**28 ФЕВРАЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РИА НОВОСТИ; 2017.02.27; МАКСИМ СОКОЛОВ: ЕГИПЕТ В БОЛЬШЕЙ СТЕПЕНИ ЗАИНТЕРЕСОВАН В ОТКРЫТИИ ПОЛЕТОВ

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** рассказал в интервью РИА Новости в рамках инвестиционного форума «Сочи-2017» о ситуации с возобновлением авиасообщения с Египтом и о том, какая российская авиакомпания первой полетит в Каир, а также о том, стоит ли приватизировать РЖД и Аэрофлот, какой инвестор нужен Новороссийскому морскому торговому порту (НМТП), в каких проектах в Греции могут поучаствовать РЖД и будет ли продаваться авиакомпания «Россия». Беседовала Надежда Фролова. В подготовке интервью участвовала Майя Сапожкова.

– Максим Юрьевич, недавно вы говорили, что ожидаете делегацию Египта для подписания протокола по авиабезопасности. Есть ли уже ответ от египетской стороны, когда они смогут приехать в Москву для подписания этого документа?

– Действительно, мы официально нотой МИДа отправили уведомление египетской стороне о готовности подписания соответствующего протокола, поскольку полномочия на его подписание были предоставлены **министерству транспорта** в соответствии с распоряжением правительства Российской Федерации, которое вышло в конце февраля. Пока официального ответа на наше приглашение и согласование времени и места подписания этого протокола от египетской стороны мы не получили. Но рабочие контакты как на уровне министерства, так и на уровне посольства идут постоянно, не прекращаются. Поэтому как только египетская сторона будет готова, изъявит соответствующее желание, в официальном порядке об этом заявит, мы будем готовы немедленно эти полномочия реализовать.

– Есть ли шанс, что это может произойти в марте?

– В принципе, да.

– Но еще же планируется одна проверка аэропорта Каира российскими специалистами?

– Дело все в том, что подписание протокола – это не открытие воздушного сообщения. Это лишь меры безопасности, это очередной шаг к этому, и это необходимая нормативная база, которую мы формируем для дальнейшего осуществления контроля и мониторинга за ситуацией с безопасностью в египетских аэропортах.

Оно дает необходимую международную правовую базу для нахождения там российских специалистов, взаимодействия российских авиакомпаний с авиационными властями египетской стороны, с аэропортами, в которые будут летать наши компании, как чартерные, так и регулярные. Поэтому мы готовы к подписанию такого соглашения и это является необходимым элементом, необходимым шагом перед открытием воздушного сообщения в один или другой аэропорт Египта.

Пока мы говорим о наибольшей готовности аэропорта Каира, хотя все три египетских аэропорта, куда в основном летала наша авиация, это Шарм-эль-Шейх, Хургада и Каир, сделали большой шаг вперед, провели большой курс мероприятий. Но эксперты, которые недавно снова побывали в Египте, пока не дали положительного заключения.

– Вы говорили, что будет еще одна проверка аэропорта Каира российскими специалистами. А есть уже понимание, в какие сроки она может произойти?

– Понимание в первую очередь должно быть у египетской стороны, потому что они же должны устранить те замечания, которые были выявлены нашими специалистами. И как только эти замечания будут устранены, египетская сторона уведомит нас об этом, мы будем формировать новую, надеюсь, уже завершающую инспекцию в один или несколько египетских аэропортов.

– То есть может быть не только Каир, но могут проверить сразу и Шарм-эль-Шейх и Хургаду?

– Теоретически да. Ну опять же об этом должна заявить египетская сторона, что готова, что наши специалисты могут с соответствующим оборудованием и предметами вылететь в тот или иной аэропорт для проверки.

– Египет не говорил, сколько потребуется времени для устранения недостатков, которые были обнаружены предыдущими инспекциями?

– Египет не сказал, но мячик на их стороне. Они в большей степени заинтересованы в открытии воздушного сообщения, поскольку для них это в первую очередь дополнительные доходы туристического сектора. Поэтому рассчитываю, что они должны устранять эти недостатки в хорошем темпе.

– Российские и египетские авиакомпании уже начали бронировать слоты в аэропортах для полетов в Египет?

– Пока еще нет. Но мы предупредили наши компании о необходимости подписания новых соглашений с египетскими аэропортами, прежде всего с аэропортом Каира.

– Какие это новые соглашения? Можете пояснить?

– Для того, чтобы обслуживать аэропорт, самолеты, которые привозят пассажиров в тот или иной аэропорт, необходимо заключить соглашение с оператором этого аэропорта по оказанию целого ряда услуг. Это связано и с регистрацией пассажиров, с регистрацией багажа, хэндлингом, это уборка самолетов, проверка его технического состояния, заправка. То есть ряд компаний, помимо оператора, участвуют в этом процессе. И, конечно, со всеми надо вступить в договорные отношения.

Поскольку воздушное сообщение было прервано больше года назад, естественно, базовое соглашение, которое было у «Аэрофлота» по аэропорту Каира, требует обновления. Тем более что и терминал, в который будет прилетать «Аэрофлот», это новый терминал, а не тот, в который осуществлялись рейсы до позапрошлого года. Такое соглашение необходимо подписать. Как только соответствующие полномочия будут реализованы и **министерством транспорта**, и авиационными властями нашей страны, **Росавиаци**я выдаст необходимое разрешение «Аэрофлоту». И «Аэрофлот» заключит соглашение.

– После того, как уже будет принято решение о возобновлении авиасообщения между РФ и Египтом, полеты начнутся в аэропорт Каира из столицы России или одновременно начнутся и из региональных аэропортов? Мы пока говорим про регулярные, правильно?

– Да. Регулярное авиасообщение у нас было только между столицами. Поэтому у нас и прописано в действующем соглашении о воздушном сообщении, и, соответственно, когда мы говорим о возобновлении авиасообщения с Каиром, мы предполагаем, что это будет «Аэрофлот», который имеет разрешение на эту частоту рейсами из Москвы из Шереметьево в аэропорт Каира в новый терминал.

– Сколько времени потребуется авиакомпании «Аэрофлот», чтобы начать полеты после того, как будет принято решение о возобновлении авиасообщения?

– С учетом того, что у нас большой и молодой современный парк, которым располагает «Аэрофлот», наши авиатехники, то этот вопрос займет не так много времени, перегруппировать и поставить отдельно выделенный маршрут на Каир. Я считаю, что в пределах недели «Аэрофлот» с этой задачей справится.

– В январе у вас была встреча с министром инфраструктуры и транспорта Греции Христосом Спирдзисом. По ее итогам сообщалось, что российская сторона готова оперативно изучить предложения Греции по портовым и железнодорожным проектам в этой стране. Поступили ли уже какие-либо предложения от Греции по этой теме? О каких проектах идет речь?

– Наш диалог идет активно не только по линии межправительственной комиссии, где я являюсь сопредседателем, это не только взаимодействие наших министерств транспорта, но и «Российских железных дорог» и железнодорожных компаний Греции. Так, в конце прошлого года было подписано соответствующее соглашение между «дочкой» РЖД «РЖД Интернешнл» и греческой компанией о взаимодействии в рассмотрении вопросов, связанных с новыми направлениями логистики, и в целом по проработке тех бизнеспредложений, которые были представлены греческой стороной.

Помимо тех традиционных предложений о вхождении в капитал компании TrainOse, по ней тендер уже состоялся. РЖД не приняли участия в этом тендере, потому что бизнес-модель была достаточно рискованная, с большими элементами неопределенности и необходимостью серьезных финансовых вложений. Но вот те новые проекты, которые есть, связаны и со строительством дороги Эгнатия пассажирского сообщения по северу Греции, и с развитием транспортной железнодорожной связи между портами Александруполисом и Бургас (Болгария). Эти проекты могут заинтересовать и РЖД, и сейчас они активно прорабатываются.

– То есть речь идет об участии РЖД в строительстве железных дорог?

– В развитии и эксплуатации. Если говорить о Эгнатии – это новая дорога, это строительство, новая ветка. Проект большой, который презентуют наши греческие партнеры, проект международного масштаба, трансевропейский, и здесь, конечно, он будет востребован не только непосредственно операторами железнодорожного подвижного состава и инфраструктурой, но и инвесторами. РЖД рассматривают различные варианты по своему участию в этом и других проектах.

– Продолжая железнодорожную тему, в России в 2017 году планировалось начать строительство первой в стране высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва-Казань. Сохраняются ли планы строительства и понятно ли уже, в какой пропорции китайский и немецкий консорциум профинансируют ВСМ?

– Планы такие не только сохраняются, но, можно сказать, уже реализуются. Проектирование первого участка высокоскоростной магистрали Москва-Казань находится уже в завершающей стадии. Получено соответствующее заключение проведенного технологического ценового аудита первого этапа – участка Москва – Нижний Новгород.

Документы находятся в Главгосэкспертизе, и мы рассчитываем, что в установленные сроки мы получим соответствующее заключение, и надеемся, что оно будет положительным, поскольку в работе над созданием проектной документации принимали участие более 50 российских проектных институтов. Вообще, это хороший челендж для нашей транспортной отрасли и науки.

Это действительно масштабный проект, основанный на новых инновационных технологиях, которые пока еще не реализованы в нашей стране. И вот даже этот первый шаг – разработка проектной документации – обогатил нас новыми знаниями и компетенциями. Конечно, мы рассчитываем, что в обозримом будущем этот проект может перейти уже в стадию строительства, и, в общем-то, для этого сегодня есть необходимая база. В первую очередь – разработанный на хорошем уровне, с детальной проработкой, сам проект, все необходимые согласования, разрешения, технические условия, но вот сама финансовая модель, по сути, пока экспертиза еще не утвердила параметры, не завершена.

Когда она будет в полном объеме сформирована, мы, конечно, познакомим и наших китайских коллег. И немецкие компании активно интересуются этим проектом, и даже стали включаться итальянские бизнесмены к вопросам своего участия в проекте высокоскоростной магистрали. Мы, конечно, открыты для всех предложений, но формировать консорциум или определиться с окончательным инвестором можно будет только тогда, когда, конечно, будет сформирована финансовая модель, у государства будут четкие гарантированные источники своего участия в этом проекте.

– Итальянские бизнесмены хотят участвовать финансово, или своими компетенциями, или как подрядчик?

– Как подрядчики, я думаю, все будут готовы участвовать, не только итальянские бизнесмены. Это будет, в принципе, уже определять компания-концессионер: кто будет у нее генеральным подрядчиком, генеральным и субподрядчиком. Хотя, конечно, я абсолютно уверен, что большая часть работ будет реализована именно российскими компаниями и специалистами. Если говорить об итальянцах, то они, конечно, предлагают и свои технологии, и свои управленческие, скажем, возможности по менеджменту проектов такого масштаба.

– Теперь давайте немного поговорим о портовой сфере. Есть ли понимание, когда будет заключено соглашение с НМТП по строительству порта Тамань?

– Детализированно, наверное, так. Пока такого понимания нет. Сейчас как раз проект проходит очередной этап обсуждения на площадке открытого правительства. Это необходимый шаг для одобрения такого рода масштабных проектов, и как только этот шаг будет, как только этот этап будет реализован, мы сразу же приступим к формированию конкретного пула инвесторов, в том числе и НМТП, которые будут реализовывать этот проект, каждый в своей части: строительства терминала, грузового двора, портовых и волнозащитных сооружений. Будем уже формировать такую модель соучастия всех соинвесторов, которые будут не только строить, но и участвовать в создании общепортовой инфраструктуры.

– То есть от проекта не отказываются, сроки не сдвигаются?

– В принципе, нет. У нас есть дорожная карта, утвержденная правительством, и мы четко двигаемся по этому проекту.

– Если говорить о самом НМТП, состоится ли приватизация госпакета порта в этом году? У **Минтранса** какие ощущения?

– Этот вопрос правильнее было бы адресовать нашим коллегам из Росимущества. Все-таки они готовят, формируют необходимый пакет для приватизации. Со стороны **Минтранса** принципиальных возражений по приватизации этого пакета нет. Важно только для нас понимать, чтобы порт был единой собственностью, чтобы этот капитал, актив не был размыт между разными инвесторами, не имеющими контрольного пакета. Тогда возникнет очень серьезная неопределенность с управлением этим проектом, взаимодействием государства с портовыми властями, с **Минтрансом**, и, конечно, мы выступаем за то, чтобы был консолидирован как минимум контрольный пакет.

– Продолжая тему приватизации, осуждалась продажа какого-то небольшого пакета РЖД. Насколько я поняла, от этой темы решили пока отойти? По мнению **Минтранса**, стоит ли вообще возвращаться к идее приватизации РЖД, даже небольшого пакета, или все-таки эта идея до какого-то периода отодвинута?

– Как показывает практика подобных проектов в Европе, да и вообще в мире, даже если идет приватизация железнодорожной инфраструктуры, то потом, как правило, наступает этап ее национализации, поскольку все-таки для любого государства, а тем более для России, железнодорожная инфраструктура сегодня представляет каркас транспортной системы, по крайней мере с точки зрения передвижения, грузов, да и пассажиров. Где-то, как в Европе, пассажирское движение занимает большую долю, где-то, как в России и в Америке, пассажирское движение занимает меньшую долю.

Но в любом случае это стратегический актив. И приватизация стратегического актива всегда чревата определенными рисками, которые могут быть связаны с расхождением стратегических целей инвесторов и государства в использовании этой инфраструктуры. И когда возникает необходимость использования этой инфраструктуры для развития других отраслей, то государство всегда может делать это, скажем так, в пользу тех или иных направлений развития регионов или целых отраслей экономики. Частный бизнес всегда будет видеть в приоритете только свой финансовый интерес, а это может расходиться со стратегическими целями государства по развитию других отраслей экономики.

Поэтому, с нашей точки зрения, приватизировать РЖД с учетом значимости железнодорожной инфраструктуры, геополитических масштабов и размеров России, наверное, преждевременно. Какие-то форматы по использованию такого инструмента, как привилегированные акции, которые не влияют на принятие стратегических решений, при необходимости получения дополнительных средств для бюджета или для самой РЖД теоретически, наверное, можно было бы рассмотреть, но опять же это вопрос такого коллегиального решения, которое должно быть выработано.

– По вопросу приватизации «Аэрофлота». Он тоже не вошел в план приватизации, который недавно был утвержден?

– Да. И я неоднократно говорил о том, что с учетом той роли, которую играет «Аэрофлот» сегодня в авиационной отрасли нашей страны, а он, действительно, хоть такого статуса и не имеет, по праву называется национальным перевозчиком и обслуживает примерно половину всех пассажиров, летающих воздушным транспортом, выход государства из контроля продажи контрольного пакета крайне негативно может сказаться на будущем не только самой компании, но и всей авиационной отрасли. У нас еще в памяти события двухлетней давности, когда «Трансаэро», будучи второй компанией по своему размеру и объему перевозок, оказалась банкротом и именно «Аэрофлот» подставил плечо и перевез всех – на тот момент почти 2 миллиона – пассажиров «Трансаэро».

Ни одна другая компания это сделать не смогла, причем по большому счету каких-то прямых бюджетных решений со стороны правительства Российской Федерации для реализации этой задачи предусмотрено не было. И в случае, если какая-то другая компания попадет, а такое периодически происходит не только в нашей стране, но и везде в мире, в том числе и в Америке, мы помним череду банкротств крупнейших авиакомпаний. Если такое произойдет с какой-либо нашей компанией, то опять же встает вопрос, а будет ли это выгодно частному бизнесу, инвесторам, контролирующим «Аэрофлот», заниматься такого рода операциями. А это уже сопряжено с определенными социальными задачами государства и тех пассажиров, которые могут оказаться далеко от страны, за рубежом, и необходимо будет срочно мобилизовывать авиационный парк для их вывоза обратно в страну. Поэтому я считаю, что с учетом того, что государство на небольшой процент – 1,5% выше 50% – участвует сейчас в капитале «Аэрофлота», понижать этот процент, уходить за 50% и терять статус контролирующего акционера нашему государству в данный момент нецелесообразно.

– Авиакомпания «Россия» все-таки будет продаваться?

– Пока так вопрос не стоит. Эта идея действительно обсуждалась не только на уровне **министерства транспорта**, но и на уровне правительства Российской Федерации. Мы сейчас будем внимательно следить за темпами роста «Аэрофлота», холдинга в целом, консорциума компаний, и в зависимости от того, какую долю рынка он будет занимать в нашей авиационной отрасли, мы будем формулировать свою позицию.

– А доля рынка как будет считаться? Допустим, генеральный директор «Аэрофлота» Виталий Савельев не раз говорил, что в России немножко не так считается доля рынка, как это считается в международном бизнесе…

– Я, естественно, знаю эту точку зрения, в целом с ней согласен, что рынок авиационных пассажиров, конечно, гораздо больше, чем общее количество перевезенных российскими авиакомпаниями, потому что граждане наши, да и не только наши, прилетают в Россию и улетают еще на иностранных авиакомпаниях – это примерно 15 миллионов в год, тем более сейчас восстанавливается авиасообщение по многим закрытым пару лет назад направлениям, восстанавливается прежде всего иностранными авиационными компаниями, поэтому эта цифра, очевидно, будет еще больше по итогам 2017 года.

В январе количество перевезенных пассажиров увеличилось на 23,5%, а пассажирооборот, то есть та работа, которая была проведена компаниями в целом, с учетом дальности перелетов, увеличился более чем на четверть – на 26,5%. Это, конечно, очень хорошие показатели. Можно с уверенностью говорить о том, что тот тревожный период, в котором была российская авиация, начиная с банкротства компании «Трансаэро», определенных проблем UTair, ряда других компаний, с такими хорошими результатами этот период завершается, и мы рассчитываем увидеть стабильный рост в 2017 году, если, конечно, ничего не произойдет. Это даст хороший импульс для инвесторов, приходящих в отрасль. Не только в строительстве аэропортов, но и в развитии российской авиатехники.

– Если говорить об игроках рынка, как вы оцениваете планируемый приход ИФК в качестве акционера авиакомпании Red Wings?

– Мы в любом случае приветствуем приход разных игроков на наш рынок, и если ИФК, традиционно связанная с производством авиационной техники, вошла в капитал компании Red Wings, конечно, это положительный сигнал, тем более что те компетенции, в том числе в плане лизинга, которые есть у ИФК, позволят более стабильно чувствовать себя компанией, иметь, что называется, подушку финансовой безопасности, и это позволит ей стать более заметным игроком. Поэтому, конечно, мы приветствуем.

– И последний вопрос по поводу 50% акций «Трансконтейнера», которые РЖД планирует вернуть себе из Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК). Сейчас, насколько я понимаю, активно обсуждается судьба этого пакета. То есть сохранить ли его монополии, продать ли, продать ли частично? **Минтранс** какое-то свое мнение, какую-то свою позицию направил уже в правительство?

– Мы сначала хотим получить позицию РЖД, пока официально ее не получили в **министерстве транспорта**, а потом уже, основываясь на этой позиции, ее проработав, предлагать правительству какие-то шаги в этом направлении.

Мы всегда с большим вниманием относимся к позиции «Российских железных дорог». В первую очередь основываем свою позицию на их интересах и интересах компании РЖД, но пока мы ждем сформированной позиции от РЖД и тогда уже будем готовить свои предложения правительству.

### ТАСС; КСЕНИЯ АЛЕЙНИКОВА; МАРИЯ АМИРДЖАНЯН; 2017.02.27; МАКСИМ СОКОЛОВ: АВИАКОМПАНИИ РФ МОГУТ ПЕРЕЙТИ НА ЭЛЕКТРОННЫЕ ПОСАДОЧНЫЕ В 2017 ГОДУ

О перспективах системы «Платон», преимуществах использования российских самолетов и о том, когда пассажирам больше не придется распечатывать посадочные талоны, в интервью ТАСС рассказал **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

– Максим Юрьевич, учитывая одобренный правительством РФ протокол по авиабезопасности с Египтом, потребуется ли визит египетских специалистов в Россию – возможно, для проведения каких-то дополнительных переговоров или подписания протокола?

– Предварительно текст этого соглашения в рабочем порядке был, естественно, согласован с египетской стороной.

Мы со своей стороны прошли все необходимые внутригосударственные процедуры. Поэтому после издания соответствующего распоряжения правительства направили ноту МИД с приглашением египетской стороне подписать это соглашение в России – может быть, на площадке какого-нибудь международного форума. То есть мы готовы сделать этот очередной шаг к возобновлению авиасообщения.

– По предварительным данным, сколько времени может занять восстановление полетов после подписания протокола?

– Дело в том, что восстановление авиасообщения будет происходить не после подписания протокола, а после принятия соответствующего решения на уровне руководства страны. И здесь необходим будет еще ряд технических моментов – таких как обновление соответствующих соглашений, если речь идет, например, об аэропорте Каира, соглашение «Аэрофлота», который допущен на частоту Каир – Москва, с самим аэропортом, потому что обслуживание будет происходить в новом терминале, надо заключить договор с хэндлинговыми компаниями, с заправщиками и по обслуживанию пассажиров и багажа, регистрации и так далее. С учетом отлаженной схемы действий в «Аэрофлоте» это займет не больше недели. Но, повторюсь, для этого необходимо решение иного уровня.

– Недавно прозвучала идея, чтобы авиакомпании, которые летают на российских самолетах, получали некие преференции, в том числе, может быть, наиболее денежные международные маршруты. Как **Минтранс** относится к этой идее и какие субсидии готов предоставить авиакомпаниям, которые выбирают российское вместо зарубежного?

– Вопрос скорее не в субсидиях, хотя и это тоже. Вопрос в тех международных направлениях, которые являются наиболее доходными по сравнению с внутренними авиалиниями, но такой критерий уже реализуется в **Министерстве транспорта**, и межведомственная комиссия, определяя назначение того или иного перевозчика на соответствующую частоту, исходит в том числе из критерия использования российской авиатехники в авиапарке этого перевозчика. Но Вы абсолютно правильно сказали, такой же критерий фигурирует при распределении субсидий уже на внутренние перевозки, потому что международные рейсы не субсидируем. Что касается внутренних перевозок, то там тоже критерий использования российской авиатехники может играть достойное значение при определении той или иной авиакомпании бюджетной поддержки со стороны **Минтранса**.

– А может ли быть повышена значимость этого критерия ?

– Может. Мы сейчас подключили председателя правительства, готовим соответствующие поправки в правила распределения субсидий.

В первую очередь, речь идет о так называемом постановлении 1242, которое распространяется не на отдельные социальные программы поддержки регионов, такие как Дальний Восток, Север, Крым и Калининград, а направлена на активизацию авиасообщений внутри всей страны. И еще раз посмотрим вес каждого из критериев и определим приоритетность и очередность критериев при выборе того или иного перевозчика.

– Ведется ли работа с иностранными авиакомпаниями по поводу привлечения их в новый аэропорт Жуковский, и какое количество новых перевозчиков в Жуковском до конца года Вы ожидаете?

– Эта работа ведется постоянно. Мы достаточно жестко отстаиваем позицию нашей авиационной отрасли в переговорном процессе с авиационными властями других стран, и это дает свои результаты. Несмотря на то, что по итогам 2016 года Жуковский обслужил порядка 50 тысяч пассажиров, на текущий год планы достаточно оптимистичны. Планируется увеличить пассажиропоток до 2 млн человек и открыть двери 10 авиакомпаниям по примерно 20 направлениям. Сюда войдут и традиционные направления в республики Средней Азии. Помимо этого и Женева, и Дания, и Италия могут быть направлениями, открытыми в этом году.

– Обсуждается сейчас с Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) вопрос возобновления полетов зарубежных компаний над Крымом? Потому что IATA год назад обещала лоббировать этот вопрос.

– Не то чтобы лоббировать.

Этот вопрос действительно обсуждается на площадке IATA с привлечением и авиационных властей России и Украины и ряда других государств и Международной организации гражданской авиации (ICAO) Мы исходим из позиции, что управление воздушным движением должно в этом случае осуществляться непосредственно из Симферопольского центра. И еще раз показываем открытость своей позиции в части использования наиболее эффективных логистических путей движения воздушных транспортных средств. Поэтому мы со своей стороны открыты и продолжаем диалог.

– Когда Вы ожидаете разрешение всей этой истории?

– Вся эта история очень тесно связана с политикой, которая выходит за пределы компетенции **Министерства транспорта** Российской Федерации. Поэтому как только авиационные власти других государств будут исходить из интересов своих перевозчиков, то я думаю, этот вопрос сразу решиться.

– Сохраняются ли планы **Минтранса** по переходу на электронные посадочные? В каком году мы можем перейти на электронные посадочные?

– Мы поддерживаем этот проект, он находится в современном тренде: это сократит расходы и авиакомпаний, и аэропортов и, самое главное, упростит жизнь пассажирам, которые используют IT-технологии. Сегодня проект находится в достаточно глубокой степени проработки и мы рассчитываем, что до конца года он уже может быть реализован, то есть запущен как опция для пассажиров.

– То есть до конца года мы можем начать переход на электронные посадочные талоны?

– Очень рассчитываю на это.

– Перейдем от авиации к дорогам. Недавно губернатор Калужской области предложил распространить систему Платон на региональные трассы. Обращались ли другие регионы с этим предложением и возможно ли возобновление этой дискуссии?

– Обращались, но даже не столько в **Минтранс**, сколько в Государственную Думу, потому что у нас субъекты Российской Федерации являются субъектами законодательной инициативы и могут, соответственно, новеллы в законодательство вносить от своего имени.

Мы считаем, что система хоть и достаточно четко и бесперебойно работает уже в течение полутора лет, но еще не прошла тот период апробации, использования всех возможностей для управления логистикой грузовых автоперевозок, поэтому, с нашей точки зрения, необходим какой-то период для того, чтобы четко определиться с дальнейшим распространением на региональные дороги. И в конечном счете это должен сделать законодатель: Государственная Дума и Совет Федерации.

– Сколько времени может занять этот период оценки системы?

– Мы помним, что от идеи до ввода системы «Платон», или системы платности для большегрузных автомобилей для использования на федеральных дорогах, прошло более 8 лет. То есть первые наработки были еще в 2008 году, а сам закон был принят в 2011 году, и потом в него вносились дополнения в 2013-2014 годах соответственно. Поэтому здесь период не будет очень коротким, это ответственное решение. Время покажет.

– Ранее **Минтранс** заявлял о целесообразности сезонного изменения железнодорожных тарифов и тарифов в системе «Платон» для перехода грузов на реку во время навигации. Как идет работа в этом направлении?

– У нас тарифы в системе «Платон» и так повышаются, как раз к летнему периоду – в апреле, поэтому можно сказать, что это поручение уже в какой-то степени выполнено и в этом году. А в дальнейшем это действительно хороший инструмент для распределения грузовых потоков по тем транспортным артериям нашей страны, которые наиболее эффективны в определенные период времени. И не только времени года – может быть, можно говорить и о времени суток. В том числе, чтобы в наиболее напряженные часы убрать трафик с перегруженных дорог, так, как это было сделано, например, на МКАД правительством Москвы.

– А что касается железнодорожных тарифов?

– Здесь можно гибче подходить к тарифному регулированию в железнодорожной отрасли. Тарифы, как вы знаете, определяются Федеральной антимонопольной службой, но на основании решения правительства. Эти решения, как правило, происходят в конце года, один раз в год. И, может быть, здесь нужно дать соответствующие дополнительные права или полномочия Российским железным дорогам, хотя они есть по тарифному коридору, но чтобы тарифный коридор в том числе учитывал специфику нашей страны и возможность использования внутренних водных путей в летний период. Здесь нужны взаимосвязанные решения конкурирующих транспортных систем.

– Каковы перспективы создания транспортного перехода между материком и островом Сахалин?

– Это дорогостоящий проект, он действительно отражен в Стратегии развития транспортной системы РФ до 2030 года.

Но пока идут только предпроектные предложения. Да, был в свое время туннельный вариант, и мы видим, что он пока просматривается, как наиболее оптимальный. В любом случае это будет стоить очень дорого – это 42 км. Аналогии можно провести с Крымским мостом, но это более чем в два раза длиннее. И, конечно, надо все детально взвесить с точки зрения как технических решений, так и финансовых возможностей государства, потому что прямое существенное участие внебюджетных средств в реализации этого проекта представляется маловероятным из-за его протяженности.

– Пока нет компаний, которые заинтересованы выступить в качестве подрядчиков проекта?

– Конечно, любой подрядчик заинтересован в работе. Но перед тем, чтобы давать работу подрядчикам, надо, во-первых, определиться с параметрами этого проекта, во-вторых, с финансовыми возможностями и приоритетностью этого проекта по отношению, например, к строительству Северного широтного хода или другим важнейшим проектам для развития транспортной системы.

### ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2017.02.28; УДВОЕНИЕ ТАРИФА НЕ УДВОИТ СБОРЫ «ПЛАТОНА»

В федеральный дорожный фонд поступит 30 млрд руб. от системы «Платон», рассказал руководитель **Росавтодор**а **Роман Старовойт** (цитата по «Интерфаксу»), – на 9 млрд больше, чем заложено в бюджете. Увеличение поступлений связано с удвоением тарифа за проезд грузовиков по федеральным трассам. С 15 апреля плата повысится с 1,53 руб./км до 3,06 руб., постановление об этом правительство выпустило в феврале.

Сборы рассчитываются исходя из прогнозируемого пробега и нового тарифа, уточняет представитель **Росавтодор**а, они могут вырасти вместе с грузопотоком. 30 млрд руб. – достижимая цифра, комментирует представитель оператора «Платона» – «РТ-инвест транспортные системы» (РТИТС, принадлежит сыну Аркадия Ротенберга Игорю и фонду «РТ-инвест»).

Система «Платон» была запущена 15 ноября 2015 г. и к концу 2016 г. собрала 19 млрд руб. Первоначально планировался тариф 3,73 руб./км, а сборы – 45 млрд руб. Но из-за протестов перевозчиков тариф был снижен до 1,53 руб.

Деньги «Платона» распределяют быстрее, чем успевают собрать, говорится в обзоре InfraOne (см. график). В 2016 г. система «задолжала» бюджету 21 млрд руб.: при сборах 19 млрд потрачено уже 40 млрд, пишут авторы обзора.

РТИТС ежегодно должна получать от государства 10,6 млрд руб. (в ценах 2015 г., индексируется на инфляцию). А из-за вычета из транспортного налога, предоставленного грузоперевозчикам, бюджеты регионов лишаются, по их подсчетам, 8,7 млрд руб. Эту сумму правительство компенсировало им межбюджетными трансфертами в декабре 2016 г. При этом правительство уже выделило в счет сборов «Платона» 22,9 млрд руб. на строительство и ремонт дорог и мостов в регионах и городах. При тарифе 1,5 руб. система в течение пяти лет не окупила бы даже эти расходы, говорится в обзоре.

При новом тарифе в 2017 г. «Платон» сможет собрать около 36 млрд руб., оптимистичны аналитики InfraOne, и сумма может вырасти на 20–30%, если будут приняты меры по борьбе с неплательщиками. Пока неоплаченными остаются 60% грузоперевозок, говорил президент «Опоры России» Александр Калинин в феврале. Квитанции со штрафами доходят только до 3–5% нарушителей, не оплативших сбор. Федеральный дорожный фонд недополучил 10–15 млрд руб. из-за невыставленных штрафов и неоплаченного проезда, подсчитали аналитики InfraOne.

**Минтранс** предлагает передать полномочия по анализу данных о нарушителях от ГИБДД в подведомственный ему **Ространснадзор**. А сами штрафы – повысить: отменить 50%-ную скидку на первое нарушение и штрафовать не раз в сутки, как сейчас, а после каждой фиксации нарушения. Законопроект с этими предложениями в ноябре прошел общественные слушания и проходит согласование с ведомствами, комментирует представитель **Минтранса**.

Тариф не для всех

**Старовойт** не исключает дифференциации тарифа «Платона», но решение не принято: сложно администрировать. Дифференциация уместна, но пока надо дать рынку время привыкнуть к факту, что за проезд по федеральным трассам надо платить, говорит директор Института экономики транспорта ВШЭ Михаил Блинкин.

Если водитель выключает бортовое устройство, а потом грузовик появляется в системе через 500 км, надо автоматически достраивать его маршрут, чтобы он был весь оплачен, предлагал **министр транспорта** Максим **Соколов**. Если, конечно, не будет доказано другое – что, например, машину везли по реке, уточнил он. Нарушителей отслеживают 194 рамки контроля в 35 регионах (данные на конец 2016 г.) и 100 автомобилей. К июлю 2017 г. оператор рассчитывает довести количество рамок до 481.

Деньги, собранные «Платоном», могут пойти на софинансирование региональных проектов государственно-частного партнерства, отметил **Старовойт**. Из шести проектов, прошедших предварительный отбор, в списке приоритетных осталось три (мост и обход Перми, обход Хабаровска, мост в Новосибирске), следует из обзора InfraOne. Их общая стоимость – почти 100 млрд руб., 55% из них – федеральное финансирование. При позитивном сценарии система соберет почти 200 млрд руб. за пять лет, из них 68,4 млрд можно будет направить в регионы, чего хватит на первые три концессии. Впрочем, сборы «Платона» в бюджете официально «не окрашены», поэтому аналитики опасаются, что эти деньги могут снова срочно понадобиться на «экстренные ремонты» и не дойти до концессионных проектов.

### ВЕДОМОСТИ; БЭЛА ЛЯУВ; 2017.02.27; СОКОЛОВ РАССКАЗАЛ, ЧТО МЕШАЕТ РАЗВИВАТЬСЯ ИНФРАСТРУКТУРЕ В РОССИИ

Отсутствие денег, качественных проектов и гигантомания мешают развиваться инфраструктуре в России. Об этом заявили участники конференции «Финансирование инфраструктурных проектов», которая прошла на площадке Российского инвестиционного форума «Сочи-2017».

«Нам требуются новые проекты, но для их реализации нужно иное финансирование и со стороны государства, и со стороны банка», – сказал **министр транспорта** России Максим **Соколов**. По его словам, сегодня нет «хорошего «бюджетного плеча, а прежние источники финансирования (например, инвестфонды) из-за сокращения бюджета не используются. По его словам, только строительство терминалов, портов обходится без использования средств госбюджета: «Под качественные проекты мы находим финансирование – аэропорты «Пулково», в Нижнем Новгороде, порт Тамань и т. д.».

Отсутствие длинных денег и структурированных проектов «дает очень медленное развитие инфраструктурных проектов», говорит предправления «Российских автомобильных дорог» Сергей Кельбах. По его словам, есть большой перекос в сторону больших масштабных проектов, хотя значительную часть инфраструктуры создают небольшие проекты, которые и проще просчитать, и найти инвесторов.

С ним соглашается президент СРО «Альянс пенсионных фондов» Сергей Беляков. Из-за этого, по его словам, «мы остаемся страной с недоразвитой инфраструктурой». По его мнению, есть перекос в сторону мегапроектов: «Пенсионные фонды интересуют некрупные проекты. Именно такие объекты меняют облик территорий, но они настолько масштабные, что денег пенсионных фондов не хватит. Масштабные проекты – это риски, поскольку это еще и долгоокупаемые проекты». В то же время в проектах государственно-частного партнерства государство настолько пытается защитить интересы публичной стороны, что это делает невыгодным участие частных инвесторов.

4/5 всех ресурсов, которые тратятся в стране на инфраструктуру, приходятся на транспортное строительство, сообщил президент банка ВТБ Андрей Костин. Из $10,5 млрд, инвестированных за последнее время в такое строительство, половину профинансировало государство и 20% пришлось на собственные инвестиции ВТБ. При этом, по его словам, у банков есть две существенные проблемы: предмет инфраструктурный стройки не может быть в залоге и не может быть амортизирован. В результате риски невыполнения подрядчиком договорных обязательств несет полностью банк: если объект не достроен, то банк вынужден раскрыть банковскую гарантию. Кроме того, зачастую стороны контракта не закрывают счета по выполненным работам. Например, при строительстве тоннеля в Сочи генподрядчик с подрядчиком не пришли к согласию по стоимости выполненных работ. Банк в такой ситуации вынужден раскрывать гарантии, а потом получать деньги в судебном порядке с подрядчика, сказал Костин. Именно поэтому, по его словам, банкиры «с радостью отказались от такого вида зарабатывания денег, как банковская гарантия, несмотря на то что ее стоимость достигала 5%. Это не окупает те риски и затраты, которые мы несли».

### ТАСС; 2017.02.27; ПРИАМУРЬЕ ХОЧЕТ НАЧАТЬ ПОДГОТОВКУ СТРОИТЕЛЬСТВА ВПП ДО ПОЛУЧЕНИЯ БЮДЖЕТНЫХ СРЕДСТВ

Губернатор Амурской области Александр Козлов обратился к министру транспорта РФ Максиму **Соколов**у с просьбой разрешить области начать подготовительную работу по строительству второй взлетно– посадочной полосы (ВПП) в аэропорту Благовещенска раньше, чем это предусмотрено программой финансирования из федерального бюджета. Встреча состоялась в рамках Российского инвестиционного форума «Сочи-2017».

«Был **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, мы с ним обсудили для нас очень важный вопрос – строительство ВПП в городе Благовещенске. <...> Мы участвуем в программе, но, к сожалению, она сдвинута на 2019 год из-за отсутствия финансирования, – сказал Козлов в интервью ТАСС на инвестфоруме в Сочи. – Нам нужны сегодня не столько деньги, нам нужна возможность отыгрывать конкурсы, определять подрядную организацию, чтобы подрядчик, который выиграет конкурс, сделал перебазировку техники».

По словам Козлова, глава **Минтранса** положительно отнесся к этому предложению. Губернатор рассчитывает на то, что подготовительную работу под строительство новой ВПП в аэропорту Благовещенска можно будет начать если не в 2017-м, то хотя бы в 2018 году.

Как сообщалось, сметная стоимость второй ВПП аэропорта Благовещенска оценена в 3,7 млрд рублей.

Российский инвестиционный форум пройдет в Сочи 27-28 февраля. 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.

### ТАСС; НАИЛЬ ШАХВАЛИЕВ; 2017.02.27; БАШКИРИЯ ДОГОВОРИЛАСЬ С ВТБ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПЛАТНОЙ ДОРОГИ

Банк ВТБ окажет Башкирии помощь в реализации концессионного проекта по строительству первой в регионе платной автомобильной дороги. Протокол о взаимодействии в его реализации подписали на полях Российского инвестиционного форума «Сочи-2017» глава банка ВТБ Андрей Костин и премьер-министр республики Рустэм Марданов.

Проект включает в себя финансирование, проектирование, строительство и последующую эксплуатацию платной автомобильной дороги регионального значения в Башкортостане, срок его реализации составит 25 лет. «Это очень важное событие для Башкирии. Практически начинается реализация важнейшего инфраструктурного проекта, который должен решить транспортные проблемы Уфы, соединив при этом через город две федеральные трассы М-5 и М-7. Это даст мощный толчок социально-экономическому развитию пригородов башкирской столицы», – приводит слова Марданова пресс– служба главы республики.

По словам Костина, у группы ВТБ имеется хороший опыт реализации крупных инфраструктурных проектов. «Мы хотим прийти в Башкортостан со своим опытом государственно– частного партнерства в области развития транспортной инфраструктуры. Это передовой регион, и все вместе мы осуществим задуманное», – сказал он.

«Этот проект имеет важное значение не только для Уфы и Башкортостана. Он придаст новое качество и федеральной инфраструктуре, связав две федеральные трассы. При этом строительство будет частично финансироваться за счет платежной системы «Платон». Кстати, в Башкортостане по этому принципу уже построен новый автомобильный мост через реку Белая», – сказал глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов**, которого цитирует пресс-служба главы Башкирии.

В обязательства концессионера будет входить завершение строительства автодорожного тоннеля протяженностью 1,2 км, начатого в 1992 году, строительство мостового перехода длиной 2,5 км, автомобильной дороги протяженностью 14 км, примыкающей к федеральной трассе М-5 «Урал», пунктов взимания платы, а также создание системы управления дорожным движением и строительство специализированного дорожно-эксплуатационного предприятия.

Российский инвестиционный форум пройдет в Сочи 27-28 февраля. 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.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.27; МИНТРАНС И «ВНУКОВО» СОГЛАСОВАЛИ ПРИНЦИПЫ БУДУЩЕГО КОНЦЕССИОННОГО СОГЛАШЕНИЯ

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** и генеральный директор АО «Аэропорт Внуково» Василий Александров в ходе инвестфорума в Сочи подписали меморандум о принципах реализации проекта финансирования, строительства, реконструкции и эксплуатации объектов имущества аэропорта «Внуково».

«Завершая подготовку к заключению концессионного соглашения, обе стороны признают необходимым осуществлять тесное сотрудничество с ФГУП «АГА (А)» для формирования окончательного списка имущества и определения состояния такого имущества, оформления на него необходимой документации и завершения разработки целевых технико-экономических показателей», – говорится в сообщении «Внуково».

Также в документе зафиксирована необходимость урегулировать вопросы обслуживания кредитной нагрузки на «Внуково» для возобновления инвестиций в его развитие после заключения концессионного соглашения. Проект финансирования имущества аэропорта будет структурирован таким образом, «чтобы исполнение инвестиционных обязательств не приводило к банкротству аэропорта или существенному ухудшению его финансового состояния по сравнению с состоянием до заключения концессионного соглашения», отмечается в сообщении.

Кроме этого, меморандум предполагает, что основным источником реализации инвестпрограммы по развитию инфраструктуры «Внуково» будет инвестиционная составляющая тарифа за взлет-посадку.

«Также аэропорт будет иметь возможность получения мер государственной финансовой, административной и организационной поддержки в объеме, соразмерном с полученной другими операторами аэропортов МАУ поддержкой», – говорится в сообщении аэропорта.

Ранее в феврале совладелец «Внуково» Виталий Ванцев говорил, что концессионное соглашение о развитии аэродромной инфраструктуры аэропорта может быть подписано до конца 2017 г. Концессионные соглашения призваны заменить договоры аренды аэродромного имущества между аэропортами Московского авиаузла и государством и обеспечить инвестиции.

### RNS; 2017.02.27; ГЛАВА МИНТРАНСА НАЗВАЛ КОНТРОЛИРУЕМЫМИ РИСКИ СРЫВА СРОКОВ ВВОДА ВПП-3 ШЕРЕМЕТЬЕВО К ЧМ-2018

Глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** назвал контролируемыми риски срыва сроков ввода взлетно-посадочной полосы (ВПП-3) в Шереметьево к чемпионату мира по футболу в России в 2018 году. Об этом он сказал RNS в кулуарах Российского инвестиционного форума в Сочи.

«Риски есть в любом инвестиционном проекте, но мы этими рисками управляем, и все необходимые мероприятия по вводу в эксплуатацию взлетно-посадочной полосы сделаем», – сказал он.

В начале декабря 2016 года заместитель **министра транспорта** Валерий **Окулов** сказал RNS, что сдвиг по срокам строительства взлетно-посадочной полосы (ВПП-3) в Шереметьево составляет около года.

«Там проблема в том, что был заменен генподрядчик по этому проекту, поэтому произошла сдвижка по срокам. Сейчас, конечно, серьезное отставание от первоначального графика предусмотрено. По разным стадиям – по-разному, где-то до 12 месяцев», – сказал он RNS.

Ранее аэропорт Шереметьево обратился в **Минтранс** РФ с просьбой обратить внимание на реализацию проекта строительства новой взлетно-посадочной полосы к чемпионату мира по футболу в 2018 году, сообщили RNS в Шереметьево. По данным источника RNS в авиаотрасли, речь идет о нехватке средств на достройку объекта. Недостаточность финансирования подтвердил RNS и другой источник, знакомый с ходом строительства, но сумму не назвал. По данным источников агентства в отрасли, речь идет о нехватке 13 млрд рублей.

Начальник управления аэропортовой деятельности **Федерального агентства воздушного транспорта** **Минтранса** РФ Анатолий Пчелин в начале декабря в рамках форума «Транспорт России» говорил, что ввод в эксплуатацию взлетно-посадочной полосы номер 3 (ВПП-3) в Шереметьево в рамках подготовки аэропорта к ЧМ-2018 по футболу, который пройдет в России, планируется в марте-апреле 2018 года.

### RNS; 2017.02.27; МИНТРАНС СЧИТАЕТ РЕАЛЬНОЙ ПРИВАТИЗАЦИЮ 25% «СОВКОМФЛОТА» В 2017 ГОДУ

**Минтранс** РФ считает реальной приватизацию 25% «Совкомфлота» в 2017 году, но точные сроки определят консультанты, которые работают с Росимуществом, сказал RNS **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в кулуарах Российского инвестиционного форума в Сочи.

«2017 год еще только начался, поэтому реальна (приватизация 25% акций «Совкомфлота». – RNS). Просто площадку, время и другие процедурные моменты должны определить консультанты, которые работают с Росимуществом. Это в компетенция министерства экономического развития. Со своей стороны **Минтранс** уже высказывал позицию о готовности к приватизации 25%-го пакета «Совкомфлота», и мы подтверждаем эту позицию», – сказал он.

По словам **Соколов**а, предварительная оценка консультантом проводилась, но озвучивать он ее не стал.

Приватизация 25% плюс одной акции «Совкомфлота» стоит в плане «большой» приватизации правительства на 2017–2019 годы.

В октябре 2016 года **Соколов** в интервью RNS заявлял, что приватизация 25% акций «Совкомфлота» подготовлена, но сейчас не лучшее время для продажи.

«Мы давно работаем с коллегами из компании «Совкомфлот» по подготовке к продаже пакета в 25% акций. Конечно, сейчас с точки зрения тех тенденций на рынке и в отрасли не самый лучший период для продажи, но готовность существует. Когда продавать, как продавать, через кого продавать и на какой площадке – это должны определить соответствующие специалисты. По линии Росимущества такая работа проводится», – говорил министр.

### RNS; 2017.02.27; ГЛАВА МИНТРАНСА ЗАЯВИЛ О СОХРАНЕНИИ ФИНАНСИРОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЦКАД И ТРАССЫ М-11

**Минтранс** не рассматривает вопроса сокращения финансирования строительства автодорог М-11 и ЦКАД, сообщил **министр транспорта** Максим **Соколов** журналистам в кулуарах Сочинского инвестиционного форума.

«Нет, сокращения не рассматривается. Программа деятельности компании «Автодор» предусматривает необходимые бюджетные инвестиции на завершение этих важнейших проектов – и Центральной кольцевой автомобильной дороги, и новой трассы М-11 между Москвой и Санкт-Петербургом. Тем более по большинству участков подписаны соответствующие концессионные соглашения, и таким образом это уже обязательства не только госкомпании как концидента, но и правительства в целом», – сказал **Соколов**.

Ранее президент России Владимир Путин перенес сроки окончания строительства третьего и четвертого участков ЦКАД на 2019 год. О том, что сроки окончания строительства ЦКАД могут быть перенесены на 2019 год, ранее говорили вице-премьер Аркадий **Дворкович** и губернатор Московской области Андрей Воробьев. Но финального решения не было.

### RNS; 2017.02.27; МИНТРАНС ГОТОВ ПОМОЧЬ «АЭРОФЛОТУ» В ПРЕОДОЛЕНИИ ФИНАНСОВЫХ ПРОБЛЕМ ИЗ-ЗА «ТРАНСАЭРО»

**Минтранс** прорабатывает вопрос помощи Аэрофлоту для покрытия убытков, возникших при выполнении рейсов разорившейся авиакомпании Трансаэро, сообщил журналистам **министр транспорта** Максим **Соколов** в кулуарах Сочинского инвестиционного форума.

«Позиция «Аэрофлота» нам известна. Мы сейчас проработаем этот вопрос непосредственно на площадке **министерства транспорта**. И, конечно же, для того, чтобы закрыть ту финансовую «дыру», которая возникла в бюджете авиакомпании «Аэрофлот» с выполнением государственного поручения, конечно же, мы будем на этот период выдавать необходимые разрешения «Аэрофлоту» по тем направлениям, которые позволят эту «дыру» в конечном счете закрыть. Но будет это срок 5,5 лет, будет это одно направление или 50, это все вопрос финансового моделирования. Поэтому мы сейчас этим вопросом в **министерстве транспорта** активно занимаемся», – сказал он, отвечая на вопрос о готовности давать «Аэрофлоту» допуски на бывшие международные маршруты «Трансаэро».

«Трансаэро» прекратила полеты в сентябре 2015 года в связи с накопившейся задолженностью в объеме около 200 млрд руб. Крупнейшими кредиторами являются лизинговые компании и банки.

Программа перезапуска прекратившей свою деятельность авиакомпании «Трансаэро» и создания на ее базе нового перевозчика, представленная в октябре 2016 года, пока не нашла поддержки у крупнейших кредиторов авиакомпании, сообщили RNS три источника, близких к основным кредиторам.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.27; ПРОВЕРКА АЭРОПОРТОВ ХУРГАДЫ И ШАРМ-ЭЛЬ-ШЕЙХА МОЖЕТ ЗАНЯТЬ НЕСКОЛЬКО МЕСЯЦЕВ – ДВОРКОВИЧ

Проверка российскими экспертами аэропортов Хургады и Шарм-эль-Шейха в Египте может занять несколько месяцев, заявил вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** журналистам в кулуарах Российского инвестиционного форума в Сочи.

«Точно не могу сказать (сроки проведения и завершения инспекции – ИФ), но это вопрос нескольких месяцев», – отметил он.

На вопрос о сроках завершения очередной инспекции аэропорта Каира вице-премьер сказал, что эта «работа, по сути, завершена, идет оформление необходимых документов».

На прошлой неделе **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявлял, что по итогам недавнего визита российских экспертов в аэропорт Каира они не смогли сделать однозначных выводов о готовности аэропорта к обслуживанию российских пассажиров в ближайшее время. Министр пояснил, что у специалистов остается ряд существенных замечаний, в первую очередь к системе биометрического контроля доступа персонала в «чистую» зону аэропорта и эксплуатации систем видеонаблюдения, режима прохода пассажиров через рамки.

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

### РИА НОВОСТИ; 2017.02.27; В СОЧИ РОСМОЛОДЕЖЬ И МИТРАНС ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

Федеральное агентство по делам молодежи (Росмолодежь) и **Министерство транспорта** РФ на Российском инвестиционном форуме, который проходит в Сочи, подписали соглашение о сотрудничестве для обеспечения взаимодействия в сфере молодежной политики, сообщили РИА Новости в пресс-службе Росмолодежи.

«**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** и временно исполняющий обязанности руководителя Росмолодежи Алексей Паламарчук подписали соглашение в рамках работы Российского инвестиционного форума, проходящего в эти дни в Сочи», – говорится в сообщении.

В Росмолодежи уточнили, что документ предполагает «взаимовыгодное сотрудничество при организации и реализации социально значимых проектов в области молодежной политики». «Он нацелен на повышение степени вовлеченности молодежных организаций транспортного комплекса России в общественную жизнь, а также направлен на разработку актуальных программ развития деятельности в области государственной молодежной политики», – сообщили в пресс-службе.

В частности, заключенное сотрудничество предполагает, в том числе, проведение совместных форумов, конференций, семинаров, рабочих встреч и других мероприятий. Кроме того, соглашение регламентирует «возможность ведомств рекомендовать друг другу молодых людей, проявивших себя в рамках мероприятий агентства или министерства, к прохождению стажировок».

«Совместная работа и обмен опытом нацелены, главным образом, на одно – предоставление молодежи большего числа возможностей для развития», – отметил врио руководителя Федерального агентства по делам молодежи Алексей Паламарчук.

### ВЗГЛЯД-ИНФО; 2017.02.27; ВИКТОР ВЕКСЕЛЬБЕРГ: «СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОПОРТА В САРАТОВЕ НАЧНЕТСЯ В АПРЕЛЕ»

Сегодня в Сочи подписано трехстороннее соглашение между Федеральным агентством воздушного транспорта, правительством Саратовской области и ПАО «СарАэро-Инвест» о строительстве аэропортового комплекса «Центральный» (Саратов).

Свои подписи под документом поставили губернатор Саратовской области Валерий Радаев, руководитель **Федерального агентства воздушного транспорта** Александр **Нерадько** и генеральный директор АО УК «Аэропорты регионов» Евгений Чудновский.

В церемонии подписания также приняли участие **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, председатель Совета директоров ГК «Ренова» Виктор Вексельберг. Об этом ИА «Взгляд-инфо» сообщили в пресс-службе губернатора.

Валерий Радаев отметил, что строительство нового аэропорта открывает дополнительные возможности для Саратовской области: «Когда есть правильная логистика, доступность, то инвестор совершенно по-другому воспринимает регион. Совершенно другие условия будут и для наших жителей. Это самое главное. Несмотря на непростую экономическую ситуацию, другие сложные вопросы, мы не отступили. Мы объединили все возможности: федеральные, региональные и частные. При такой синхронизации аэропорт будет построен».

Председатель Совета директоров ГК «Ренова» Виктор Вексельберг сказал следующее:

«После очень длительной, плодотворной совместной работы по структурированию проекта достигнут конечный результат, есть видение реализации проекта. Соглашение подразумевает, что с апреля этого года мы выйдем на площадку и начнем строительство аэропортового комплекса.

Строительство нового аэропорта – это сложный проект, который требует консолидации многих его участников. Я хотел бы поблагодарить губернатора Саратовской области, наших партнеров со стороны **Росавиаци**и и **Минтранса** за то, что консолидировали усилия, нашли более рациональные решения проекта, и мы, наконец, можем приступить к его реализации. Я думаю, жители области давно этого ждут. Мы не подведем, и Саратовская область получит красивый, современный новый аэропорт».

Евгений Чудновский подчеркнул, что для компании это крайне ответственный проект: «Мы готовы к его реализации, проектная документация разработана. Мы находимся в активной фазе выбора генподрядчика…».

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, в свою очередь, заявил: «Строительство нового аэропорта, тем более аэропорта, что называется с «нуля» – это пока еще редкие примеры в нашей новейшей истории. Такой аэропорт будет введен в этом году в Ростове-на-Дону. И тут тот же ответственный инвестор – группа компаний «Ренова», «Аэропорты регионов». Я считаю, это хороший знак для саратовского аэропорта в том, что он будет успешно построен. Со стороны Российской Федерации, **Минтранса**, **Росавиаци**и сделано достаточно много с точки зрения аэродромной инфраструктуры. И при наличии финансирования у нас нет никаких сомнений в том, что мы будем двигаться в таком согласованном графике.

Важный элемент еще – строительство дорожной составляющей, связи непосредственно со столицей региона. Аэропорт расположен за пределами Саратова, и это в принципе была основная задача, чтобы вывести аэропорт из центра города. И этот вопрос также должен будет найти свое решение. В целом проект замечательный. Хорошо, что в рамках Сочинского форума вместе с губернатором, с инвесторами и **Росавиаци**ей подписано соответствующее соглашение. Оно скрепляет наши обязательства в рамках единой команды».

Глава региона выразил слова благодарности всем участникам реализации проекта строительства саратовского аэропорта.

Проект строительства нового аэровокзального комплекса реализуется в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России до 2020 года» и включает в себя три составляющие: аэродром с инфраструктурой (федеральная часть), аэропортовая инфраструктура, в том числе аэровокзал (инвестиционная часть) и внешние коммуникации с дорожной инфраструктурой (региональная часть).

В апреле 2017 года инвестором проекта – АО УК «Аэропорты Регионов» планируется приступить к работам по созданию объектов аэропортовой инфраструктуры. Стратегическим инвестором данной компании является Группа компаний «Ренова»

Планируется строительство пассажирского терминала общей площадью до 23 тыс. кв. метров, технологического и административного зданий, топливо-заправочного комплекса, котельной, гаража, мастерских, парковок, а также других объектов.

Реализация проекта обеспечит создание не менее 1500 рабочих мест при обеспечении функционирования аэропортового комплекса. Общее финансирование проекта составляет 20 млрд. рублей.

Срок завершения строительно-монтажных работ по всем объектам комплекса – декабрь 2018 года. Ввод нового аэропорта в эксплуатацию запланирован на начало 2019 года.

### РБК; 2017.02.27; КОСТИН СРАВНИЛ РОССИЮ С ГАБОНОМ ПО УРОВНЮ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ

Выступая на инвестиционном форуме в Сочи, глава ВТБ Андрей Костин посетовал, что государство плохо финансирует развитие транспортной инфраструктуры. По его словам, Россия по этому показателю находится на уровне Габона

По уровню развития транспортной инфраструктуры Россия находится на уровне Габона, заявил глава ВТБ Андрей Костин, выступая в рамках инвестиционного форума в Сочи.

«Думаю, что денег мало. Денег очень мало государство тратит. Безумно мало и раньше тратило, и сейчас. И в тучные годы, и не в тучные годы. И я думаю, что отсутствует нормативная база, законодательная база плоха до сих пор для работы государственно-частного партнерства. Поэтому вкупе это все дает, что мы находимся по развитию транспортной инфраструктуры где-то на уровне Габона», – цитирует Костина RNS.

Как сообщает издание БЛОКНОТ, в начале дискуссии ее модератор, председатель совета директоров InfraOne Альберт Еганян посоветовал спикерам быть «раскованнее». Заявление Костина он, как пишет издание, прокомментировал словом «круто».

С оценкой Костина не согласился **министр транспорта** Максим **Соколов**. Он привел в пример олимпийскую транспортную инфраструктуру в Сочи, строительство западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге и Московское центральное кольцо. «Я бы посоветовал им почаще бывать в России и оценить качество объектов, которые реализуются. Таких проектов точно нет в Габоне», – заявил **Соколов**.

Габонская Республика – унитарное государство в Центральной Африке, бывшая колония Франции с населением около 1,8 млн человек. ​Габон считается одной из самый устойчивых экономик Африки. Рост ВВП страны, по данным World Factbook CIA, в 2016 году составил 3,2%. ВВП на душу населения составил в 2016 году $19300, по этому показателю страна заняла 89-е место. По данным из того же источника, в 2016 году ВВП России упал на 0,8%, при этом ВВП на душу населения составил $26100, что обеспечило России 73-е место в мире по этому показателю.

Инфляция в Габоне в 2016 году составила 1,1%, почти удвоившись по сравнению с 2015 годом, когда ее уровень оценили в 0,6%.

Общая протяженность железных дорог в Габоне составляет 649 км, автомобильных дорог – 9170 км, при этом протяженность дорог с твердым покрытием составляет 1097 км.(140-е место в мире).

В России протяженность дорог с твердым покрытием составляет 927 тыс. км (5-е место в мире), общая протяженность железных дорог составляет более 87 тыс. км (3-е место в мире).

### РЕСПУБЛИКА КАРЕЛИЯ; 2017.02.27; ФИНАНСИРОВАНИЕ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ ВРИО ГЛАВЫ КАРЕЛИИ ОБСУДИЛ С ГЛАВОЙ МИНТРАНСА

На проходящем в Сочи инвестиционном форуме Артур Парфенчиков и Максим **Соколов** обсудили финансирование строительства трассы Кочкома – госграница, а также модернизации МАПП «Вяртсиля».

27 февраля врио главы Карелии Артур Парфенчиков встретился с министром транспорта России Максимом **Соколов**ым. Встреча прошла в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи. В частности, речь шла о федеральном финансировании объектов дорожной отрасли, вошедших в ФЦП «Развитие Карелии до 2020 года».

По словам Артура Парфенчикова, ряд объектов сейчас не имеют подтвержденного финансирования. В качестве примера руководитель региона привел автодорогу Кочкома – Тикша – Ледмозеро – Костомукша – госграница.

– В 2016 году удалось начать работы по реконструкции участка автодороги 35-й – 44-й километр. В этом году чрезвычайно важно продолжить эти работы, – заявил Артур Парфенчиков.

Также врио главы нашей республики и федеральный министр обсудили реконструкцию пункта пропуска «Вяртсиля». Проект также включен в ФЦП. В настоящий момент речь идет о его соответствии международному статусу и о модернизации железнодорожной инфраструктуры. Как рассказал Артур Парфенчиков, АО «Федеральная пассажирская компания» заинтересована в возобновлении международных пассажирских перевозок.

Стороны продолжат диалог во время подготовки к очередному заседанию Государственной комиссии по подготовке к 100-летию республики. Заседание госкомиссии запланировано на конец апреля и состоится в Москве.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.02.28; ТУРИСТЫ ПОЛЕТЕЛИ ЗА РУБЕЖ

Российские авиакомпании увеличили по итогам января пассажирские перевозки на 20%, показав положительную динамику как на внутренних, так и на международных линиях. Эксперты отмечают, что январские показатели зависят в основном от туристического пассажиропотока.

**Росавиаци**я вчера представила уточненные данные работы 35 крупнейших российских авиакомпаний в январе. Эти игроки рынка увеличили перевозки на 20,2%, до 6,6 млн человек. Положительная динамика фиксировалась как на внутренних линиях (рост на 15,3%, до 4,05 млн пассажиров), так и на международных – 28,8%, 2,5 млн человек. Перевозки в дальнее зарубежье (за пределами СНГ) увеличились на 30,4%, до 2,04 млн человек, в страны СНГ – на 23%, до 541,6 тыс. пассажиров. Пассажирооборот компаний в январе вырос на 23,8%, до 16,9 млрд пассажиро-километров.

По итогам января в плюс по перевозкам вышли 27 из 35 авиакомпаний. «Аэрофлот» перевез 2,3 млн человек (рост на 14,8%), S7 – 691,1 тыс. (рост лишь на 0,1%), «Россия» (входит в группу «Аэрофлот») – 671,9 тыс. (+143,9%), «ЮТэйр» – 482,9 тыс. (+28,1%), «Уральские авиалинии» – 473,4 тыс. (+35,1%), «Аврора» (входит в группу «Аэрофлот») – чуть более 100 тыс. человек (+19,3%). Продолжилась и тенденция концентрации авиарынка: рыночная доля первой пятерки перевозчиков достигла почти 70%.

Резко увеличили перевозки (в среднем на 50%) авиакомпании, специализирующиеся на чартерном рынке,– «Икар», «Роял Флайт», «Северный ветер», Azur Air. Лоукостер «Победа» (входит в группу «Аэрофлот»), до сих пор показывавший рост на уровне 30-40% ежемесячно, в январе нарастил пассажиропоток только на 4,4%, но увеличил процент занятости кресел на 9,7 процентного пункта, до 92,3%. Сравнимую занятость в январе демонстрировали и ряд чартерных компаний: 96,5% у Azur Air, 90,3% у «Икара». В целом занятость кресел у компаний выросла на 3,3% по сравнению с январем 2016 года – до 77,5%.

**Росавиаци**я впервые сообщала об ускорении темпов роста авиарынка в начале февраля. Тогда глава ведомства Александр **Нерадько** говорил, что полученные показатели уже никак не связаны с отсутствием на рынке крупного конкурента «Трансаэро» (прекратила полеты в сентябре 2015 года). Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев называет полученный рост объемов перевозок «вполне ожидаемым». По его словам, на показатели начала года традиционно влияет период отпусков и каникул: основу январского пассажиропотока по-прежнему составляют отдыхающие, поэтому столь высокие результаты обеспечили прежде всего туристические направления. На динамике роста также сказалась низкая база начала 2016 года. Значительный прирост международных перевозок у компаний, специализирующихся на туристических направлениях, свидетельствует о замещении Египта альтернативными курортами, замечает эксперт.

### ТАСС; 2017.02.27; ПРАВИТЕЛЬСТВО НЕ ОБСУЖДАЕТ ВЫХОД АВИАКОМПАНИИ «РОССИЯ» ИЗ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»

Правительство не обсуждает выход авиакомпании «Россия» из группы «Аэрофлот», вопрос носит корпоративный характер. Об этом сообщил журналистам вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** в кулуарах Инвестфорума в Сочи.

«В правительстве – нет (не обсуждается – прим. ТАСС)», – сказал он.

«Я видел всякие записки на эту тему, но на правительственную площадку мы не выносили (этот вопрос – прим. ТАСС). Я считаю, что он (вопрос – прим. ТАСС) носит корпоративный характер», – отметил он.

Авиакомпания «Россия»

Как сообщалось ранее, вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** поручил **Минтрансу** представить предложения по продаже «Аэрофлотом» авиакомпании «Россия». В свою очередь глава группы «Аэрофлот» Виталий Савельев заявил, что вопрос о приватизации авиакомпании «Россия» поставлен слишком рано.

Как сообщал ТАСС официальный представитель «Аэрофлота», вопрос о продаже пакета «Аэрофлота» в дочерней авиакомпании «Россия» не стоит на повестке дня, так как стратегия группы заключается в создании отечественного авиационного холдинга и авиакомпания «Россия» является составной его частью.

Авиакомпания «Россия» создана на базе трех региональных перевозчиков группы «Аэрофлот»: «России», «Донавиа» и «Оренбургских авиалиний». Базируется в Санкт-Петербурге, имеет филиалы в Москве, Ростове-на-Дону и Оренбурге.

О приватизации Новороссийского морского торгового порта

Говоря о готовящейся приватизации НМТП, чиновник отметил, что вопрос возможного выхода «Транснефти» из состава акционеров НМТП в рамках приватизационного процесса так же на площадке правительства не обсуждается.

Пакет акций государства в НМТП (20%) одобрен в плане приватизации на 2017 год. Организатором приватизации выбран Sberbank CIB.

В настоящее время группа «Сумма» Зиявудина Магомедова и «Транснефть» на паритетных началах владеют 50,1% акций НМТП через Novoport Holding Ltd. Еще 10,5% НМТП принадлежит «дочке» нефтяной компании ЗАО «Транснефть – Сервис». Росимущество контролирует 20% акций НМТП, структуры РЖД – 5,3%.

Ранее зам**министра транспорта** РФ Виктор **Олерский** заявлял, что акции НМТП, принадлежащие Росимуществу, РЖД и «Транснефти», могут быть проданы в рамках приватизации одному инвестору, который станет контролирующим акционером. По его словам, пакетом НМТП интересуются группа «Сумма» Зиявудина Магомедова и Сергей Шишкарев (владелец группы «Дело»).

Также об интересе к активу заявлял и иностранный инвестор – дубайский портовый оператор DP World совместно со своим партнером – Российским фондом прямых инвестиций.

В свою очередь глава «Транснефти» Николай Токарев заявлял, что покупкой пакетов «Транснефти» и Росимущества в ПАО «Новороссийский морской торговый порт» (НМТП) интересуются 3-4 компании.

### КОММЕРСАНТ; СОФЬЯ ОКУНЬ; 2017.02.28; ФАС НАКАЗЫВАЕТ КОНЦЕССИОНЕРОВ

Решение ФАС об аннулировании конкурса на строительство дороги Стерлитамак–Кага–Магнитогорск ставит под угрозу использование такого популярного механизма софинансирования крупных инфраструктурных проектов, как плата концедента. Именно так воспринимают директиву регулятора участники рынка соглашений о государственно-частном партнерстве (ГЧП). Они отмечают, что плата концедента позволяет реализовывать проекты, где потенциальная выручка от платных услуг непредсказуема или недостаточна для окупаемости частных инвестиций. Такой механизм финансирования уже выбран для целого ряда проектов, в том числе для пунктов сбора оплаты системы «Платон» и для отдельных участков трассы Москва–Санкт-Петербург.

Подрядчик, проигравший в конкурсе на строительство одного из участков транспортного коридора Европа–Западный Китай», пожаловался в Федеральную антимонопольную службу (ФАС). Чиновники в жалобе отказали, но аннулировали итоги конкурса, посчитав, что он нарушает законодательство о концессиях. Победитель торгов оспорил решение ФАС в московском арбитраже. Как считает заявитель, решение регулятора поставит под угрозу такую сферу, как соглашения о государственно-частном партнерстве, а именно ФАС закрывает возможность использования такого популярного механизма софинансирования, как плата концедента. Этот механизм должен был использоваться для одобренных правительством проектов, в том числе для системы пунктов сбора оплаты в системе «Платон» и для участков ЦКАД в Подмосковье.

170-километровая трасса Стерлитамак–Кага–Магнитогорск, о которой идет речь, должна была соединить Челябинскую область через Башкирию с транспортным коридором Европа–Западный Китай. Конкурс на ее строительство объявил госкомитет Республики Башкортостан по транспорту и дорожному хозяйству в мае 2016 года – речь шла о 15-летнем контракте, из которых строить дорогу должны были 6 лет. Предполагалось, что проезд по участку от Стерлитамака до села Кага будет свободным, а доход концессионера будет поступать от платного участка трассы от Каги до Магнитогорска, а также из дорожного фонда.

Поступления в такие фонды, создаваемые субъектами РФ, напомним, идут из нескольких источников, включая акцизы на топливо, транспортный налог и финансовую помощь из федерального бюджета. В обязанности инвестора должны были входить привлечение финансирования, строительство, содержание и эксплуатация дороги. Как ранее сообщал первый зампред госкомтранса Башкортостана Альберт Сулейманов, в 2016 году регион выделил на строительство и ремонт дорог 12 млрд руб., еще 3 млрд руб. республика получила из федерального бюджета, в 2017 году власти региона рассчитывают на сопоставимые суммы.

В декабре 2016 года победителем торгов стал «Башкирдорстрой» (по данным «Ъ», это дочернее предприятие крупного башкирского подрядчика – «Дортрансстрой»). Всего в конкурсе участвовали пять компаний. Заявки оценивались по трем показателям: размер эксплуатационного платежа (плата республики на момент начала строительства), инвестиционного платежа (плата республики в целях обеспечения возмещения расходов на реконструкцию) и размер единовременного капитального гранта. Выигравший участник смог снизить цену от первоначально заявленной – с 15 млрд до 12 млрд руб. Около 3 млрд руб. на строительство должен был предоставить Газпромбанк, еще почти 8 млрд руб. должны были быть профинансированы за счет средств регионального бюджета.

Итогами конкурса остался недоволен один из проигравших участников – «Южноуральская дирекция автодороги», которая подала жалобу в местное управление ФАС. 9 из 11 доводов из ее жалобы чиновники сочли необоснованными, однако нашли другое основание признать контракт недействительным. В решении УФАС говорится, что эксплуатация объекта концессионного соглашения осуществляется за счет концедента (правительства) в полном объеме за счет эксплуатационного платежа в составе платы концедента. Чиновники решили, что это нарушает нормы закона о концессиях, в которых говорится, что концедент вправе принимать на себя часть расходов на объект.

В итоге ФАС выдала предписание об аннулировании контракта. «О какой концессии можно говорить, если затраты инвестора в итоге возвращаются из бюджета?» – возмущался собеседник «Уфа» в местной антимонопольной службе. «Башкирдорстрой» оспорил решение ФАС в Арбитражном суде Москвы: он начнет рассматривать спор в марте (дело А40-23141/2017). «Антимонопольный орган в своем решении отметил, что стопроцентная оплата недопустима, часть расходов в любом случае обязан нести концессионер»,– поясняет управляющий партнер «Качкин и партнеры» Денис Качкин.

Всего в законодательстве предусмотрены две возможные формы финансирования концессионых проектов. Одна из них – плата концедента, или компенсация всех инвестиционных и эксплуатационных затрат концессионера (точного определения этого термина в законодательстве нет). Вторая – капитальный грант, или софинансирование части расходов на объект за счет бюджетных инвестиций.

Платой концедента в законе поименована плата за доступность, отмечает господин Качкин. «Это достаточно распространенный платежный механизм, согласно которому публичный партнер заказывает и оплачивает создание объекта инфраструктуры и его последующую эксплуатацию или обслуживание у частного партнера»,– рассказывает он. Как считает юрист, в конкретном деле произошла ошибка в толковании смысла термина «плата концедента», которая может привести к фактическому запрету проектов с платой за доступность – нередко также их именуют контрактами жизненного цикла.

Как рассказывает исполнительный вице-президент Газпромбанка Алексей Чичканов, платежный механизм платы концедента стал набирать популярность с момента его появления. Это произошло в апреле 2012 года после принятия поправок в закон о концессиях, подготовленных госкорпорацией «Автодор» и **Минтрансом**. Господин Чичканов считает, что нынешнее решение ФАС ставит под угрозу возможность реализации значимых инфраструктурных проектов на всей территории РФ. Он отмечает, что такой механизм позволяет реализовывать проекты, где потенциальная выручка от платных услуг на объекте непредсказуема или очевидно недостаточна для окупаемости частных инвестиций. По его словам, по принципу, законность которого поставила под сомнение ФАС, финансируются, например, пункты сбора оплаты системы сбора с 12-тонников «Платон», отдельные участки на трассе Москва–Санкт-Петербург. Также по такой схеме будут финансироваться два участка Центральной кольцевой автодороги в Подмосковье, проекты в Хабаровске, Перми и Башкирии, так структурирован и замороженный федеральный проект строительства мостового перехода через реку Лена в районе Якутска.

Денис Качкин отмечает, что решение по этим проектам принималось распоряжением правительства. «Парадоксально, что ФАС пропустила все эти проекты, но при этом аннулировала башкирский конкурс»,– говорит юрист.

На февраль, по данным Минэкономики, на различных стадиях реализации находилось более 1,6 тыс. проектов ГЧП, а общий объем частных инвестиций составил более 700 млрд руб. Ранее заместитель главы Минэкономики Станислав Воскресенский рассказывал депутатам Госдумы, что рынок ГЧП сформирован и с момента принятия закона о концессионных соглашениях созданы условия для инвесторов в транспортной, социальной, коммунальной и иных отраслях инфраструктуры. «Минэкономики планирует совместно с Госдумой оперативно донастраивать законодательство так, чтобы изменения отталкивались от необходимости реализовать конкретные проекты»,– пояснял господин Воскресенский.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.02.27; МЕЖДУ РОССИЕЙ И ФИНЛЯНДИЕЙ СОЗДАДУТ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВЕЛОКОРИДОР

**Министерство транспорта** намерено создать в России международные велокоридоры.

«Мы сейчас задумываемся над созданием велодорожки в одном из пунктов пропуска на границе с Финляндией (многосторонний автомобильный пункт пропуска «Светогорск»). Коллеги из Суоми уже проложили велодорожку до границы с Россией», – отметил зам**министра транспорта** Николай **Асаул**, отвечая на вопрос «РГ». Из Финляндии на велосипедах ездят на комбинат на территории нашей страны, пояснил он.

**Асаул** подчеркнул, что международные велосипедные дороги в Европе очень популярны. И Россия не намерена оставаться в стороне. Так, в РФ есть еще наработки по продлению международных европейских велосипедных коридоров по Калининграду.

Но в целом на федеральной сети автодорог речи о введении полос для велосипедов не идет. «Нет задачи искусственно придумывать инфраструктуру, где она не востребована. Но если есть спрос, то там должна создаваться велоинфраструктура», – считает **Асаул**.

Например, в Казани веломаршрут проходит по историческим точкам города, чтобы удобно не только местным жителям, но и туристам.

Как подчеркнул **Асаул**, необходимо изменить отношение к организации дорожного движения. Пока пешеходные дорожки делают по остаточному принципу, а велодорожки прокладывают только в парках. И во многих городах велотранспорт по-прежнему опасен для жизни, отметил **Асаул**. К тому же есть проблема – где оставить велосипед. Изменить ситуацию поможет проект под эгидой ООН, в рамках которого в этом году пройдет серия научно-практических семинаров по устойчивому городскому транспорту. Планируется пригласить лучших экспертов и ученых.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.02.27; МИНТРАНС УТОЧНИЛ ПРАВИЛА УСТАНОВКИ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ

В ближайшее время **Минтранс** ожидает выхода постановления правительства, которое внесет корректировки в правила дорожного движения. Поправки коснутся дорожных знаков, которые будут ограничивать въезд в города машин низкого экологического класса и давать преференции владельцам электромобилей.

Как рассказали «РГ» в **Минтрансе**, проект поправок уже согласован со всеми ведомствами и находится в высокой степени готовности. Данная версия объединяет два проекта поправок в правила дорожного движения, которые озвучивались ранее, уточнили в ведомстве.

После вступления в силу этих поправок муниципалитеты получат право уточнять, какие автомобили можно парковать на той или иной улице, а также запрещать въезд «грязного» транспорта в некоторые районы городов. Например, под знаком «кирпич» будет висеть уточнение, какие именно машины не смогут въезжать в ту или иную зону города или, наоборот, какие можно там припарковывать (например, электромобили). Сейчас уточнения касаются в основном габаритов машин.

В документе также дается формулировка, что такое электромобиль, прописывается возможность создания специальных парковок и полос движения для этих машин.

При этом водители обычных автомобилей будут наказаны, если они припаркуются на местах электрокаров или поедут по их полосам. Это должно мотивировать развитие электромобилей в России, считают в **Минтрансе**.

Пока предложений, насколько именно штрафовать водителей за нарушение экологических знаков, нет. Но есть общая норма, по которой за нарушение требований дорожных знаков предусмотрен штраф в 500 рублей, если нет уточнения по тому или иному знаку, отметил в беседе с «РГ» замдиректора департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта **Минтранса** Владимир Луговенко.

### RNS; 2017.02.27; ТАРИФЫ НА ПЛАТНЫЙ ВЪЕЗД В ГОРОДА МОГУТ РАССЧИТЫВАТЬСЯ ПРИ УЧАСТИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ВЛАСТЕЙ

Тарифы на платный въезд в города, в случае введения закона об организации дорожного движения, будут согласовываться с федеральными властями и рассчитываться по утвержденной методике, сообщил журналистам зам**министра транспорта** Николай **Асаул**.

«Что касается платных въездов в города, если будет принят соответствующий закон, то, возможно, в нем будет предусмотрено соответствующее федеральное регулирование с точки зрения того, чтобы эти тарифы рассчитывались по определенной методике и по согласованию с федеральными органами, в этом случае мы (**Минтранс**. – RNS) будем принимать участие в этой работе», – сказал **Асаул**.

Внесенный правительством проект закона направлен на организацию дорожного движения в России и призван разгрузить дороги и повысить безопасность движения, он наделяет региональные и муниципальные власти широкими полномочиями, в частности, по организации платного проезда по дорогам и организации платных парковок на внутридворовых территориях.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.27; ТРАССА М3 «УКРАИНА» СТАНЕТ ПЛАТНОЙ В КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ С КОНЦА МАРТА

Трасса М3 «Украина» начнет функционировать в платном режиме в Калужской области примерно с 20 марта, сообщил корреспондент «Интерфакса», присутствовавший на заседании правительства региона в понедельник.

Как сообщается на сайте госкомпании «Автодор», платный проезд будет введен с 124 по 173 км (Калужская область). При этом оплата проезда будет разбита на два участка: со 123 до 150 км и со 150 по 173.

Полная стоимость проезда по платному участку днем для легковых автомобилей составит 90 рублей, для грузовых двухосных автомобилей высотой до 2,6 м – 135 рублей, для двухосных грузовых автомобилей выше 2,6 м – 180 рублей, для грузовых автомобилей выше 2,6 м и имеющих 3 и более осей – 340 рублей.

Ночью, а также при использовании транспондера стоимость проезда будет снижена.

Автодорога М-3 «Украина» проходит по маршруту Москва – Калуга – Брянск – госграница с Украиной. Протяженность трассы по территории РФ – 490 км.

Объем инвестиций в реконструкцию трассы М3 «Украина» для перевода ее на платный режим работы уже превысил 17 млрд рублей. В эту сумму входит стоимость строительства бесплатных дорог-дублеров. Разрешенную скорость на трассе предполагается увеличить до 110 км/ч.

### РИА НОВОСТИ; СВЕТЛАНА БЕРИЛО; 201.02.27; В ГЕЛЕНДЖИКЕ ПОСТРОЯТ КАНАТНУЮ ДОРОГУ СТОИМОСТЬЮ 200 МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ

В ходе Российского инвестиционного форума, который в понедельник стартовал в Сочи, между властями Кубани и директором ООО «Сафари-тур» был подписан протокол о намерениях построить в текущем году в Геленджике новую канатную дорогу, аналогов которой нет в России, сообщает пресс-служба администрации Краснодарского края.

Уточняется, что документ подписали вице-губернатор Краснодарского края Сергей Усенко, мэр Геленджика Виктор Хрестин и директор ООО «Сафари-тур» Давид Попиашвили.

«Проект предполагает создание пассажирской подвесной канатной дороги от геленджикского «Сафари парка» до набережной в районе санатория «Солнечный берег» с промежуточной станцией на территории «G-Парка». Протяжённость этой воздушной трассы, аналогов которой нет в России, составит 1100 метров», – говорится в сообщении.

Там также отмечается, что на новой канатной дороге до лучших обзорных точек курорта, расположенных в горном массиве Маркотхского хребта, смогут проехать за час до 500 человек.

Предполагается, что дорога будет построена уже в этом году. По словам директора компании-инвестора Давида Попиашвили, общая стоимость проекта составит порядка 200 миллионов рублей.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.02.28; ОАО РЖД НАБИРАЕТ «СЕВЕРНЫЙ ШИРОТНЫЙ ХОД»

ОАО РЖД вернулось к проекту «Северного широтного хода» (СШХ) – новой железной дороги на севере нефтегазодобывающих районов Западной Сибири. Согласно экономической модели проект будет стоить 235,9 млрд руб., из них по концессионной схеме планируется потратить 113 млрд руб., ряд мероприятий должен финансироваться ОАО РЖД и «Газпромом». Грузовая база СШХ составит 23,9 млн тонн нефтегазовых грузов и нефтехимии, и предполагается, что 20 млн тонн дорога получит с существующих железных дорог. Но эксперты замечают, что проект в основном разгружает действующие маршруты, а значительных дополнительных объемов грузов не просматривается.

ОАО РЖД сформировало модель реализации проекта СШХ (железная дорога Обская–Надым–Пангоды длиной 391,3 км), следует из презентации, имеющейся в распоряжении «Ъ». Как рассказал «Ъ» источник в отрасли, предложения ОАО РЖД по СШХ в начале февраля одобрил накануне своего ухода на пост главы Бурятии заместитель **министра транспорта** Алексей **Цыденов**. В **Минтрансе** «Ъ» комментариев не дали.

Проект СШХ существует с 2006 года, он должен увеличить транспортную доступность районов нефтегазодобычи. В проект входят строительство железной дороги стоимостью 113 млрд руб., включающее железнодорожную часть мостов через Обь и Надым (за автодорожную отвечает Ямало-Ненецкий АО), и модернизация существующих путей. Это участки Коноша–Котлас–Лабытнанги, где к 2025 году пропускная способность удвоится, а провозная – вырастет в 4-13 раз, и Пангоды–Новый Уренгой–Коротчаево (рост пропускной способности с 9 до 23 пар поездов в сутки и провозной – с 6,5 млн до 42 млн тонн).

Грузопоток по СШХ к 2025 году оценивается в 23,9 млн тонн с переключением 20 млн тонн с Транссиба. Проект даст рост грузопотоков по железной дороге из северных регионов в порты Северо-Запада РФ до 25,6 млн тонн к 2025 году, при расширении инфраструктуры на подходах прирост составит 41 млн тонн, до 165,7 млн тонн. По СШХ пойдут углеводородное сырье с северных месторождений и нефтепродукты местной переработки. Основную долю дадут грузы НОВАТЭКа (8,3 млн тонн газового конденсата), ШФЛУ и полиэтилен Новоуренгойского газохимического комплекса (НГХК), нефть и газовый конденсат «Роспана», «Геотрансгаза» и прочих. Но НГХК (проект «Газпрома» в 150 млрд руб.) еще не построен, в марте 2016 года глава «Газпром переработки» Юрий Важенин не исключал, что пуск будет позже планового 2018 года.

СШХ планируется реализовать по концессионной схеме. Инвестиции концессионера в новую дорогу должны составить 113 млрд руб. при сроке окупаемости 21 год (модернизация участков оценена в 105 млрд руб. и отнесена на инвестпрограмму ОАО РЖД). Для проекта предусмотрен капитальный грант до 30 млрд руб. в 2020-2022 годах, этого достаточно, чтобы проект был интересен участникам, говорят в ОАО РЖД.

«Обсуждение параметров проекта планируется на ближайшем заседании комитета по приоритетным проектам совета директоров»,– сообщили «Ъ» в монополии, не уточняя дат.

Кто будет участником концессионного соглашения кроме ОАО РЖД, пока неясно. «Газпром» примет участие в проекте, но через другой механизм, построив за 17,4 млрд руб. участок Надым–Пангоды и потом сдавая его в аренду концессионеру. В конце января старший вице-президент ОАО РЖД Вадим Михайлов говорил, что соглашение с «Газпромом» по участию в проекте на согласовании, документ готов к подписанию. Документ еще не подписан, уточняют в ОАО РЖД. В «Газпроме» комментариев не дали. При этом у концедента (РФ) расчетный NPV составляет 60 млрд руб. с инвестициями в размере 30 млрд руб., для ОАО РЖД – 137 млрд руб., у концессионера NPV должен составить лишь 9 млрд руб. Глава Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин замечает, что у концессионера заложена и самая высокая стоимость строительства – $2,8 млн за 1 км пути.

Павел Иванкин говорит, что СШХ «может стать серьезным помощником северному железнодорожному ходу, особенно с грядущей специализацией южного хода на пассажирских перевозках». Восстановление транспортной доступности регионов, говорит он, позволит создать новые рабочие места, привести туда инвесторов, кроме того, сейчас актуальна тема развития северных портов. «Участники создают «красивый» пилотный проект, который позволяет моделировать ГЧП и концессионную схему на железнодорожной инфраструктуре»,– добавляет эксперт. Но, по словам господина Иванкина, основная загрузка СШХ на первом этапе будет на 90% состоять из объемов, идущих сейчас по другому маршруту. «Это разгрузит инфраструктуру, но нет дополнительного объема, который бы занял освободившееся место»,– говорит он.

### КОММЕРСАНТ; 2017.02.28; АНАТОЛИЙ ДЖУМАЙЛОЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ К ЭЛЬГЕ РАЗДАЮТ НА ТРОИХ

ОАО РЖД может получить до 40% проектной компании, в которую «Мечел» и Газпромбанк (ГПБ) внесут железнодорожную ветку от Эльгинского угольного месторождения до БАМа. Это не окончательный вариант сделки, но именно к нему склоняется монополия.

ОАО РЖД, «Мечел» и ГПБ могут создать концессию для управления инфраструктурой якутского Эльгинского угольного месторождения (запасы – около 2 млрд тонн коксующегося угля), заявил журналистам глава ОАО РЖД Олег Белозеров в кулуарах инвестфорума в Сочи. «Чтобы проект заработал, должна хорошо работать не только железная дорога, но и должен развиваться порт, и сама добыча с обогащением,– рассказал он.– Все это нужно увязать в один проект. Мы пришли к выводу, что концессионное соглашение могло бы быть наиболее удобным вариантом сложения таких усилий». Выбор концессии он объяснил тем, что «можно было бы долгосрочность железнодорожного тарифа плюс обязательства по нескольким активам прописать в одном документе».

Лицензия на Эльгинское месторождение принадлежит ООО «Эльгауголь», железная дорога длиной 321 км – ООО «Эльга-Дорога», оператор дороги – ООО «Мечел Транс Восток». Во всех трех компаниях у «Мечела» по 51% долей, у ГПБ – по 49%. Банк получил доли в 2016 году при реструктуризации долга «Мечела».

В отчете за 2015 год «Мечел» указывал, что инвестировал в Эльгу 63 млрд руб., большая часть пошла на строительство железной дороги (год назад ее оценивали в 65,5 млрд руб.). Создание дороги было прописано в условиях лицензии, но с 2014 года «Мечел» не раз поднимал тему продажи инфраструктуры ОАО РЖД, чтобы снизить долг. В компаниях говорили, что диалог продолжается, но металлурги склонялись к продаже дороги, а в ОАО РЖД говорили, что не хотят быть единоличным владельцем.

Вчера Олег Белозеров заявил, что «Мечел» и ГПБ попросили ОАО РЖД поучаствовать в специальной проектной компании (SPV) «на величину до 40%». «Мы считаем, что такой вариант возможен, взяли порядка месяца на доработку этой модели»,– уточнил топ-менеджер. ««Мечел» заинтересован в реализации сделки, которая позволила бы компенсировать затраты на строительство ветки Улак–Эльга и обеспечила бы финансирование увеличения ее пропускной способности»,– заявили «Ъ» в «Мечеле», уточнив, что полученные средства компания планирует направить на снижение долга и дальнейшее финансирование Эльгинского проекта. Вопрос концессии в «Мечеле», ОАО РЖД и ГПБ не комментировали.

Один из источников «Ъ», знакомых с ситуацией, говорит, что окончательного варианта нет, а названная главой ОАО РЖД схема предполагает создание SPV, в капитал которой «Мечел» и ГПБ могут внести как минимум железную дорогу, а монополия – оплатить долю деньгами, а затем получить дорогу в концессию. «Очевидно, руководство ОАО РЖД не хочет нагружать монополию долгом на выкуп дороги целиком, а присутствие «Мечела» и ГПБ в SPV будет гарантией софинансирования и развития Эльги»,– рассуждает источник «Ъ» в отрасли, знакомый с проектом.

В ВТБ сказали «Ъ», что пока «не получали сформированного предложения» (по финансированию ОАО РЖД для сделки), но банк будет готов рассмотреть его и принять решение об участии, «когда будет понимание по параметрам планируемой трансакции». В Минэкономики и ФАС тема еще не обсуждалась, представители вице-премьера Аркадия **Дворкович**а, Минфина и **Минтранса** не ответили «Ъ».

В декабре глава ВЭБа Сергей Горьков (ВЭБу заложено 49% в «Эльгаугле» из доли «Мечела» по бридж-кредиту на $167 млн) говорил, что госкорпорация может возобновить кредитование Эльги (ранее говорили о $2 млрд) при условии «трансформации сделки» и тема обсуждается с «Мечелом» и ГПБ. Вчера он заявил, что переговоры продолжаются. В ВЭБе добавили «Ъ», что «сейчас рассматривают варианты реструктуризации долга перед госкорпорацией». «Но в рамках концессии участия ВЭБа не предполагается: ни в кредитном, ни в акционерном финансировании»,– утверждают два источника «Ъ».

### RNS; 2017.02.27; ЭКСПОРТЕРЫ ПРОДОВОЛЬСТВИЯ ОБСУДЯТ С РЖД СНИЖЕНИЕ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКУ ТОВАРОВ В КИТАЙ

Российские экспортеры продуктов питания планируют провести переговоры с РЖД, Российским экспортным центром и **Минтрансом** о возможном снижении тарифов на перевозку товаров в Китай, рассказал RNS в кулуарах инвестиционного форума в Сочи глава совета директоров компаний «Русский экспорт» и FRC International Trading ltd Игорь Чайка.

«Мы будем вести переговоры с **Минтрансом**, РЖД и Российским экспортным центром с целью разработки отдельных тарифов железнодорожных перевозок для несырьевых экспортеров, работающих с Китаем. Это существенно сократит логистический путь – с двух месяцев до трех недель, что позволит резко расширить номенклатуру экспортных товаров. Наши партнеры находятся в очень конструктивной и деловой переговорной позиции», – заключил он.

По словам Чайки FRC сейчас столкнулась с ограничением экспортных возможностей из-за длительности логистического пути.

«Очень хорошо у нас пошел торт «Медовик», мы не ожидали. Он раскупается на ура, быстрее, чем мороженное. Единственная проблема – ограничение срока годности, который составляет около четырех месяцев. Из-за сложностей логистики, с учетом того, что мы большую часть товаров сейчас отправляем морем, когда торт попадает на прилавки, срок для реализации остается около месяца», – заключил он.

### РБК; 2017.02.28; ПОДЗЕМЕЛЬЕ СВЯЖЕТ С НОВОЙ МОСКВОЙ

Столичные власти разработали проект генплана для Новой Москвы. Там построят четыре линии метро, 60 км железных дорог и телестанцию. Эксперты оценивают стоимость всего транспортного строительства в сумму до 1 трлн руб.

Транспортный «аппендикс» за триллион рублей

К 2035 году на территории Новой Москвы должны появиться 72 км линий и 33 станции метрополитена, а также 60 км железных дорог, говорится в разработанном проекте генерального плана Троицкого и Новомосковского административных округов Москвы (ТиНАО). В пресс-службе Москомархитектуры пояснили РБК, что подготовленные материалы являются пока только проектом. Как сказано в тексте документа, после согласования он будет внесен мэром как законопроект в Мосгордуму.

В документе указано, что помимо продления Сокольнической и Калининско-Солнцевской линий подземки запланирована прокладка двух новых. Ветка из поселения Рязановское пройдет в районы Бирюлево Западное и Восточное и дойдет до Нагатинского Затона. Еще одна соединит Троицк, Третий пересадочный контур через станцию «Улица Новаторов» и центр Москвы.

Также в Новой Москве построят 60 км железных дорог и модернизируют 48,6 км Большого кольца Московской железной дороги. Еще 178 км путей будут обслуживать скоростные и обычные трамваи, причем линию протяженностью 12 км в административно-деловой центр Коммунарка решено сделать не скоростной, а обычной, следует из проекта генплана.

Протяженность автомобильных дорог в ТиНАО составит 2088 км. Будут построены 69 развязок и путепроводов, в том числе 15 объектов на участке Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) длиной 44,6 км. Как говорится в материалах проекта, планируется обеспечить транспортные связи между МКАД и параллельными ей будущими трассами Внуково – Остафьево – Щербинка и ЦКАД. За пределами Центральной дороги запланированы в основном трассы районного значения и маршруты подвоза пассажиров до железнодорожных станций.

Один из разработчиков проекта генплана Новой Москвы на условиях анонимности рассказал РБК, что транспортная инфраструктура в ТиНАО может обойтись в несколько триллионов руб. Строительство 1 км метро стоит 7–10 млрд руб., 1 км шестиполосной автомобильной дороги – 1,5–2 млрд руб. Таким образом, только прокладка линий метро может стоить от 509 млрд до 720 млрд руб. Тем не менее транспортных проблем в образовавшемся «аппендиксе» избежать не удастся. «Люди, купившие квартиры, будут ехать на работу в Старую Москву. Заявленное создание 1 млн рабочих мест в ТиНАО – очевидная фантастика. Если бы утверждался новый, откорректированный генплан всего города, то сразу было бы ясно, что на выезде из Троицкого и Новомосковского округов образуются пробки», – полагает разработчик документа.

Доцент кафедры мостов, тоннелей и транспортных конструкций Московского автомобильно-дорожного института Сергей Зеге полагает, что строительство метро, железной дороги и скоростного трамвая может стоить сотни миллиардов рублей. Но метро в ТиНАО можно строить гораздо дешевле, чем в Старой Москве, поскольку есть возможность прокладывать линии без проблем с коммуникациями. Ранее Стройкомплекс сообщал, что дорожное и метростроительство в Новой Москве будут стоить более 1 трлн руб.

16 функциональных зон

В проекте генплана указано, что на территории Новой Москвы предполагается формирование компактных городских образований (малых городов) и многофункциональных зон (кластеров). В центральной и периферийных частях ТиНАО планируются «сохранение непрерывности незастраиваемых пространств и островной характер застройки». Лесные массивы получат статус особо охраняемых и озелененных природных территорий, парков и лесопарков. На участках для садоводства и дачного строительства, а также в долинах рек власти намерены сохранить малоэтажную застройку.

Вся территория Новой Москвы поделена на 16 функциональных зон – жилую, общественную, производственную, природную и т.д. На прилегающих к МКАД территориях запланирована различная застройка. На границах с Калужской областью предполагается сохранить большой процент природных территорий. Прогнозируемый фонд застройки жилой зоны – 64,2 млн кв. м. На присоединенных территориях планируется возвести 19,3 млн кв. м социальных объектов, с тем чтобы показатель обеспеченности составил 4,3 кв. м на одного жителя. Предполагаются также строительство и реконструкция газовых сетей, энергетики и связи. К примеру, к 2025 году в Троицком округе запланировано строительство радиотелевизионной передающей станции.

Экс-глава Научно-исследовательского проектного института Генплана Москвы Сергей Ткаченко рассказал РБК, что те же функциональные зоны действуют и на территории Старой Москвы. Прогнозируемый фонд застройки – это предельно допустимый объем, который можно будет построить на данных землях. По его мнению, территории у границы с Калужской областью вряд ли будут заселяться из-за транспортной удаленности.

В проекте генплана Новой Москвы не прописаны нормативы по обеспеченности машино-местами, а также допустимая этажность. Глава департамента развития новых территорий Владимир Жидкин заявил РБК, что этажность будет устанавливаться в проектах планировок конкретных участков. «Территорию двух округов разделили на десятки крупных участков площадью по 700–800 га, иногда по 1000 га.

Для каждого из них готовится проект планировки, порядка десяти уже утверждено», – пояснил Жидкин. Максимальная высота зданий будет не больше, чем в остальной Москве. В ТиНАО может появиться максимум две башни, сравнимые по высоте с постройками «Москва-Сити». Они будут располагаться в Коммунарке.

Генплан Новой Москвы могут утвердить уже в марте. Тогда же могут быть утверждены правила землепользования и застройки остальной территории столицы, на основе которых будет скорректирован генплан, принятый в 2010 году.

### ТАСС; 2017.02.27; ДАГЕСТАН ПРЕДСТАВИЛ ПРОЕКТ РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО СУДОХОДСТВА ПО КАСПИЮ НА ИНВЕСТФОРУМЕ В СОЧИ

Республика Дагестан сегодня на Российском инвестиционном форуме в Сочи представила проект развития международного круизного судоходства по Каспийскому морю. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе администрации главы и правительства республики.

«Дагестан презентовал на Российском инвестиционном форуме проект «Развитие международного круизного судоходства по Каспийскому морю». Председатель правительства России Дмитрий Медведев осмотрел стенд Корпорации развития Северного Кавказа, где был представлен инвестиционный проект Дагестана», – сказал представитель пресс-службы.

По его словам, глава Дагестана Рамазан Абдулатипов, комментируя проект, отметил, что он представляет «значительный интерес как для населения самих прикаспийских государств, так и для многочисленных туристов из разных стран мира».

Как ранее сообщал ТАСС со ссылкой на руководителя Агентства по предпринимательству и инвестициям Дагестана Башира Магомедова, на сегодня для развития круизного судоходства по Каспию разработано девять возможных смешанных круизных маршрутов река-море. Наиболее интересным из них представляется девятидневный круиз «Каспий – море дружбы» по маршруту Махачкала – Дербент – Баку – Энзели – Туркменбаши – Актау – Астрахань – Махачкала, отметил собеседник агентства.

Гавань для круизных судов

По словам Магомедова, в рамках данного проекта предусматривается развитие Махачкалинского морского торгового порта (ММТП), где планируется строительство гавани для круизных судов, яхт и катеров, а также оградительных сооружений с берегоукреплением, пассажирских причалов, причалов для паромов типа «ро-ро» с площадками для контейнеров и накопительными площадками.

Кроме того, на территории ММТП проектом предусмотрено строительство морского вокзала с пассажирооборотом 30 тыс. человек в год и максимальной вместимостью 300 человек, а также гостиничного комплекса.

Российский инвестиционный форум проходит в Сочи 27-28 февраля. 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.

### ТАСС; 2017.02.27; КРУИЗНОЕ СООБЩЕНИЕ ПО МАРШРУТУ СОЧИ – КРЫМ – СТАМБУЛ ОТКРОЕТСЯ 1 МАЯ

Круизный лайнер по маршруту Сочи – Ялта – Севастополь-Стамбул начнет выполнять рейсы с 1 мая этого года, сообщил в интервью ТАСС врио губернатора Севастополя Дмитрий Овсянников.

«Сегодня по итогам разговора с ФГУП «**Росморпорт**» было показано круизное судно, которое они приобрели, чтобы уже с 1 мая по маршруту Сочи – Ялта – Севастополь-Стамбул-Сочи был запущен круизный лайнер. Пассажиропоток будет сформирован вместимостью судна, если данный проект вызовет интерес у туристов, то **Росморпорт** готов в дальнейшем развивать данное направление. Тот факт, что уже сделали первый шаг, приобрели судно и готовят его к запуску с 1 мая, говорит об этом», – сказал Овсянников в рамках Российского инвестиционного форума «Сочи-2017».

Он пояснил, что предусматривается именно круизное, а не скоростное пассажирское сообщение. Севастополь, по его словам, предоставит причал для швартовки теплохода.

Ранее сообщалось, что **Минтранс** РФ намерен закупить круизные лайнеры для возобновления круизов между Сочи и городами Крыма в рамках выполнения соответствующего поручения президента России.

Российский инвестиционный форум проходит в Сочи 27-28 февраля. 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.

### ТАСС; НАТАЛЬЯ НИКУЛИНА; 2017.02.27; КАМЧАТКА И ЯКУТИЯ МОДЕРНИЗИРУЮТ ПОРТЫ И ПОСТРОЯТ ФЛОТ ДЛЯ РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Модернизация портовой и сопутствующей инфраструктуры и строительство новых судов необходимы для развития Северного морского пути (СМП). Решая эту проблему, Якутия намерена реконструировать ряд портов и модернизировать Жатайскую судоверфь, а Камчатка построит крупный логистический центр и многофункциональный транзитный узел для грузов, следующих в другие российские регионы, страны Юго-Восточной Азии и Европу по трассе СМП.

«Судьба Севморпути в значительной степени зависит от эффективной организации доставки по нему грузов не только российских, но в большей даже мере, более объемных зарубежных – из АТР и США в Европу и обратно. Однако для этого нужна эффективная портово-транспортная, логистическая инфраструктура, навигационная служба обеспечения, портовые комплексы, ледокольная проводка транспортных судов или арктические транспортные суда высшего ледового класса ARC-7, которые могут обходиться без привлечения услуг ледоколов по проводке. Для отдельных грузов могут понадобиться спецконтейнеры для арктических условий – тоже допрасходы», – сказал в интервью ТАСС заведующий кафедрой географии и устойчивого развития геосистем Дальневосточного федерального университета (ДВФУ) Петр Бакланов.

По его мнению, для того чтобы в короткие сроки повысить эффективность грузоперевозок по СМП, необходимы дополнительные вложения, в частности, на организацию портово-транспортной, навигационной инфраструктуры, строительство судов ледового класса.

«Сегодня инфраструктура медленно, но все же развивается, суда ледового класса также строятся. Но их производство требует немалых средств, и это требует также определенного времени. Со временем, при отлаженной схеме перевозки грузов по СМП, этот транспортный коридор перевозки российских и международных грузов может быть достаточно эффективным, а налаживание маршрутной сетки с определенной периодичностью позволит собирать большие караваны, что сделает проводку грузов более дешевой. Поэтому проект СМП в перспективе вполне может составить конкуренцию южному маршруту», – считает Бакланов.

Опорный хаб на Камчатке

Регионы Дальнего Востока видят решение этих проблем в модернизации инфраструктуры и судоверфей для строительства флота. Так, Камчатка рассчитывает стать опорным порт-хабом на Северном морском пути за счет строительства крупного логистического центра в Петропавловске-Камчатском и многофункционального транзитного узла для грузов, следующих в другие регионы РФ и за границу по Северному морскому пути. Оба проекта планируется реализовать к 2021 году.

В частности, резидент ТОР «Камчатка», компания, «Терминал Сероглазка», намерен поэтапно создать в Петропавловске-Камчатском современный рефрижераторный комплекс, построить причальные сооружения, ремонтные цеха для межрейсового обслуживания промыслового флота и складской комплекс. Общий объем инвестиций составляет около 1,6 млрд рублей. Реализация проекта уже началась, он создается с ориентиром на развитие грузопотока через Северный морской путь. При этом уже в нынешнем году инициаторы намерены отправить первое судно с камчатской рыбой по Севморпути.

Компания «Свободный порт Камчатка» намерена с нуля поэтапно построить в Авачинской бухте рефрижераторный терминал, терминал по обработке навалочных и генеральных грузов и пассажирский терминал для организации внутреннего водного туризма, которые составят многофункциональный транзитный грузовой узел для обработки, приема и перевозок грузов, следующих с Камчатки в другие российские регионы, страны Юго-Восточной Азии, Европу по трассе Северного морского пути. Пропускная способность терминалов составит 1,2 млн тонн в год, общий объем инвестиций в строительство – порядка 4 млрд рублей.

«Реализация этих инициатив позволит интегрировать прямые маршруты поставки грузов между портами стран Азиатско-Тихоокеанского региона, Европы, Северной Америки при помощи арктической транспортной линии через Северный морской путь, и в этой схеме у Петропавловска-Камчатского есть все шансы стать опорным порт-хабом на Северном морском пути», – сообщил ТАСС директор Корпорации развития Камчатки Николай Пегин.

Модернизация верфи в Якутии

Власти Якутии, чтобы стимулировать развитие Северного морского пути, намерены, в свою очередь, реконструировать морскую инфраструктуру портов Тикси и Зеленый Мыс и отремонтировать и построить порты и причалы на арктических реках Анабар (Юрюнг Хая), Яна (Нижнеянск, Усть-Куйга, Батагай), Индигирка (Белая Гора), Колыма (Зырянка). С этой же целью в регионе вновь создадут высокотехнологичную Жатайскую судоверфь, которая будет строить суда класса «река-море» с двойным дном и речной флот.

«На данный момент ведется разработка проектно-сметной документации новой судоверфи, которая будет завершена в июле текущего года, а августе будет проведен конкурс на подрядную организацию, которая с 2018 года приступит к строительству новой судоверфи. Строительство новых судов начнется уже в 2020 году», – сообщил ТАСС директор Жатайской базы по технической эксплуатации флота Ленского объединенного речного пароходства (ЛОРП) Александр Азаров.

Ожидается, что модернизированная судоверфь выйдет на проектную мощность в 2022 году, она сможет выпускать 10 речных судов различной номенклатуры в год и ремонтировать до шести судов ежегодно. Общий объем инвестиций в модернизацию судостроительного Жатайского завода составляет 5,76 млрд рублей.

По мнению первого заместителя председателя правительства Якутии Алексея Колодезникова, увеличению грузопотока по трассам Северного морского пути будет способствовать также создание северо-якутской опорной зоны, что окажет положительное влияние на развитие Севморпути в качестве перспективного транзитного транспортного коридора.

Северо-якутская опорная зона включает пять территорий комплексного развития, куда входят 13 арктических районов Якутии, где инвесторы будут получать налоговые, таможенные и другие льготы при реализации проектов. Приоритетными являются инвестиционные проекты по освоению месторождений углеводородов на шельфе и на материковой части арктической зоны Якутии, добыча твердых полезных ископаемых на суше: крупных и уникальных месторождений алмазов, золота, цветных и редкоземельных металлов, олова.

### ТАСС; АНДРЕЙ ШИРОКОВ; 2017.02.27; ИЗРАИЛЬ НЕ ПОДТВЕРЖДАЕТ СОГЛАСОВАНИЕ РЕЙСОВ ИЗ ЖУКОВСКОГО В ТЕЛЬ-АВИВ

**Министерство транспорта** Израиля не комментирует информацию о согласовании российских чартерных рейсов из Жуковского по направлению Жуковский – Тель-Авив.

«С нашей точки зрения, по этому вопросу ничего не изменилось, рабочий процесс продолжается», – сказала корр. ТАСС советник **министра транспорта** Израиля Зина Ройтман. На просьбу подтвердить или опровергнуть информацию о согласовании рейсов российских чартерных компаний из Жуковского в Тель-Авив, советник **министра транспорта** заявила: «Единственное, что я могу сказать, – это то, что рабочий процесс продолжается, все согласования занимают много времени».

Ранее источник в **Минтрансе** РФ сообщил ТАСС, что «израильские авиавласти согласовали российской стороне открытие чартерных рейсов из Жуковского в количестве 7 частот по направлению Жуковский – Тель-Авив». При этом российские авиавласти продолжают диалог с Израилем по поводу того, чтобы увеличивать количество частот в дальнейшем, добавил он.

### ТАСС; 2017.02.27; ВЛАСТИ КУБАНИ И UTAIR ДОГОВОРИЛИСЬ О ПЕРЕЛЕТАХ ВНУТРИ КРАЯ И С СОСЕДНИМИ РЕГИОНАМИ

Власти Краснодарского края подписали с руководством авиакомпании UTair соглашение о развитии перелетов внутри края и с ближайшими регионами, сообщили в пресс-службе администрации региона.

«Документ в рамках Российского инвестиционного форума «Сочи-2017» подписали губернатор Кубани Вениамин Кондратьев и генеральный директор авиакомпании UTair Андрей Мартиросов. Соглашение предусматривает развитие маршрутной сети авиационной компании в целях повышения транспортной доступности, эффективности социально-экономических программ и инвестиционной привлекательности региона. Компания UTair планирует развивать как программу перелетов внутри края, так и авиасообщение с соседними регионами – речь идет о Кавказских Минеральных Водах, Дагестане, Поволжье, Ростовской и Воронежской областях», – говорится в сообщении.

Уточняется, что уже есть договоренности с аэропортами Сочи и Краснодара по обслуживанию новых рейсов. Предполагается, что новая полетная программа заработает к лету 2017 года. По данным администрации края, UTair является одним из ключевых партнеров Краснодарского края в сфере авиаперевозок и ежегодно соединяет регион с десятками городов страны при выполнении обширной программы полетов в весенне-летний сезон.

Российский инвестиционный форум проходит в Сочи 27-28 февраля. 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.

### ТАСС; 2017.02.28; АЭРОПОРТУ «ДИКСОН» В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ НЕОБХОДИМ ВНЕШНИЙ ИНВЕСТОР

Аэропорту «Диксон», одному из самых северных в Красноярском крае, для развития необходим внешний инвестор. Об этом в интервью ТАСС сообщил временно исполняющий полномочия главы Таймырского муниципального района Владимир Шишов.

«Существующее положение дел с аэропортом «Диксон» не может гарантировать регулярное транспортное сообщение с поселением воздушным транспортом, которое для Диксона является практически безальтернативным. И поэтому выход из создавшейся ситуации может быть найден в привлечения внешнего инвестора на условиях концессии, по аналогии с аэропортом «Хатанга», – сказал он.

Сейчас из-за несоответствия инфраструктуры аэропорта требованиям федеральных авиационных правил его деятельность приостановлена, а пассажирские перевозки по маршруту Норильск – Диксон – Норильск осуществляет авиакомпания «КрасАвиа» по разовым разрешениям еженедельно.

Аэропорт находится в федеральной собственности. Как сообщал ТАСС ранее, имущественный комплекс аэропорта предложено закрепить на праве оперативного управления за федеральным казенным предприятием «Аэропорты Красноярья» в качестве филиала после выделения дополнительных средств из федерального бюджета. **Росавиаци**я уже направила необходимый пакет документов в адрес департамента имущественных отношений и территориального планирования **Министерства транспорта** РФ. Решение о закреплении должно быть принято до 1 июля 2017 года.

В 2012 году в крае было создано федеральное казенное предприятие (ФКП) «Аэропорты Красноярья», куда были переданы пять региональных аэропортов. Вторым этапом в состав ФКП планировалось передать аэропорты Туры, Байкита, Ванавары, Хатанги, Диксона и Енисейска, однако это не сделано до сих пор.

В июле 2016 года губернатор Красноярского края Виктор Толоконский сообщил ТАСС, что регион готов объединить все северные аэропорты в единое унитарное предприятие

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.27; ПРОКУРАТУРА ПРОВЕРЯЕТ СОБЛЮДЕНИЕ ПРАВ ПАССАЖИРОВ В СВЯЗИ С ЗАДЕРЖКОЙ РЕЙСА ИЗ ШЕРЕМЕТЬЕВО В ТАИЛАНД БОЛЬШЕ ЧЕМ НА СУТКИ

Московская межрегиональная транспортная прокуратура начала проверку в связи с задержкой на 26 часов авиарейса из Москвы в Таиланд, сообщили в понедельник в пресс-службе ведомства.

«Московской прокуратурой по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте организована проверка соблюдения прав пассажиров (потребителей) в связи с задержкой рейса в аэропорту Шереметьево», – говорится в сообщении

В прокуратуре также сообщили, что задерживающийся рейс авиакомпании «Роял Флайт» должен был вылететь из аэропорта Шереметьево в Пхукет около 26 часов назад.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.27; СПРОС НА ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ МЕЖДУ РФ И ТАЙВАНЕМ СУЩЕСТВУЕТ – ГЛАВА ТАЙВАНЬСКОГО ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА В МОСКВЕ

Глава представительства в Москве Тайбэйско-Московской координационной комиссии по экономическому и культурному сотрудничеству Ван Цзянь-Е уверен в востребованности прямого авиасообщения между РФ и Тайванем.

«По моему мнению, рыночный спрос на прямые рейсы между Тайванем и Россией по-прежнему существует», – сказал он в интервью «Интерфаксу».

Собеседник агентства напомнил, что в июле 2014 года авиакомпания «Трансаэро» в соответствии с подписанным между Москвой и Тайбэем соглашением начала прямые авиарейсы в летний период, однако затем из-за финансовых проблем у «Трансаэро» этот маршрут перешел S7.

«Однако практических результатов пока нет, потому что возобновление рейсов связано с вопросами себестоимости и прибыли», – сказал Ван Цзянь-Е.

По его словам, в настоящее время только российская компания Royal Flight в сотрудничестве с тайваньскими туристическими компаниями осуществляет прямые чартерные перелеты летом частотой один рейс в неделю.

Вместе с тем, по данным тайваньской стороны, в 2016 году Россию посетили около 20 тыс. тайваньцев, а на острове побывали 7 тыс. россиян.

«В последнее время мы слышим о том, что Россия также планирует приложить дополнительные усилия для привлечения иностранных туристов, в том числе улучшая инфраструктуру аэропортов и упрощая въездные процедуры. Все это очень правильно», – сказал собеседник агентства.

Он пояснил, что тайваньцы испытывают интерес к России и хотят посетить её лично.

Ван Цзянь-Е отрицательно ответил на вопрос о том, не коснутся ли планы островной администрации по сокращению своих представительств за рубежом работы возглавляемого им представительства.