**27 ФЕВРАЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### БАЙКАЛ DAILY; 2017.02.22; И.О. ГЛАВЫ БУРЯТИИ АЛЕКСЕЙ ЦЫДЕНОВ ДОБИЛСЯ 1 МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ ДЛЯ ДОРОГ УЛАН-УДЭ

И.о. главы Бурятии Алексей **Цыденов** добился 1 миллиарда рублей для дорог Улан-Удэ

Власть, 22.02.2017 13:33 Фото:Baikal-daily.ru

Спустя всего 10 дней после вступления Алексея **Цыденов**а в должность и.о. главы Бурятии ему удалось привлечь невиданную сумму инфраструктурных денег

С лета 2016 года в стране действует приоритетный проект **минтранса** России «Безопасные и качественные дороги». Первоначально были выбраны 36 российских городов, в дороги которых будет инвестировано более 30 миллиардов рублей.

Бурятия, и в частности, Улан-Удэ никак не входила в этот проект. Ограничения не позволяли нашему региону претендовать на эти деньги. Приоритетный проект предусматривал ремонт дорог только в городах с численностью не менее полумиллиона человек. Поэтому, например, в него сразу вошёл Иркутск.

Однако, для Улан-Удэ «золотой дождь» в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги» свалился 16 февраля 2017 года. В документе за подписью **министра транспорта** России Максима **Соколов**а на имя председателя правительства Дмитрия Медведева о ходе реализация всего приоритетного проекта отдельным абзацем указано: «Кроме того, данное решение позволит обеспечить финансирование в 2017 году на принципах предусмотренных приоритетным проектом «Безопасные и качественные дороги» соответствующих дорожных работ в Калининградской и Улан-Удэнских городских агломерациях. С Минфином России в рабочем порядке согласовано. С заместителем председателя правительства Российской Федерации А.В. **Дворкович**ем согласовано».

Дмитрий Медведев визой одобрил предложения **минтранса** России от 16 февраля, в частности, включение Улан-Удэ в приоритетный проект.

Как стало известно «Байкал-Daily», сумма выделяемых федеральных средств на городские дороги составит 650 миллионов рублей. Учитывая принципы софинансирования на которых работает проект «Безопасные и качественные дороги», то с учётом добавления денег из республиканского бюджета общая сумма достигнет как минимум 1 миллиарда рублей.

Никогда прежде в дороги Улан-Удэ не инвестировались столь громадные суммы одномоментно. Тем более, что по условиям проекта, весь миллиард рублей должен быть освоен в течение текущего 2017 года. Таким образом, с наступлением теплой погоды и до глубокой осени Улан-Удэ ждёт «великий дорожный ремонт». Включая крупные городские магистрали, обычные улицы и придомовые территории.

Напомним, Алексей **Цыденов** – бывший заместитель **минтранса** России. И это его первый положительный опыт привлечения в Бурятию крупных инфраструктурных денег. Причем спустя всего 10 дней после вступления в должность и.о. главы Бурятии.

Учитывая обстоятельства попадания Улан-Удэ в проект «Безопасные и качественные дороги», освоение миллиарда рублей на городские дороги, видимо будет находится под личным контролем Алексея **Цыденов**а.

### ТАСС; НАТАЛИЯ КАЗАКОВЦЕВА; 2017.02.22; ПРОЕКТ «БЕЛКОМУР» НАХОДИТСЯ В ВЫСОКОЙ СТЕПЕНИ ГОТОВНОСТИ

Проект строительства железнодорожной магистрали «Белкомур» (Белое море – Коми – Урал) рассмотрен рядом федеральных министерств и ведомств, получил несколько замечаний, которые в настоящее время устраняются. В целом проект находится в очень высокой степени готовности, к лету 2017 года планируется представить его правительству РФ для последующего принятия решения о реализации по принципу государственно-частного партнерства по типу концессии. Об этом сообщил ТАСС генеральный директор АО «МК «Белкомур» Владимир Щелоков.

«Общее собрание совета директоров компании «Белкомур» 17 февраля приняло ряд важных решений. Во-первых, пропорционально был увеличен акционерный капитал общества за счет займов от учредителей – Архангельской области, Республики Коми и Пермского края. Это необходимо для актуализации проекта, он находится в очень высокой степени готовности. Организационная и финансовая модель проекта была представлена министерствам и ведомствам, получила ряд замечаний, которые наши консультанты сейчас устраняют, совершенствуют проект», – сообщил ТАСС Владимир Щелоков.

Кроме того, отметил он, Институт экономики и развития транспорта (дочерняя структура ОАО «РЖД») заканчивает работу по оценке эффективности проекта для «Российских железных дорог». Завершена работа по логистическим цепочкам – стоимости доставки грузов от зоны их зарождения до зоны погашения, до портов, насколько выгоднее их везти по «Белкомуру», чем по существующей железнодорожной сети. «Это достаточно серьезная работа с расчетами по каждому виду грузов. Наши прогнозные оценки подтверждены полностью», – отметил Щелоков.

Он привел пример: основной производитель калийных удобрений в стране, Соликамско-Березниковский узел, основными потребителями которого являются Бразилия и Китай, получают спрямление по «Белкомуру» на 850 км. При отправке грузов в Архангельский глубоководный порт экономия для «Еврохима» и «Уралкалия» будет значительная – более 4 долларов за каждую тонну. С учетом того что по расчетам эти компании могут отправить по «Белкомуру» более 15 млн тонн, получается экономия под 100 млн долларов. Институт также подтвердил прогноз по максимальной мощности «Белкомура» – 35 млн тонн грузов в год.

Экономический эффект

Кроме того, сообщил Щелоков, заключен договор с Центром стратегических разработок (ЦСР), возглавляемым Алексеем Кудриным. «Центр должен посчитать макроэкономический эффект для экономики всех регионов, не только трех – Архангельской области, Коми и Пермского края, а 8 регионов, прилегающих к будущей дороге. Все они получат экономический эффект. По предыдущей работе, которую Центр выполнял по заказу ВЭБа, где также оценивался наш инвестпроект, оценка валового регионального продукта, его роста в результате строительства «Белкомура» – не менее 4%, что очень много», – отметил Щелоков.

Работа ЦСР планируется в четыре этапа, результаты первого ожидаются в конце марта к Международному арктическому форуму в Архангельске. На секции, которую возглавит **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, планируется доклад губернатора Архангельской области Игоря Орлова по «Белкомуру» и доклад потенциального инвестора, главы китайской компании Poli Ван Линя.

Во вторник, 21 февраля, состоялось совещание в Институте экономики и развития транспорта по оценке эффективности «Белкомура» для РЖД. «Мы понимаем, что выходим на параметры, которые делают проект для РЖД выгодным. Он позволит сэкономить РЖД более 72 млрд рублей, необходимых на расшивку действующих железнодорожных узлов, требующих модернизации. То есть в случае реализации нашего проекта государству не придется тратить дополнительно 72 млрд рублей на расшивку Соликамско-Березниковского узла, Кировского узла и других, эти проблемы для государства будут сняты», – подчеркнул гендиректор «Белкомура».

По его словам, ключевой этап в этом году – решение правительства России по проекту. «Мы планируем к лету 2017 года обратиться в правительство за решением о реализации этого проекта на условиях государственно-частного партнерства по типу концессии. Чтобы было принято такое решение, необходимо постановление правительства. Планируем войти в правительство с таким предложением в июне», – подытожил Щелоков.

О проекте

Проект «Белкомур» формирует новый железнодорожный маршрут, соединяющий промышленно развитые регионы Сибири и Урала с портами Севера и Северо-Запада России. Совместно с такими проектами, как «Мурманский транспортный узел», «Северный широтный ход» и строительство нового порта Сабетта, расширение архангельского порта «Белкомур» повысит эффективность развития проектов Арктики, обеспечит формирование железнодорожного международного транспортного коридора по территории России в направлении Европейский Север России – Китай. «Белкомур» позволит сократить плечо доставки грузов из Сибири и Урала на 800 км.

На региональном уровне проект даст возможность промышленного и социально-экономического развития Коми, Пермского края, Архангельской и Мурманской областей и других прилегающих регионов. В ходе создания магистрали предполагается реализовать еще 39 инвестпроектов комплексного развития регионов Северо-Запада России. Их реализация привлечет свыше 720 млрд рублей частных инвестиций и позволит создать 28 тыс. новых рабочих мест. Мощность создаваемой магистрали – 35 млн тонн грузов в год.

Уголь, минеральные удобрения, нефть, лес, руды, строительные материалы, контейнеры будут направляться к опорным портам Северного морского пути: в порты Мурманска, Архангельска, Беломорска, в перспективе – порт Сабетта. Объем привлекаемого внебюджетного финансирования на строительство дороги составит свыше 260 млрд руб. Окупаемость инвестиций частных партнеров будет обеспечена за счет сбора тарифа за провоз грузов, а также указанной платы концедента. По завершении срока эксплуатации (26 лет) магистраль «Белкомур» будет передана Российской Федерации для дальнейшего использования.

### РБК; 2017.02.23; В ПЕТЕРБУРГЕ СДВИНУЛИСЬ СРОКИ ОТКРЫТИЯ СТАНЦИИ МЕТРО

Станцию метро «Новокрестовская» в Петербурге сдадут на два месяца позже. По словам главы комитета по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ) Сергея Харлашкина, станцию планируют сдать 30 апреля 2018 года, передает «Фонтанка».

Ранее чиновник докладывал министру транспорта Максиму **Соколов**у, что станции «Беговая» и «Новокрестовская» будут сданы в 28 февраля 2018 года. Причины сдвижения сроков издание не называет.

Как ранее писал РБК Петербург, строительством участка Невско-Василеостровской линии метро от станции «Приморская» до «Улицы Савушкина», включая станцию «Новокрестовская», занимается ОАО «Метрострой». В сентябре 2015 года компания получила госконтракт на 30,23 млрд руб.

По данным пресс-службы КРТИ, на 2018 год запланировано открытие сразу пяти станций – трех на Фрунзенском радиусе («Дунайская», «Проспект Славы» и «Южная» и двух на Невско-Василеостровской линии – «Улица Савушкина» («Беговая») и «Новокрестовская»).

### РИА НОВОСТИ; 2017.02.22; В КРЫМУ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОПОДХОДА К МОСТУ ЧЕРЕЗ КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ

Глава **Росавтодор**а **Роман Старовойт** и глава республики Крым Сергей Аксенов дали старт строительству автомобильной дороги и автоподхода к мосту через Керченский пролив со стороны полуострова, торжественная церемония состоялась днем в среду у города Керчь.

На месте начала стройки заложен большой гранитный камень с установленной табличкой, датированной днем начала строительства – 22 февраля 2017 года.

Автоподход к мосту, согласно проекту, соединит его с начальной точкой трассы «Таврида». Протяженность автоподхода – 8,6 километра; четырехполосная дорога пройдет через районы Керчи к проливу, что потребует переселения порядка 80 семей из санитарной зоны. В ходе строительства будет сооружено три пролета общей длиной более 420 метров, а автоподход будет оснащен всей необходимой инфраструктурой. Расчетная скорость движения транспорта – от 80 до 120 километров в час.

Генеральный подрядчик строительства автомобильного подхода к мосту через Керченский пролив со стороны полуострова – петербургское АО «ВАД». Эта же фирма является генеральным подрядчиком строительства автомобильной трассы «Таврида», которая соединит автоподход с основными городами полуострова.

Мост через Керченский пролив, который соединит Крым и Краснодарский край, будет самым протяженным в России – его длина составит 19 километров. Общая стоимость проекта составляет 227,92 миллиарда рублей. Начало движения автомобилей по мосту запланировано на декабрь 2018 года, поездов – на декабрь 2019 года.

### РИА НОВОСТИ; 2017.02.22; СТОИМОСТЬ ПОДХОДА К МОСТУ ЧЕРЕЗ КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ СОСТАВИТ 7,1 МЛРД РУБЛЕЙ

Сумма контракта на строительство автомобильного подхода длиной 8,6 километра от трассы «Таврида» к возводимому через Керченский пролив мосту составит 7,1 миллиарда рублей, сказал журналистам глава «**Росавтодор**а» **Роман Старовойт**.

«Сумма контракта – 7 миллиардов 100 миллионов рублей в ценах 2016 года», – сказал **Старовойт** на церемонии начала строительства автоподхода.

**Старовойт** отметил, что стоимость строительства автоподхода со стороны Крыма к мосту укладывается в среднюю стоимость строительства дорог аналогичного класса в Российской Федерации.

Генеральный подрядчик строительства автомобильного подхода к мосту через Керченский пролив со стороны полуострова – петербургское АО «ВАД». Эта же фирма является генеральным подрядчиком строительства автомобильной трассы «Таврида», которая соединит автоподход с основными городами полуострова.

### РИА НОВОСТИ; МАКСИМ ГРОЗНОВ; 2017.02.22; ГЛАВА КРЫМА: ЧИСЛО РАЗВЯЗОК ТРАССЫ «ТАВРИДА» СОКРАТЯТ ПОЧТИ В ТРИ РАЗА

Число автомобильных развязок на трассе «Таврида» будет сокращено с 53 до 20 в связи с нецелесообразностью, заявил журналистам в ходе церемонии начала строительства автомобильного подхода к мосту через Керченский пролив глава Крыма Сергей Аксенов.

«Сначала по проекту на трассе было 53 развязки. После наших консультаций был принят ряд проектных решений, мы сократили общее число (развязок – ред.) до 20», – сообщил Аксенов.

По его словам, сокращение числа развязок сделано в связи с их нецелесообразностью и не повлияет на скорость движения транспорта и безопасность трассы.

Власти Севастополя назвали цену участка трассы «Таврида» фантастической

Глава **Росавтодор**а **Роман Старовойт**, отвечая на вопрос об окончательной стоимости «Тавриды», отметил, что проект еще не утвержден в Главгосэкспертизе, а проект трассы и технические решения, представленные подрядчиком (АО «ВАД»), несколько раз проходили обсуждение на заседаниях научного совета в **Росавтодор**е. «Стоимость трассы утверждена предварительно, но, безусловно, должна быть утверждена после прохождения Главгосэкспертизы», – сказал **Старовойт**.

Новая четырехполосная автотрасса «Таврида» соединит Керчь, где будет построен мост через Керченский пролив, с Симферополем и Севастополем. Первый этап строительства автотрассы (в двухполосном исполнении) планируется завершить к концу 2018 года, второй (четыре полосы) – к концу 2020 года. Ранее озвучивалось, что предельная стоимость «Тавриды» протяженностью более 260 км составляет 138,9 миллиарда рублей в ценах первого квартала 2016 года.

Генеральный подрядчик строительства автомобильного подхода к мосту через Керченский пролив со стороны полуострова – петербургское АО «ВАД». Эта же фирма является генеральным подрядчиком строительства автомобильной трассы «Таврида», которая соединит автоподход с основными городами полуострова.

### ВЕДОМОСТИ; ПЕТР КОЗЛОВ; 2017.02.27; КРЕМЛЬ НАЧАЛ МОНИТОРИНГ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СОБЫТИЙ, ВЛИЯЮЩИХ НА РЕГИОНАЛЬНЫЕ НАСТРОЕНИЯ

Администрация президента начинает ежемесячный мониторинг ключевых отраслей экономики на предмет событий, способных оказать негативное влияние на общественно-политическую и социально-экономическую обстановку в регионах, рассказали «Ведомостям» собеседники в компаниях металлургической и автомобильной промышленности, нефтегазового комплекса и подтвердили два федеральных чиновника. Срок мониторинга – до мая 2018 г. Заодно будут отслеживаться и события, способные оказать положительное влияние на политическую и экономическую ситуацию.

«Администрация президента поручила правительству, а профильные министерства, соответственно, должны будут ежемесячно предоставлять указанную информацию в Кремль начиная с апреля», – рассказывает федеральный чиновник, читавший письмо. Такие поручения получили Минэнерго, **Минтранс**, Минпромторг и др., знает собеседник, близкий к Белому дому. Каждое министерство составляет списки ведущих компаний, которые должны будут ежемесячно готовить для них доклады о наиболее чувствительных событиях. Компании обязаны проанализировать каждый «риск» по ряду критериев: источник его проявления (событие или условие, в том числе принятие или непринятие нормативного правового акта), дата и оценка вероятности возможного наступления «риска», его локализация, группы населения в зоне максимального риска, способы его ликвидации или минимизации последствий.

Все в русле обычного обмена информацией, заверил пресс-секретарь президента Дмитрий Песков.

Это подготовка к президентским выборам, уверен сотрудник компании – адресата письма. О позитивных событиях Кремлю нужно знать, чтобы приурочить к ним какой-нибудь визит, а о негативных – чтобы заранее понимать, как сгладить ситуацию, объясняет он. Первым распоряжение начало выполнять Минэнерго, Минпромторг и **Минтранс** тоже составляют списки предприятий, знает собеседник.

В случае с Минэнерго речь идет порядка о 40 компаниях: «Мечел», «Роснефть», «Лукойл», «Транснефть», «Газпром», «Новатэк», «Энел Россия», «Росэнергоатом», «Иркутскэнерго», «Русгидро» и др., добавляет близкий к правительству собеседник. Сотрудники двух перечисленных компаний подтвердили получение запросов, ответы уже готовятся.

Представители РЖД, «Газпром нефти», «Сибура», **Минтранса** от комментариев отказались, «Лукойл», «Роснефть», «Транснефть» не ответили на запросы. Представитель Минэнерго не сказал, отправляло ли министерство запросы в компании, отметив, что «совещания с представителями компаний на тему значимых событий в ТЭКе – часть системной работы, которую проводит министерство».

Традиционно в конце года или начале следующего власти опрашивают все крупные предприятия о планируемых значимых событиях, которые могут произойти в течение года, – это нужно для формирования графика поездок первых лиц, говорит человек, близкий к крупному автопроизводителю. Письмо о ежемесячном отчете его предприятие на момент написания статьи не получало, но логика в желании вести более тщательный мониторинг есть, ведь 2017 год – предвыборный, замечает собеседник.

Подобные запросы приходят каждый год, «Газпром» всегда координирует проведение мероприятий, имеющих общественных резонанс, с правительством и региональными властями, говорится в ответе на запрос «Ведомостей»: «В нашем случае это, как правило, запуск в эксплуатацию промышленных и социальных объектов, подписание значимых соглашений с партнерами, выступления на крупных конференциях и форумах». В предыдущие годы такой веерной рассылки не было, возражает близкий к Кремлю собеседник.

Чтобы событие оказывало влияние на предвыборные рейтинги, оно должно носить масштабный и продолжительный характер и быть приближенным к реальной жизни избирателей, поясняет замдиректора «Левада-центра» Алексей Гражданкин. В первую очередь это рост цен и состояние рынка труда, отмечает он. Начало жесткой конфронтации с Западом в 2014 г. привело к сплочению элит и основных масс населения, спустя три года это единство несколько пошло на спад, но на докризисный уровень не вернулось, говорит социолог. При этом рейтинг Владимира Путина сохраняется на прежнем высоком уровне, а снижаться начинает доверие к другим институтам власти.

Администрация президента внимательно мониторит ситуацию в регионах на предмет наличия там политических рисков, говорит политолог Аббас Галлямов. Источников информации, по его словам, множество: от докладов спецслужб, социологических исследований и справок из профильных министерств (например, о предстоящих массовых сокращениях или невыплате зарплат) до публикаций местных СМИ и социальных сетей. Даже крупные автомобильные аварии, если они могут стать причиной всплеска недовольства, попадают в эти мониторинги. «Все это обсуждается на совещаниях у главы администрации, где присутствуют и представители внутриполитического блока. Следят за ситуацией и полпредства. При этом, конечно, есть понимание, что не всегда ухудшение экономической ситуации ведет к росту протестных настроений, и не всегда решение экономических проблем эти настроения снижает», – сказал Галлямов.

### RG.RU; ГЕОРГИЙ ПАНИН; 2017.02.27; КАК ЗАКОНЫ МАРТА ИЗМЕНЯТ ЖИЗНЬ РОССИЯН

\*\*\*

Транспорт будет безопаснее

С 30 марта вводятся правила обязательной сертификации технических средств транспортной безопасности. Об этом говорится в Постановлении Правительства РФ от 26.09.2016 N 969.

Обязательная сертификация касается систем и средств сигнализации, контроля доступа, досмотра, видеонаблюдения, аудио– и видеозаписей, связи, оповещения, сбора, обработки, приема и передачи информации. Это поднимет уровень добросовестной конкуренции и, как следствие транспортной безопасности.

Осуществлять обязательную сертификацию технических средств будут ФСБ России в отношении систем и средств досмотра, интеллектуального видеонаблюдения. МВД России – в отношении систем и средств сигнализации, контроля доступа, видеонаблюдения, аудио– и видеозаписи. МЧС России – в отношении технических средств оповещения. Россвязь будет курировать средства связи, приема и передачи информации, а **Минтранс** России – системы сбора и обработки информации.

\*\*\*

### ИНТЕРФАКС-НЕДВИЖИМОСТЬ; 2017.02.24; СТРОИТЕЛЬСТВО ЕЩЕ ОДНОЙ АВТОЭСТАКАДЫ ЧЕРЕЗ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ НА ЮГЕ МОСКВЫ НАЧНЕТСЯ ВЕСНОЙ

Строительство автомобильной эстакады через Павелецкое направление железной дороги, на юге города, начнется в ближайшие месяцы, сообщил «Интерфаксу» заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин в пятницу.

«На южной рокаде мы развернули активные работы. У нас готова проектная документация по новой автомобильной эстакаде протяженностью 57 метров через Павелецкое направление железной дороги на участке магистрали от Балаклавского до Пролетарского проспекта», – сказал М. Хуснуллин.

Он отметил, что по этому проекту уже получено положительное заключение Главгосэкспертизы, так что строительство планируется начать в ближайшее время.

М.Хуснуллин напомнил, что Южная рокада свяжет западные, южные и юго-восточные районы столицы. Скоростная магистраль станет дублером МКАД и ТТК. Она пройдет от МКАД через Рублевское шоссе, Балаклавский проспект, Варшавское шоссе и Кантемировскую улицу (в районе Пролетарского проспекта) к Каширскому шоссе и далее до улицы Борисовские Пруды.

Ранее руководитель столичного департамента строительства Андрей Бочкарев сообщал, что до конца года планируется завершить строительство и открыть движение по пяти путепроводам через железнодорожные пути в Москве.

«В 2017 году будут сданы три путепровода на Киевском направлении железной дороги в районе Переделкино, Кокошкино, Крекшино, путепровод между Вторым и Южнопортовым проездом и Южнопортовой улицей и Богородский путепровод на Московском центральном кольце», – сказал А. Бочкарев.

Он напомнил, что с 2014 года в Москве построено семь автодорожных путепроводов.

### RG.RU; ИВАН КАРАСЕВ; 2017.02.26; НА КУБАНИ ХОТЯТ ПОСТРОИТЬ УНИКАЛЬНЫЙ ТОННЕЛЬ К ЧЕРНОМУ МОРЮ

Делегация Краснодарского края представит на Российском инвестиционном форуме в Сочи уникальный проект строительства платного автодорожного тоннеля длиной 3,9 километра на автодороге Майкоп – Туапсе в районе Шаумянского перевала, сообщает пресс-служба администрации Краснодарского края.

Если проект удастся реализовать (его стоимость аналитики оценивают в 4,5 миллиарда рублей), то в сутки по нему могут проезжать на черноморские курорты более пяти тысяч автомобилей. Эта дорога серьезно разгрузит федеральную трассу М4 «Дон», по которой идет основной поток туристов к морю.

Автодорога Майкоп – Туапсе является дублером федеральной трассы М-4 «Дон» и проходит по территории Адыгеи и предгорных районов Краснодарского края. Общая ее протяженность – 141,9 километра. Особенно неблагоприятные условия для движения – на участке Хадыженск – Туапсе, где есть серпантины, а сама дорога в нескольких местах пересекает железнодорожную магистраль.

По словам **министра транспорта** и дорожного хозяйства Кубани Анатолия Вороновского, основной проблемой курортов Краснодарского края остается низкая автотранспортная доступность черноморского побережья. При общей протяженности береговой линии около 400 километров к нему сегодня ведут только два автодорожных маршрута.

– Этот проект не только обеспечит дополнительные выходы к побережью, но и положительно скажется на росте инвестиционной привлекательности всего южного региона, – полагает министр.

Ранее сообщалось, что одной из альтернативных трасс к черноморскому побережью может стать автомобильная дорога Майкоп – Туапсе. Рассматривались варианты привлечения к ее строительству инвестора. Два года назад реконструкция этой проблемной дороги оценивалась в 90 миллиардов рублей. А стоимость продолжения строительства тоннеля через Шаумянский перевал тогда была в пределах четырех миллиардов рублей. Работы велись с 2000 по 2006 год за счет средств федеральной казны, но из-за финансового кризиса проект был заморожен.

– Ситуация на федеральных дорогах Кубани осложнилась в связи с закрытием части международных курортов, являвшихся традиционным местом отдыха для россиян, – говорит вице-губернатор Краснодарского края, курирующий транспортную сферу, Андрей Алексеенко. – В июне – августе по трассе М-4 «Дон» наш край посетили автотуристы на пяти миллионах автомобилей. При этом пиковая интенсивность превысила 90 тысяч приведенных единиц. Для развития автотранспортных выходов к черноморскому побережью завершение строительства автодорожного тоннеля на участке автомобильной дороги Майкоп – Туапсе в районе Шаумянского перевала просто необходимо. Обследования объекта подтверждают его сохранность для возобновления производства работ, однако для продолжения строительства необходима повторная разработка проектно-сметной документации. Остаточная стоимость завершения строительства тоннеля – около четырех миллиардов рублей.

Справка «РГ»

Краснодарский край – ключевой транспортный узел юга страны. Здесь проходят маршруты двух международных транспортных коридоров, расположены девять незамерзающих морских портов, которые обеспечивают переработку около 30 процентов внешнеторговых грузов России, перевозимых морским флотом. Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования на Кубани составляет около 40 тысяч километров. Из этого числа 1,3 тысячи километров – дороги федерального значения, свыше девяти тысяч – регионального и почти 29,8 тысячи километров – местного.

### АРХАНГЕЛЬСКИЕ ИЗВЕСТИЯ; 2017.02.25; В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ХОТЯТ УЖЕСТОЧИТЬ КОНТРОЛЬ ЗА ДВИЖЕНИЕМ БОЛЬШЕГРУЗОВ

**Министерство транспорта** Архангельской области готово усилить меры по контролю за перемещением тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств по сети региональных автодорог.

Связано это с участившимися в области случаями серьёзных нарушений весового режима большегрузными транспортными средствами, которые, при этом, зачастую осуществляют движение с поддельным специальным разрешением.

Такие автотранспортные средства также всё чаще становятся причиной серьёзных дорожно-транспортных происшествий, иногда – с человеческими жертвами.

Одним из наиболее резонансных ДТП, произошедших на территории Архангельской области с начала года, стала авария, произошедшая 3 февраля на региональной автодороге Долматово – Няндома – Каргополь – Пудож. Водитель автомобиля «КамАЗ» с тралом перевозил бульдозер и не выполнил требований дорожного знака «Уступи дорогу» и допустил столкновение с автомобилем «Лада Ларгус», который двигался по главной дороге. В результате погибли четыре пассажира легкового автомобиля, ещё один был госпитализирован в тяжёлом состоянии.

14 февраля в Онежском районе в четырёх километрах от райцентра у тяжеловоза, гружённого брёвнами, лопнули тросы прицепа. Он завалился на обочину, по которой в это время шли двое мужчин. Один из них погиб, другой получил тяжёлые травмы, движение по дороге было на время перекрыто.

18 февраля в Котласском районе на автодороге Котлас – Ильинско-Подомское прицеп гружённого лесом автомобиля «МАЗ» в результате разрушения сцепного устройства вынесло на встречную полосу движения, где он столкнулся с легковой «Шкодой». 20-летний водитель последней погиб на месте, в течение продолжительного времени движение по трассе было закрыто.

С большой долей уверенности можно утверждать, что все автомобили-нарушители следовали с перегрузом.

Серьёзные дорожно-транспортные происшествия с участием тяжеловозов случаются именно в тех районах Архангельской области, где не осуществляется систематический контроль за нарушителями весогабаритного режима.

Например, недавний случай гибели целой семьи в ДТП произошёл на территории Каргопольского района, где за весь 2016 год мероприятия по весовому контролю осуществлялись только в течение одного дня. При этом в данном районе имеются все условия для осуществления такого контроля.

– Правительство Архангельской области традиционно уделяет большое внимание сохранности автомобильных дорог и обеспечению безопасности дорожного движения. Напомним, в 2016 году в Архангельской области было дополнительно обустроено 10 переходно-скоростных полос для работы передвижных пунктов весового контроля, – подчеркнул **министр транспорта** Архангельской области Вадим Кривов.

В 2017 году планируется обустройство ещё трёх таких площадок, а также открытие первого автоматического пункта весового контроля, который будет находиться на подъезде к Котласу.

Региональный **минтранс** и специалисты РТС рассчитывают на усиление взаимодействия с органами Госавтоинспекции.

Другим распространённым видом нарушения стали в последнее время поддельные разрешения на движение транспортного средства, осуществляющего перевозку тяжеловесных и крупногабаритных грузов.

Такие фиктивные документы предъявляются водителями инспекторам ГИБДД при проверке, при этом далеко не всегда факт подделки такого специального разрешения может быть установлен непосредственно на трассе.

– Масштабы подобных нарушений показательны сами по себе. Так, 31 января на пункте весового контроля в Котласе были выявлены три нарушения весового режима тяжеловесными автомобилями с полуприцепами, двигавшимися по маршруту автодорога М-8 – Республика Коми, – привёл пример директор региональной транспортной службы Сергей Загвозкин.

Все указанные автотранспортные средства имели специальные разрешения на перевозку тяжёлых и крупногабаритных грузов с признаками подделки. Автомобили были задержаны сотрудниками ГИБДД, оформлены и поставлены на штрафную стоянку архангельской РТС и продолжили движение только после оформления в установленном порядке перевозчиком специальных разрешений, устранения причины задержания и оплаты услуг стоянки, сообщили в пресс-службе **министерства транспорта** Архангельской области.

### TR.RU; ПАВЕЛ ЯБЛОКОВ; 2017.02.27; МОСКОВСКИЙ ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АВТОВОКЗАЛ НА ПОРОГЕ ПЕРЕМЕН: РЕКОНСТРУКЦИЯ И ПЕРЕНОС МАРШРУТОВ

Крупнейший столичный автовокзал готовится к масштабному обновлению. Сохранив прежнее место расположения, он обретёт новое здание. Но до конца реконструкции все базировавшиеся здесь автобусы должны подыскать себе в Москве другие места для отправления и прибытия.

Начало реконструкции – уже в апреле

Московский Центральный автовокзал, расположенный у станции метро «Щёлковская» (из-за этого его часто называют «Щёлковским») открылся в 1971 году. Его трёхэтажное здание последний раз реконструировалось в 1997 году. По просьбам местных жителей, недовольных соседством с транспортным объектом, в 2000-е годы рассматривался вариант переноса автовокзала к станции метро «Черкизовская». У «Щёлковской» при этом должны были сохраниться конечные остановки для пригородных рейсов. Однако затем от этих планов решили отказаться.

Новый проект реконструкции вокзала предусматривает полный снос старого здания и возведение на его месте одинадцатиэтажного торгово-пассажирского комплекса. По информации издания М24.ru, пять этажей будут подземными – на них разместятся парковочные места. Непосредственно под функции автовокзала будут задействованы, по предварительной информации, два этажа.

Ориентировочная дата закрытия автовокзала на реконструкцию – 21 апреля. А к концу 2019 года новый комплекс уже должен полностью открыться для пассажиров.

Позиции транспортных властей Москвы и управляющей компании «Мособлвокзалы» касаемо судьбы действующих маршрутов различаются. Первые готовятся к полному переносу всех ныне обслуживаемых автовокзалом маршрутов на новые места, администрируемые «Мосгортрансом». А по расчётам оператора автовокзала часть маршрутов (преимущественно в направлении Владимирской и **Иванов**ской областей) можно сохранить на территории, не затронутой активными строительными работами – под эстакадой у пересечения 9-й Парковой улицы и Щёлковского шоссе, а также на месте снесённого торгового центра.

Куда перенести маршруты?

Перед началом реконструкции автовокзала ГУП «Мосгортранс», ставшее в последние три года основной управляющей компанией городских автобусных терминалов, объявило о готовности новых автостанций принять маршруты, базирующиеся сейчас на Центральном автовокзале. Две новых точки – «ВДНХ» у одноимённой станции метро и «Новогиреево» у одноимённой железнодорожной платформы, начали свою работу в 2016 году.

В 2017 году к ним присоединилась новая автостанция «Верхние Лихоборы», чьё расположение (Верхнелихоборская ул., д. 4, стр. 2) не особо привлекательно для пассажиров – почти в 500 метрах от ближайшей остановки общественного транспорта и на расстоянии километра от станции МЦК «Окружная». В очередной раз автостанцию пробуют создать там, где её удобнее и легче обустроить хозяину. Однако пассажиры голосуют ногами против таких предложений. Так, за последние несколько лет уже провалились идеи устроить автостанции «Ленинградское шоссе, 71», «5-й микрорайон Северного Бутова», «Южный горавтовокзал», «Привольная улица, 29» и «Привольная улица, 71», отдалённых от ближайших станций метро более чем на километр.

Исключением на этом фоне выглядит международный автовокзал «Южные ворота», вблизи которого тоже нет станции метро, но имеется крупный торговый комплекс.

Так или иначе, все перевозчики, пользующиеся услугами Центрального автовокзала, обязаны перерегистрировать свои маршруты в реестрах, которые ведёт **Минтранс** России, подав соответствующие заявки в федеральный транспортный орган. При этом все остановки маршрута должны быть включены в федеральный реестр остановок.

Новейшая автостанция «Верхние Лихоборы» зарегистрирована в нём 20 февраля, присоединившись таким образом к своим более именитым «коллегам».

Несмотря на это, у перевозчиков пока не получится внести маршруты с отправлением и прибытием от автостанций «ВДНХ», «Новогиреево» и «Верхние Лихоборы» в федеральный реестр. Причиной этому стал очередной бюрократический казус, возникший на ровном месте.

Туда – нельзя, сюда – нельзя?

Заявки на установление, изменение и закрытие маршрутов, поступают в ФБУ «Росавтотранс» – уполномоченную организацию **Минтранса** России. Далее, в соответствии с Федеральным Законом № 220-ФЗ, они отправляются на рассмотрение в регионы, по которым проходят маршруты.

Каждый из них даёт своё заключение, на основе которого федеральный регистратор принимает окончательное решение. Применяется здесь и принцип «молчание – знак согласия». Если в установленный законом срок возражений из регионов не поступило, маршрут считается согласованным.

С июля прошлого года, когда в реестр остановок внесли «ВДНХ» и «Новогиреево», ни один маршрут к этим автостанциям не появился в реестре. Хотя автобусные терминалы далеко не пустуют. Похоже, «специально обученные люди», ответственные за согласование, в Москве не молчат. А пунктуально исполняют… постановление Правительства Москвы.

TR.ru уже писал, что в декабре 2015 года в столице России был издан городской нормативный документ, по которому все российские регионы были «приписаны» к конкретным «точкам» отправления и прибытия автобусов из числа девяти действовавших на тот момент автостанций. Сделано это было для обеспечения равномерной загрузки и уменьшения пробегов через пол-Москвы. Каждому региону было выделено не менее двух отправных адресов – для создания альтернативы. Тогда «свои» места прибытия и отправления были определены даже для автобусов из Сахалина и Камчатки, откуда куда автобусы при всём желании не могут добраться из-за отсутствия дорог и слишком долгого расстояния для поездок, которое могут выдержать только путешественники уровня Фёдора Конюхова.

С конца 2015 года, несмотря на появление трёх новых зарегистрированных автостанций и предание забвению неудавшегося проекта автостанции «Ленинградское шоссе», постановление Правительства Москвы не менялось. Соответственно, формальный ответ чиновников столичного Департамента транспорта на запрос, разрешено ли отправление автобусов в какой-либо регион от автостанции, которой даже нет в постановлении городского Правительства, может быть только отрицательным.

Именно этим объясняется то, что с августа прошлого года «Мосгортранс» в открытую стал объявлять о наличии «заказных» рейсов на своих подконтрольных автостанциях. Потому что «регулярные» рейсы ему не даст выполнять вышестоящая организация – Департамент транспорта Москвы, выполняя распоряжение своей вышестоящей структуры – Правительства Москвы.

### ТАСС; 2017.02.22; СИСТЕМА «ПЛАТОН» ПРИНЕСЛА ФЕДЕРАЛЬНОМУ БЮДЖЕТУ БОЛЕЕ 20 МЛРД РУБЛЕЙ

Система сбора платы с 12-тонных грузовиков за проезд по федеральным трассам РФ («Платон») с ноября 2015 года принесла федеральному бюджету порядка 20,65 млрд рублей, следует из сообщения оператора системы «РТ-Инвест Транспортные Системы».

Согласно полученным данным, по состоянию на 15 февраля 2017 года к системе «Платон» подключено 273,82 тыс. компаний-перевозчиков, которые зарегистрировали 798,89 тыс. транспортных средств. В системе оформлено 11,7 млн маршрутных карт, перевозчикам выдано 597,3 тыс. бортовых устройств.

Система «Платон», обеспечивающая взимание платы с большегрузов массой выше 12 тонн за проезд по федеральным трассам, действует с 15 ноября 2015 года. Тариф в системе «Платон» с 15 апреля текущего года вернется к изначально запланированному уровню в 3,06 руб./км с нынешних 1,53 руб./км

### РЖД-ПАРТНЕР; ВАДИМ КОМКОВ; 2017.02.22; МАРШРУТ “ЛАСТОЧКИ” МОГУТ РАСШИРИТЬ

Сейчас скоростной поезд “Ласточка” курсирует по шести маршрутам “Октябрьской железной дороги” (ОЖД). Но в будущем состав может получить еще три новых направления, сообщили РЖД-Партнеру в Северо-Западной Пригородной Пассажирской компании.

По числу маршрутов, обслуживаемых “Ласточкой”, у “Октябрьской Железной дороги” (ОЖД) нет равных. Из Санкт-Петербурга поезд доставляет пассажиров в шесть населенных пунктов: в Выборг, Волховстрой, Лугу, Мельничный Ручей, Зеленогорск и Великий Новгород. Однако, в планах перевозчика стоит расширение этой карты.

“В настоящее время прорабатывается вопрос об использовании составов “Ласточка” на маршрутах Санкт-Петербург – Павловск, Санкт-Петербург – Приозерск и Санкт-Петербург – Кириши”, сообщил генеральный директор “Северо-Западной Пригородной Пассажирской компании” Виталий Григорьев.

Активное внедрение “Ласточек” на областных маршрутах компания-перевозчик объясняет их повышенной комфортностью и удобством для пассажиров. С 1 февраля купить билеты на поезд можно через круглосуточное мобильное приложение “Пригород”.

Добавим, что статус пригородного поезда на маршруте “Санкт-Петербург – Новгород-на-Волхове” “Ласточка” получила в начале этого года. Решение о переводе состава из категории скоростного сообщения в пригородное было принято **Минтрансом**. После чего состав передали на обслуживание “Северо-Западной пригородной пассажирской компании”.

### ТАСС; 2017.02.22; КОНЦЕПЦИЯ СОЗДАНИЯ КАСПИЙСКОГО ХАБА ПРЕДУСМАТРИВАЕТ ПАССАЖИРСКИЙ ТЕРМИНАЛ В МАХАЧКАЛЕ

Концепция развития транспортно-логистического кластера в Каспийском бассейне предусматривает строительство морского пассажирского терминала с пунктом пропуска в Махачкалинском порту. Об этом стало известно из материалов презентации, опубликованной на сайте Министерства РФ по делам Северного Кавказа.

«Перспективы развития в рамках кластера – реализация мероприятий по сохранению и развитию перевалки нефти, строительство морского пассажирского терминала с пунктом пропуска Махачкала в целях развития внутреннего и международного круизного туризма на Каспии», – говорится презентации.

Также в рамках концепции развития портов Каспия в порту Астрахани предусмотрено строительство морского пассажирского терминала с пунктом пропуска Астрахань, сохранение и развитие портовой деятельности с использованием судов класса «река-море», поддержка развития судостроения.

В порту Оля предполагается строительство контейнерного терминала для обслуживания перспективного грузопотока на базе малотоннажных судов и развитие терминала навалочных грузов в случае перспективного грузооборота по коксующемуся углю малотоннажных судов. В городе Дербенте, согласно концепции, будет построен пассажирский причал и морской пассажирский терминал для развития внутреннего и международного круизного туризма на Каспии.

Кроме того, в незамерзающей акватории Каспия будет создан новый порт.

Вклад в экономическое развитие

Согласно концепции, развитие транспортно-логистического комплекса каспийского направления может обеспечить значительный вклад в развитие экономики Юга России, так как даст доступ к устойчивым рынкам сбыта и будет способствовать формированию базы экспортных товаров через создание кластеров.

Так, в качестве наиболее перспективных направлений для развития кластеров отмечены глубокая переработка зерна, обработка сельскохозяйственной продукции, производство нефтехимии, производство композитных материалов, рыболовство и рыбопереработка.

Рынки сбыта Ирана и Индии называются в концепции, разработанной Минкавказом, наиболее перспективными. Самыми востребованными в Иране к 2030 году должны стать зерно и сельхозпродукция, кормовые шпроты, коксующийся уголь. Индия, согласно прогнозу, будет нуждаться в экспорте импорте бумаги, химии и сельхозпродукции.

Помимо Индии и Ирана целевыми регионами для сбыта российских товаров могут стать страны Персидского залива и западная Африка.

Презентация Каспийского хаба

Концепция развития транспортно-логистического кластера в Каспийском бассейне будет представлена 28 февраля на полях Российского инвестиционного форума в Сочи Минкавказом и информационным агентством ТАСС при поддержке АО «Корпорация развития Северного Кавказа» вместе с еще двумя стратегическими для региона проектами: медицинским кластером в Кавказских Минеральных Водах (Ставропольский край) и проектом модернизации Тырныаузского комбината в Кабардино-Балкарии.

Также в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи, который пройдет 27-28 февраля, Минкавказом и ТАСС при поддержке АО «КРСК» будет проведен деловой завтрак «Каспийский транспортно-логистический комплекс: потенциал торгово-экономического и инвестиционного сотрудничества», на котором представители заинтересованных ведомств, региональные власти и бизнес смогут обсудить концепцию.

Его программа сконцентрирована на трех тематических блоках: «Новая региональная политика. Возможности для развития», «Повышая эффективность бизнеса. Возможности для роста» и «Реализуя проекты для жизни».

ТАСС является генеральным информационным партнером и официальным фотохост-агентством форума.

### RG.RU; АННА ЧИСТЯКОВА; 2017.02.22; АРХАНГЕЛЬСКИЙ ГЛУБОКОВОДНЫЙ ПОРТ ЗАРАБОТАЕТ В 2023 ГОДУ

Инициаторы проекта по строительству глубоководного порта в Архангельске поделились своими планами. Планируется, что в эксплуатацию он будет введен в 2023 году, а на полную мощность заработает ближе к 2035 году.

Как рассказал гендиректор Арктического транспортно-промышленного узла «Архангельск» Сергей Кокин, проект экономически целесообразен и имеет хорошие перспективы для частного бизнеса.

Напомним, в прошлом году с китайской компанией Poly International Holding было заключено соглашение о намерениях по реализации проекта.

– Сейчас мы прорабатываем детали соглашения, его условия, – сказал Кокин.

Необходимость обеспечения комплексного развития российской Арктической зоны, удобное географическое положение, наличие уже существующей железнодорожной инфраструктуры – все это позволяет говорить о проекте как об успешном и выгодном деле.

При условии реализации инфраструктурных проектов по строительству глубоководного порта, а также железнодорожных магистралей Белкомур и Северный широтный ход, будет создана инфраструктура, необходимая для доставки грузов по Северному морскому пути и создания эффективной логистической цепочки между Европейской частью России и Дальним Востоком.

В ходе подготовки декларации о намерениях инвестирования была проведена оценка возможных мест расположения будущего порта. Рассмотрели четыре варианта: в районе острова Мудьюг, около маяка Куйский, в бухте «Сухое море», и в районе мыса Голец в непосредственной близости от Северодвинска.

В итоге было решено остановиться на самом северном варианте – вблизи маяка Куйский: он выглядит более экономически привлекательным по сравнению с другими.

Предполагаемая площадь порта составит 270 гектаров, из которых 150 – это искусственные земельные участки. Длина подходного канала планируется порядка 10 километров, ширина – около 160 метров.

Технические характеристики порта позволят принимать суда класса «Панамакс» дедвейтом до 74 тысяч тонн и осадкой 14,5 метра, что важно для перевалки насыпных грузов. Как рассказали в правительстве Архангельской области, сейчас инфраструктура действующего района Экономия Архангельского морского порта может принимать суда дедвейтом не более 25 тысяч тонн и осадкой 9,2 метра.

Ожидается, что грузовая база глубоководного порта составит в 2035 году 37,9 миллиона тонн. Проектная мощность действующего порта Архангельск – 4,5 миллиона тонн в год с перспективой увеличения до 10 миллионов тонн.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ;2017.02.27; АЭРОПОРТ ВЛАДИВОСТОКА ГОТОВЯТ К РОСТУ

Консорциум Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ), сингапурской Changi Airports International и «Базового элемента» (у всех партнеров – по 33,3%) завершил покупку аэропорта Владивостока, сообщили 22 февраля РФПИ и «Базэл». За 6 млрд руб. консорциум купил у «Шереметьево» 52,16% АО «Международный аэропорт Владивосток» (МАВ) и 100% АО «Терминал Владивосток» (владеет новым пассажирским терминалом).

«Мы планируем увеличение трафика аэропорта за счет наращивания маршрутной сети и турпотока, в том числе с Японией, Китаем, Вьетнамом и Южной Кореей. Рассчитываем на опыт и возможности Changi, а также наработки «Базового элемента», новые возможности должен дать безвизовый въезд во Владивосток до восьми дней (законопроект сейчас находится в Госдуме)», – рассказал представитель консорциума. Новый владелец рассчитывает, что в 2017 г. пассажиропоток вырастет до 2 млн человек (в 2016 г. было 1,8 млн), в среднесрочной перспективе – до 5 млн человек, темпы роста международного трафика должны быть двузначными (в 2016 г. его доля была 21,5%).

«Экономических причин для такого взрывного роста трафика нет. Если не помогут политические причины (в 2016 г. трафик Сочи заметно вырос благодаря закрытию Египта, Турции и девальвации рубля), то увеличить пассажиропоток в 2,5 раза в среднесрочной перспективе вряд ли получится», – скептичен гендиректор Infomost Борис Рыбак. «5 млн – это очень амбициозно, но возможно в будущем – благодаря росту экономической активности в регионе», – говорит аналитик «Атона» Михаил Ганелин. Трафик во Владивостоке поддерживает девальвация – дешевизна привлекает азиатских туристов, отмечает Рыбак.

Консорциуму не придется выкупать миноритарных акционеров МАВ, говорит руководитель проектов «Хренов и партнеры» Дмитрий Лобачев: оферту необходимо делать при консолидации 30, 50 или 75% публичного общества, а для акционерного общества такого требования нет. Будет ли консорциум добровольно консолидировать МАВ, представитель не комментирует. У МАВ на конец 2015 г. были крупные миноритарные акционеры, об изменении их долей не сообщалось: 16,84% было у компании «Кварц-инвест» (принадлежит владельцу аэропорта Хабаровска Константину Басюку), 18,37% – у ООО «Аэро-груз» (владеет грузовым терминалом в аэропорту) и 8,2% – Ольги Трушкиной (крупнейший владелец «Аэро-груза»). Представитель аэропорта Хабаровска сообщил, что переговоры о продаже доли МАВ не ведутся.

### ТАСС; 2017.02.24; ПОСОЛ ТАДЖИКИСТАНА: АВИАКОМПАНИИ ДВУХ СТРАН БУДУТ ЛЕТАТЬ ИЗ ЖУКОВСКОГО НА РАВНЫХ

Таджикские и российские авиакомпании будут выполнять рейсы из Жуковского на паритетной основе. Об этом заявил ТАСС посол республики в Москве Имомуддин Сатторов.

«Таджикская сторона выступает за осуществление совместных авиарейсов с Россией на паритетной основе, – сказал дипломат. – В неделю российские авиакомпании выполняют около 96 рейсов, более 70 – таджикские».

По его словам, «важно не навредить друг другу». «Большой потребности дополнительно открывать рейсы из аэропорта Жуковский нет, – заметил он. – Мы договорились о том, что в летний сезон таджикские и российские авиакомпании, выполняющие рейсы из Жуковского, будут летать на паритетной основе». «Нельзя работать в ущерб двум странам», – убежден посол.

Ограничение на выполнение полетов было введено в декабре 2016 года после того, как Таджикистан отказался согласовывать российской авиакомпании «Ямал» полеты из Жуковского, а **Минтранс** РФ запретил таджикской «Сомон эйр» выполнять полеты в регионы РФ (кроме Москвы и Санкт– Петербурга). 27 января авиационные власти России и Таджикистана договорились об осуществлении авиаперевозок через Жуковский.

### ПРАЙМ; 2017.02.24; МИНТРАНС: МОСКВА СТАЛА ОСНОВНЫМ НАПРАВЛЕНИЕМ ДЛЯ АЭРОПОРТА В ИЗРАИЛЕ

Москва стала основным направлением для одного из двух международных аэропортов Израиля, а российская авиакомпания заняла второе место по числу перевезенных туда пассажиров, сообщило израильское **министерство транспорта**.

Оно опубликовало показатели работы аэропорта «Увда», который расположен на юге страны, недалеко от красноморского курорта Эйлата. Бывшая военно-воздушная база в последние годы активно осваивается чартерами и лоукостерами.

«В 2016 году здесь наблюдался рост числа пассажиров на 112% по сравнению с 2015-м. По итогам пассажиропоток этого аэропорта на международных рейсах составил более 128 тысяч пассажиров. В январе 2017 года эта тенденция продолжилась: число пассажиров по сравнению с тем же периодом 2016 года выросло на 31%», – сказано в пресс-релизе.

«Ведущими направлением в январе этого года стала Москва. Им воспользовались 28,6% пассажиров», – сообщило министерство. Далее следуют Братислава, Краков и Будапешт.

По объему перевозок лидирует лоукостер Ryanair, на долю которого приходится 42% пассажиропотока. Второе место, по данным **Минтранса**, занимает российская компания «Уральские авиалинии» с 29,7%.

Рост пассажиропотока в «Увде» и снижение цен на билеты, достигшее на ряде маршрутов 70%, министерство связывает с решением освободить «от пошлин все исходящие и входящие рейсы». Примерно через год «Увду» должен заменить новый международный аэропорт, который строится примерно в том же районе юга Израиля. Он будет назван в честь первого израильского астронавта Илана Рамона и его сына, военного летчика Асафа.

«Гражданские авиарейсы в международном аэропорту «Увда» будут осуществляться вплоть до открытия нового аэропорта имени Илана и Асафа Рамона в Тимне. Недавно министр (транспорта) Исраэль Кац принял решение, согласно которому в новом аэропорту будет предоставлено освобождение от аэропортовых сборов на три года», – сообщило министерство.

«Введение в эксплуатацию аэропорта в Тимне, который заменит старый аэропорт в Эйлате, намечено на зимний авиасезон 2017 года», – сказано в пресс-релизе.

Основными воздушными воротами Израиля остается аэропорт имени Давида Бен-Гуриона, который расположен под Тель-Авивом.