1-4 сентября 2017 года), сообщается на сайте **Росавиаци**и.

Есть ограничения и со стороны Ростуризма. Глава ведомства Олег Сафонов отметил, что туроператоры должны до 31 января сформировать фонды персональной ответственности. В противном случае их исключат из Единого федерального реестра туроператоров и они не смогут организовывать туры поломников.

При этом на 2017 год Саудовская Аравия увеличила квоту для российских паломников на 20 процентов (принять участие в хадже смогут 20,5 тысячи верующих из России), сказал руководитель Хадж-миссии РФ Магомед Гамзаев. Следовательно у российских перевозчиков будет больше нагрузка при полетах из Махачкалы, Магаса, Казани, Грозного, Екатеринбурга и Москвы. Шесть российских авиакомпаний готовы летать на Хадж из этих городов («ВИМ-Авиа», «ЮТэйр», «Северный ветер», «Роял Флайт», «Азур Эйр» и «Икар»). Главное для них – обеспечить безопасность пассажиров и пунктуальность выполнения полетов, считают в **Росавиаци**и.

Отметим, что пока не решен вопрос организации прямых рейсов из Симферополя в Джидду и Медину.

### РИА НОВОСТИ; 2017.01.26; ОБЪЕМ ТОВАРОВ ЧЕРЕЗ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ В ПРИМОРЬЕ ВЫРОС В ПЯТЬ РАЗ

Объем товаров, перемещенных за 2016 год по международным транспортным коридорам (МТК) «Приморье-1» и «Приморье-2», увеличился в пять раз по сравнению с 2015 годом – до 52,5 тысячи тонн, сообщил журналистам начальник Дальневосточного таможенного управления Юрий Ладыгин.

«Эти наши маршруты заинтересовали перевозчиков, и вес товарных партий, который был перемещен, составил 52,5 тысячи тонн. Конечно, это невесть что по объему, но это в пять раз больше, чем в 2015 году», – сказал Ладыгин.

По его словам, серьезное внимание уделяется срокам оформления товаров при транзите по «Приморью-1» и «Приморью-2». «Ведем жесткий мониторинг каждой парии, и задержек по причине таможни на границе нет», – добавил таможенник.

Он отметил, что по сравнению с 2015 годом, когда общий товарооборот на таможнях Дальнего Востока составил 20,8 миллиарда долларов, в 2016 году стоимость товарооборота сократилась на 6,5%, физический объем вырос на 11% – с 28,9 до 32,1 миллиона тонн.

МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» проходят через территорию Свободного порта Владивосток. Здесь предусмотрена круглосуточная работа пунктов пропуска и радикальное сокращение контроля – «единое окно» при пересечении госграницы грузами, введение электронного декларирования грузов и реализация принципа «зеленого коридора» для участников внешнеэкономической деятельности.

### РИА НОВОСТИ; 2017.01.26; КАЛИНИНГРАДСКАЯ ТАМОЖНЯ ПРИВЛЕЧЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СИЛЫ В ДНИ ЧМ-2018

Калининградская областная таможня привлечет сотрудников таможенных органов из других российских регионов в дни проведения игр чемпионата мира по футболу в 2018 году, сообщил журналистам начальник калининградской областной таможни Александр Кочнов.

«Это будет массовый заезд и выезд граждан. Чтобы им было удобно, должны быть организованы дополнительные рабочие места, а это можно будет сделать, только привлекая дополнительную численность. Будут привлекаться сотрудники из других таможен для усиления. У нас есть опыт – Олимпиада в Сочи, при необходимости пригласим людей столько, сколько будет нужно», – сказал Кочнов.

Он отметил, что если будет необходимость, в дни чемпионата в калининградском аэропорту Храброво установят боксы модульного типа, где будет проводиться таможенный контроль болельщиков. Кроме того, по словам Кочнова, на автомобильных пунктах пропуска предстоит отработать действия с польскими коллегами, чтобы гости не испытывали затруднений при пересечении границы.

Как сообщила первый заместитель начальника областной таможни Светлана Куманева, в 2016 году проводилась серьезная работа по созданию надлежащих условий функционирования пунктов пропуска на госгранице в период проведения чемпионата совместно с **Минтрансом** РФ, правительством области, другими структурами.

«Мы видим необходимость реконструкции действующих автомобильных и железнодорожных пунктов пропуска для повышения их пропускной способности, улучшения инфраструктуры, что возможно при условии должного финансирования мероприятий», – сказала Куманева.

Первый в истории чемпионат мира по футболу на территории России пройдет с 14 июня по 15 июля 2018 года. Матчи турнира будут сыграны в Москве, Калининграде, Санкт-Петербурге, Волгограде, Казани, Нижнем Новгороде, Самаре, Саранске, Ростове-на-Дону, Сочи и Екатеринбурге. В Калининграде пройдут четыре матча группового этапа ЧМ-2018: 16, 22, 25 и 28 июня.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.01.26; ПЛАТИ ПО-СТАРОМУ

Хорошая новость для владельцев грузовиков – повышение тарифов на проезд по федеральным дорогам с 1 февраля не произойдет. Так решили в **минтрансе**.

Читайте также

Сибирские регионы получат шесть миллиардов на безопасные дороги

Об этом рассказал первый зам**министра транспорта** Евгений **Дитрих** на открытии Центра автоматизированной фиксации административных правонарушений (ЦАФАП) **Ространснадзор**а в Твери.

А вот ужесточения штрафов для тех водителей, которые ездят «зайцами» по федеральным дорогам, избежать не удастся. И ловить таких нарушителей будет **Ространснадзор**. Там к новым полномочиям готовы, сказал замглавы ведомства Асланбек Ахохов, отвечая на вопрос журналистов о переходе полномочий по выписке штрафов от ГИБДД к **Ространснадзор**у. Проект поправок в законодательство уже готовится, напомнил **Дитрих**.

Штрафовать нарушителей **Ространснадзор**у поможет современная автоматическая система фотовидеофиксации, которая заработала вчера в Твери. Она будет следить за движением по всем федеральным дорогам. Искусственный интеллект видит все машины и с помощью лазерных меток проверяет, оплатил ли владелец проезд. Если нет, то ему выписывается штраф.

На мобильных постах ежедневно проверяет российских и иностранных перевозчиков. Те из них, которые выезжают на федеральные дороги без внесения платы через государственную систему «Платон», задерживаются инспекторами службы до оплаты проезда и штрафа в размере 5 тысяч рублей, а за повторное нарушение – 10 тысяч рублей. На сегодняшний день **Ространснадзор**ом вынесено более 11 тысяч постановлений, наложено штрафов на 48 миллионов рублей. Данная сумма взыскана в полном объеме.

К этому времени начнут действовать поправки в административный кодекс, которые позволят штрафовать за каждый «безбилетный» проезд под каждой рамкой. «Если вы едете по автодороге и нарушаете скоростной режим, то в том месте и будет автоматически выписано постановление. И здесь принцип должен быть такой же, – пояснил эту законодательную инициативу Евгений **Дитрих**. – За сутки грузовик может уехать достаточно далеко и за день пересечь не одну рамку. А мы хотели, чтобы проезд по федеральным дорогам оплачивался».

Комитет Госдумы по транспорту и строительству поддерживает ужесточение системы штрафов в рамках «Платона», так же, как и повышение тарифа один раз в год. «Но главное не выписывать штрафы, а сделать так, чтобы все платили за проезд», – отметил глава комитета Евгений Москвичев.

На деньги, собранные через «Платон», приводят в нормальное состояние региональные дороги. А отремонтировать в ближайшие годы надо хотя бы 50 процентов из 1,4 миллиона километров.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.01.26; СИСТЕМА «ПЛАТОН» ВЫДЕРЖАЛА МОЩНУЮ ХАКЕРСКУЮ АТАКУ

Хакерские атаки на систему взимания платы с грузовиков массой свыше 12 тонн «Платон» происходят практически каждую неделю, но пользователи этого не замечают, благодаря высокому уровню защиты Центров обработки данных системы(ЦОД). Последняя атака произошла 12 января, сказал в беседе с журналистами Генеральный директор компании-оператора «Платона» Антон Замков, после официального открытия Центра автоматизированной фиксации административных правонарушений (ЦАФАП) **Ространснадзор**а на базе ЦОДа в Твери.

В системе «Платон» два ЦОД, головной и резервный. Там хранятся данные об оплате проезда по федеральным дорогам, об автомобилях, пояснил он.

В самом начале работы системы «Платон» мы выдержали серьезную DDoS-атаку. Тогда ее заметили. Теперь опыт нападений хакеров учтен. DDoS-атаки продолжаются, правда пользователь этого не замечает, констатировал Замков.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ ПОТАПОВА; 2017.01.26; ОДИН ИЗ ПРИОРИТЕТОВ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал документ о распределении межбюджетных трансфертов на развитие транспортной системы в 2017 году. Общий объем финансирования госпрограммы, в которую вошло 34 субъекта федерации, – тридцать миллиардов рублей. Деньги пойдут на ремонт дорожной сети в городских агломерациях с населением не меньше полумиллиона человек. Ожидается, что реализация приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» позволит уже в 2018 году привести в нормативное состояние не меньше половины магистралей крупных городов, вдвое сократив количество мест концентрации ДТП.

6,14 из 30 миллиардов казенных рублей на условиях софинансирования получат регионы СФО – Кемеровская, Новосибирская, Омская и Томская области. При этом максимальный трансферт причитается Кузбассу. Точнее, двум городам – Кемерову и Новокузнецку. Столица области, как утверждает ее руководство, последний раз федеральные средства на «дорожные» цели получала почти десять лет назад. И вот на днях свои предложения, касающиеся, в частности, ремонта наиболее изношенных магистралей, обустройства пешеходных переходов и остановок, монтажа дополнительных рубежей фотовидеофиксации нарушений ПДД и установки новых светофоров, кемеровчане защитили в **Росавтодор**е. А программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Новокузнецкой агломерации, тоже защищенная в Москве, предусматривает ремонт 59 километров дорог в этом году и 78 километров – в 2017-м. По словам мэра Сергея Кузнецова, необходимо добиться увеличения среднегодовых темпов ремонта улично-дорожной сети, снижения доли ее перегрузки за счет перераспределения автотранспорта с центральных улиц на объездные маршруты.

Дорога в объезд Кемерова избавила бы город от нескончаемого потока транзитных большегрузов, разбивающих асфальт и усугубляющих ситуацию с пробками и экологией. Проект, который предварительно оценили в тридцать миллиардов рублей, обсуждается уже давно, в том числе и в **Росавтодор**е. При этом сроки проектирования уже в который раз отодвигаются. Теперь – на 2018-2019 годы.

То, что Кемерово – единственный за Уралом город, не имеющий объездного пути, представитель одного из кузбасских СМИ озвучил во время большой пресс-конференции Владимира Путина.

– Мы всегда поддерживаем проекты подобного рода, и если в Кузбассе есть кто-то, кто готов такие проекты софинансировать, мы со своей стороны сделаем все, чтобы их поддержать, и на федеральном, и на региональном уровне, – ответил президент.

Однако иметь средства на строительство новых дорог мало. Важно максимально эффективно их использовать. Между тем в Кузбассе это остается одной из основных проблем. Так, осенью прошлого года члены рабочей группы в составе общественников и депутатов и специалистов профильных служб озвучили результаты мониторинга муниципальных образований. Проверки, проведенные в Кемерове, Белове, Киселевске, Новокузнецке и других городах области, выявили многочисленные недочеты при выполнении дорожно-ремонтных работ при отсутствии системы контроля качества.

– Мы провели лабораторные исследования и вскрыли системную проблему: подрядчики не проверяют качество используемых материалов, и заказчики недорабатывают, отсюда – сокращение сроков службы покрытия, ремонта, повышение аварийности, – сообщил региональный координатор проекта «Новые дороги городов России» Сергей Апарин.

С другой стороны, эффект от вложения бюджетных денег в дорожное строительство будет выше, если применять новые технологии. В частности, укладывать вместо асфальта асфальтобетон. Конечно, он обойдется дороже, но и прослужит гораздо дольше. Без ежегодных ямочных ремонтов, на которые тоже уходят немалые суммы из казны.

Прямая речь

Дмитрий Медведев, председатель правительства РФ:

– Дорожное строительство – один из приоритетов нашей работы. Сеть дорог у нас одна из самых протяженных в мире – почти 1,5 миллиона километров. Дороги в России традиционно принято ругать, и зачастую это справедливо, хотя ситуация в некоторых случаях меняется в лучшую сторону. Прежде всего, это касается федеральных трасс. С 2010-го по 2017 год доля дорог, которые соответствуют нормативным требованиям, увеличилась с 39 до 71 процента. К 2020 году должно быть порядка 85 процентов. Сложнее ситуация с региональной и местной сетями – они гораздо медленнее приводятся в порядок. Там объем работ предстоит очень большой, есть немало замечаний и по срокам, и по качеству работ. Все это нужно учитывать.

### REGNUM; 2017.01.26; ТВЕРСКАЯ ОБЛАСТЬ РАССЧИТЫВАЕТ НА ФЕДЕРАЛЬНУЮ ПОМОЩЬ В РЕМОНТЕ ДОРОГ

Тверская область заручилась федеральной поддержкой по приведению в порядок дорог в 2017 году. Об этом корреспонденту ИА REGNUM сообщили 26 января в пресс-службе правительства региона по итогам встречи губернатора Игоря Рудени с первым заместителем **министра транспорта** РФ Евгением **Дитрих**ом. На встрече обсуждались вопросы развития дорожной сети и транспортной системы региона.

Губернатор поблагодарил представителя **Минтранса** за поддержку в строительстве и ремонте дорог, которую регион уже получил. Он отметил, что на 2017 год поставлены серьезные задачи по приведению в порядок дорожной сети. Это, прежде всего, касается туристических маршрутов, а также дорог, по которым курсирует тяжелая техника.

«Особенно нас интересует вопрос оборудования дорог системами весового, скоростного и габаритного контроля. В тверском регионе очень развита заготовка и переработка леса, поэтому большегрузы могут негативно повлиять на состояние дорог», – отметил губернатор.

Игорь Руденя добавил, что на текущий год регион существенно увеличил финансирование развития дорожной сети и рассчитывает также и на помощь федерального центра.

«Уверен, что в этом году мы изыщем федеральные средства для Тверской области на реализацию региональных программ по приведению дорог в нормативное состояние», – сказал Евгений **Дитрих**.

Жители Тверской области просят сделать безопасными федеральные трассы

Как ранее сообщало ИА REGNUM, в начале января жители Вышнего Волочка обратились к руководству региона с просьбой решить вопрос безопасности на федеральных трассах М-10 и М-11. Объезд города был введен в эксплуатацию еще в 2015 году, однако с 2015 года за проезд по этому участку нужно платить. Водители, стремясь сэкономить, едут через город.

Добавим, что накануне правительством РФ был опубликован список регионов-получателей трансфертов из федерального бюджета на финансовое обеспечение дорожной деятельности в рамках основного мероприятия «Приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги»государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы». Тверской области в списке не оказалось.

### КОММЕРСАНТ КРАСНОДАР; СЕРГЕЙ ЛАПШИН; 2017.01.27; ВО ВСЕ ЧАСТНЫЕ

В Краснодарском крае утвердили тарифы на проезд по запланированным к строительству платным дорогам. Пользование трассой, проложенной при участии частного инвестора, будет стоить до 84 руб. за километр (для грузового автомобиля – до 269 руб. за км), проезд по «государственной» дороге обойдется значительно дешевле: от 3 до 66,5 руб. за километр. Правда, уверены эксперты, трассы второй категории вряд ли появятся в регионе в ближайшее время из-за дефицита бюджетных средств. При этом, считают они, нынешние условия строительства и эксплуатации на условиях концессии также малопривлекательны для частных компаний из-за длительных сроков окупаемости.

Губернатор Вениамин Кондратьев подписал постановление, утверждающее методику расчета стоимости и максимальные тарифы на проезд по платным дорогам на территории Краснодарского края. Согласно документу, устанавливать конкретную стоимость будет компания – оператор эксплуатации. За легковую машину высотой не более 2 м при прохождении платного участка региональной трассы, находящейся в госсобственности, автомобилисту придется платить 3 руб. за 1 км; за километр дороги с искусственными дорожными сооружениями (мосты, тоннели) стоимость для легковушки составит 21 руб., для грузового транспорта – до 66,5 руб. По трассам, проложенным или реконструированным по концессионным государственно-частным соглашениям (ГЧС), проезд легкового автотранспорта будет стоить 12–84 руб. за километр, грузового – до 269 руб.

Пока в Краснодарском крае нет платных дорог, однако реализацию ряда масштабных проектов регион активно лоббирует на федеральном уровне. Речь идет о строительстве Дальнего обхода Краснодара протяженностью 37,5 км, ориентировочной стоимостью 21 млрд руб., которым планируют соединить пригороды города, разгрузить улично-дорожную сеть, а также создать скоростной маршрут к транспортному переходу через Керченский пролив по трассе М-4 «Дон». Власти Кубани также намерены привлечь инвесторов в рамках ГЧС для завершения строительства платного автодорожного тоннеля на дороге Майкоп – Туапсе в районе Шаумянского перевала (объем инвестиций – 4,5 млрд руб.), а также прокладки дороги Черниговское – Дагомыс (55 млрд руб.). Эти проекты, как считает Вениамин Кондратьев, должны стать одним из этапов разработки новой транспортной схемы региона, которая позволит решить проблему с пробками и со скоростным режимом на территории края.

В региональном **минтрансе** „Ъ-Кубань“ подтвердили, что сейчас ведется проработка данных проектов, однако не смогли назвать возможных инвесторов и конкретных сроков их реализации. Порядок и условия финансирования, степень государственного участия в них также не определены. Вместе с тем в ведомстве подчеркивают, что владельцы автотранспорта смогут пользоваться не только платными участками – останутся альтернативные дороги без оплаты километража.

Опрошенные „Ъ-Кубань“ эксперты отметили: принятый документ не означает, что регион уже начал вести переговоры с частными компаниями по конкретным проектам. Речь скорее идет о «подготовке почвы» для более предметного обсуждения, поскольку введенные тарифы позволяют потенциальному инвестору рассчитать необходимые капиталовложения и сроки выхода на окупаемость.

По мнению эксперта-аналитика АО «Финам» Алексея Калачева, появление платных дорог привело бы к увеличению туристического трафика, а также грузопотока в сторону Крыма. Аналитик «Райффайзенбанка» Константин Юминов отмечает, что регион выиграл бы от их появления еще и потому, что инвестор должен вложить средства в реконструкцию обязательного альтернативного бесплатного участка.

Вместе с тем эксперты считают, что в ближайшие годы из-за дефицитности бюджета рассчитывать на строительство дорог за госсчет (с низкой стоимостью проезда. – „Ъ-Кубань“) не приходится. Речь может идти только о проектах в рамках государственно-частного партнерства. При этом, как отмечает господин Калачев, нынешние условия строительства и эксплуатации на условиях концессии также малопривлекательны для частных компаний из-за длительных сроков окупаемости – 20–30 лет. «Затраты сопоставимы с развитыми странами, а уровень доходов населения в разы ниже. В результате либо высокая плата сокращает трафик, либо низкие тарифы удлиняют сроки возврата инвестиций»,– отметил эксперт. Собеседник „Ъ-Кубань“ считает, что пойти на заключение ГЧС бизнес может лишь в случае гарантий возврата инвестиций со стороны региональных властей, и такие примеры в России уже есть. «Краю придется компенсировать недополученную прибыль, как это делает сегодня Санкт-Петербург, бюджет которого гарантирует инвестору ежегодно 9,6 млрд рублей доходов от эксплуатации Западного скоростного диаметра»,– говорит господин Калачев.

Член совета директоров московской консалтинговой группы в комментарии „Ъ-Кубань“ на условиях анонимности отметил, что привлечь инвестора могут также значительные налоговые послабления для основного бизнеса, выделение земли под другие проекты на льготных условиях или бесплатно. При этом необходимо учитывать, что круг потенциальных инвесторов ограничивается российскими компаниями, поскольку длинные сроки окупаемости в условиях нестабильной российской экономики отсекают от участия в проекте иностранный бизнес. Собеседник „Ъ-Кубань“ подчеркнул, что при нынешней дефицитности федерального и региональных бюджетов рассчитывать на прямую господдержку проектов в ближайшие годы не представляется возможным. Однако крупные банки могут быть заинтересованы в их кредитовании при условии компенсации со стороны государства части процентной ставки по займам.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.01.27; БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ ВВЕЗЕННЫХ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК АВТОМОБИЛЕЙ «ЗАВИСЛИ» НА ТАМОЖНЕ ИЗ-ЗА ОТСУТСТВИЯ НА НИХ СИСТЕМЫ ЭРА-ГЛОНАСС

Почти 770 автомобилей, ввезенных с начала года через таможни Дальнего Востока, пока не выданы владельцам из-за вступившего с января требования об обязательном оснащении автомобилей системой экстренного реагирования при авариях «ЭРА-ГЛОНАСС» на основе спутниковой группировки ГЛОНАСС (глобальная навигационная спутниковая система).

«С начала года оформлено 1217 автомобилей, это значит, что товарищи заплатили платежи и хотели бы их забрать. Но забрали машины только 448, на которые были выписаны ПТС (паспорт транспортного средства). Ситуация не простая», – сообщил журналистам в пятницу начальник Дальневосточного таможенного управления (ДВТУ) Юрий Ладыгин.

Он пояснил, что выпущенные таможнями иномарки – это те, хозяева которых представили свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства (СБКТС), выписанные до 31 декабря 2016 года.

В то же время глава ДВТУ уточнил, что таможенники продолжают проверку законности выдачи таких свидетельств.

Остальные машины пока на таможенных складах.

«На складах еще находятся 769 машин, на которые не подавали декларации. Какова их судьба, трудно сказать. Будет нормально оформлена СБКТС, значит, да (будет выдан ПТС – ИФ), будут установлены кнопки (система «ЭРА-ГЛОНАСС» – ИФ) – значит, да», – сказал Ю.Ладыгин.

В свою очередь, руководитель пресс-службы ДВТУ Полина Стецуренко сообщила агентству «Интерфакс – Дальний Восток», что проблема с загруженностью таможенных складов пока не стоит.

«Склады иномарками пока не забиты, места достаточно. Но если ситуация в дальнейшем сохранится – владельцы не будут забирать ввезенные машины, то в будущем проблемы могут возникнуть», – сказала она.

С 1 января вступило в силу требование об обязательном оснащении автомобилей системой экстренного реагирования при авариях «ЭРА-ГЛОНАСС» на основе спутниковой группировки ГЛОНАСС.

Терминалами «ЭРА-ГЛОНАСС» с 2017 г. должны оснащаться все новые модели автомобилей, впервые проходящие процедуру одобрения типа на территории Таможенного союза.

Внедрение системы сопровождалось широким обсуждением среди автопроизводителей, в том числе верхнего и ультра-премиального ценового сегмента. Некоторые концерны объявили о свертывании поставок ряда моделей на российский рынок, объясняя это дороговизной сертификационных испытаний (для них требовалось «разбить» как минимум два автомобиля), звучали также предупреждения о влиянии сертификации на конечную цену автомобиля.

### REGNUM; 2017.01.26; НА СТРОЙКЕ КЕРЧЕНСКОГО МОСТА СТАРТУЕТ КОНКУРС НА ЛУЧШУЮ СТРОЙПЛОЩАДКУ

На строительстве моста через Керченский пролив будут определены строители, достигшие лучших результатов в организации строительно-монтажных работ. Конкурс пройдет в несколько этапов и завершится по окончании реализации проекта. Оценивать претендентов будут ежемесячно 39 критериям, сообщили в **Росавтодор**е.

Оценка участников строительства предусмотрена по трем основным направлениям: объем и качество выполненных работ, выполнение требований к организации стройплощадок и местам складирования материалов, в том числе в сфере охраны окружающей среды, соблюдение мер охраны труда и производственной безопасности. Помимо этого, генподрядчик – ООО «Стройгазмонтаж» – будет присуждать субподрядчикам оценки за надлежащее соблюдение условий заключенных договоров.

В основных работах на объекте задействовано около 30 основных субподрядчиков. Претенденты будут оцениваться по 39 критериям, в каждом из которых максимальная оценка – 10 баллов. Баллы начисляются ежемесячно. Промежуточные итоги будут подводиться ежеквартально и по году, окончательные итоги – по итогам реализации проекта.

«Основная задача такого внутреннего рейтинга – распространить лучшие практики, которые мы планируем определять, всесторонне оценивая профессионализм субподрядчиков. Это дополнительно стимулирует к выполнению производственных планов и качественной организации труда и быта, – пояснил начальник ФКУ Упрдор «Тамань» Роман Новиков. – По итогам рейтинга мы будем ходатайствовать о поощрении лидеров перед **Росавтодор**ом, а по завершении проекта – перед **Минтрансом** России».

Напомним, как сообщало ИА REGNUM, протяжённость Крымского моста составит 19 км. Мост состоит из двух частей: автомобильной на четыре полосы с пропускной способностью в 40 тысяч автомобилей в сутки; железнодорожной на два пути с пропускной способностью не менее 50 пар поездов в сутки. Движение по Керченскому мосту планируется запустить в декабре 2018 года.

### ТАСС; 2017.01.26; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА СОГЛАСОВАЛА СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ АМУР МЕЖДУ РФ И КНР

Главгосэкспертиза России согласовала проект первого этапа строительства моста через реку Амур между РФ и КНР в районе городов Благовещенск (Амурская область) и Хэйхэ (провинция Хэйлунцзян, Китай), сообщается на сайте ведомства.

«Изучив проект строительства автодорожного мостового перехода через реку Амур между российским Благовещенском и китайским Хэйхэ, эксперты пришли к выводу, что проектная документация и инженерные изыскания соответствуют требованиям технических регламентов и иным установленным требованиям, а проектная документация – результатам инженерных изысканий, выполненных для ее подготовки», – говорится в сообщении.

Проектирование моста проведено при участии китайских партнеров: проектная документация разработана на основании соглашения между правительствами двух стран. Мост должен стать одним из важнейших этапов реализации программы создания экономического коридора Россия – Китай – Монголия, принятой в ходе трехсторонней встречи лидеров стран Владимира Путина, Си Цзиньпина и Цахиагийна Элбэгдоржа на саммите ШОС в июне 2016 года.

Строительство моста началось в конце 2016 года. Мост предполагается построить за три года, в 2019 году он будет сдан в эксплуатацию. Ранее сообщалось, что строительство будет вестись на основе государственно-частного партнерства. Российскую часть пограничного мостового перехода будут строить российские подрядчики. Общая стоимость перехода составит около 18,8 млрд рублей.

«Общая длина подъездной двухполосной автодороги в пределах Благовещенского административного района Амурской области и самого моста через Амур составит 13,43 километра, длина самого моста – более километра, при этом расчетная скорость движения по нему может достигать 120 километров в час. В ходе работ запланировано строительство дополнительных путепроводов и линейных объектов», – отмечается в сообщении Главгосэкспертизы.

Мост позволит обеспечить необходимой инфраструктурой территорию опережающего развития «Приамурская», ориентированную на создание транспортно-логистических и других производств, и будущие газохимический и газоперерабатывающий заводы в Амурской области. Его появление поможет сократить транспортные расходы для бизнеса, стимулирует развитие совместных инвестиционных проектов и даст возможность соседним регионам сократить более чем втрое путь экспорта и импорта.

Власти Приамурья также уверены, что строительство моста положительно скажется на развитии туризма.

### РЖД-ПАРТНЕР; 2017.01.26; ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ ПОНОМЕРНОГО УЧЕТА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВАГОНОВ МОЖЕТ ВСТУПИТЬ В СИЛУ В ИЮНЕ

На едином портале раскрытия правовой информации началось публичное обсуждение проекта приказа **Минтранса** России «Об организации работы по осуществлению пономерного учета железнодорожного подвижного состава, контейнеров, эксплуатируемых на путях общего и необщего пользования».

Документ призван решить проблему отсутствия единой базы данных о железнодорожном подвижном составе. Его принятие позволит установить учет железнодорожного подвижного состава, предназначенного для эксплуатации на железнодорожных путях общего и необщего пользования, и сформировать единую базу данных о железнодорожном подвижном составе.

Дата окончания публичного обсуждения назначена на 13 февраля, а планируемый срок вступления в силу намечен на июнь 2017 года.

### РИА НОВОСТИ; 2017.01.26; СОВЕТНИК ГЛАВЫ РЖД ПОПРОСИЛ ПУТИНА ОСТАВИТЬ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЗА ГОСУДАРСТВОМ

Советник главы РЖД Геннадий Фадеев попросил президента России Владимира Путина сохранить железные дороги государственными.

Глава государства в четверг вручает государственные награды за достижения в науке, здравоохранении, искусстве и производстве.

Фадеев, который был награжден орденом «За заслуги перед Отечеством» I степени, сказал, обращаясь к президенту: «В этом году РЖД исполняется 180 лет, из них 120 лет последних железные дороги принадлежат государству. Владимир Владимирович, огромнейшая просьба сохранить именно этот статус железных дорог на будущее. Только Вы можете это сделать и удержать на много-много лет».

Доля государства в РЖД составляет 100%. Минэкономразвития предлагало приватизировать пакет акций компании уже в 2017 году, а подготовленный министерством проект прогнозного плана приватизации на 2017-2019 годы предусматривает сокращение в этот период госдоли в РЖД до 75% плюс одна акция, то есть продажу 25% минус одна акция. В свою очередь глава ФАС Игорь Артемьев называл целесообразной продажу в 2017 году пакета в 5-10%.

Вместе с тем президент РЖД Олег Белозеров в декабре 2016 года высказал мнение, что приватизировать пакет акций компании в 2017 году нецелесообразно. Ранее он сообщал, что РЖД обдумывают размещение привилегированных акций на рынке как некую форму приватизации.

Фадеев, которому в настоящее время 79 лет, всю свою профессиональную жизнь посвятил транспортной отрасли, причем большую часть – именно железным дорогам. В частности, в 2003-2005 годах был первым президентом РЖД, а с сентября 2015 года является советником (на общественных началах) главы компании.

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.26; «ГАЗПРОМ» ХОЧЕТ «УВИДЕТЬ ГРУЗЫ» НА СЕВЕРНОМ ШИРОТНОМ ХОДЕ ПЕРЕД ИНВЕСТИЦИЯМИ

ПАО «Газпром» (MOEX: GAZP) рассчитывает увидеть гарантированный грузопоток на планируемом к строительству Северном широтном ходе (СШХ) перед тем как инвестировать в реконструкцию своего участка железнодорожной линии, отмечают в транспортной «дочке» газовой монополии.

«Газпром» несколько лет назад подписал приказ, план мероприятий, в котором подписался под тем, что как только государство поддерживает реализацию проекта, а ОАО «Российские железные дороги» складывает какую-либо схему реализации, в которой есть синхронизация, берет на себя ответственность и обязательства реализовывать свою часть в сроки, удобные всем», – заявил представитель «Газпромтранса» Илья Козлов на слушаниях в Совете Федерации в четверг.

«Но то, что «Газпром» не будет строить вперед и реконструировать дорогу, пока не увидит до конца грузы и «точку», когда вся ветка будет построена, – это тоже факт», – добавил он.

Замглавы **министерства транспорта** РФ Алексей **Цыденов** сообщил в ходе слушаний, что «Газпром» будет одним из участников – наряду с РЖД – компании-концессионера СШХ.

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.26; СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ Ж/Д ОТРАСЛИ ВКЛЮЧЕНА ФАС В НАЦПЛАН НА 2017-18 ГГ КАК КОМПЕТЕНЦИЯ СОВЕТА РЫНКА – ИСТОЧНИК

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ рассчитывает сформировать стратегию развития железнодорожной отрасли на базе Совета рынка.

Это один из ожидаемых результатов реализации «Национального плана развития конкуренции в РФ на 2017-2018гг», подготовленного ФАС, сообщил «Интерфаксу» знакомый с проектом документа источник в финансово-экономическом блоке правительства.

Согласно концепции ФАС, до конца 2018 года должен быть также утвержден новый тарифный прейскурант ОАО «РЖД».

Кроме того, антимонопольный регулятор ожидает снижения уровня экономической концентрации в сфере грузового транспорта, включая услуги в морских портах и операторов железнодорожных перевозок, ограничения темпов роста затрат грузоотправителей.

В результате реализации нацплана, по задумке авторов, должна быть сформирована электронная система транспортных услуг, в том числе для МСП, а также рыночные индикаторы на цены отраслевых компаний, которые не являются субъектами естественных монополий, посредством запуска электронной торговой площадки.

Некоторое время назад глава ФАС Игорь Артемьев заявил, что ведомство будет добиваться создания Совета рынка транспортных услуг на железнодорожном транспорте, и считает его формирование неотвратимым.

«Тот, кто сегодня это блокирует, он не понимает, что мы все равно этого добьемся. Это все равно, что пытаться восход солнца предотвратить, – заявлял журналистам глава ФАС. – Я воспринимаю не только с недоумением, но и с диким раздражением противодействие и попытку засунуть нам вместо Совета рынка подконтрольные и мнимые структуры».

«Кто может сегодня препятствовать созданию Совета рынка на железнодорожном транспорте, прикидываясь дурачками, что они не понимают, зачем? Только те, кто хочет, чтобы было темно, чтобы не было света, чтобы рынок не мог разговаривать друг с другом, чтобы железная дорога не могла прямо и публично в присутствии журналистов объясняться со своими грузоотправителями, с нами со всеми, чтобы все слышали одно и то же», – сказал И.Артемьев.

Он напомнил, что созданию рынка посвящено поручение президента. «И теперь начинается чесание в затылке о том, как это вообще будет? Так никогда ничего не будет, если мы не соберемся и не начнем. Есть соответствующие планы, проекты, мы подписали с руководством железной дороги соответствующее даже соглашение, и железная дорога поддерживает», – отметил глава ФАС.

Как сообщалось ранее, создание Совета рынка транспортных услуг на железнодорожном транспорте решено приостановить. Об этом в начале января писала газета «Коммерсантъ», ссылаясь на источники, знакомые с ходом совещания, которое 26 декабря провел вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович**, а также протокол этой встречи.

Согласно документу, **министерству транспорта** РФ и министру Михаилу Абызову совместно с профильными органами власти и организациями поручено представить в правительство РФ «консолидированную позицию о целесообразности формирования Совета рынка в увязке с институционализацией существующих координационных правительственных органов». На совещании прозвучала идея создавать Совет рынка на основе уже существующей межведомственной рабочей группы, уточнил изданию один из участников совещания.

Идея «железнодорожного» Совета рынка, где должны быть представлены все его участники, появилась несколько лет назад. В начале 2016 г. этот процесс активизировала ФАС, его поддержал президент РФ Владимир Путин. Занимался вопросом Аркадий **Дворкович** – как профильный вице-премьер. Именно он исключил из концепции Совета рынка наиболее дискуссионный пункт – о создании системы оптовых торгов услугами по предоставлению вагонов, писала газета.

Концепцию Совета с осени разрабатывал **Минтранс**. Последний вариант документа предполагал создание пяти палат по профилю деятельности, которые наряду с государственными органами выдвигали бы по несколько членов в наблюдательный совет, руководящий организацией. «Но теперь выяснилось, что год работы прошел зря», – отмечал «Коммерсантъ». В протоколе совещания говорится, что к сведению принята позиция М.Абызова о «достаточном количестве эффективно функционирующих отраслевых экспертных организаций в сфере железнодорожного транспорта».

В аппарате А.**Дворкович**а вопрос создания Совета рынка изданию не прокомментировали. В министерстве экономического развития РФ газете сообщили, что поддерживают решение об отсрочке создания нового органа.

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.26; ТАРИФНАЯ НАДБАВКА В 2% ПОЙДЕТ НА ГРУЗОНАПРЯЖЕННЫЕ ЛИНИИ И ПОДХОДЫ К ПОРТАМ

ОАО «Российские железные дороги» направит поступления от 2%-ной целевой надбавки к грузовым тарифам, введенной на 2017 год, на капитальный ремонт основных грузонапряженных линий и ж/д подходов к портам.

Как сообщает корпоративное издание РЖД, монополия согласовала с Федеральной антимонопольной службой (ФАС) РФ и **министерством транспорта** РФ список объектов, на ремонт которых пойдут средства от дополнительной индексации ставок. «23,6 млрд руб., которые компания планирует выручить при этом, должны пойти только на проекты, которые уже в следующем году обеспечат основным грузоотправителям дополнительные возможности по вывозу своей продукции», – отмечает газета.

Из этой суммы 21,1 млрд руб. пойдет на путевые работы, остальные средства – на ремонт искусственных сооружений. «На поддержание (последних – ИФ) деньги длительное время не выделялись, и поэтому где-то они стали «барьерными местами» для сети. Тем более, что сейчас возрастают требования к сети по пропуску тяжеловесных составов по всем направлениям», – отметил замглавы управления пути и сооружений центральной дирекции инфраструктуры (ЦДИ) РЖД Михаил Луньков.

Финансируемые проекты разбиты по типу работ. Ремонт земляного полотна будет проведен на 59 объектах за 1,3 млрд руб. (в основном на востоке и в центре РФ). Предстоит сократить просрочку ремонта на путях так называемых III-V класса с большой грузонапряженностью. В основном необходимо будет оздоровить перегоны и станционные пути на 696,4 км. Кроме того, будет проведен капитальный ремонт балластной призмы для поддержания межремонтного состояния пути на 279 км.

Самым же важным моментом в ЦДИ «Российских железных дорог» считают капитальный ремонт элементов верхнего строения пути со сплошной заменой рельсов. Этот вид ремонта даст основное снижение просрочки, в 2016 г. его применение позволило не допустить роста этого показателя. Такие работы пройдут на путях I-II классов на Западно-Сибирской железной дороге и территориях, восточнее нее в сторону портов, частично – в Центральной России. Протяженность таких участков – 1,288 тыс. км.

В центральной дирекции инфраструктуры РЖД изданию также назвали наиболее капиталоемкие объекты. Среди них – грузонапряженные участки Агрыз (Татарстан) – Алнаши (Удмуртия) и Ижбобья-Терси (Татарстан), Коноша (Архангельская обл.) – Воркута (Коми) и Тобысь-Ярега (Коми), Морозовская-Куберле (Ростовская обл.) и Южная (Волгоградская обл.) – Цимлянская (Ростовская обл.). Стоимость ремонта каждого из них превышает 120 млн руб. «Чтобы предотвратить нецелевое использование средств, будет установлен пообъектный учет расходов на капитальный ремонт. Вся отчетность будет передаваться в федеральные органы», – заявила при этом руководитель департамента экономики РЖД Ирина Костенец.

В целом, по словам менеджера, на капитальный ремонт инфраструктуры в 2017 г. компания направит более 62 млрд руб. По итогам 2016 г. средняя участковая скорость грузового поезда увеличилась до 39,6 км/ч – это лучший показатель с 2004 г., отметила она. При этом средний вес поезда увеличился на 10 тонн, до 4 тыс. тонн.

Как сообщалось ранее, в середине декабря ФАС утвердила 2%-ную целевую надбавку к 4%-ной индексации грузовых железнодорожных тарифов в РФ на 2017 г. Средства от нее пойдут на капитальный ремонт путей. За их использованием будет следить правительственная комиссия по транспорту под руководством вице-премьера РФ Аркадия **Дворкович**а. При этом надбавка будет исключена из базы индексации грузовых тарифов при их установлении на 2018 г.

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.26; КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ ПОРТОВ КАСПИЯ БУДЕТ ПРЕДСТАВЛЕНА К МАРТУ – МИНКАВКАЗА

Концепция развития портов Каспийского моря будет подготовлена к марту, сообщил первый заместитель министра РФ по делам Северного Кавказа Одес Байсултанов журналистам в четверг в Астрахани.

«Разрабатывается концепция развития портов Каспийского бассейна. В течение месяца внесем в правительство России концепцию развития наших портов. Требуется модернизация портов», – сказал он.

О.Байсултанов подчеркнул, что загруженность портов составляет в настоящее время 30-40%. «Это говорит о том, что есть вопросы по логистике, действующей инфраструктуре, поэтому производители и транспортные компании идут в другие портовые зоны и пытаются реализовать свои проекты через другие страны. Наша задача – изменить ситуацию и заинтересовать всех, кто работает в этом сегменте», – добавил он.

О.Байсултанов добавил, что реализация концепции позволит заинтересовать Иран в поставке грузов через РФ. «Но кроме Ирана есть и огромный арабско-азиатский рынок, который мы можем в большом объеме насытить и отечественной сельскохозяйственной продукцией, и товарами промышленной группы. Сегодня арабским странам интересна халяльная продукция. В этом плане, я уверен, что на территории России регионы СКФО имеют конкурентные преимущества», – подчеркнул первый замминистра.

В четверг О.Байсултанов встретился с губернатором Астраханской области Александром Жилкиным, а также посетил «Астраханский порт» и судостроительный завод «Лотос».

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; ОКСАНА ПАВЛОВА; 2017.01.27; НОРИЛЬСКУ ПЕРЕКРЫВАЮТ ВОЗДУХ

Как выяснил «Ъ», этим летом воздушное сообщение с Норильском будет резко затруднено: из-за реконструкции взлетно-посадочной полосы (ВПП) местный аэропорт сможет принимать только самолеты малой авиации. В итоге с июня по сентябрь его базовый перевозчик «Нордстар» обслужит лишь 128 тыс. пассажиров – не более 60% от обычного потока. Из других авиакомпаний напрямую летать из Норильска в Москву в период ремонта могла бы S7, которая весной получит самолеты Embraer 170LR, способные садиться на укороченной ВПП. Но в аэропорту Норильска пока не готовы к приему Embraer.

Как стало известно «Ъ», с июня по сентябрь авиаперевозки в аэропорту Норильска будут ограничены из-за очередного этапа ремонта ВПП. В Норильском горсовете депутатов «Ъ» пояснили, что 1 июня начнется второй этап реконструкции полосы, который продлится до 15 сентября. Эксплуатируемая часть ВПП составит 1,5 тыс. м, из-за чего садиться смогут только самолеты малой авиации. В пресс-службе совета отметили, что реконструкция ВПП ведется с 2016 года. Общий объем финансирования составит 12 млрд руб.( 9 млрд руб.– бюджетные средства, 3 млрд руб.– средства ГМК «Норильский никель»).

Аэропорт Норильска – единственный в Норильском промышленном районе (НПР), который может принимать дальние рейсы. НПР относится к районам с ограниченной транспортной доступностью, круглогодичное сообщение с Большой землей осуществляется только авиатранспортом. Во время первого этапа реконструкции ВПП (июнь–сентябрь 2016 года) аэропорт Норильска работал в штатном режиме. Руководство аэропорта сообщило «Ъ», что в этот период были обслужены 208 тыс. пассажиров, но в тот же период 2017 года пассажиропоток ожидается на уровне 128 тыс. человек – на 40% меньше. Базовым перевозчиком в аэропорту является «Нордстар» (принадлежит «Норникелю»). Его расписание на лето уже утверждено: компания будет летать напрямую из Норильска в Красноярск и Новый Уренгой, также будет доступна трансфертная перевозка в Москву с посадкой в Сургуте (подробнее см. на сайте «Ъ»). В «Нордстаре» «Ъ» подтвердили, что совместно с партнерами – «ЮТэйр» и «КрасАвиа», которые имеют соответствующий парк,– смогут перевести 60% пассажиропотока, перевозимого в аналогичный период вне периодов реконструкции ВПП.

В **Росавиаци**и «Ъ» рассказали, что «Нордстар» получит из федерального бюджета субсидии на 242 млн руб. Еще порядка 400 млн руб. может выделить регион. В ведомстве добавили, что на этой неделе в Красноярске прошло совещание о готовности авиакомпаний осуществлять полеты на период реконструкции ВПП в Норильске. В интересах жителей было решено установить на этот период единую стоимость билетов для всех авиакомпаний и обеспечить приоритетное обслуживание рейсов, прибывающих из Норильска в Красноярск, Новый Уренгой и Сургут.

Впрочем, по данным «Ъ», прямые перелеты из Норильска в Москву и по другим традиционным направлениям в европейскую часть РФ могла бы осуществлять S7 на самолетах Embraer 170LR, которые поступят в ее парк весной. В S7 «Ъ» сообщили, что компания «рассматривает возможность полетов из Москвы в Норильск на Embraer 170». Сейчас перевозчик «проводит сертификацию этих самолетов для полетов в Норильск и изучает технические особенности выполнения прямых рейсов из Москвы и Новосибирска». Представитель аэропорта Норильск сообщил «Ъ», что уже выделены дополнительные слоты для полетов S7 и «Нордстар» в мае и сентябре, но пока аэродром не сертифицирован для приема Embraer данного типа. Запланирована аттестация наземного персонала, подготовка и приобретение наземного оборудования, средств буксировки. Потом в **Росавиаци**ю будет направлена заявка на получение допуска к приему Embraer 170. По данным «Ъ», аналогичная сертификация по приему Embraer 170 в красноярском аэропорту Игарка заняла месяц.

И. о. замгендиректора по производственной деятельности аэропорта Норильск Дмитрий Коробков сообщил «Ъ», что «расписание на лето еще корректируется, ведутся совещания с заинтересованными сторонами». Аэропорт сможет принять суда малой авиации Ан-24, Ан-26, ATR-42. S7 заявляла о своем желании, говорит он, но сейчас она определяется, какие ее самолеты смогут эксплуатироваться летом на маршрутах из Норильска. Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев говорит, что норильское направление всегда имело относительно высокую доходную ставку для авиакомпаний. Выход на рынок еще одной авиакомпании при возникновении неудовлетворенного спроса мог бы решить серьезную социальную проблему и оказать поддержку базовому перевозчику, добавляет он.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.01.27; ШЕРЕМЕТЬЕВО ОТЛОЖИЛО РАСПЛАТУ НА БУДУЩЕЕ

Как стало известно «Ъ», аэропорт Шереметьево и его основной кредитор ВЭБ договорились о реструктуризации долга в размере около $500 млн. Кредит был выдан на строительство терминала D и достался аэропорту в 2012 году при консолидации активов. По данным «Ъ», срок кредита при реструктуризации решено продлить на десять лет, а ставку – понизить до 7,4%. В ближайшее время аэропорт может реструктурировать и кредит ВТБ на $97 млн.

Менеджмент аэропорта Шереметьево (АО АШ; 31,5% акций у Росимущества, 68,4% – у «Шереметьево холдинга», принадлежащего кипрской TPS Avia Holding Ltd, в которой более 65% в трасте в интересах семей Александра Пономаренко и Александра Скоробогатько, менее 35% косвенно принадлежит Аркадию Ротенбергу) и основной кредитор компании ВЭБ в конце 2016 года договорились о реструктуризации около $500 млн задолженности, рассказали «Ъ» источники, знакомые с ситуацией. АО АШ владеет 86,8% акций АО «Международный аэропорт Шереметьево» (МАШ), которое и является оператором аэропорта. В Шереметьево и ВЭБе «Ъ» подтвердили, что сделка по реструктуризации закрыта в декабре прошлого года. Сейчас долг аэропорта перед ВЭБом – $533 млн, перед ВТБ – $97 млн.

Речь идет о кредите, который достался аэропорту от ОАО «Терминал», которое в апреле 2012 года было присоединено к МАШ. ОАО «Терминал» создано в 2003 году для строительства терминала D, которое финансировали ВЭБ и ВТБ, он тогда занял в банках около $1,1 млрд (у ВЭБа – $947 млн). В начале 2016 года гендиректор МАШ Михаил Василенко говорил, что задолженность аэропорта перед ВЭБом составляет $551 млн, а перед ВТБ – $128 млн. Он добавлял, что «у банков, которые давали кредиты, нет стопроцентного желания отпускать Шереметьево из своих крепких рук, тем более в условиях кризиса», поскольку аэропорт – «хороший заемщик и постоянно генерит деньги». Поэтому МАШ вел переговоры по реструктуризации (в том числе с ВТБ). А еще в начале 2014 года МАШ изучал возможность досрочного погашения кредита ВЭБа. Компания с этим предложением обращалась в госкорпорацию и Росимущество (тогда основной акционер МАШ), заявляя, что «из-за переоценки рубля почти вся прибыль уходила на обслуживание долга».

По словам источника «Ъ», знакомого с ситуацией, ВЭБ согласился понизить ставку для АО АШ до 7,4% и продлить срок кредита на десять лет (срок погашения по предыдущим условиям не раскрывался; ставка, по неофициальным данным, составляла 8,33%). Новые договоренности предусматривают и период непогашения суммы кредита.

Шереметьево может реструктурировать и кредит ВТБ. В пресс-службе ВТБ «Ъ» пояснили, что стороны достигли принципиального согласия по условиям реструктуризации и «находятся в стадии ее реализации». В МАШ «Ъ» подтвердили, что стороны достигли договоренностей о реструктуризации, никаких новых обязательств аэропорт не получил, поскольку «является надежным заемщиком и долгосрочным партнером банка».

Константин Юминов из Raiffeisenbank говорит, что положительное решение кредитора «вполне логично». В Шереметьево идет масштабное строительство по расширению аэродромной и терминальной инфраструктуры, что улучшит эффективность базового перевозчика «Аэрофлота» и повысит пропускную способность аэропорта, поясняет он. К тому же сейчас завершается корпоративная реструктуризация МАШ и происходит консолидация с частными акционерами, что делает перспективы аэропорта более прозрачными, говорит аналитик.

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.26; СТРОИТЬ НОВЫЙ АЭРОПОРТ В САРАТОВЕ ХОТЯТ 20 КОМПАНИЙ ИЗ ИТАЛИИ, ЧЕХИИ, ТУРЦИИ И РФ

Холдинг «Аэропорты регионов» получил заявки на строительство аэропортового комплекса «Центральный» в Саратове от 20 строительных компаний в рамках предквалификационного отбора, сообщает пресс-служба холдинга.

В числе претендентов – строительные компании из Италии, Чехии, Турции, а также отечественные подрядные организаций из разных регионов России, в том числе Саратовской области.

«В ходе предквалификационного отбора мы отмечаем высокую заинтересованность среди потенциальных подрядчиков, готовых выполнить строительно-монтажные работы в новом аэропорту Саратова. Накануне мы завершили сбор заявок и уже до конца января планируем определить список компаний, допущенных к основному этапу. Завершить все конкурсные процедуры и заключить договор строительного подряда мы планируем до конца апреля 2017 года», – цитирует пресс-служба директора по капитальному строительству УК «Аэропорты регионов» Андрея Землякова.

Победитель получит право на возведение комплекса зданий и сооружений, основным объектом которого станет пассажирский терминал общей площадью 23 тыс. кв. метров. Первый этап строительства объектов служебно-технической территории предусматривает возведение административных, производственных и технологических зданий для размещения служб аэропорта и спецтехники, а также устройство парковок, сети внутренних дорог, тротуаров и инженерных коммуникаций.

Как сообщалось, ПАО «СарАэро-Инвест» (входит в холдинг) с 29 декабря по 25 января принимало заявки на выполнение строительно-монтажных работ по возведению аэропортового комплекса в Саратове. УК «Аэропорты регионов» уже инвестировала в проект более 500 млн рублей из запланированных 12 млрд рублей, в частности готова проектная документация.

Проект включен в ФЦП «Развитие транспортной системы России 2010-2020 годы». Комплекс «Центральный» возводится в районе села Сабуровка Саратовского района. Проектом предусмотрено строительство искусственной взлетно-посадочной полосы протяженностью 3000 м, пассажирского терминала пропускной способностью 1 млн человек в год. Завершение строительно-монтажных и пуско-наладочных работ запланировано на конец 2018 года. Ожидается, что новый аэропорт позволит увеличить рынок авиаперевозок за счет расширения маршрутной сети, а также создать мультимодальный транспортно-логистический центр в Саратовской области.

Действующий аэропорт «Саратов-Центральный» был открыт в 1931 году, находится в черте города, принадлежит АО «Саратовские авиалинии». ВПП длиной 2,2 км позволяет обслуживать только самолеты типа Як-42 и Ан-24.

Холдинг «Аэропорты регионов» входит в группу «Ренова» Виктора Вексельберга. В его управлении находятся аэропорты в Екатеринбурге, Самаре, Нижнем Новгороде и Ростове-на-Дону. Холдинг также является инвестором строительства новых аэропортов «Платов» (Ростов-на-Дону) и «Центральный» (Саратов).

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.26; АВИАВЛАСТИ РФ И БОЛГАРИИ ДОГОВОРИЛИСЬ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ ПЕРЕВОЗОК И ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ

Авиационные власти РФ и Болгарии 24-25 января обсудили развитие воздушного сообщения между странами.

«По итогам консультаций был принят протокол, который, в частности, предусматривает наращивание объема воздушных пассажирских перевозок между обеими странами, необходимого для обслуживания возросшего турпотока (по предварительным оценкам, число российских туристов в Болгарии в 2016 г. превысило 600 тыс. человек), а также меры по либерализации рынка чартерных перевозок», – говорится на странице посольства России в Болгарии в Facebook.

Отмечается, что в переговорах приняли участие представители авиакомпаний «Аэрофлот» (MOEX: AFLT), «Сибирь» (группа S7), «Болгария Эйр», а также аэропортов Софии, Варны, Бургаса и московского «Домодедово».

Действующее межправсоглашение о воздушном сообщении между РФ и Болгарией предполагает, что для выполнения чартерных рейсов авиакомпании должны получать разрешение у назначенных государствами перевозчиков. Вместе с тем российские и болгарские авиавласти неоднократно договаривались о снятии данного ограничения на период летнего сезона, свидетельствуют материалы на сайте **Росавиаци**и.

### ТАСС; ДМИТРИЙ БУЯНИН; 2017.01.26; ВЛАСТИ: БАЗОВЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК АЭРОПОРТА ПЛАТОВ ПОЯВИТСЯ К НАЧАЛУ ЭКСПЛУАТАЦИИ АВИАКОМПЛЕКСА

Базовый перевозчик строящегося в Ростовской области аэропорта Платов появится к вводу в эксплуатацию аэропортового комплекса, который запланирован на 1 декабря текущего года. Об этом сообщил в четверг журналистам губернатор Василий Голубев.

«Да. Это одно из принципиальных условий», – сказал он, отвечая на вопрос ТАСС.

По словам губернатора, основным претендентом в настоящее время является компания «Азимут». «Идет рабочий процесс, сейчас речь о компании «Азимут». Мы активно взаимодействуем с федеральными структурами. Я не сбрасываю со счетов и работу с «Аэрофлотом» о базировании самолетов», – добавил Голубев.

Новый международный аэропорт Платов строится в Аксайском районе Ростовской области, в 30 км севернее Ростова-на-Дону. Он заменит существующий аэропорт, который будет выведен из эксплуатации и в перспективе интегрирован в городскую застройку.

Проект реализуется на основе государственно-частного партнерства в рамках подпрограммы «Воздушный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» и программы подготовки и проведения ЧМ-2018.

### КОММЕРСАНТ.RU; АНДРЕЙ НИМЧЕНКО; 2017.01.26; ИЗ СОЧИ В ФЕВРАЛЕ ЗАПУСТЯТ ЧАРТЕР В ГЕРМАНИЮ

5 февраля Международный аэропорт Сочи примет первый чартерный рейс из столицы Германии, сообщает **министерство транспорта** и дорожного хозяйства Кубани. В ближайшее время власти Сочи планируют провести презентации в самых крупных немецких городах: Ганновере, Дюссельдорфе, Штутгарте, Франкфурте, Мюнхене и Берлине, после этого, авиасообщение между Германией и Сочи станет регулярным. Как ранее сообщалось в открытых источниках, запустить прямой авиарейс Берлин – Сочи планировали еще в начала января, но затем он был перенесен на февраль. По информации **минтранса** региона в 2016 году турпоток из-за рубежа в Сочи значительно вырос, с марта 2016 года Сочи возобновил обслуживание чартерных рейсов из Тегерана, в июне открылось прямое регулярное авиасообщение с Актау (Казахстан), появились чартерные рейсы из Алматы и Астаны. В городской администрации также отмечают, что уже подписано соглашение между Тибетскими авиалиниями и администрацией Ченду по открытию рейса в Санья-Ченду с весны 2017 года.

### ТАСС; 2017.01.26; ОСНОВОЙ ПРОГРАММЫ ПОЛЕТОВ UTAIR В 2017 ГОДУ СТАНУТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ

Фокус программы авиакомпании UTair в 2017 году на 90% нацелен на выполнение регулярных рейсов. Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе авиаперевозчика.

«На данный момент маршрутная сеть авиакомпании будет включать в себя 168 направлений. В течение года планируется ежедневно выполнять свыше 250 рейсов в более чем 70 российских и зарубежных городов. Продолжится работа по открытию новых направлений из Москвы в Европу, а также существенно увеличится частота текущих маршрутов. В 2017 году фокус программы полетов (более 90%) нацелен на регулярные рейсы, а развитие чартерных перевозок будет обеспечено за счет контрактов с крупными партнерами, такими как ООН, «Сургутнефтегаз», «Лукойл», «Ямал СПГ», – уточнили в компании.

В пресс-службе добавили, что в этом году UTair на 8% планирует увеличить производственный налет действующего парка самолетов. Авиаперевозчик продолжит эксплуатацию 65 воздушных судов без увеличения флота.

Авиакомпания UTair входит в группу UTair, которая включает в себя компании, осуществляющие эксплуатацию воздушных судов (самолетов и вертолетов), а также компании по ремонту и техническому обслуживанию бортов, подготовке персонала, сервисному обеспечению рейсов и продаже авиаперевозок. За 11 месяцев 2016 года услугами авиакомпании воспользовались порядка 6 млн пассажиров, что на 19% выше аналогичного периода 2015 года. В высокий сезон авиакомпания выполняет рейсы по более чем 150 направлениям, парк самолетов насчитывает свыше 60 бортов. Основным хабом авиакомпании является московский международный аэропорт Внуково, через который ежедневно проходит более 160 рейсов авиаперевозчика.

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.26; АВИАКОМПАНИЯ «СИБИРЬ» В АПРЕЛЕ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ МОСКВЫ В УРУМЧИ

Авиакомпания «Сибирь» (входит в группу S7) с 30 апреля приступит к выполнению регулярных рейсов из Москвы в Урумчи (Китай), сообщает пресс-служба группы.

Рейсы будут выполняться на самолетах A320 года по вторникам, четвергам и воскресеньям. Вылет из аэропорта «Домодедово» запланирован на 20:15, прибытие по местному времени – в 6:20 утра следующего дня. Обратные рейсы будут осуществляться по понедельникам, средам и пятницам с вылетом из аэропорта Урумчи в 7:20 и прилетом в Москву в 8:00.

В группу S7 входят авиакомпании «Сибирь» и «Глобус», работающие под брендом S7 Airlines, а также ряд вспомогательных структур. Оба перевозчика выполняют регулярные рейсы по России, в страны СНГ, Европу и Азию.

Авиакомпания «Сибирь» по итогам 9 месяцев 2016 года заняла 2-е место по объему пассажирских авиаперевозок в РФ, «Глобус» – 7-е место. Группа S7 принадлежит супругам Владиславу и Наталии Филевым.