**01 ФЕВРАЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2017.01.31; РОСАВТОДОР НЕ ВИДИТ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ДЛЯ ДИФФЕРЕНЦИАЦИИ ТАРИФА «ПЛАТОНА» ДЛЯ МСП

**Росавтодор** не видит возможностей для дифференциации тарифа в системе «Платон» для малого и среднего бизнеса, заявил журналистам глава **Росавтодор**а **Роман Старовойт**.

«Я не вижу сейчас технической даже возможности администрирования в этой части», – сказал он, отвечая на вопрос, возможна ли адаптация тарифа в системе «Платон» для субъектов малого и среднего предпринимательства.

Система «Платон», обеспечивающая взимание платы с большегрузов массой выше 12 т за проезд по федеральным трассам, действует с 15 ноября 2015 года. Изначально предполагалось, что тариф в 1,53 руб. за 1 км пути, установленный на время внедрения системы, будет повышен с 1 марта 2016 г. до 3,06 руб., однако позднее было решено отсрочить индексацию. В начале ноября прошлого года **Минтранс** опубликовал проект постановления, в соответствии с которым с 1 февраля 2017 г. тариф будет увеличен с 1,53 руб. за 1 км пути до 2,61 руб., а с 1 июня 2017 г. – до 3,06 руб.

Ранее **министр транспорта** Максим **Соколов**, заявлял, что правительство РФ поручило **Минтрансу** проработать возможность однократного повышения тарифа в системе «Платон». Он добавил, что **Минтранс** согласует свое решение с другими ведомствами и направит в правительство окончательные предложения по повышению тарифа.

Первый зам**министра транспорта** Евгений **Дитрих** заявлял, что тариф в системе «Платон» не будет повышен с 1 февраля, как предполагалось в соответствующем проекте постановления.

28 января вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** сообщил, что повышение тарифа системы «Платон» ожидается весной и будет ниже уровня, который ранее предлагал **Минтранс** РФ.

### ТАСС; 2017.01.31; КОМПАНИЯ РОТЕНБЕРГА ПОСТРОИТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПОДХОДЫ К КЕРЧЕНСКОМУ МОСТУ

ООО «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга определено единственным исполнителем работ, закупку которых осуществляет **Росжелдор** (заказчик проекта), по разработке рабочей документации и выполнению строительно-монтажных работ по строительству железнодорожных подходов к транспортному переходу через Керченский пролив.

Как сообщает пресс-служба кабмина, соответствующее распоряжение от 26 января 2017 года подписал премьер-министр РФ Дмитрий Медведев. При этом отмечается, что работы будут проведены в рамках ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года».

Стоимость строительства ж/д подходов к Керченскому мосту не превысит 16,95 млрд руб.

В сообщении подчеркивается, что это «позволит завершить строительство железнодорожных подходов к Керченскому мосту синхронно с сооружением самого моста». Эта компания уже является подрядчиком работ по проектированию и строительству Керченского моста (распоряжением правительства от 30 января 2015 года).

Согласно подписанному распоряжению, общая цена контракта составляет 16 млрд 947,2 млн рублей. При этом компания должна обеспечить «выполнение предусмотренных контрактом работ в полном объеме без увеличения общей цены контракта».

«Стройгазмонтажу» предстоит построить двупутную железную дорогу к мосту протяженностью 18 км к 1 августа 2019 года (начало временной эксплуатации линии) и полностью завершить работы к 1 декабря 2019 года.

Расчеты по контракту подлежат казначейскому сопровождению, без привлечения банка. Обеспечение госконтракта не требуется, строительство подлежит страхованию. Объем авансирования не может превышать 30% от стоимости контракта. В существенных условиях к госконтракту также указано, что международные санкции к России или подрядчику «не относятся к обстоятельствам непреодолимой силы».

На строительство железнодорожного подхода со стороны Крыма было объявлено два конкурса по выбору подрядчика, но они не состоялись из-за отсутствия заявок. **Министерство транспорта** обратилось в ООО «Стройгазмонтаж» с предложением рассмотреть возможность строительства объекта.

Как пояснил ранее глава **Минтранса** Максим **Соколов**, «СГМ зарекомендовал себя как ответственный подрядчик: мост строится по графику, по некоторым параметрам даже с опережением, у компании есть необходимые ресурсы, и, уверен, им по силам второй объект, сопряженный с мостом».

### RNS; 2017.01.31; К ОБСУЖДЕНИЮ ПРОЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ ВЕРНУТСЯ В ФЕВРАЛЕ

Проект строительства моста через Лену может обсуждаться на экономическом форуме в Сочи, сказал журналистам в кулуарах конференции «Поддержка госкомпанией «Российские автомобильные дороги» субъектов малого и среднего предпринимательства» глава **Росавтодор**а **Роман Старовойт**.

«Сейчас Республика Саха (Якутия), правительство республики, рассматривает различные варианты. Насколько мне известно, они готовы что-то предложить. Может быть, это произойдет до экономического форума в Сочи, может быть, на площадках форума», – сказал **Старовойт**.

«Реализация проекта если и будет, то после 2020 года», – добавил он.

Ранее сообщалось, что инвестором строительства может выступить китайская госкомпания Sinohydro, меморандум о намерениях по строительству моста был подписан Sinohydro и **Росавтодор**ом в конце 2015 года.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2017.01.31; БЕЗОПАСНОСТЬ ПЕРЕХОДА ЧЕРЕЗ КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ ОБЕСПЕЧИТ МИНТРАНС

Правительство РФ определило ФГУП «Управление ведомственной охраны **Минтранса** России» в качестве исполнителя работ по обеспечению транспортной безопасности и оснащению соответствующими техническими средствами транспортного перехода через Керченский пролив, автодорожного и железнодорожного подходов к нему со стороны Крыма и автодорожного подхода к нему со стороны Краснодарского края, соответствующее распоряжение опубликовано на сайте кабмина.

«Определение исполнителя работ по проектированию технических средств обеспечения транспортной безопасности и оснащению ими транспортного перехода через Керченский пролив, автодорожного и железнодорожного подходов к нему со стороны Республики Крым и автодорожного подхода к нему со стороны Краснодарского края позволит применить единый подход к вопросу обеспечения транспортной безопасности этих объектов, обеспечит соблюдение необходимых требований при производстве работ», – говорится в справке к документу.

Отмечается, что принятое решение позволит комплексно обеспечить транспортную безопасность транспортного перехода через Керченский пролив.

Как сообщил **Минтранс** РФ, транспортная безопасность включает в себя весь комплекс систем, определенных федеральным законодательством в этой сфере. В частности, это системы заграждения, досмотра, теленаблюдения для круглосуточного контроля и видеорегистрации с возможностью автоматического анализа изображения, комплексные системы связи и оповещения, охранно-пожарной сигнализации, оповещения и управления эвакуацией, охраны акватории в непосредственной близости от мостового сооружения.

«ФГУП «УВО **Минтранса** России» предстоит выполнить инженерные изыскания, проектирование и строительство объектов для обеспечения транспортной безопасности моста через Керченский пролив и подходов к нему, оснастить объекты инженерно-техническими системами и выполнить пусконаладочные работы», – также уточняет министерство.

ФГУП «УВО **Минтранса** России» создано в 2002 году для охраны объектов, являющихся государственной собственностью, а также объектов иных форм собственности, находящихся в сфере ведения **Минтранса** РФ. Девять филиалов ФГУП обеспечивают охрану более 800 объектов транспортного комплекса на территории всей России от Калининграда до Владивостока.

### ТАСС; 2017.01.31; В КАЛИНИНГРАДЕ ХОТЯТ ЗАПУСТИТЬ «БАЛТИЙСКИЙ ЭКСПРЕСС» И СОЗДАТЬ МЕСТНОГО АВИАПЕРЕВОЗЧИКА

Правительство Калининградской области и Корпорация развития региона подготовили два проекта в транспортной сфере, которые планируется реализовать на условиях государственно-частного партнерства. О проектах, для которых сейчас ищут инвесторов, рассказал на презентации инвестпотенциала Калининградской области в Американской торговой палате в РФ генеральный директор Корпорации развития региона Владимир Зарудный.

«Первый проект – это проект каботажных перевозок, который имеет рабочее название «Балтийский экспресс». Речь идет о лизинге двух маленьких контейнеровозов, которые ходили бы как каботаж по маршруту Калининград – Усть-Луга и не требовали бы оформления документов, как на экспорт в Евросоюз. Мы готовы создать партнерство, готовы учредить компанию, которая на 49% будет принадлежать правительству Калининградской области, на 51% – частному бизнесу», – сказал он.

Зарудный уточнил, что такая система перевозок позволит избежать дополнительного оформления грузов, идущих из России в Калининград и из Калининграда в Россию, которые сейчас проходят все стадии регистрации как грузы, отправляемые в страны Европейского союза и, соответственно, облагаются дополнительными сборами.

По словам Зарудного, регион согласен субсидировать лизинговые платежи по приобретению этих вагонов для компании и готов заявиться на федеральные субсидии по транспортному тарифу. «Это позволит нам вообще уйти от таможенных процедур при перемещении товаров из России в Калининградскую область и сократить таможенные процедуры при перевозе товаров из Калининградской области в Россию», – сказал он, отметив, что технологии не стоят на месте и сегодня оформление груза в порту Калининграда занимает два– три часа, а не двое суток, как было в начале 2000-х годов.

«Второй проект – это создание регионального авиаперевозчика, который позволит нам в полной мере реализовать наш географический потенциал. Мы считаем, что появление перевозчика, который позволит нам иметь регулярные ежедневные рейсы в Берлин, Прагу, Минск, Гданьск, Варшаву, и это будет недорого, и позволит нам создать качество жизни в Калининградской области, недоступное другим регионам РФ в силу географии», – добавил Зарудный.

Он отметил, что создать компанию-перевозчик также планируется на условиях государственно-частного партнерства. Такая форма позволит обеспечить стабильные и невысокие цены на авиабилеты, что улучшит транспортную доступность региона.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ГРИГОРИЙ ГЛУХОВ; 2017.01.31; ПОЛУОСТРОВ НЕВЕЗЕНИЯ

Инвалид 1-й группы из города Камбарка в Удмуртии написал письмо президенту РФ. В нем Андрей Козлов просит главу государства предоставить жителям самого маленького города республики льготу на проезд по платному мосту через Каму, который строится в рамках концессии и в ближайшие месяцы будет введен в эксплуатацию. Корреспондент «РГ» отправился в Камбарку и узнал, почему под письмом Козлова готов подписаться чуть ли не каждый житель района.

Статус города Камбарка получила в 1945 году, а первые фабрики по переработке чугуна и распиловке леса появились в этих местах еще в 1760-м. Местные жители всегда предпочитали заводскую работу сельскому хозяйству, и к концу 80-х годов прошлого века Камбарка превратилась в мощный промышленный центр с машзаводом в качестве градообразующего предприятия. На нем производили железнодорожную технику и тепловозы для узкоколейной железной дороги и детских аттракционов. Местные старожилы вспоминают, что до развала Союза камбаряк мог позволить себе с тринадцатой зарплаты если не автомобиль, то уж точно подержанный мотоцикл.

В том, что в городе-заводе давно что-то пошло не так, убеждаешься сразу на выходе из междугородного автобуса, привозящего сюда несколько раз в день редких пассажиров. Муниципального общественного транспорта в Камбарке, где по официальным данным живут 11 тысяч человек, нет, предприятие закрылось практически одновременно с развалом местных заводов. Чиновники уверяют, что проблему решают частные «ГАЗели», однако за пять часов пребывания в городе увидеть их корреспонденту «РГ» так и не удалось.

Вслед за автобусами в Камбарке закрыли роддом и перенесли некоторые ведомства, например налоговую и военкомат, в соседний Сарапул, находящийся за 40 километров отсюда на другом берегу Камы. Какие-то справки можно получить в местном МФЦ, однако для решения более сложных вопросов людям нужно ездить в Сарапул. Раньше для этого использовались паромная переправа или электричка.

В октябре 2013 года было заключено концессионное соглашение между правительством региона, ООО «Региональная инвестиционная компания» (РИК) и банком ВТБ о строительстве платных мостов через реки Кама и Буй и подходов к ним. Общая стоимость проекта тогда составляла 14 миллиардов рублей, из которых 1,3 миллиарда – средства регионального бюджета, 2,5 миллиарда выделил Инвестиционный фонд РФ, еще пять миллиардов рублей – банк ВТБ на 15 лет. Остальные средства должен был привлечь концессионер.

В конце 2015 года **министр транспорта** и дорожного хозяйства региона Виктор Вахромеев заявил журналистам, что объект введут в эксплуатацию 16 сентября 2016 года, однако этого не произошло. Позже удмуртские власти несколько раз переносили дату открытия моста. Так называемое «рабочее» движение по нему началось 4 ноября, однако официально объект не сдан. В качестве новой даты официального открытия названо 17 июля 2017 года.

По словам Андрея Козлова, жители Камбарки обрадовались новости о строительстве моста через Каму. Чтобы понять их, нужно представить географическое положение города. От Удмуртии и соседней Башкирии он отрезан реками Кама и Буй. Теперь, чтобы попасть в ближайшие города Сарапул и Нефтекамск, людям придется ехать по платным постам или отдавать деньги за ледовые и паромные переправы. По суше район связан напрямую с Пермским краем, но до ближайшего Чайковского 70 километров. Если добираться до Удмуртии в объезд через тот же Пермский край, нужно проехать почти 110 километров.

– Мы все думали – как хорошо, что мост свяжет нас наконец-то с Удмуртией, ведь мы же все-таки в Удмуртии находимся. Но когда его стали строить, цены на паромы сразу взлетели. Например, паром через Каму в Сарапул стоил 100 рублей, а теперь 250, переправа до Нефтекамска была 30 рублей, стала – 80. Кроме того, все структуры у нас начали переносить в Сарапул, – вспоминает Андрей.

Он также рассказывает, что до последнего момента камбаряки были уверены, что власти Удмуртии не забудут о них и предусмотрят льготы на проезд по мосту.

Надежды эти развеял глава республики Александр Соловьев. В ноябре 2016 года, общаясь с журналистами после встречи с председателем совета директоров РИК Александром Забарским, Соловьев сказал, что жители Камбарки будут ездить по мосту на общих основаниях.

– «Хотелка» со стороны жителей Камбарского района есть, но я сказал – этого не будет. Тогда уж всю республики надо пропускать, при чем тут камбарчане. Поэтому нет, не будет. Что касается спецтранспорта, то он будет ездить бесплатно, – пояснил глава региона. Больше комментариев по этой ситуации власти Удмуртии не дают.

Пока проезд по камскому мосту бесплатный, пункты взимания денег должны открыться здесь в мае. В январе 2017 года правительство Удмуртии утвердило предельные тарифы для проезда по мостам. Документ определил цены в зависимости от тарифных зон и тарифных групп. Платить можно будет за каждый мост отдельно или за оба сразу. В свою очередь, транспортные средства разделены на четыре вида: легковые автомобили и мотоциклы, среднегабаритные авто, машины для перевозки тяжелых грузов и автобусы, а также автомобили для перевозки сверхтяжелых грузов.

В итоге проезд по камскому мосту для легковых автомобилей обойдется в 340 рублей (через Буй – 187), для среднегабаритных транспортных средств – 679 (357), для тяжелых грузовиков – 1189 (611) рублей, для сверхтяжелых – 1528 (781). Проезд через оба моста сразу будет стоить 509, 1019, 1783 и 2292 рубля соответственно. Несложно посчитать, что всего одна поездка в Сарапул с учетом бензина обойдется примерно в тысячу рублей: ни о какой доступности объекта для жителей района в данном случае говорить не приходится.

Через несколько дней премьер-министр Удмуртии Виктор Савельев во время аппаратного совещания органов власти сказал, что СМИ неточно интерпретировали информацию о тарифах и стоимость проезда будет такой же, как на пароме, а указанные цифры – это только предельные, но не реальные значения.

Бывший депутат муниципального совета депутатов, а ныне простой камбарский пенсионер Александр Новокрещенов рассказывает, что сейчас большинство жителей города, оставшихся без работы, живут на пенсию родителей. По данным республиканского центра занятости населения, на 1 января 2017 года в Камбарском районе Удмуртии был самый высокий уровень регистрируемой безработицы в регионе – 4,38 процента. Для многих возможность ездить в соседний Сарапул была практически единственной альтернативой найти нормальную работу, но повышение цен на паром и тарифы за проезд по мосту свели на нет и эту перспективу. Единственной альтернативой сейчас осталась электричка, билет на которую в один конец стоит 95 рублей. Кроме того, люди боятся, что с введением платы за проезд цены на продукты в местных магазинах вырастут, потому что предпринимателям придется тратить больше денег на их доставку в отрезанный от «большого мира» город.

– Спрашивается, для чего, с какой целью правительство Удмуртии вложило больше миллиарда рублей бюджетных средств, если с вводом моста в эксплуатацию значительно ухудшается социальное и экономическое положение почти 20 тысяч жителей Камбарского района, который является составной части этой самой Удмуртской Республики? В тарифной политике всегда бывают скидки для тех, кто покупает билет в оба конца, туда и обратно. Почему бы не предусмотреть это для жителей Камбарки, для тех, кто собирается съездить по делам на один день, например из Камбарки в Ижевск или Сарапул и обратно? – недоумевает Новокрещенов.

По мнению камбаряка, основной доход от эксплуатации моста и власти, и концессионер должны получать с транзитного грузового транспорта. Однако дальнобойщики не спешат пользоваться переправой, даже когда проезд по ней остается бесплатным. Дело в том, что дорога к мосту для автопоездов лежит через Сарапул, где на основных улицах города одностороннее движение и много мостов с существенным ограничением грузоподъемности. Да и улицы провинциальной Камбарки не рассчитаны на коммерческий трафик. Водителям большегрузов проще дать многокилометровый крюк через Пермский край, чем терять полдня в пробках в Удмуртии. Да и сарапульцы с камбаряками вряд ли будут рады круглосуточному гулу мощных грузовых двигателей на центральных улицах городов, расположенных в кварталах плотной жилой застройки.

Планировалось, что с началом строительства камского моста дорожники Удмуртии либо расширят транспортные артерии Сарапула, чтобы они могли пропускать возросший автотрафик, либо построят объездную трассу для дальнобойщиков рядом с городом. Однако ни того ни другого пока не произошло. По условиям соглашения в случае, если трафик по мосту так и не достигнет плановых коммерческих показателей, бюджет Удмуртии будет компенсировать затраты концессионера, не покрываемые доходами от эксплуатации объекта. В 2013 году бывший **министр транспорта** и дорожного хозяйства республики Олег Гарин называл журналистам сумму в 450 миллионов рублей в год, предусмотренную на подобные выплаты.

### ТАСС; ТАТЬЯНА КУЗНЕЦОВА; 2017.01.31; СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОПОДХОДА К КЕРЧЕНСКОМУ МОСТУ НАЧНЕТСЯ В ФЕВРАЛЕ

Строительство автомобильного подхода к Керченскому мосту, который свяжет Крым с материковой Россией, начнется в феврале 2017 года. Об этом ТАСС сообщили в Службе автомобильных автодорог Республики Крым.

«В феврале планируется начать строительство автомобильных подходов к транспортным переходам со стороны Республики Крым», – сказали в ведомстве.

Там отметили, что подрядчик работ – компания АО «ВАД» – уже начала «подготовительные работы к строительству автомобильных подходов».

«В непосредственной близости от будущей стройки создаются подъездные дороги и промышленные площадки для хранения строительных материалов, необходимых для производства. Также готовятся площадки для размещения асфальтобетонных заводов и строительных городков, в них будут организованы временные бытовки, столовые и комнаты отдыха для строителей», – сказали в компании.

Автомобильный подход к мосту через Керченский пролив предполагается разместить с южной стороны Керчи, чтобы пропускать транзитный транспорт в обход города, направляя его на автодорогу федерального значения Керчь – Феодосия – Белогорск – Симферополь – Бахчисарай – Севастополь («Таврида»).

Протяженность автоподхода составит около 9 км, он будет четырехполосный. Завершить его строительство планируется до ввода Керченского моста в эксплуатацию.

Изначально проект оценивался в 5,6 млрд рублей. Между тем «ВАД» в сентябре прошлого года заявляла об удорожании проекта до 7 млрд рублей. Окончательную стоимость установят эксперты.

Керченский мост возводится за счет средств федерального бюджета в рамках ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города Севастополь до 2020 года» без привлечения внебюджетного финансирования.

Госконтракт на проектирование и строительство моста через Керченский пролив был подписан 17 февраля 2015 года между Федеральным казенным учреждением «Управление федеральных автомобильных дорог «Тамань» **Федерального дорожного агентства** РФ и ООО «Стройгазмонтаж».

Открытие автомобильного движения в рабочем режиме запланировано на конец 2018 года.

Обеспечение транспортной безопасности

Управление ведомственной охраны **Минтранса** выбрано исполнителем работ по обеспечению транспортной безопасности Керченского моста. Соответствующее распоряжение от 26 января 2017 года подписал премьер-министр РФ Дмитрий Медведев, сообщает пресс-служба кабмина.

«ФГУП «Управление ведомственной охраны **Минтранса** России» определено в качестве исполнителя работ по обеспечению транспортной безопасности и оснащению соответствующими техническими средствами транспортного перехода через Керченский пролив, автодорожного и железнодорожного подходов к нему со стороны Республики Крым и автодорожного подхода к нему со стороны Краснодарского края. Это позволит комплексно обеспечить транспортную безопасность объекта», – говорится в сообщении.

Кроме того, это «позволит применить единый подход к вопросу обеспечения

транспортной безопасности этих объектов, обеспечит соблюдение необходимых требований при производстве работ», добавили в пресс-службе.

В пояснении также отмечается, что Управление ведомственной охраны **Минтранса** России, обладает «значительным опытом работы по созданию информационно-телекоммуникационных сетей, систем сбора и обработки информации, квалифицированным персоналом».

### ТАСС; 2017.01.31; КАБМИН ВЫДЕЛИЛ 20 РЕГИОНАМ 10 МЛРД РУБЛЕЙ НА РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

Правительство России выделило 20 российским регионам 10 млрд руб. на развитие дорожного хозяйства. Об этом сообщается на официальном сайте кабмина.

«Подписанным распоряжением межбюджетные трансферты в размере 10 млрд руб. распределены между бюджетами 20 субъектов Федерации на достижение целевых показателей региональных программ в сфере дорожного хозяйства, предусматривающих реализацию крупных, особо важных для социально-экономического развития России проектов», – говорится в сообщении.

Больше всего средств получат Калужская область и Мордовия (по 1 млрд рублей), а также Свердловская область (910 млн рублей).

### ASTRAKHAN-24.RU; 2017.02.01; АСТРАХАНСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ ПОЧТИ 3 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ

На реализацию проектов по ремонту дорог в Астраханской области из федерального и регионального бюджета в ближайшие два года поступит 2,7 млрд рублей. Напомним, до 2025 года регион включён в программу комплексного развития инфраструктуры в рамках приоритетного проекта **Минтранса** РФ «Безопасные и качественные дороги».

«В этом году мы приступаем к его реализации. Все работы должны проводиться качественно и на высочайшем уровне ответственности», – сообщил сегодня на заседании проектной группы губернатор Астраханской области Александр Жилкин.

Общая протяжённость автомобильных дорог астраханской агломерации, включая город и населённые пункты, расположенные в радиусе от него на 50-60 км, составляет 810,2 км. По словам главы региона, значительная часть дорог в Астрахани будет отремонтирована, на межмуниципальных трассах и в районах поселений также будет проведён ремонт.

Как заявил министр строительства и ЖКХ Астраханской области Василий Корнильев, на первом этапе, уже в этом году, планируется привести в порядок 70 км покрытия проезжей части автодорог и тротуаров, построить и модернизировать 20 светофоров, нанести дорожную разметку, установить дорожные знаки, оборудовать уличное освещение, а также пешеходные перильные ограждения. Это позволит сократить количество ДТП, увеличить долю дорог и снизить загруженность улиц.

Кроме того, планируется также завершить в 2017 году реконструкцию моста через реку Кривая Болда.

«На втором этапе, который начнётся в 2019 году, работы будут продолжены, но они будут носить более технически сложный характер. Внимание будет уделено не только дорогам, но и объектам дорожной инфраструктуры», – уточнил губернатор.

### РИА НОВОСТИ; 2017.01.31; ВЛАСТИ РЯЗАНСКОЙ ОБЛАСТИ НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ 200 МЛН РУБЛЕЙ

Руководство Рязанской области направит из регионального дорожного фонда на ремонт муниципальных дорог дополнительные 200 миллионов рублей, сообщает во вторник облправительство.

Общая сумма муниципальных дорожных фондов в Рязанской области без учета областного центра составляет на сегодняшний день 243,647 миллиона рублей. Такие данные привел 31 января на расширенном заседании регионального правительства губернатор Олег Ковалев.

«Этого недостаточно для того, чтобы привести дороги в районах области в нормативное состояние. Поэтому я принял решение выделить муниципальным образованиям из регионального дорожного фонда 200 миллионов рублей», – сказал глава региона.

По информации правительства области, Олег Ковалев поручил вице-губернатору Сергею Филимонову установить квоты на каждый муниципалитет, при этом решающим фактором будет численность населения. Губернатор отметил, что главам администраций районов необходимо оперативно представить перечень дорог, подлежащих ремонту, и сметы по конкретным объектам в региональный **минтранс**.

«Условием выделения средств станет консолидирование средств дорожного фонда поселений и выставление на торги единым лотом», – информирует облправительство.

Олег Ковалев дал поручение министру транспорта и автодорог региона Андрею Савичеву провести экспертизу представленной проектно-сметной документации, а также, совместно с министром финансов области Мариной Наумовой, рассмотреть предложения глав муниципалитетов и подготовить соответствующее решение в установленном порядке. Контроль за проведением торгов и ремонтом дорог губернатор возложил на руководителей областного **минтранса** и минрегбезопасности, при условии – обязательного привлечения общественного контроля.

По информации министерства финансов Рязанской области, объем дорожного фонда региона составляет более 5 миллиардов рублей. Средства предназначены для содержания автодорог, их капитального ремонта, строительства и реконструкции. В середине января, в ходе обсуждения плана дорожных работ на 2017 год, губернатор особое внимание уделил вопросу контроля за эффективным расходованием средств на всех этапах строительства и ремонта автодорог, соблюдением сроков проведения работ и важности общественного контроля за качеством дорожных работ.

### ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2017.02.01; ЗАТРАТЫ НА ПРОЕКТ КЕРЧЕНСКОГО МОСТА ПЕРЕВАЛИЛИ ЗА 300 МЛРД РУБЛЕЙ

Правительство продолжает без конкурса распределять контракты по проекту Керченского моста, следует из документов, опубликованных на сайте Белого дома. Всего новых контрактов должно быть подписано с единственными исполнителями на 29,4 млрд руб.

Железнодорожный подход со стороны Крыма построит «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга, который за 223 млрд руб. строит и сам мост. Очередной контракт он получил после провала трех конкурсов на выбор подрядчика – желающих так и не нашлось. Последний конкурс **Росжелдор** признал несостоявшимся в январе. Теперь «Стройгазмонтажу» предстоит построить 18 км железной дороги, которая будет примыкать к участку Керчь – Джанкой, 40 зданий, 29 сооружений и тоннель. Назначение «Стройгазмонтажа» исполнителем работ позволит завершить строительство железнодорожных подходов синхронно с сооружением самого моста, пишет правительство. Запустить в эксплуатацию железнодорожную часть оно рассчитывает к 1 декабря 2019 г.

Еще один контракт – на обеспечение безопасности подъездов к мосту – **Росжелдор** должен заключить с ФГУП «Управление ведомственной охраны **Минтранса**». Предприятие было создано в 2002 г. для охраны объектов **Минтранса**, поясняет министерство в сообщении. У ФГУПа девять филиалов и более 800 объектов под охраной.

Этот же ФГУП будет отвечать за всю безопасность моста и еще двух автомобильных подходов к нему. Речь идет об установке систем заграждения, досмотра, теленаблюдения и видеорегистрации, комплексных систем связи и оповещения, охранно-пожарной сигнализации, оповещения и управления эвакуацией, об охране акватории вблизи моста, управлении системами безопасности, перечисляет представитель ФКУ «Упрдор «Тамань» (должно заключить этот контракт).

Подрядчики моста

Раньше «Стройгазмонтаж» мосты не строил, это крупнейший подрядчик «Газпрома» по строительству газопроводов. Впрочем, большую часть работ (на 96 млрд руб.) выполнит «Мостотрест» – крупнейший в России подрядчик по строительству мостов. Керченский мост застраховала малоизвестная Крымская первая страховая компания, получив премию в 1 млрд руб.

Стоимость проекта не увеличивается, подчеркивает представитель вице-премьера Дмитрия Козака, все эти суммы были предусмотрены федеральной целевой программой развития Крыма.

19-километровый Керченский мост должен соединить Крым и Таманский полуостров. Он состоит из четырехполосного автомобильного моста и двух железнодорожных путей. С учетом основного контракта со «Стройгазмонтажом» и новых контрактов стоимость проекта, по подсчетам «Ведомостей», превысит 300 млрд руб., включая автомобильные и железнодорожные подходы (см. график).

Большинство контрактов есть на zakupki.gov.ru. Контракт на строительство моста за 223 млрд руб. был подписан в марте 2015 г. – «Стройгазмонтаж» получил его тоже без конкурса по распоряжению премьер-министра Дмитрия Медведева. Еще 4,78 млрд руб. составят затраты госзаказчика (строительный контроль, авторский надзор, выкуп и оформление в постоянное пользование земельных участков, а также непредвиденные расходы). Уже потрачено 113 млрд руб. Затраты на сам мост не растут, напротив, после того как проект прошел Главгосэкспертизу, он подешевел на 380 млн руб.

Железнодорожный подход со стороны Тамани строит РЖД, в ноябре 2014 г. правительство назначило компанию единственным исполнителем работ. На сайте госзакупок у госзаказчика ФКУ «Ространсмодернизация» как минимум четыре контракта с РЖД, а также с компаниями, которые отвечают за авторский и строительный контроль проекта и за энергообеспечение (все вместе – более 30 млрд руб.).

Складывать стоимость строительства моста со стоимостью подходов не нужно, это разные контракты, настаивает представитель Козака. Представитель **Минтранса** не ответил на запрос «Ведомостей».

Подрядчиков, способных реализовать такие масштабные проекты, в принципе, немного, даже на ЦКАД их с трудом находят, а Керченский мост – проект политический, сроки сжатые, поэтому торговаться и рисковать правительство не хочет и назначает единственных исполнителей, говорит руководитель проектов практики «Инфраструктура» «НЭО центра» Евгений Мазур. Когда шло первоначальное обсуждение проекта, эксперты «Автодора» говорили и о 380 млрд руб., напоминает он, но это были грубые оценки. Поэтому сумма в 300 млрд руб., вероятно, еще будет расти и хорошо, если общая смета проекта уложится в 400 млрд руб., рассуждает он.

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.31; ПГК «ПОДАЛА ОФИЦИАЛЬНУЮ ЗАЯВКУ» НА ПОКУПКУ ДОЛИ В «ТРАНСКОНТЕЙНЕРЕ»

АО «Первая грузовая компания» (ПГК) подтверждает, что готово купить у ОАО «Российские железные дороги» долю в ПАО «Трансконтейнер» (MOEX: TRCN).

«Мы подали официальную заявку», – заявил исполнительный директор ПГК Александр Сапронов журналистам во вторник, уточнив, что заявка была подана президенту РЖД Олегу Белозерову. Вопрос о том, какую именно долю в «Трансконтейнере» хотела бы купить ПГК, топ-менеджер переадресовал к акционеру своего оператора. «Не готов сказать, какой пакет», – отметил он.

Сумму оферты CEO «Первой грузовой компании» не назвал, пояснив, что «не помнит» ее. По его словам, заявка подана «в те сроки, когда («Российские железные дороги» – ИФ) об этом объявили». «По крайней мере, прошла информация о том, что пакет выставляется на продажу», – сказал А.Сапронов, отметив, что соответствующие сведения пошли «от СМИ». Ответа от РЖД «пока нет», уточнил топ-менеджер.

Вопрос целесообразности продажи доли в «Трансконтейнере», по словам исполнительного директора ПГК, – «дело собственников». «Это не наш вопрос», – подчеркнул он. Ранее О.Белозеров говорил, что «Первая грузовая компания» проявляет интерес к контрольному пакету акций «Трансконтейнера». И именно глава монополии в декабре обозначил интерес к этому активу со стороны владельцев «Первой грузовой» (в том числе). «Заявки от какого-то количества компаний, включая ПГК, у нас есть. Официальных – не очень большое, но заинтересованность устно в покупке (выражается – ИФ)», – отмечал О.Белозеров.

При этом он уточнял, что речь идет лишь о «потенциальном интересе просто к «Трансконтейнеру». Источник «Интерфакса», знакомый с ситуацией, подтверждал тогда, что «Первая грузовая компания» «вышла» к РЖД «с проявлением интереса» к «Трансконтейнеру», но также замечал, что о принципиальных договоренностях речи не идет, поскольку «пакет пока не продается». Фактически оператору интересны непосредственные условия, сроки и концепция продажи пакета, заявлял источник.

В то же время представители РЖД неоднократно подчеркивали, что монополия считает нецелесообразной продажу доли в операторе. «Мы видим «Трансконтейнер» не только как компанию, которая дает нам дивиденды. За последнее время у них серьезно выросли обороты и перевозки, и очень большой объем доходов, который они платят нам как инфраструктурной (организации – ИФ). Соответственно, мы заинтересованы в их развитии, чтобы больше заработать», – подчеркивал, в частности, О.Белозеров, предлагая претендентам на «Трансконтейнер» самостоятельно создавать аналогичные контейнерные компании, расширяя этот рынок. Рассматривать вопрос о продаже оператора монополию может мотивировать только предложение о продаже за «какие-то уж совсем неприличные деньги», говорил лишь топ-менеджер.

Аналогичная позиция РЖД была зафиксирована и в протоколе заседания комитета по стратегическому планированию совета директоров монополии, который рассматривал этот вопрос 23 декабря. На нем рассматривались несколько вариантов дальнейшего участия перевозчика в капитале контейнерного ж/д оператора, в том числе «полная или частичная продажа пакета акций», «разделение «Трансконтейнера» между акционерами» и «сохранение существующей структуры владения (статус-кво)». Менеджмент «Российских железных дорог» наиболее предпочтительным счел именно последний сценарий.

«Трансконтейнер» владеет и управляет более 66 тыс. крупнотоннажных контейнеров, 23 тыс. вагонов-платформ для их перевозки, имеет сеть терминалов в РФ (на 45 станциях) и в Словакии, также ему принадлежит 50% акций АО «Кедентранссервис» (с 19 железнодорожными терминалами в Казахстане). 50% + 2 акции оператора принадлежит АО «Объединенная транспортно-логистическая компания» (ОТЛК, 99,84% – у «Российских железных дорог»).

Крупным миноритарием является учрежденный при участии РЖД НПФ «Благосостояние» (по словам исполнительного директора фонда Юрия Новожилова, с долей 24,5%). Второй крупный миноритарий – группа FESCO (головная компания – ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (MOEX: FESH), ДВМП), контролируемая «Суммой» Зиявудина Магомедова и ее партнерами. В конце 2016 г. косвенная доля ДВМП в уставном капитале «Трансконтейнера» выросла с 24,35% до 25,07%.

Вопрос о приватизации контролируемых РЖД акций «Трансконтейнера» активно обсуждался в начале десятилетия. Однако в итоге этот пакет было решено внести в ОТЛК, которую для развития транзитных перевозок между Европой и Китаем РЖД планировали создать с коллегами из Белоруссии и Казахстана. В то же время в конце 2015 г. АО «Национальная компания «Казахстан темир жолы» предложила изменить бизнес-модель СП на asset light («без активов») – и эта идея впоследствии была согласована.

Это обстоятельство вновь возбудило интерес к активу у участников ж/д рынка, хотя правительство до сих пор обсуждает механизмы возврата этой доли в РЖД. В 2016 г. группа «Сумма» делала несколько предложений монополии о выкупе у нее доли в ж/д операторе, а представители группы говорили и об интересе к пакету «Благосостояния» (его исполнительный директор Юрий Новожилов, правда, позднее заявлял, что фонд не обсуждает вопрос продажи своей доли). Представители FESCO при этом заявляли, что группа не планирует продавать долю, поскольку «это стратегическая инвестиция», хотя и планов по увеличению пакета также нет за неимением средств.

Не исключал участия в приватизации «Трансконтейнера» и Globaltrans, заявлял «Интерфаксу» генеральный директор группы Валерий Шпаков. А вице-президент РЖД Андрей Старков говорил, что вопрос о приобретении контрольного пакета оператора рассматривает Российский фонд прямых инвестиций со своими партнерами (при этом «Ведомости» писали, что «Благосостояние» обсуждает с РФПИ продажу доли «Трансконтейнера», причем в сделке могут участвовать арабские фонды и DP World).

«Первая грузовая компания» – крупнейший в РФ оператор железнодорожных перевозок. Помимо РФ работает в странах СНГ, имеет совместное предприятие с железными дорогами Финляндии. Компания входит в UCL Rail – железнодорожный дивизион группы Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding) В.Лисина. Группе принадлежит около 170 тыс. вагонов различных типов, большая часть из них – полувагоны. Помимо ж/д активов она объединяет стивидорные компании на северо-западе и юге страны и крупные российские судоходные предприятия.

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.31; ПЛАН РАБОТЫ РЖД В ФЕВРАЛЕ ПРЕДПОЛАГАЕТ РОСТ СРЕДНЕСУТОЧНОЙ ПОГРУЗКИ НА 3,7% – ИСТОЧНИК

План работы ОАО «Российские железные дороги» в феврале 2017 года предполагает среднесуточную погрузку на уровне 3,405 млн тонн, сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с деятельностью компании.

Это соответствует 95,34 млн тонн в целом за месяц. В феврале 2016 г. погрузка составила 95,21 млн тонн. Исходя из этого, в феврале 2017 г. РЖД ждут ее абсолютного роста на 0,1%.

В то же время с учетом дополнительного дня в високосном 2016 г. среднесуточная погрузка в этот месяц год назад составляла 3,283 млн тонн. То есть, среднесуточный план работы монополии в феврале 2017 г. предполагает на 3,7% больший объем погрузки, чем в том же месяце прошлого года.

В январе 2017 г. официально утвержденный план работы компании изначально предполагал сохранение погрузки на уровне того же периода годом ранее, говорил собеседник «Интерфакса». Между тем, уже по итогам восьми первых дней января компания отмечала 10,8%-ное увеличение этого показателя. Столь активный рост в начале января вице-президент «Российских железных дорог» Салман Бабаев объяснял агентству экспортными перевозками угля. «В прошлом году столько не было. На Дальний Восток идет уголь – без выходных работали», – говорил он.

В центре фирменного транспортного обслуживания РЖД в конце декабря корпоративному изданию монополии также заявляли, что в первой декаде января «массовые грузы будут предъявляться в прежних объемах». Хотя традиционно праздничные дни «сказываются на объемах погрузки», поскольку многие предприятия уходят на «каникулы», и грузопоток снижается. Кроме того, как писала газета, в декабре было введено автоматическое согласование заявок на перевозку грузов во внутреннем сообщении. «Оно поможет снять то напряжение с погрузкой, которое существовало в прежние годы», – отмечало издание.

В связи с активизацией погрузки в начале января топ-менеджеры РЖД (включая С.Бабаева) заявляли, что в целом по месяцу монополия ориентируется на 2%-ный рост. А буквально неделей позднее президент монополии Олег Белозеров сообщал, что погрузка в январе будет демонстрировать увеличение «не менее чем 3,5-4%», отмечая, что за первые 17 дней года прирост превышает 8%, грузооборота – почти 10%.

Кроме того, перевозчик более оптимистично смотрит и на возможные годовые результаты. При формировании финансового плана на 2017 г. компания прогнозировала «нулевой» рост погрузки. В среднесуточном выражении это соответствовало бы росту на 0,3% (с учетом дополнительного дня в прошедшем високосном году). Однако в декабре РЖД несколько скорректировали прогноз, ожидая падения этого показателя в 2017 г. на 0,2%.

Однако О.Белозеров в середине января заявил, что менеджмент «Российские железные дороги» допускает рост погрузки в 2017 г. в районе 1%. «Для себя мы на сегодняшний момент пока прогнозируем, что цифра нашего плана, утвержденного советом директоров, являются пессимистичной. Мы будем стараться, чтобы прирост был», – говорил он. «Надо пока больших планов не строить в рамках улучшения прогнозов, которые сейчас постоянно дают нам международные институты. Но, наверное, где-то около процента мы бы могли наблюдать», – добавлял топ-менеджер.

В то же время, по прогнозам монополии, в течение года динамика погрузки вряд ли будет равномерной. По словам О.Белозерова, «ключевым вопросом» компания считает «волатильность от решений, на которые не может повлиять». «Это, прежде всего, решения, которые тем или иным образом будут влиять на производство. Считаем, что на нас это сразу же будет отражаться – то будем везти больше, то меньше», – отмечал он, добавляя, однако, что «весь потенциал для своевременного удовлетворения спроса сделан». «Соответственно, тут вопрос – насколько удачным будет этот год. Хотя считаем, что наш прогноз будет лучше, чем заложенный в первоначальный план», – повторил глава РЖД.

В декабре погрузка также увеличилась на 0,9%, в 2016 г. – на 0,6%.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ЖАНДАРОВА; АЛЕНА УЗБЕКОВА; 2017.01.31; ВОЗВРАЩЕНИЕ В ЕГИПЕТ

Сроки возобновления перелетов между Россией и Египтом пока не определены, сообщили в **Минтрансе**.

Ранее некоторые СМИ даже называли даты восстановления чартерных рейсов с египетскими курортами – Хургадой и Шарм-эш-Шейхом. «**Минтрансом** направлен в правительство отчет по проверке российскими экспертами аэропорта Каира. Кроме того, в процессе подготовки отчет по проверкам аэропортов Хургады и Шарм-эш-Шейха, который также будет направлен в правительство», – ограничились пока такой информацией в пресс-службе ведомства.

Не ожидают открытия авиасообщения с Египтом сразу после окончания российской инспекции, которая запланирована в начале февраля, и туроператоры, заявила журналистам исполнительный директор Ассоциации туроператоров России (АТОР) Майя Ломидзе. «Направления, безусловно, откроются, но сроки не ясны. Как показала практика предыдущих инспекций, не все вопросы решаются так быстро, как хотелось бы египетской и нашей стороне», – отметила директор АТОР.

Между тем открытие египетских курортов может серьезно изменить расстановку сил в российском турпотоке. Пока половина путевок у туроператоров, по данным АТОР, на лето 2017 года куплена в Турцию. Ажиотажный спрос на поездки в эту страну Майя Ломидзе объясняет в первую очередь отложенным спросом. Но немаловажную роль сыграли скидки, которые предоставили турецкие отельеры. «Снижение составляет 20-50 процентов на некоторых объектах», – сообщила Майя Ломидзе. Средняя цена тура на неделю с размещением в трехзвездочном отеле по системе «все включено» – 36 тысяч рублей на двоих.

Кстати, европейцы, по словам Майи Ломидзе, напротив, отказались от турецкого направления, освободив для россиян места. «Германия, Великобритания, Франция, Италия – на всех этих направлениях наблюдается снижение спроса. По оценке турецких экспертов, оно составит еще 10 процентов. Напомню, что в прошлом году снижение было порядка 38-40 процентов», – отметила директор АТОР.

Также в лидерах раннего бронирования Испания, Греция, Кипр, Болгария. Хотя в АТОР считают, что финальные результаты продаж туров в эти страны напрямую связаны с курсом рубля. При резких скачках россияне снова будут искать замену европейским курортам на просторах России, а также в Тунисе и Марокко.

Туррынок почистят

Около 3 процентов туроператоров, занимающихся выездным туризмом, могут быть исключены из федерального реестра из-за того, что не создали в положенный срок фонды персональной ответственности, заявил руководитель Ростуризма Олег Сафонов. Он напомнил, что по новому законодательству все туроператоры, которые занимаются выездным туризмом, должны были сформировать фонды персональной ответственности до 31 января 2017 года.

По словам главы Ростуризма, решение об исключении туроператоров будет приниматься 3 февраля, когда состоится заседание наблюдательного совета ассоциации «Турпомощь». «Будем исходить из того, что количество не создавших фонды может сократиться, потому что, может быть, люди в последний момент оплатят, – отметил Сафонов. – Возможно, что какое-то время понадобится банку, чтобы эти деньги зачислить на счет».

### ИНТЕРФАКС;2017.01.31; АВИАКОМПАНИИ РФ СМОГУТ ВЫПОЛНЯТЬ ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ В БОЛГАРИЮ БЕЗ СОГЛАСОВАНИЯ С НАЗНАЧЕННЫМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ

Авиакомпании РФ и Болгарии смогут выполнять чартерные рейсы на линии Москва – София без согласования с назначенными перевозчиками.

Об этом авиационные власти РФ и Болгарии договорились на встрече 24-25 января, сообщила **Росавиаци**я во вторник.

Аналогичное решение принято в отношении линий Москва – Варна и Москва – Бургас, но, в отличие от направления Москва – София, оно действует только на летние сезоны.

Кроме того, стороны договорились об увеличении на каждом из трех направлений количества назначенных перевозчиков (до двух) и регулярных рейсов. Так, на линии Москва – Бургас возможно будет выполнять до 28 рейсов в неделю (вместо 14), на линии Москва – Варна – до 21 рейса (вместо 14), на линии Москва – София – до 14 регулярных рейсов (вместо 7).

### РБК КАЛИНИНГРАД; 2017.01.31; БАТАНОВ: ДЕШЕВЛЕ СЛЕТАТЬ ИЗ КАЛИНИНГРАДА В НЬЮ-ЙОРК, ЧЕМ В МОСКВУ

Цена на авиабилеты из Калининграда в Москву и Санкт-Петербург явно завышены, а приобрести льготные авиабилеты практически невозможно. Об этом заявил врио вице-премьера региона Эдуард Батанов на заседании правительства во вторник, 31 января. Комментируя доклад врио министра инфраструктуры о развитии транспортного комплекса, Батанов заявил, что в Нью-Йорк порой слетать дешевле, чем в Москву.

«Как пользователь скажу: на сайте (авиакомпаний – РБК-Калининград) не найти информацию о субсидированных перевозках. Тебе сначала предлагают билеты и ценник такой, что в Нью-Йорк дешевле слетать. Стоит поработать совместно с **Минтрансом**», – заявил Батанов.

Врио министра инфраструктуры региона Елена Дятлова отметила, что в **Росавиаци**и в конце прошлого года рассмотрели вопрос о повышении доступности субсидированных авиабилетов.

«На уровне **Росавиаци**и принято решение о продаже субсидированных билетов через систему интернет. Субсидированные билеты у нас начинают реализовываться с 15 мая, мы к этому времени совместно с авиакомпаниями будем готовы устранить те недостатки, о которых вы сказали», – отметила Дятлова.

Программа субсидирования авиаперевозок Калининград-Москва и Калининград–Санкт-Петербург действует с 2011 года. Из федерального бюджета в 2011-2016 годах был выделен 1,76 млрд. рублей. В рамках программы перевезено более 835 тысяч человек.

В бюджете 2017 года на эти цели заложен 341 млн. рублей.

В ноябре 2016 года **Росавиаци**я предложила авиакомпаниям в 2017 году расширить маршрутную сеть субсидированных полетов в Калининград дополнительными направлениями в центральную Россию. Также авиакомпаниям было рекомендовано к 2017 году разработать комплекс мер по исключению услуг посредников при реализации билетов по специальному тарифу.

 «Одной из таких мер может быть продажа билетов по льготной цене через официальные сайты авиакомпаний. По данным авиакомпаний, механизмы таких продаж уже разрабатываются», – говорилось в сообщении **Росавиаци**и.

С 15 мая по 15 октября 2016 года шесть авиаперевозчиков перевезли по маршрутам Калининград-Москва и Калининград-Санкт-Петербург 170 тысяч пассажиров. При этом некоторые авиакомпании не полностью выполнили взятые на себя на старте программы обязательства, сообщала пресс-служба ведомства.

### ТАСС; 2017.01.31; РОСАВИАЦИЯ: МЕЖДУНАРОДНАЯ КОМИССИЯ НАМЕРЕННО ЗАТЯГИВАЕТ РАССЛЕДОВАНИЕ КРУШЕНИЯ MH17

Международная комиссия по расследованию причин крушения малайзийского Boeing хочет ввести в заблуждение общественность, преднамеренно затягивая сроки расследования, заявил замглавы **Росавиаци**и Олег Сторчевой.

Ранее в СМИ появились сообщения о том, что первичные данные РЛС, которые российская сторона предоставила международной комиссии по расследованию авиакатастрофы, не могут быть расшифрованы, и их формат не соответствует международным требованиям.

«Мы уже неоднократно говорили о преднамеренном затягивании сроков расследования при работе технической комиссии и доводили до сведения общественности, что затягивание таких сроков – это желание голландской комиссии преднамеренно ввести в заблуждение общественность», – сказал Сторчевой, комментируя эти сообщения.

«Вызывает недоумение тот факт, что на то, чтобы обозначить эту проблему, у голландской стороны ушло более трех месяцев. Данные нами были переданы еще в прошлом году. Это чисто технический вопрос, который при совместной работе можно было сразу решить. До сегодняшнего дня обращений от голландской стороны по привлечению наших специалистов и оказанию помощи не поступало. Удивительно и то, что этот факт, что они не могут расшифровать наши данные, был изложен в СМИ, а не передан РФ», – сказал Сторчевой.

Он отметил, что международных требований к предоставлению первичной информации с РЛС о крушениях самолетов нет. «Хочу сказать, что нет международных требований к перечню такой информации и к формату ее записи. Международная организация ИКАО рекомендует в случае проведения расследования привлекать специалистов, привлекать разработчиков оборудования, чтобы декодировать информацию и получить объективные данные», – сказал замглавы **Росавиаци**и.

По его словам, Россия готова предоставить помощь специалистов для расследования причин крушения, но запросов не поступало. «И в работе технической комиссии, и при работе следственной комиссии мы говорим о том, что мы открыты к сотрудничеству. Мы готовы предоставлять наших специалистов и информацию, необходимую для того, чтобы вся общественность узнала правду о случившейся трагедии. Но на сегодняшний день мы запросов о помощи не получили», – сказал Сторчевой.

О катастрофе

Пассажирский Boeing 777 «Малайзийских авиалиний», выполнявший рейс MH17 из Амстердама в Куала-Лумпур, разбился 17 июля 2014 года на востоке Донецкой области. Погибли 283 пассажира и 15 членов экипажа – граждане 10 государств. Сразу после крушения появились версии о том, что лайнер могли сбить.

Прокуратура Нидерландов в понедельник сообщила, что направит России «дополнительный запрос о юридической помощи», чтобы уточнить переданные российской стороной данные о крушении самолета. Как заявил ТАСС официальный представитель ведомства Вим де Бран, полученные радиолокационные данные «были предоставлены в необычном формате».

Речь идет о первичных радиолокационных изображениях воздушного пространства в районе крушения. Эти данные российский концерн «Алмаз-Антей» (производитель зенитных ракетных комплексов «Бук») получил от одного из своих предприятий, АО «НПО «ЛЭМЗ», и передал российским компетентным органам для изучения, а 26 октября 2016 года они были направлены голландской стороне.

Как показывает российский анализ, данные первичной радиолокации опровергают возможность запуска зенитной ракеты по самолету из района восточнее места катастрофы, в том числе из-под населенного пункта Снежное. В свою очередь, Совместная следственная группа, состоящая из представителей Австралии, Бельгии, Малайзии, Нидерландов и Украины, утверждает, что самолет был сбит ракетой из ЗРК «Бук», который в момент запуска располагался в районе поселка Первомайское к югу от населенного пункта Снежное, находившегося в день трагедии под контролем ополченцев.

### РБК ПЕРМСКИЙ КРАЙ; 2017.01.31; МИНТРАНС ПРИКАМЬЯ ПРОСУБСИДИРУЕТ АВИАПЕРИВОЗКИ НА 61 МЛН РУБЛЕЙ

Правительство края планирует просубсидировать шесть авиамаршрутов, не вошедших в федеральную программу. Сумма выделенных средств превысит 61 млн рублей. Принятие соответствующего постановления намечено на март 2017 года.

Как сообщает пресс-служба губернатора Прикамья, в рамках региональной программы «Развитие транспортной системы», профильным министерством предложено субсидирование авиарейсов из Перми до Самары, Казани, Нижнего Новгорода, Краснодара, Новосибирска и Волгограда с частотой два рейса в неделю.

На сегодняшний день проект постановления, регламентирующего получение субсидии, проходит процедуру оценки регулирующего воздействия. Как пояснили в региональном **министерстве транспорта** и связи, планируемый срок принятия постановления – март 2017 года.

О готовности к возобновлению ранее прекращенных маршрутов уже заявили перевозчики. Коммерческий директор «ЮВТ Аэро» Станислав Козленко сообщил РБК Пермь, что компания уже запланировала рейсы с 26 марта.

В 2016 году из бюджета Пермского края на аналогичные субсидии было направлено более 51 млн руб. Субсидируемые авиаперевозки осуществлялись тремя компаниями в восьми направлениях: Киров, Нижний Новгород, Самара, Уфа, Казань, Нижнекамск, Краснодар и Новосибирск. В этих направлениях было перевезено порядка 19 тыс. человек.

Сегодня межрегиональными перевозками из Перми занимаются три авиакомпании: «ЮВТ-Аэро», «КомиАвиаТранс» и «Оренбуржье». Они выполняют полеты по 11 направлениям, в том числе в Сургут, Салехард, Нижневартовск, Нарьян-Мар, Ханты Мансийск, Самару, Уфу, Сыктывкар, Челябинск и Тюмень.

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.31; РОСАВИАЦИЯ ПРОДЛИЛА СРОК ДЕЙСТВИЯ СЕРТИФИКАТА «ПСКОВАВИА» ДО 7 ФЕВРАЛЯ

**Росавиаци**я продлила срок действия сертификата эксплуатанта региональной авиакомпании «Псковавиа» до 7 февраля 2017 г., говорится в приказе ведомства, опубликованном во вторник.

Причины решения в приказе не приводится.

Ранее **Росавиаци**я ограничила сертификат эксплуатанта «Псковавиа», главного оператора аэропорта Пскова, до 7 декабря. Основанием для этого стала внеплановая проверка перевозчика, а также заключение о его финансово-экономическом состоянии. Позднее ведомство продлило срок действия сертификата до 31 января.

В парке «Псковавиа» сейчас семь турбовинтовых пассажирских самолетов: пять машин Ан-24РВ и две Ан-26Б. Данные о динамике перевозок компании в статистике **Росавиаци**и (включает сведения о перевозках ТОП-35 авиакомпаний РФ) отсутствуют.

### ТУРПРОМ; ЯНА ВАРАКСИНА; 2017.01.31; ТУРИСТОВ ИЗ ТЮМЕНИ ПОВЕЗУТ В ГРЕЦИЮ И ТУРЦИЮ ПРЯМЫМИ РЕЙСАМИ

Прямые рейсы в Стамбул, Анталию и Салоники планируют запустить в сезоне 2017 из аэропорта Тюмени Рощино. Причем рейсы планируются регулярными. Кроме того, увеличится и число рейсов из Тюмени до Москвы.

 «Для того чтобы тюменцы и гости города без проблем могли добраться в разные концы страны, придется немало потрудиться, прежде всего, запустив новые авиамаршруты. В этом году планируется открытие регулярных рейсов в Турцию – Стамбул и Анталью, в Салоники, увеличение рейсов на московском направлении, открытие рейсов S7 Airlines в Новосибирск и авиакомпаний UTair, «Ямал», «Оренбуржье» в другие города России», – цитирует ТАСС сообщение пресс-службы губернатора Тюменской области.

Напомним, в понедельник две «туроператорских» авиакомпании подали заявки на выполнение прямых рейсов из Перми в Барселону в межведомственную комиссию **Минтранса** России. Речь идет о перевозчике Azur Air (туроператор Anex Tour) и Royal Flight (туроператор Coral Travel). Соответствующие заявки представлены на сайте **Росавиаци**и.

Согласно информации по заявкам, планируемая частота вылетов Azur Air («Катэкавиа») и Royal Flight по маршруту Пермь-Барселона составляет два раза в неделю, длительность чартерной программы – с 26 марта по 28 октября.

При этом у Azur Air уже «оформлена» программа перелетов Пермь – Барселона, представленная в расписании аэропорта. Рейсы по данной программе планируются три раза в месяц, с 25 апреля по 29 сентября, на самолетах Boeing 757. Также турбизнес планирует открыть рейсы напрямую из Перми в Турцию, Черногорию, Грецию, Кипр и Болгарию.