**03 ФЕВРАЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### КОММЕРСАНТ ПЕРМЬ; 2017.02.03; ВЯЧЕСЛАВ СУХАНОВОДИН-ДВА-ТРИ – ПРОДАНО

 «Мостоотряд №123», два года боровшийся за крупнейший в регионе дорожный подряд – строительство обхода Чусового, неожиданно победил. Краевые власти, ранее ставившие на тюменский «Мостострой-12», признали победу «мостоотрядовцев». Сам «Мостострой-12» не смог принять участие в торгах из-за включения в список недобросовестных поставщиков. Вместо него на торги заявился крупный подрядчик краевых властей – СК «Химспецстрой».

Вчера краевая комиссия объявила итоги аукциона на подряд по строительству обхода Чусового. Согласно официальному протоколу, победителем аукциона признано челябинское ЗАО «Уралмостострой». Его соперник на торгах пермское ООО «СК „Химспецстрой“« предложил за подряд 2,208 млрд руб. (оба участника снизили цену от стартовой на 0,5%, или на 11 млн руб.), но заявка «Уралмостостроя» была первой. Контракт пока не подписан.

Аукцион на строительство транс­портного обхода Чусового – самый скандальный в регионе за последние годы. О том, что новую объездную трассу необходимо строить, краевые власти договорились на принципах софинансирования с **Минтрансом** РФ летом 2014-го на совместном совещании по развитию транспортного комплекса регионов Приволжского федерального округа с участием губернатора Пермского края Виктора Басаргина, полпреда Михаила Бабича и министра транс­порта РФ Максима **Соколов**а. Тогда было заявлено о выделении на объект 2,1 млрд руб.

На крупный подряд претендовали несколько пермских подрядчиков, в частности пермский филиал ЗАО «Уралмостострой». Также в порт­фель своих заказов присоединить подряд готово было и ООО «СК „Химспецстрой“«, в то время принадлежавшее «Метафраксу», градообразующему предприятию из соседней Губахи. Однако в правительстве края, инфраструктурный блок которого тогда возглавлял вице-премьер Олег Демченко, а **минтрансом** руководил бывший начальник Управления Тюменских дорог Алмаз Закиев, по неофициальной версии, ставку делали на тюменское ООО «Мостострой-12».

Первые торги по обходу краевое министерство по регулированию контрактной системы в сфере закупок провело в конце сентября 2015 года. В них приняли участие ООО «Мостострой-12» (Тюменская область) и ООО «Уренгойдорстрой» (ЯНАО). Из пермских интересантов попытался заявиться только «Мостоотряд №123», но не был допущен из-за ошибки в документации. Тогда победителем был признан «Мостострой-12», но пермским подрядчикам удалось отменить итоги первого аукциона через арбитражный суд. По итогам этих торгов УФАС усмотрело картельный сговор между победителем и вторым участником: выяснилось, что «Мостострой-12» дважды кредитовал своего компаньона на сумму, соответствующую задатку.

Повторный аукцион был объявлен в марте 2016 года, но состоялся лишь 4 июля. В нем приняли участие два главных интересанта «Мостоотряд №123» и «Мостострой-12». Оба сделали по одному предложению, в результате цена оказалась снижена относительно первоначальной на 1,5% – до 2,096 млрд руб. Наименьшую цену предложило ЗАО «Уралмостострой». Предложение «Мостостроя-12» составило 2,106 млрд руб., то есть на 10,6 млн руб. больше. Но поскольку заявка «Мостоотряда №123» была признана не соответствующей требованиям аукционной документации, победителем вновь была признана тюменская компания. Результаты аукциона снова были отменены решением ФАС.

К третьему аукциону тюменский участник уже выбыл из гонки: региональное УФАС признало его недобросовестным поставщиком (за срыв строительства автодороги Час­тые–Бабки), подрядчик решение не стал оспаривать и лишился права на участие в госконтрактах. Кроме того, в минувшем январе правительство края покинули Олег Демченко и Алмаз Закиев.

В этих условиях соперником «Мостоотряда №123» выступил «Химспецстрой», прошлым летом сменивший владельца (сейчас 100% долей принадлежит пермскому ООО «Универсалкомплект»). До этого времени подрядчик не вступал в борьбу за крупный подряд. Компанию возглавляют известные в Перми специалисты в сфере дорожного строительства, в частности бывший совладелец «Юкон групп» Алексей Чикунов. Компания имеет крупные подряды на обслуживание краевых дорог и считается лояльной дорожным властям Прикамья.

Вчера победитель торгов и проигравшая сторона итоги не комментировали.

«Мостоотряд» должен будет построить обход за два года.

Собеседник в правительстве отметил, что, в любом случае, краевые власти не проиграют: «Химспецстрой» и «Мостоотряд» – примерно равные по техническому вооружению и опыту сооружения крупных объектов. Источник отметил, что вопросы вызывает лишь качество проектной документации – требуется ее корректировка.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.02; РОССИЙСКИЕ ЭКСПЕРТЫ ПО АВИАБЕЗОПАСНОСТИ ВЫЛЕТАЮТ В КАИР НА ИТОГОВУЮ ИНСПЕКЦИЮ – ИСТОЧНИК

Группа российских экспертов в сфере авиационной безопасности отправляется в Египет для финальной проверки аэропортов, сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с ситуацией.

«Эксперты прибудут в Египет сегодня. Им предстоит оценить состояние авиационной безопасности в аэропорту Каира», – сказал собеседник агентства.

Он сообщил, что от результатов проверки напрямую зависят сроки выполнения первого после приостановки авиасообщения гражданского рейса из Москвы в Египет.

«Если эксперты посчитают предпринятые меры в аэропорту Каира достаточными и новых замечаний не выявят, то первый рейс отправится в короткие сроки», – сказал источник.

Авиасообщение между Россией и Египтом было прервано в ноябре 2015 года. Такое решение приняла РФ после крушения над Синаем самолета 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.

Накануне **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявил журналистам, что эксперты РФ проведут очередную проверку аэропортов Египта в первой половине февраля.

«Сейчас мы готовим по приглашению египетской стороны ещё одну инспекционную проверку нашими экспертами в области авиационной безопасности как аэропорта Каира, так и Шарм-эль-Шейха и Хургады. По итогам этой проверки, конечно же, доклад будет также направлен (в правительство – ИФ). Она пройдёт в первой половине февраля», – сказал М.**Соколов**.

Ранее сообщалось, что возобновление авиасообщения между РФ и Египтом начнется с открытия регулярных рейсов между столицами государств. Российские пассажиры будут обслуживаться во втором терминале аэропорта Каира, который был оснащен новыми системами обеспечения безопасности. Предложения о начале полетов **Минтранс** РФ уже направил на рассмотрение в правительство, говорил М.**Соколов** в конце января. Позднее вице-премьер Аркадий **Дворкович** говорил журналистам, что решение по открытию рейсов в Каир «близко», но точных сроков не называл.

Открытие чартерных рейсов в курортные города Египта – Хургаду и Шарм-эль-Шейх – состоится позднее, указывали ранее в **Минтрансе**, добавляя, впрочем, что это «вопрос недалекого будущего».

Параллельно РФ и Египет планируют подписать межправительственное соглашение в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации. Его подробное содержание стороны не раскрывали. Подписание может состояться в рамках визита министра гражданской авиации Египта Шарифа Фатхи в РФ в начале февраля, указывали в **Минтрансе**.

### ВОЛГАНЬЮС.РФ; 2017.02.02; САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ БОЛЕЕ 1,8 МЛРД РУБЛЕЙ НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОДОРОГ

Самарской области будет выделено наибольшее количество средств – 1,837 млрд рублей – на финансирование дорожной деятельности в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» государственной программы «Развитие транспортной системы».

Соответствующее распоряжение подписано председателем правительства России Дмитрием Медведевым.

Согласно документу, субсидии получат 34 субъекта РФ. Всего на развитие транспортной системы регионам будет перечислено 30 млрд рублей.

На эти деньги планируется сократить число аварийно опасных участков в 34 городах с населением свыше 500 тыс. человек.

Участие Самарской области в программе обсуждалось в октябре 2016 года в ходе визита в Самарскую область **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а. Тогда губернатор Самарской области Николай Меркушкин подчеркнул, что попадание губернии в новую федеральную программу предоставляет дополнительные возможности реализовать все намеченные планы по строительству и ремонту дорог.

Как отметил Максим **Соколов**, в целом за два года по программе «Безопасные и качественные дороги» самарско-тольяттинская агломерация может получить дополнительную поддержку федерального бюджета в размере 3 млрд рублей.

В условиях ограниченности ресурсов областного бюджета органы исполнительной власти Самарской области постоянно повышают эффективность работы по привлечению средств федерального бюджета, изыскивают все возможности по максимальному привлечению федеральных ресурсов на территорию региона.

Существенную поддержку по включению губернии в федеральные программы оказывают депутаты Государственной Думы РФ, избранные в 2016 году от Самарской области. Во многом благодаря эффективной и сплоченной работе самарских депутатов (семь из восьми депутатов выбраны от «Единой России») наш регион уже не первый раз лидирует по количеству получаемых федеральных субсидий.

1,837 млрд рублей, выделяемые в 2017 году из федерального бюджета, будут направлены на ремонт автомобильных дорог в Самаре и Тольятти, в том числе:

– региональных автодорог в Самаре – Волжское шоссе (5 км) и Красноглинское шоссе (10 км, начало работ), а также ремонт а/д «Самара-Волгоград»-Новокуйбышевск 2 (7,5 км, начало работ), стоимость работ в 2017 г. – порядка 850 млн рублей;

– дорог местного значения г. о. Самара: ул. Венцека (1,11 км) и ул. Фрунзе (1,65 км), стоимость работ в 2017 г. – порядка 190 млн рублей;

– ремонт 14 дорог местного значения в г. о. Тольятти общая протяженность – 22,6 км, стоимость работ в 2017 г. – порядка 800 млн рублей.

В настоящее время готовится аукционная документация, торги планируется провести в конце февраля – начале марта 2017 года.

### ТАСС; ЕЛЕНА ВЕРЕЩАКА; 2017.02.03; МИНТРАНС РФ: ФОРМАТ ПРИВАТИЗАЦИИ «СОВКОМФЛОТА» И НМТП ПОКА НЕИЗВЕСТЕН

Формат приватизации госпакетов «Совкомфлота» и Новороссийского морского торгового порта (НМТП) пока неизвестен, сообщил журналистам заместитель **министра транспорта** России Виктор **Олерский**.

«Нет. Если бы он был известен, я думаю, вы бы об этом раньше меня узнали», – сказал он, отвечая на соответствующий вопрос ТАСС.

По словам **Олерск**ого, Московская биржа может стать одной из возможных площадок размещения акций «Совкомфлота», однако окончательное решение еще не принято. «Пока там разные мнения», – сказал он, отметив, что по московской площадке «есть предложения».

Замминистра подтвердил, что приватизация «Совкомфлота» возможна в 2017 году, однако дал понять, что у государства нет цели провести ее любой ценой. Он также выразил уверенность, что переход госпакета в частные руки не повлияет на качество управления компанией.

В конце января замглавы Минфина Алексей Моисеев сообщил, что приватизация «Совкомфлота» намечена на март – апрель 2017 года и правительство рассчитывает получить от нее около 30 млрд рублей. Приватизация компании планируется уже несколько лет: власти хотели продать компанию в 2015 году за 24 млрд рублей, но сделка не состоялась. «Совкомфлот» стоял в плане приватизации и на 2016 год, но сделка снова была перенесена.

План приватизации на 2017-2019 годы предполагает снижение доли государства в компании со 100% до 25% плюс одна акция, рассказал ранее ТАСС источник, знакомый с планом. Источник сообщил, что планом предусмотрен полный выход государства из капитала НМТП (сейчас оно в лице Росимущества контролирует 20% акций порта).

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.03; ЗЕРНОВОЙ ТЕРМИНАЛ В ЗАРУБИНО МОГУТ ПОСТРОИТЬ К 2021 ГОДУ, ПО КОНТЕЙНЕРНОМУ ЯСНОСТИ НЕТ – ЗАМГЛАВЫ МИНТРАНСА РФ

Строительство зернового терминала в порту Зарубино начнется через год и займет два года, сообщил заместитель **министра транспорта** РФ, глава **Росморречфлот**а Виктор **Олерский**.

«Сегодня там более-менее есть движение по зерновому терминалу. Началось проектирование. С учетом нашего опыта, наверное, (строительство займет – ИФ) года три приблизительно», – сказал В.**Олерский** журналистам в Петропавловске-Камчатском в пятницу.

«Обычно срок проектирования терминала, если будут все делать бодро, – год, включая две экспертизы – экологическую и главгосэкспертизу. Начнется строительство через год и (продолжительность – ИФ) строительства мы оцениваем в два года», – пояснил он.

Таким образом, исходя из прогноза В.**Олерск**ого, завершить строительство зернового терминала предполагается в 2020 году.

Что касается строительства контейнерного терминала, то, по словам замминистра, существует «значительное число обстоятельств, которые могут развернуть этот проект в ту или иную сторону».

«Там экономика считается, но необходимы существенные затраты для того, чтобы начал работать контейнерный терминал Зарубино. Причем не только затраты инвестора, но и затраты федерального бюджета на инфраструктуру», – пояснил он.

Как сообщалось, в конце января премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение правительства о включении зернового, контейнерного и бункеровочного терминалов в территориальную схему строительства морского порта Зарубино.

«Сумма» реализует проект по строительству специализированных перегрузочных комплексов в морском порту Зарубино в бухте Троицы (Приморский край). Помимо строительства зернового, контейнерного и бункеровочного терминалов, проект предусматривает развитие железно– и автодорожной, а также энергетической инфраструктуры на участке Зарубино – Хуньчунь (Китай). Предполагается, что порт будет переваливать грузы из северо-восточных провинций КНР в южные, а также часть экспорта российского зерна. Объем инвестиций оценивается более чем в 200 млрд руб.

Ранее сообщалось, что группа «Сумма» привлекает к проекту по развитию «Большого порта «Зарубино» международного портового оператора DP World (ОАЭ). В сентябре стороны подписали меморандум о взаимопонимании, который предусматривает их готовность «рассмотреть возможность совместных проектов в различных областях портовой, транспортной и логистической инфраструктуры».

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.02.03; АВИАТОРАМ ВОЗВРАЩАЮТ ФОРМЕННУЮ ОДЕЖДУ

**Министерство транспорта** России приняло долгожданное для многих авиаторов решение учредить форменную одежду для работников **Росавиаци**и и подведомственных структур. Соответствующий приказ, как ожидается, будет подписан в сентябре этого года. Еще несколько месяцев может занять переходный период, необходимый для решения всех организационных вопросов и закупки формы.

В транспортном ведомстве подготовили краткое описание форменной одежды и знаков различия государственных гражданских служащих **Федерального агентства воздушного транспорта**, его территориальных органов, работников подведомственных организаций. Для форменной одежды **Росавиаци**и определены традиционные авиационные синий и белый базовые цвета тканей, а также голубой прикладной (дополнительный) цвет и желтый приборный металл для знаков различия.

В центральном аппарате **Росавиаци**и и ее территориальных органах работают 1,5 тыс. человек. Еще не менее 10 тыс. человек работает в учебных заведениях гражданской авиации, подведомственных ФГУПах и казенных предприятиях. Скоро у них будет единая форма.

– Ношение форменной одежды является одним из факторов укрепления дисциплины, порядка и организованности, воспитывает у авиаработников чувства гордости и личной ответственности за порученное дело, – заявили «Известиям» в **Росавиаци**и.

По своему назначению форма будет двух видов. Официальная форменная одежда – для участия в приемах, переговорах, межведомственных совещаниях, торжественных и протокольных мероприятиях. Служебная форменная одежда будет предназначена для повседневного ношения, участия в совещаниях, инспекторских проверках, рабочих поездках. Кроме того, для каждого сезона будет отдельный комплект одежды – зимний, летний и межсезонный.

Порядок ношения форменной одежды будет определяться руководителем **Росавиаци**и или подведомственной организации исходя из конкретного мероприятия и сложившихся погодных условий. Стандартный комплект форменной одежды будет включать в себя фуражку (шляпку), тужурку или свитер, брюки (юбку), рубашку (блузку), галстук (шейный платок), утепленный головной убор, пальто или куртку, кашне, перчатки и обувь.

В качестве знаков различия по должностным категориям будут использованы элементы форменной одежды и наплечные знаки. Фуражки высшей группы должностей будут иметь на околыше и на козырьке шитье золотистого цвета, кокарду с шитьем золотистого цвета, вышитый знак на тулье фуражки. Зимние головные уборы и меховой воротник пальто должны быть из каракуля.

В соответствии с классным чином или должностной категорией поперек поля наплечного знака нашиваются металлические галуны золотистого цвета. У руководителя **Росавиаци**и будет два широких и один средний галун. Примечательно, что по знакам различия на форменной одежде ректор вуза гражданской авиации, например, приравнивается к заместителю начальника управления **Росавиаци**и. Одинаковый набор галунов будет у консультанта отдела управления **Росавиаци**и и старшего преподавателя учебного заведения.

Образцы будущей форменной одежды **Росавиаци**и явно наследуют советские традиции авиационной формы. Одежда мало отличается от военной формы или формы «Аэрофлота» тех времен. Немодные лацканы и широко посаженные пуговицы на мундире прямо указывают на ретростиль. С другой стороны, такую форму с легкостью сможет сшить любое швейное предприятие, одевающее сотрудников МВД или Министерства обороны.

Сейчас самыми модными среди российских авиаторов считаются сотрудники авиакомпании S7, где руководством уделяется повышенное внимание форменной одежде. В стандартный комплект пилота входит, например, четыре пары брюк, восемь сорочек, зимняя куртка «Аляска», шапка с мехом енота, летняя куртка, трикотажный жилет, фуражка и еще целый ряд различных элементов одежды. По информации «Известий», средняя цена подобного комплекта формы составляет около 70 тыс. рублей.

– Вокруг авиации в целом долгие годы существовал романтический ореол, одним из значимых составляющих которого была форменная одежда летного и руководящего состава. Форму и сейчас стоит рассматривать как один из элементов повышения престижа гражданской авиации, привлечения в отрасль молодых кадров, – отметил главный редактор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев. – С другой стороны, на фоне некоторой милитаризации общества очень не хотелось бы, чтобы гражданская авиация представала как еще одна полувоенная структура.

В настоящее время проходят общественные обсуждения проекта приказа **Минтранса**. Кроме того, форма одежды, униформа и ведомственный стиль **Росавиаци**и должны быть еще согласованы с Геральдическим советом при президенте Российской Федерации и Министерством обороны Российской Федерации.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО; 2017.02.02; ТРИНАДЦАТЫЙ ОКРУГ

В канун своего 870-летия, которое предстоит отпраздновать в сентябре, Москва продолжает строиться. Причем так бурно, что по темпам развития опережает многие столицы мира. «Город не остановил ни одной городской программы, что стало драйвером развития всего строительного комплекса», – прокомментировал этот факт вчера мэр Москвы Сергей Собянин.

Год минувший на заседании коллегии стройкомплекса, где подводились итоги 2016-го и обсуждались задачи на 2017-й, он назвал «Годом транспорта». И это объяснимо: построено 70 км путей и 39 станций метро и Московского центрального кольца. «Это абсолютный рекорд, который в ближайшее время вряд ли будет превзойден, – заметил глава города. – Благодаря этому радиальные линии и Кольцевая существующей подземки начали разгружаться, а еще для полумиллиона жителей Дмитровского шоссе и Новой Москвы с вводом новых станций улучшилась транспортная доступность. Руководитель стройкомплекса заммэра Марат Хуснуллин напомнил, что за все время лишь китайцы построили однажды больше – 84 км подземки за год.

Москва же, по его словам, планирует за 2017 год построить еще 35 км новых линий и 19 станций метро. В частности, уже в ближайшие недели, когда закончится обкатка поездов, будет запущен участок от «Делового центра» до «Раменок». Люблинско-Дмитровская линия метро продлится до станции «Селигерская» и начнется сооружение еще двух станций метро, которое дойдет на северо-востоке Москвы прямо до МКАД. Одна из них, пояснил Хуснуллин, расположится, скорее всего, в районе железнодорожной платформы «Лианозово». Поедет в этом году и первый участок Третьего пересадочного контура – от «Делового центра» до «Петровского парка» – скоро начнется и его обкатка.

Но главная задача, считает Марат Хуснуллин, в этом году начать строительство на всех трех десятках станций Третьего пересадочного контура, чтобы закончить его на всем 64-м протяжении в 2020 году. Глава стройкомплекса уверен, что у Москвы есть все возможности выполнить и ту масштабную задачу, которую команда правительства Москвы поставила перед собой в самом начале своей работы шесть лет назад: построить к 2020 году 75 станций и 150 км линий подземки. «У нас все для этого есть, – объяснил он. – В дефиците только люди». Китайцев уже позвали – они будут строить три станции на Третьем пересадочном контуре, но нужны еще примерно 10 тысяч специалистов и 3 тысячи проектировщиков.

Проложив за 2016 год 117 км дорог и 45 мостов, эстакад и тоннелей, город продолжает строительство очередных магистралей. Приоритет сейчас – Северо-Восточной и Северо-Западной хордам. По протяженности они равны примерно длине МКАД, заметил Собянин. Не уступают и по важности, так как дадут прямые связки между районами, которые избавят автомобилистов от перепробегов и многих пробок. Начнется в этом году и сооружение Северного дублера Кутузовского проспекта, первой дороги в Москве, строящейся по концессии. Проект ее готов и сейчас находится на экспертизе. «Нормативный срок строительства трассы – 4 года, но мы постараемся построить ее за три», – пообещал Марат Хуснуллин. А вот южный дублер того же Кутузовского проспекта город решил строить в это же самое время на свои деньги. Подрядчика выберут на аукционе в ближайшие пару месяцев. Так что совсем скоро связь с западом столицы резко улучшится, считает Марат Хуснуллин.

Недвижимости Москва построила чуть меньше, чем годом ранее, – 8,1 млн кв. м. Но в целом начиная с 2011 года введено более 50 млн кв. м. «Фактически за шесть лет мы с вами построили новый миллионный город», – сказал Собянин. Или тринадцатый округ, ведь в каждом из 12 существующих проживает как раз примерно по миллиону горожан. И если бы не та стройка дорог и метро, которую власти вели все это время, город давно прочно бы встал в пробках. Москва же в последние годы, как отмечают международные эксперты, даже наращивает скорость передвижения. Строя жилье в основном в Новой Москве и на территориях освобожденных промзон, не забывает столица о социалке и рабочих местах.

Причем немалая часть их строится на средства инвесторов. В 2016 году они вложили в школы, детсады, магазины, поликлиники более 20 млрд руб., а в 2017-м готовы довести инвестиции до 50 млрд руб., отмечалось на коллегии. Комплексная застройка – это еще одно важное условие, благодаря которому москвичи чувствуют себя комфортно в городе, развивающемся такими темпами. Ну, а хорошего настроения в юбилейный год им добавит ввод парка «Зарядье», детского парка в Нагатино, обновленных «Лужников» и трех других крупных стадионов. В канун чемпионата мира по футболу Москва объявила Год спорта.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2017.02.02; БЕРЕГА СБЛИЖАЮТСЯ

Строители моста через Керченский пролив приступили к сложнейшей технической операции – надвижке мостовых пролетов между морскими опорами. Первые пролеты начали двигать между островом Тузла и фарватером Керчь-Еникальского канала.

Сначала на суше проводится укрупнение сегментов пролета, после чего строители двигают его в акваторию по скользящим направляющим с помощью мощных домкратов. Пролеты в результате собираются в длинную «нитку», которая ползет в сторону фарватера. В конце концов пролет, первым вышедший в море, окажется в своем проектном положении у фарватера. Здесь он примкнет к арке.

– Длина передвигаемой «нити» металлоконструкций автодорожного моста – более двух километров, а общая масса более 18 тысяч тонн, – рассказал заместитель начальника ФКУ Упрдор «Тамань» Владислав Сафин. – Всего на объекте четыре морских участка, включая участок над фарватером. Их протяженность – более шести километров из 19 километров трассы мостового сооружения. В общей сложности на этих участках будет установлено более 50 тысяч тонн металлоконструкций автодорожного моста.

Во время работ используется грузоподъемное, гидравлическое и сварочное оборудование. Собранные на стенде пролеты движутся в акваторию со скоростью 15-25 сантиметров в минуту. От строителей требуется высочайшая точность и опыт, хоть это и широко применяемый в мировом мостостроении способ.

Одновременно на стройке продолжаются работы по сооружению опор по всей трассе Крымского моста. К середине января погружено более 3800 свай трех типов из более 7000, предусмотренных проектом. Готовы более 230 опор из 595, ведется сборка пролетов на сухопутных участках и арочных пролетных строений, идут работы по бетонированию плиты проезжей части.

– Растет объем ручного труда, и мы увеличиваем количество строителей – на стройке уже трудятся около 4000 человек, а к весне их будет еще больше, – рассказал начальник технической службы «СГМ-Мост» Юрий Бесков. – Все больше и специализированного оборудования. Только в операции по надвижке морских пролетов используется почти 30 основных строительных машин и механизмов – краны, домкраты, гидроцилиндры, а если считать все задействованное в надвижке оборудование, то это более 200 единиц инвентаря.

Несмотря на аномальные для Крыма морозы, сковавшие льдом Керченский пролив, работы не останавливались ни на один день. В минус 10 градусов бетонирование проезжей части будущего моста продолжалось в специальных защитных шатрах – «тепляках». Температура бетонного раствора там постоянно поддерживается на уровне 15 градусов.

Начало движения автомобилей по мосту запланировано на декабрь 2018 года, поездов – на декабрь 2019 года.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.02.02; ТАРИФЫ НА ПРОЕЗД ПО ТРАССЕ М-4 «ДОН» ВЫРАСТУТ В МАРТЕ

Стоимость проезда по семи из девяти платных участков дороги М-4 «Дон» вырастет на 5,4 процента (на уровень инфляции 2016 года)

Подорожание затронет и участок в Московской области, уточнили в Автодоре. Тарифы на проезд будут индексированы не только на участке с 21 по 93 километр. (Подорожание произойдет для пользователей 225 по 260 километр, с 287 по 322 километр, на двух участках с 330 по 464 километр, с 492 по 517 километр и с 544 по 633 километр).

При этом на двух участках М-4 «Дон» с 93 по 211 километр, который проходит по Московской и Тульской областям и с 517 по 544 километр (обход села Новая Усмань в Воронежской области), стоимость проезда не увеличится. В Автодоре это объясняют тем, что платность на них была введена только в 2016 году

### ЧИТА.RU; 2017.02.03; ДИРЕКТОРОВ ШКОЛ НАЧАЛИ ШТРАФОВАТЬ ЗА ОТСУТСТВИЕ ТРАНСПОРТНОГО ОБРАЗОВАНИЯ В ЗАБАЙКАЛЬЕ

Директоров школ в Забайкальском крае начали штрафовать за то, что у них нет транспортного образования для перевозки учеников, сообщил 3 февраля на заседании комитета по социальной политике заксобрания региона министр образования, науки и молодёжной политики Андрей Томских.

Он пояснил, что по новым требованиям **Минтранса** РФ руководители образовательных учреждений столкнулись с тем, что они должны иметь образование по специальности «Техника и технология транспорта». В 2016 году в Забайкалье за это несоответствие оштрафовали шесть школ и их директоров.

«И это не курсы по 16 часов должны быть, это тысяча часов. Второе высшее образование», – сказал Томских.

Он отметил, что с управлением государственного автодорожного надзора была договорённость, что, если краевой суд признаёт правоту директоров, госавтодор признаёт это решение. Суд принял сторону педагогов, однако сейчас ведомство пытается оспорить это решение в кассации.

В других регионах такой проблемы не стоит, отметил Андрей Томских. С его слов, по этой логике можно привлекать к ответственности и руководителей медицинских организаций, и других социальных учреждений.

### РИА ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2017.02.02; ДОРОГИ ЮГРЫ ПОСТАВИЛИ В ПРИМЕР ДРУГИМ РЕГИОНАМ

В Ханты-Мансийске состоялось совещание руководителей территориальных органов управления автомобильными дорогами Уральского федерального округа, сообщает корреспондент «ФедералПресс».

В мероприятии приняли участие: заместитель руководителя **Федерального дорожного агентства** Дмитрий Прончатов, заместитель губернатора Югры Дмитрий Шаповал, генеральный директор и члены президиума Ассоциации «РАДОР», а также главы территориальных органов управления дорогами УрФО и представители **Минтранса** и Минсельхоза РФ.

По словам Прончатова, все субъекты УрФО в полном объеме освоили федеральные субсидии и трансферты. Югра достигла в этом наибольших успехов, поэтому именно этот автономный округ был выбран местом для проведения совещания.

Югра стала одним из двух субъектов РФ, где удается поддерживать более 80 % дорог в нормативном состоянии, несмотря на сложные климатические условия. Показатель доли федеральных дорог нормативного состояния достигает 70 %.

Гендиректор ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин отметил, что в 2016 году на 17 % увеличились объемы ремонтных работ, на 18 % – объемы строительства водообъектов, а рост устройства линий электроосвещения составил 400 километров, или 47 %, после чего призвал сохранить эти темпы.

Замгубернатора Югры Дмитрий Шаповал заявил, что дорожный фонд округа в текущем году вырос по сравнению с прошлым годом, и существенная его часть идет на поддержку муниципальных дорожных фондов.

«Мы для себя поставили задачу – довести до 90 % показатель состояния автомобильных дорог в нормативном состоянии. Также мы нацелены на развитие проектов государственно-частного партнерства. Они, прежде всего, связаны с устойчивым и безопасным дорожным коридором «Север-Юг» и широтным коридором «Пермь – Томск». Замечу, что на территории Югры опорная сеть по этим коридорам сформирована полностью», – прокомментировал Шаповал.

С этого года в России запускается стратегический проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Правительство РФ уже выделило 30 миллиардов рублей для распределения между 34 субъектами. 37 крупных городских агломераций численностью более 500 тысяч жителей получат средства на условиях долевого софинансирования – 50 на 50 %.

Проект пройдет в два этапа. Первый, рассчитанный на 2017 – 2018 годы, предполагает работу над снижением числа очагов ДТП и приведением дорог в нормативное состояние. Второй продлится до 2025 года.

На заседании коснулись также проблем системы «Платон». На сегодняшний день она собрала порядка 20 миллиардов рублей, и большая часть этих денег поступила в дорожный фонд. Правительство приняло решение вернуться к ставке 80 % от тарифа, что, скорее всего, составит 3 рубля 6 копеек.

### ТАСС; ЭЛЬВИРА БАЛГАНОВА; 2017.02.02; ПРАВИТЕЛЬСТВО БУРЯТИИ НАПРАВИТ БОЛЕЕ 500 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ

Правительство Бурятии направит до 2020 года более 500 млн рублей на ремонт дорог на севере республики, сообщили журналистам в региональном **Минтрансе**.

«На 2017-2020 годы планируется выделить 557 млн рублей», – сказали в министерстве, напомнив, что на ремонт дорог в Северо-Байкальском, Муйском районах и городе Северобайкальск за последние четыре года было направлено свыше 1,4 млрд рублей.

По данным **Минтранса**, в Муйском районе, где протяженность дорожных сетей составляет более 418 км, планируется реконструировать два мостовых перехода на трассе Северобайкальск – Новый Уоян – Таксимо, выполнить ремонт участка с 326 по 341 км, а также продолжить работы по содержанию других автодорог.

В Северо-Байкальском районе свыше 705 км дорожных сетей. «Там средства пойдут на строительство мостового перехода на 251 км автодороги Северобайкальск – Новый Уоян – Таксимо, на реконструкцию мостового перехода на 161 км и моста через ручей на 34 км этой дороги», – уточнили в министерстве. Там добавили, что в городе Северобайкальск, где проходит 98,4 км автодорог местного значения, работа по содержанию трасс также будет продолжена.

### DP.RU; 2017.02.02; РЖД ГОТОВЯТСЯ ПЕРЕДАТЬ ЛОКОМОТИВЫ В ЧАСТНЫЕ РУКИ

С приходом Олега Белозерова на пост президента РЖД частные железнодорожные операторы связывали надежды на приватизацию локомотивов. Теперь появились серьезные основания полагать, что в ближайшее время ситуация сдвинется с мертвой точки.

Доходы железнодорожной монополии от предоставления локомотивной тяги перевозчикам превышают 200 млрд рублей в год. Но железнодорожная монополия при Олеге Белозерове не отрицает возможности либерализации рынка локомотивной тяги, хотя и не спешит передавать локомотивы в управление частным компаниям.

Бывший президент РЖД Владимир Якунин выступал категорически против передачи операторам права эксплуатировать локомотивы на путях общего пользования, полагая, что такая возможность приведет к тому, что частные перевозчики заберут себе высокодоходные грузы и выгодные направления, а РЖД оставят все убыточное. По некоторым оценкам, чистая прибыль ОАО «РЖД» в результате либерализации рынка локомотивной тяги может сократиться примерно на 20 млрд рублей в год.

Соглашаясь с тем, что появление частных перевозчиков приведет к снижению доходов ОАО «РЖД», независимый эксперт, доктор экономических наук Леонид Мазо не видит в этом особенной проблемы. «Действительно, появление конкуренции там, где раньше была монополия и барьеры входа были установлены государством, зачастую приводит к тому, что монополия может потерять свои доходы, – констатирует эксперт. – Если цель – не допустить развития конкуренции и снижения доходов монополии (РЖД), то этот аргумент можно признать верным. Если же у экономической политики другая цель, например развитие конкуренции, то и оценка подобного аргумента изменится. Надо просто правильно выбрать приоритеты: мы хотим защитить одного конкретного монополиста путем сохранения дефицита и проблем с вывозом грузов или создать нормальный рынок, на котором все проблемы решаются рыночным путем».

А если государство все же решило перевести работу отрасли на конкурентную модель, то вслед за появлением частных собственников вагонов, по мнению железнодорожных операторов, должны появиться частные собственники локомотивов, что, собственно, и было ранее закреплено в Целевой модели развития рынка железнодорожных перевозок. Но открыть доступ частникам в сегмент предоставления услуг локомотивной тяги формально до сих пор никто не решается. Впрочем, похоже, что без частных инвесторов РЖД уже не обойтись, так как собственных средств на обновление парка локомотивов у железнодорожной монополии нет и она уже обсуждает с Минэкономразвития поправки к целевой модели рынка грузовых перевозок, касающиеся либерализации рынка локомотивной тяги.

Две модели конкуренции

**Минтранс** и РЖД не могут пока определиться с моделью развития конкуренции на железной дороге. Рассматриваются две концепции – «за маршрут» и «на маршруте».

В первом случае перевозчики борются за маршрут: на отдельных участках инфраструктуры право осуществлять все грузовые перевозки передается локальному перевозчику сроком на 5-10 лет. При этом общесетевой перевозчик не работает на участке локального перевозчика, сдавая или принимая поезда на стыковочной станции.

«Концепция конкуренции «за маршрут» очень сложна и на деле еще сильнее закрывает рынок для частных перевозчиков, – отмечает директор по правовым вопросам ЗАО «Евросиб СПб-ТС» Илья Межевой. – По сути, она «конкуренцией» не является в принципе, поскольку конкурировать придется только перед ОАО «РЖД», в то время как конкурировать нужно перед потребителем услуг – в нормальном понимании термина «конкуренция».

Много монополий вместо одной

Представители крупных частных перевозчиков отдают предпочтение альтернативному варианту. По их мнению, для апробирования модели конкуренции «на маршруте» имеются все необходимые условия: на рынке присутствуют компании, готовые начать работу, имеющие многолетний опыт эксплуатации частных грузовых локомотивов, квалифицированных специалистов, филиальную сеть, грузовую базу. Подготовлены необходимые правовые акты, введен тариф на услуги железнодорожной инфраструктуры. При этом для запуска пилотных проектов по модели «за маршрут» все перечисленные условия отсутствуют. В том числе нет четкого представления, как будут регулироваться перевозки грузов и порожнего подвижного состава, если они начинаются и продолжаются за его пределами.

Концепция конкуренции «на маршруте» является предметом определенных спекуляций насчет того, что допуск на участок многих перевозчиков нарушит перевозочный процесс, отмечает Илья Межевой, в реальности «локальными перевозчиками» может быть незначительное количество компаний. Более того, некоторые участники рынка полагают, что реализация модели «на маршруте» может привести к образованию множества локальных монополистов – на отдельных участках железнодорожной сети.

Назад дороги нет

В качестве весомого аргумента в пользу привлечения частных компаний на рынок локомотивной тяги можно привести растущий дефицит локомотивов, в это куда более серьезная проблема, чем нехватка вагонов несколько лет назад. Потребность в обновлении локомотивного парка будет расти в геометрической прогрессии, полагают опрошенные «ДП» эксперты. Сторонники либерализации достаточно жестко оценивают варианты, которые вводят ограничения на курирование частных локомотивов, полагая, что опыт формирования приватных вагонных парков является в целом успешным.

Собственных средств на обновление локомотивного парка у РЖД нет, а государство в текущей экономической ситуации вряд ли выделит десятки миллиардов рублей на закупку локомотивов. Поэтому железнодорожные операторы полагают, что либерализация рынка локомотивной тяги неизбежна.

Экономическая история реформ в разных странах показывает, что откладывание реформ под лозунгом «как бы чего не вышло» в итоге приводит к гораздо более болезненным последствиям, чем самые радикальные изменения, отмечает Леонид Мазо. По его мнению, аргументы против частной собственности на локомотивы, против развития рынка локомотивной тяги (то есть против создания независимых перевозчиков) апеллируют не столько к рациональному, к эффективности, сколько к привычности неэффективности.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.02; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА РАССМАТРИВАЮТ ВАРИАНТ СТРОИТЕЛЬСТВА ОТКРЫТОГО МЕТРО ВМЕСТО КОЛЬЦЕВОЙ ЛИНИИ ПОДЗЕМКИ

Власти Петербурга подготовят технико-экономическое обоснование проекта создания открытого метро в городе, сообщает пресс-служба городского комитета по транспорту.

Создание открытого метро в Петербурге обсуждалось накануне на совещании при участии вице-губернатора города Игоря Албина и вице-президента РЖД Петра Кацыва. Предполагается, что новый для города вид транспорта станет менее затратной альтернативой кольцевой линии метрополитена.

«Линия открытого метро создаст новые скоростные хордовые связи между районами города с малыми интервалами и высокой скоростью движения. Интегрированное в систему петербургского метрополитена и линий пригородных электропоездов, открытое метро поможет сформировать транспортно-пересадочные узлы, которые станут основой для комплексного развития Санкт-Петербурга», – говорится в сообщении.

Детали потенциального проекта в тексте не уточняются, но сообщается, что к его финансированию планируется привлечь частных инвесторов.

Сроки разработки ТЭО в сообщении также не указаны.

Как сообщалось ранее, власти Петербурга прорабатывают вопрос строительства кольцевой линии городского метро. Предполагается, что первый участок линии протяженностью 7,165 км будет включать в себя станции «Василеостровская-2» , «Большой проспект-2», «Лесная-2», «Спортивная-2», «Петроградская-2» и «Кантемировская».

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.02; РЖД ЗАПУСТИТ ПОЕЗДА ИЗ ВОЛГОГРАДА В КАЗАНЬ, НИЖНИЙ НОВГОРОД И ВОРОНЕЖ

ОАО «РЖД» в 2017 году планирует запустить поезда из Волгограда в Воронеж, Нижний Новгород и Казань, сообщает корпоративное издание РЖД.

Поезд Волгоград – Саратов – Казань начнет курсировать в июле, а поезда Волгоград – Воронеж и Волгоград – Саратов – Нижний Новгород – в III-IV кварталах текущего года.

Впервые за последние семь лет существенно обновится подвижной состав филиала.

«В течение года поступят 65 новых плацкартных вагонов, оборудованных биотуалетами и кондиционерами. Преимущественно из новых вагонов сформируем запланированные к запуску новые поезда, а также составы, курсирующие в южном направлении», – цитирует издание слова представителя филиала.

Ожидается, что благодаря обновлению парка доля вагонов филиала, оборудованных кондиционерами и биотуалетами, превысит 60%.

### ВЕДОМОСТИ; МАРГАРИТА ПАПЧЕНКОВА; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ; 2017.02.03; ПРИВАТИЗАЦИЯ, НО НЕ РАДИ ДЕНЕГ

Правительство утвердило прогнозный план приватизации на 2017–2019 гг.: 477 акционерных обществ, 298 ФГУПов, доли в 10 ООО, 1041 казенного предприятия. В том числе доли будут проданы и в крупнейших компаниях – сроки и способы продажи решено определить с учетом конъюнктуры и рекомендаций инвестконсультантов. Россия полностью расстанется с Новороссийским морским торговым портом (НМТП; продажа 20% может состояться уже в этом году), Объединенной зерновой компанией, Приокским заводом цветных металлов, объединением «Кристалл» (производство бриллиантов).

В «Совкомфлоте» доля будет снижена до 25% плюс 1 акция. В этом году предполагается продать 25% минус 1 акция судоходной компании – этот пакет никак не находит покупателя из-за плохой рыночной конъюнктуры. В «Алросе», 10% которой было размещено на бирже в 2016 г., доля государства снизится до 29% плюс 1 акция. Есть планы приватизации и банковских активов (см. стр. 14).

В финальный план не вошли некоторые предложения Минэкономразвития – продажа доли РЖД и еще 10% в «Роснефти»: с учетом уже проданных в 2016 г. 19,5% это снизило бы долю государства ниже контроля. Идею сочли опасной, говорит федеральный чиновник.

Осенью Минфин оценил доходы от приватизации очень скромно: в 2017 г. – 138 млрд, а в 2018–2019 гг. – всего по 14 млрд руб. (эти цифры и заложены в бюджет). В декабре замминистра финансов Алексей Моисеев говорил о доходе от приватизации в 300 млрд руб. в год.

Насколько таким оптимистичным оценкам соответствует новый план приватизации, Минфин вчера не прокомментировал. Приватизация НМТП, «Алросы» и «Совкомфлота» принесет государству 132–147 млрд руб., подсчитал директор по инвестициям TKC Partners Андрей Третельников.

По словам Третельникова, 20% в НМТП может быть оценено в 27 млрд руб., 4% «Алросы» – в 30 млрд руб. (исходя из текущей капитализации), а пакет «Совкомфлота» – в 75–90 млрд руб. 35,9% минус 1 акция ВТБ может принести 321,5 млрд руб. исходя из текущих котировок. Малая приватизация должна приносить в бюджет всего по 5,6 млрд руб. ежегодно. Но это только предварительный расчет, указывает федеральный чиновник.

План на 2016–2017 гг. получился менее амбициозным, чем предыдущий, на 2014–2016 гг. Помощник президента Андрей Белоусов говорил недавно, что среди крупных компаний и нечего продавать – все остается в приватизационной повестке, но пока не время.

Правда, осталось много непроданных пакетов из прежнего плана: планировалось полностью выйти из «Ростелекома», «Роснано», Объединенной зерновой компании, «Росспиртпрома», снизить долю до 25% плюс 1 акция в «Аэрофлоте», а в РЖД и «Транснефти» – до 75% плюс 1 акция, в «Зарубежнефти» – до 90% и затем до 50% плюс 1 акция к 2020 г. Но в новый план они не перекочевали. Правительство стало лучше сознавать свои силы, говорит федеральный чиновник.

Но прежний план выполнялся в тяжелых условиях: на Россию наложены санкции, произошел обвал цен на нефть – это фактически закрыло для страны выход на внешние рынки. Росимущество хотело даже объявить трехлетний мораторий на приватизацию, однако в 2016 г. из-за еще большего падения цен на нефть мораторию помешала ситуация с бюджетом: государство продало пакеты в «Роснефти», «Башнефти» и «Алросе» в общей сложности более чем за 1,05 трлн руб. Но в этом году у бюджета такого острого дефицита не будет, важно при выборе объекта приватизации не торопиться, а аккуратно смотреть, кто лучше готов и где эффект для экономики будет больше, сказал недавно министр экономического развития Максим Орешкин.

Есть несколько причин для скромной приватизации, объясняет главный экономист БКС Владимир Тихомиров. Во-первых, затыкать дыры любыми способами уже не нужно. Во-вторых, в предвыборный год не хочется давать козырь оппозиции – госактивы продаются за копейки. В-третьих, у государства в принципе нет желания расставаться с активами, как показал прошлый год: «Алроса» и «Роснефть» проданы, так как это не снижало существенно доли государства, а «Башнефть» просто отдали другой госкомпании – «Роснефти». Вклад государства и госкомпаний в ВВП вырос до 70% в 2015 г. с 35% в 2005 г., подсчитывала Федеральная антимонопольная служба.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.02; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛАГАЕТ ПРИВАТИЗИРОВАТЬ РЕЧНЫЕ ПОРТЫ

**Министерство транспорта** РФ приступило к разработке проекта федерального закона о приватизации речных портов, соответствующее уведомление опубликовано на официальном интернет-портале правовой информации в четверг.

Принятие законопроекта ускорит передачу права собственности государственных речных портов собственникам, которые обеспечат их восстановление и надлежащее содержание, говорится в сводных материалах к проекту.

Ведомство предлагает проводить конкурсы по продаже речных портов с установлением начальной цены продажи в размере 1 рубль. В случае, если порт не был продан на первом этапе, то приватизация объекта проводится путем продажи на аукционе с установлением начальной цены в размере 1 рубль.

Подготовленный **Минтрансом** законопроект реализует поручения президента по итогам заседания президиума Государственного совета, состоявшегося 15 августа 2016 г.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ДМИТРИЙ МАЛЬКОВ; 2017.02.02; ПОКУПАТЕЛЯ ПРИЗЕМЛЯЮТ В «ХАТАНГЕ»

Одну из важнейших воздушных гаваней красноярского Севера готовят к продаже. Об этом сообщил глава Таймырского муниципального района Сергей Ткаченко, отметив, что «работа по привлечению инвесторов уже активно ведется».

Как пояснили в региональном правительстве, без частных денег изрядно изношенную инфраструктуру аэропорта в порядок не привести. «Хатанга» давно нуждается в реконструкции перрона и, конечно, – в современном здании аэровокзала. Существующий пассажирский терминал был построен еще в 1954 году, причем как временное сооружение. Сегодня он просто не может эксплуатироваться по назначению.

А ведь этот объект не только для Красноярского края, но и для страны – стратегический.

– Крупнейший в российской Арктике аэропорт является ключевым в жизнеобеспечении жителей Таймыра, запасным для норильского Алыкеля, базовым для полярной авиации. Проведение его масштабной реконструкции, повышение безопасности, увеличение туристической привлекательности этих уникальных мест – задачи первостепенной важности, – убежден **министр транспорта** региона Сергей Еремин.

В краевой казне средств на глобальную модернизацию «Хатанги», находящейся в хозяйственном ведении госпредприятия «Красавиа», нет. Согласно первоначальному плану, воздушная гавань должна была войти в состав федерального казенного предприятия «Аэропорты Красноярья», созданного в 2011 году. Но в итоге ему передали только пять краевых площадок: Кодинск, Мотыгино, Подкаменную Тунгуску, Северо-Енисейский и Туруханск. «Хатангу» включили во вторую очередь, вместе Байкитом, Ванаварой, Турой, Диксоном и Енисейском. Однако, как пояснили в красноярском **минтрансе**, вопрос об их передаче в казенное предприятие отложен на неопределенное время.

В сложившейся ситуации профильное краевое ведомство «взяло в проработку» поиск частного хозяина «Хатанги».

– Первоначально необходимо сформировать бизнес-план для четкого и полного понимания экономики предприятия, – поясняет Сергей Еремин. – Далее планируется разработать проект концессионного соглашения. Безусловно, в первую очередь с учетом интересов края, северян. Затем проводится конкурс среди потенциальных инвесторов, который и выявит победителя.

Экономический потенциал у «Хатанги» очень высокий, уверены в красноярском правительстве. Сегодня это северное направление становится инвестиционно привлекательным: богатые полезными ископаемыми земли притягивают бизнес, для которого важно установить качественное авиасообщение с поселком. Аэропорт в Хатанге является ключевым пунктом в реализации планов дальнейшего промышленного освоения красноярского Крайнего Севера.

Сейчас краевые власти пытаются определить круг потенциальных интересантов проекта. Времени на раскачку немного. Траты серьезно растут. Если за 2012-2015 годы в «Хатангу» было инвестировано 9,5 миллиона рублей, то во втором полугодии 2016-го на поддержание ее хозяйства в рабочем состоянии новое руководство «Красавиа» направило уже 83 миллиона.

Между тем в региональном **минтрансе**, не уточняя цифр, подчеркивают: «На модернизацию арктического аэропорта требуются куда более значительные средства».

Справка «РГ»

Крупнейший в российский Арктике аэропорт «Хатанга» обслуживает сейчас преимущественно местные линии, обеспечивая доставку пассажиров и грузов в поселки Хатангского района, а также в Норильск и Красноярск. После завершившейся в 2009 году реконструкции взлетно-посадочной полосы, которую провели за счет средств федерального бюджета, возможности аэропорта существенно расширились. Он может принимать и среднемагистральные Ту-154, и тяжелые транспортники Ил-76. По данным «Красавиа», в 2015 году расходы на содержание «Хатанги» составляли порядка 110 миллионов рублей.

### КОММЕРСАНТ САРАТОВ; АСЯ САФИУЛЛИНА; 2017.02.03; «АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ» НАЗНАЧИЛИ ДЕНЬ СТРОИТЕЛЯ

На выполнение работ по строительству пассажирского терминала в Сабуровке претендует 14 компаний, – таковы итоги предварительного отбора, проведенного УК «Аэропорты регионов». Это компании из России, Турции, Италии и Чехии. С каждой УК намерена провести переговоры: к работе весной 2017 года приступит та, что предложит наиболее выгодные условия. Она построит пассажирский терминал и комплекс административных и технических помещений. Напомним, работы на объекте ведутся с 2012 года. Изначально планировалось запустить аэропорт в эксплуатацию в конце 2017 года, но несколько месяцев назад было решено передвинуть сроки на 2019 год.

АО УК «Аэропорты регионов» завершило предварительный отбор претендентов на участие в конкурсе по выбору подрядчика строительства аэропортового комплекса в Сабуровке. УК рассмотрела 20 заявок от строительных компаний, к конкурсу допущено 14 потенциальных подрядчиков. Уточняется, что это организации из России, Турции, Италии и Чехии. «Учитывая сложность объекта и повышенные требования к качеству работ, которые предстоит выполнить при строительстве нового аэропорта, мы всесторонне оценили возможности каждого из претендентов, подавших заявку в ходе первого этапа, и выбрали компании, которые, на наш взгляд, способны решить поставленные задачи в установленные сроки», – рассказал директор по капитальному строительству УК «Аэропорты регионов» Андрей Земляков. В УК оценивали наличие опыта возведения крупных объектов промышленно-гражданского строительства, оснащенность собственными производственными ресурсами, строительной техникой и наличие инженерно-технических специалистов.

Победитель будет определен к весне 2017 года. «В ходе основного этапа конкурса мы проведем конкурентные переговоры с каждой компанией и выберем подрядчика, который предложит наиболее выгодные условия выполнения работ», – сказал господин Земляков. С победителем будет заключен контракт на возведение «комплекса зданий и сооружений, предназначенных для обслуживания пассажиров и выполнения технологических процессов в аэропорту». Прежде всего это пассажирский терминал площадью 23 тыс. кв. м, обладающий пропускной способностью в 1 млн пассажиров в год. На первом этапе также будет построен комплекс административных, производственных и технологических зданий для размещения служб аэропорта и спецтехники, устроены парковки, сеть внутренних дорог, тротуаров и инженерных коммуникаций.

Как писал „Ъ“, строительство аэропорта ведется в рамках программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». Работы в Сабуровке начались в 2012 году. Летом 2013 года в проект срочно были внесены изменения, так как параметры ИВПП устарели. Одновременно облправительство вело поиск инвестора. Вложиться в саратовский проект решила ГК «Ренова» Виктора Вексельберга в лице дочерней УК «Аэропорты регионов», которая уже в июле 2013 года зарегистрировала в регионе «дочку» – ПАО «СарАэро-Инвест». Однако только в начале 2015 года «Аэропорты регионов» получили положительное заключение Главгосэкспертизы на проект строительства наземной инфраструктуры аэропортового комплекса. В ноябре прошлого года УК заявила, что проект нуждается в переформатировании из-за девальвации рубля: инвестор посчитал затраты и пришел к выводу, что при сохранении статус-кво тарифы вырастут в несколько раз. В **Росавиаци**и сообщили, что федеральная часть (строительство аэродрома) возводится опережающими темпами. Губернатор Валерий Радаев заявил, что регион (строительство инфраструктуры) свои обязательства выполняет. Спустя полтора месяца в Москве прошло совещание, на котором было решено сдвинуть сроки: завершить строительство теперь планируется к концу 2018 года, а ввести комплекс в эксплуатацию – в начале 2019 года. Напомним, изначально планировалось сдать аэропорт в конце 2017 года.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.02; РОСАВИАЦИЯ ПРИОСТАНОВИЛА СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА «ГРОЗНЫЙ АВИА»

**Росавиаци**я приостановила сертификат эксплуатанта чеченской авиакомпании «Грозный Авиа», говорится на сайте ведомства.

Решение вступило в силу 12 декабря прошлого года «на основании письменного заявления эксплуатанта».

Законодательство разрешает восстановить действие сертификата за 270 дней с момента его приостановки, указано на сайте ведомства.

Как сообщалось, в апреле прошлого года **Росавиаци**я вводила ограничения в сертификат «Грозный Авиа» в части запрета на выполнение международных полетов. Источник в ведомстве тогда указывал, что решение было принято по инициативе самой компании. В июне **Росавиаци**я также ограничивала срок действия сертификата эксплуатанта «Грозный Авиа» до 6 сентября 2016 года – «на основании акта плановой проверки базовых объектов компании». Позднее все введенные ранее ограничения были сняты.

«Грозный Авиа» учреждена в 2007 году, занимается перевозкой пассажиров, грузов и почты. По данным базы «СПАРК-Интерфакс», 99,98% акций перевозчика владеет Чеченская республика, 0,02% – у ООО «Лайнер-1», принадлежащего гражданину РФ Рамзану Мусайханову.

### ВОЛГА-КАСПИЙ; 2017.02.02; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ В ВОЛГОГРАДСКОМ АЭРОПОРТУ ОФИЦИАЛЬНО СТАЛ МЕЖДУНАРОДНЫМ

Новый терминал, построенный в аэропорту Волгограда специально к Чемпионату мира по футболу FIFA 2018 года, официально получил статус международного. Соответствующий приказ **Минтранса** опубликован на федеральном портале правовой информации.

Как пояснили ИА «Волга-Каспий» в пресс-службе АНО «Транспортная дирекция-2018», этот документ фактически подтверждает завершение строительства нового терминала аэропорта «Гумрак» в рамках программы подготовки к чемпионату.

– Это первое мероприятие федеральной программы подготовки к ЧМ-2018 по модернизации транспортной инфраструктуры, которое завершилось в этом году. Но оно не последнее. В том же волгоградском аэропорту сегодня продолжаются строительно-монтажные работы по обустройству инженерных систем. В соответствии с планом все работы в аэропорте должны быть закончены к концу этого года, – заявил гендиректор АНО «Транспортная дирекция-2018» Терентий Мещеряков.

– Но уже можно сказать, что сам терминал С аэропорта готов к приему гостей из-за рубежа. Новый аэровокзальный комплекс соответствует международным требованиям по качеству сервиса, а это значит, что Волгоград будет ещё более привлекательным для иностранных туристов и после окончания футбольного первенства.

Напомним, первых пассажиров новый терминал принял ещё в августе. Планируется, что во время проведения ЧМ-2018 его пропускная мощность будет составлять до 450 человек в час.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.02; СУД ПОДТВЕРДИЛ ЗАКОННОСТЬ БЕСПЛАТНОГО ПРОВОЗА НА САМОЛЕТАХ «ПОБЕДЫ» БАГАЖА ДО 10 КГ

Арбитражный суд Московского округа в четверг подтвердил законность решения судов нижестоящих инстанций, признавших законным предписание **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта** (**Ространснадзор**) от 29 февраля 2016 года о бесплатном провозе багажа весом до 10 кг на рейсах ООО «Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот»).

Как отмечается в информации на сайте суда, суд отклонил кассацию авиакомпании.

Как усматривается из материалов дела, в результате проверки ведомством ООО «Авиакомпания «Победа» установлено, что компания нарушает приказ **Минтранса** России «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», а также положения Воздушного кодекса РФ.

В связи с этим компании было выдано предписание об устранении нарушений.

По мнению ведомства, авиакомпания нарушила положения Федеральных авиационных правил о норме бесплатного провоза багажа в салоне лайнера.

**Ространснадзор** установил, что авиакомпания взыскала с пассажирки дополнительную плату за провоз в салоне самолета рюкзака. При этом «Победа» ссылается на правила провоза личных вещей и багажа в салоне самолета, где указано, что бесплатному провозу в салоне подлежит только дамская сумочка или портфель. Рюкзак же в данных правилах указан в качестве ручной клади, подлежащей платному провозу.

Суд пришел к выводу, что нормы бесплатного провоза багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажире, не могут быть менее, чем 10 кг на одного пассажира. В тех же правилах указано, что багаж, перевозимый в пассажирском салоне, должен весить не более 10 кг. Общий вес ручной клади гражданки с рюкзаком составил 9 кг.

Суд установил, что у пассажирки для провоза в салоне имелся только рюкзак, дамской сумочки при ней не было. При этом она оплатила 2 тыс. рублей за провоз багажа сверх установленной нормы.

Правила «Победы» разрешают бесплатный провоз вещей до 10 кг, но любой такой пакет, рюкзак или ручную кладь компания требует сдать в багаж, иначе за каждое место на борту нужно платить от 999 рублей до 2 тыс. рублей (25-35 евро для международных рейсов).

**Ространснадзор** счел, что эти правила «не соответствуют требованиям воздушного законодательства и ухудшают уровень обслуживания пассажиров».

В настоящее время авиакомпания «Победа» оспаривает в суде несколько предписаний **Ространснадзор**а. Так, в производстве суда находятся иски «Победы», касающиеся предписаний ведомства о предоставлении пассажирам горячего питания, установлении видеокамер на борту самолетов и совместного размещения детей.

ООО «Авиакомпания «Победа» 24 августа 2016 года отказалось от требований о признании недействительным и отмене предписания **Ространснадзор**а от 29 февраля 2016 года, касающегося совместного размещения детей с родителями в салоне самолета.

В иске «Победа» просила признать недействительным и отменить предписание **Ространснадзор**а, в котором говорится, что непринятие мер по совместному размещению на борту самолета несовершеннолетних пассажиров и их родителей является грубым нарушением законодательства.

В конце сентября 2016 года ООО «Авиакомпания «Победа» отказалось от иска к **Ространснадзор**у по поводу предписания ведомства от 29 февраля 2016 года, касающегося обеспечения пассажиров горячим питанием.

Поводом для проверки стало обращение в службу заместителя секретаря Общественной палаты (ОП) Сергея Орджоникидзе. Перед этим в ОП поступили жалобы от ее члена Дмитрия Чугунова, зампреда комитета по образованию Госдумы РФ Алены Аршиновой и частного лица. Так, Д.Чугунов осенью 2013 года отказался дополнительно оплатить три места ручной клади общим весом до 10 кг и был снят с рейса.

### ТАСС; 2017.02.02; «ПОБЕДА» ПРЕКРАТИЛА ПОЛЕТЫ ИЗ МОСКВЫ В КИРОВ

Лоукостер «Победа» окончательно приостановил полеты в аэропорт Победилово (г. Киров) с 1 февраля, закрыв рейсы на столичном направлении. Они были последними, которые осуществлял авиаперевозчик в кировскую воздушную гавань, ранее были прекращены рейсы в Санкт-Петербург, сообщили ТАСС в пресс-службе аэропорта.

«С 1 февраля рейсы авиакомпании «Победа» из Москвы в Киров прекратились и не назначаются», – сказали в пресс– службе. Там отметили, что ранее лоукостер летал в столицу шесть раз в неделю, в Санкт-Петербург – два раза в неделю. Полеты в Петербург были прекращены с 20 января. В аэропорту добавили, что в настоящее время на столичном направлении количество рейсов увеличила другая авиакомпания – «Руслайн», полеты стали ежедневными.

В пресс-службе «Победы» на вопрос ТАСС о возможности окончательного прекращения полетов на кировском направлении ответили, что «позиция не изменилась». В середине января авиакомпания в официальном письме сообщила, что прекращает выполнение рейсов по маршруту «Киров – Санкт-Петербург – Киров» с 20 января, а с 1 февраля по направлению «Киров – Москва – Киров» из-за окончания срока действия соглашения с аэропортом Победилово и правительством Кировской области и отказа аэропорта продлить предоставление скидок на обслуживание на 2017 год. Там отметили, что отмена скидки делает полеты «экономически неэффективными».

В аэропорту Кирова сообщили, что «Победе» последние два года предоставлялась скидка на разных маршрутах в 50-80%, и выпадающие доходы воздушной гавани от предоставления скидки ежегодно составляли 55 млн рублей. В правительстве Кировской области позицию авиаперевозчика назвали «выкручиванием рук», и обещали продолжить переговоры с лоукостером о продолжении полетов, но на приемлемых для себя условиях. 18 января ФАС заявила, что планирует начать разбирательство по поводу отказа «Победы» летать в Киров.

### ТАСС; ЕЛЕНА ВЕРЕЩАКА; 2017.02.02; РОСАВИАЦИЯ РАСТОРГНЕТ СО СПЕЦСТРОЕМ ДОГОВОРЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТРЕХ АЭРОПОРТОВ НА КАМЧАТКЕ

**Росавиаци**я расторгнет договоры со Спецстроем РФ, сорвавшим сроки строительства трех аэропортов на Камчатке. Об этом в четверг сообщил журналистам в Петропавловске-Камчатском заместитель председателя правительства РФ, полпред президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев.

«Сорвано строительство посадочных полос на Камчатке, сорвано по причине невыполнения работ Спецстроем РФ, эта организация не смогла работать так, как это необходимо. Будут выбираться новые подрядчики, все эти контракты (со Спецстроем РФ – прим. ТАСС) надо расторгать. Мы выйдем с предложением изменить постановление правительства в части определения подрядчика. **Росавиаци**я будет подбирать новых подрядчиков и отвечать вместе с ними за результат», – сказал Трутнев.

Он подчеркнул, что за расторжением контрактов последует жесткая проверка расходования Спецстроем РФ средств, выделенных на реконструкцию камчатских аэропортов. Организации предстоит отчитаться по всем объемам выполненных работ и вернуть ту часть аванса, которая была выделена из федерального бюджета. В тех случаях, когда подрядчик не сможет доказать, что средства были направлены на проведение работ, будет инициировано возбуждение уголовных дел, отметил зампред.

«Надо, чтобы Спецстрой отчитался по всему проведенному объему работ, вернул ту часть аванса, на которую работы не проведены. То есть работа достаточно большая, она требует такой тщательной сверки, рубль в рубль, нам надо разобраться по всем бюджетным средствам, которые ушли на строительство. Там, где не будет внятных объяснений, будут уголовные дела, и после этого мы должны добиться того, чтобы были построены взлетно-посадочные полосы», – сказал Трутнев.

Он добавил, что также намерен обратиться к председателю правительства РФ Дмитрию Медведеву с просьбой впоследствии все возвращенные средства снова направить на Камчатку для завершения работ по строительству аэродромов. Согласно действующему бюджетному законодательству средства, ранее выделенные Спецстрою, необходимо аккумулировать и направить в Резервный фонд РФ, а не снова в регион.

На север Камчатки по временной схеме

Жителям отдаленных районов Камчатки придется потерпеть: местная авиация будет летать по временной схеме до тех пор, пока не будет заново отстроен аэропорт в селе Оссора Карагинского района. Об этом сообщил губернатор региона Владимир Илюхин.

«У нас очень большие трудности на северных направлениях. В узловом аэропорту на западном побережье, в Оссоре, были начаты работы, взлетно-посадочную полосу разобрали, ее нет, работы никакие не выполнены. Мы вынуждены пассажиров возить через другие населенные пункты. Это удорожание для нашего бюджета, ведь у нас предусмотрено субсидирование полетов, это трудности для пассажиров», – сказал Илюхин.

Из-за отсутствия взлетно-посадочной полосы (она была демонтирована – прим. ТАСС) люди, которые раньше могли добраться до Оссоры на самолете за два часа, теперь летят два с половиной часа в Тиличики, затем два-три часа ждут пересадки, а потом еще более часа летят в обратном направлении на вертолете. При этом, если в одном из населенных пунктов непогода, жители отдаленных сел могут добираться до дома несколько дней.

«Думаю, что в течение года только ситуация прояснится, и конкурсы будут отыграны. Весь этот период будем искать какие-то варианты, чтобы уменьшить дискомфорт наших пассажиров, которые летают на север силами нашей авиакомпании. Другого пути нет. Хочу камчатцам, которые живут на севере сказать, что придется набраться терпения, мы все равно эту проблему решим, полосы и аэропорты будут построены», – подчеркнул глава региона.

Ранее ТАСС сообщал, что работы по модернизации аэропортов местных авиалиний начаты на Камчатке в рамках реализации федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года». Заказчиком выступает **Росавиаци**я, генеральный подрядчик – Спецстрой РФ. Работы по реконструкции были начаты, но приостановлены в аэропортах Паланы, Оссоры и Никольского. При этом власти планировали привлечь Спецстрой РФ к модернизации еще семи местных аэропортов в селах Тиличики, Тигиль, Озерная, Усть-Камчатск, Усть-Хайрюзово, Пахачи и Соболево.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.02; «НОРДАВИА» ОТКАЗАЛАСЬ ОТ ДОПУСКОВ НА РЕЙСЫ В ИЗРАИЛЬ И НА КИПР ИЗ «ЖУКОВСКОГО»

Авиакомпания «Нордавиа» отказалась от допусков на регулярные рейсы из подмосковного аэропорта «Жуковский» в Тель-Авив и Ларнаку, следует из материалов **Росавиаци**и, опубликованных в четверг.

Оба допуска «Нордавиа» получила в августе прошлого года. При этом представитель компании говорил тогда «Интерфаксу», что заявок подавалось «на значительно большее число направлений из «Жуковского», чтобы сформировать полноценную маршрутную сеть из этого аэропорта», однако **Росавиаци**я их не согласовала.

Подмосковный аэропорт «Жуковский» открылся в мае 2016 г., первый рейс принял в сентябре. На сегодня в аэропорту обслуживаются пять перевозчиков: российские «Ямал», Pegas Fly и «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL), а также Air Manas (Киргизия) и «Белавиа» (Белоруссия).

Оператор «Жуковского» «Рампорт Аэро» (75% – у литовской Avia Solutions Group, 25% – у структуры «Ростеха») рассчитывал, что до конца 2016 г. «Жуковский» обслужит до 400 тыс. человек, однако, по данным газеты «Ведомости», показатель не превысил 53 тыс. пассажиров.