**01 МАРТА 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РИА НОВОСТИ; 2017.02.28; СЛЕДСТВИЕ ПО КРУШЕНИЮ ТУ-154 ПОД СОЧИ МОГУТ ПРОДЛИТЬ НА ДВА МЕСЯЦА

Следствие по уголовному делу об авиакатастрофе военного самолета Ту-154 близ Сочи может быть продлено еще на два месяца с 25 февраля, заявил РИА Новости источник, знакомый с ситуацией.

Самолет Ту-154 Минобороны России, который направлялся в Сирию, потерпел крушение в Черном море вскоре после дозаправки в аэропорту Адлер утром 25 декабря. На его борту находились 92 человека: восемь членов экипажа и 84 пассажира, среди которых восемь военнослужащих, 64 сотрудника Академического ансамбля песни и пляски Российской армии имени Александрова, девять представителей российских телевизионных каналов, глава благотворительного фонда «Справедливая помощь» Елизавета Глинка, известная как Доктор Лиза, двое федеральных госслужащих. Останки погибших и обломки лайнера были обнаружены на дне Черного моря в 1,7 километра от берега.

«Следствие по уголовному делу об авиакатастрофе самолета Ту-154 Минобороны России близ Сочи будет продлено еще на два месяца с 25 февраля», – сказал собеседник агентства.

По его словам, это обычная практика продления расследования по ходатайству следователя, который по веским причинам не смог в отведенный срок провести необходимые следственные действия и собрать исчерпывающие доказательства по уголовному делу.

«На расследование первоначально отводится два месяца. Оно не завершено. Уголовное дело было возбуждено 25 декабря и, соответственно, 25 февраля следствие может быть продлено еще на два месяца, а затем и далее во времени», – пояснил собеседник РИА Новости.

Он напомнил, что возглавляющий государственную комиссию по ликвидации последствий катастрофы Ту-154 и помощи родственникам погибших **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** ранее призвал СМИ воздержаться от распространения информации и недостоверных фактов, полученных из различных неофициальных источников до оглашения официальных результатов расследования.

Как сообщил в конце декабря член госкомиссии начальник службы безопасности полетов авиации Вооруженных сил РФ генерал-лейтенант Сергей Байнетов, изначально было более 15 версий крушения Ту-154, затем их количество уменьшилось вдвое.

По данным ФСБ России, основные версии крушения Ту-154 – попадание в двигатель посторонних предметов, некачественное топливо, ошибка пилотирования и техническая неисправность. Признаков и фактов, указывающих на возможность совершения террористического акта или диверсии на борту воздушного корабля, в настоящее время не получено.

### СОВЕТСКИЙ СПОРТ; 2017.02.28; СБОРНАЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИИ ВЫИГРАЛА ХОККЕЙНЫЙ МАТЧ НА РОССИЙСКОМ ИНВЕСТИЦИОННОМ ФОРУМЕ

Спортивная программа Российского инвестиционного форума в Сочи завершилась хоккейным матчем на Кубок Росконгресс между сборной Правительства России совместно с хоккейным клубом «Феникс» и командой участников Форума.

Сборная Правительства РФ во главе с вице-премьером Аркадием **Дворкович**ем выиграла со счетом 7:3. Вместе с ним на лед вышли **Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** и Министр по делам Северного Кавказа Лев Кузнецов. Сборную участников Форума возглавили председатель правления банка «Российский капитал» Михаил Кузовлев и первый заместитель председателя правления банка «Югра» Юрий Мельников.

В рамках спортивной программы Российского инвестиционного форума ранее состоялись Сочинские корпоративные игры, забег по трассе «Формулы-1» и прием – презентация спортивной программы экономических форумов, проводимых Фондом «Росконгресс».

### ТАТАР-ИНФОРМ; ИЛЬДАР АЮПОВ; 2017.02.28; ПРЕДПРИНИМАТЕЛИ ПРИЗВАЛИ ВЕРНУТЬ НАДЗОР ЗА МЕЛКИМИ РЕЧНЫМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ В ГИМС МЧС РФ

На встрече проектной группы Совета по предпринимательству при Президенте РТ, были подняты вопросы обеспечения безопасности на транспорте при перевозках и проблема разделения поднадзорности коммерческих маломерных судов и некоммерческих. О своих трудностях связанных с действующим законодательством в этих сферах, которые требуют нормативного регулирования на уровне федерации, депутатам Госдумы от Татарстана, Иршату Минкину и Мураду Гадыльшину, поведали местные бизнесмены-транспортники. К примеру по мнению, тех, кто занимается прокатом лодок и катамаранов, и организацией экскурсионных прогулок по воде, в текущем законодательстве большая денежная нагрузка ложиться на владельцев бизнес-перевозок на маломерных судах. Проблема, озвучиваемая предпринимателями – разделение поднадзорности коммерческих судов (контролирующий орган ФАУ «Российский речной регистр» и обязательное получение лицензии на пассажирские перевозки) и некоммерческих судов (контролирующий орган Государственная инспекция по маломерным судам МЧС России).

«Осуществлять надзор за мелкими перевозчиками ГИМС МЧС России гораздо проще, чем Российскому речному регистру, тем более, что раньше (до 2012г.) так и было, и это всех участников устраивало. Учитывая, что новую процедуру по регистрации прошли очень немногие, так как это затратно, долго и непонятно, поэтому возврат к существовавшему ранее порядку, только упростит ситуацию для предпринимателей», – высказала на встрече мнение бизнеса по этому вопросу предприниматель Наталья Вохминцева.

Другой вопрос озвучил Фанис Набиуллин, директор ООО «ТРАНСГАЗСЕРВИС», он рассказал о проблемах которые возникли с принятием Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности».

«Этот закон предусматривает: категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств с учетом степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства и его возможных последствий, оценку уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, подготовку плана обеспечения транспортной безопасности утверждаемую **Росавтодор**ом, оснащение транспортного средства в соответствии с планом обеспечения транспортной безопасности. Общий срок процедуры составляет 1,5 – 2 года», – рассказал о трудностях в части перевозок предприниматель.

«Указанная процедура большинством предпринимателей не пройдена. Более того, данные требования даже многим из них неизвестны. Ее прохождение в отношении одного транспортного средства стоит порядка 150 000 рублей (согласно предварительной информации от предпринимателей). Кроме того, фактически мероприятия по обеспечению транспортной безопасности сводятся к установке камер видеонаблюдения, замков на аккумуляторы, центральных замков. Таким образом, на практике процедура сводится только к дополнительной финансовой нагрузке на предпринимателей», – добавил бизнесмен.

Выслушав вопросы и предложения представителей транспортного бизнес-сообщества Татарстана, парламентарии согласились с тем, что поднимаемые ими темы сложные и пока они не имеют быстрого решения, но сам формат встречи показался им эффективным и Иршат Минкин пообещал уже 22 го марта поднять темы озвученные на встрече проектной группы Совета по предпринимательству при Президенте Республики Татарстан в Москве.

«Такие встречи вносят здравое зерно. Мы должны знать, чем тот или иной закон может обернуться для предпринимателей, либо как он сейчас реализуется. Если говорить о безопасности на транспорте, то нужно четко понимать какие закон несет препятствия, можно ли их обойти, либо они вообще не относятся к безопасности и эти препятствия, потом предприниматели должны преодолевать с муками. Поэтому те предложения, что сегодня поступили, я планирую поднять на правительственном часе и задать те вопросы, что сегодня здесь прозвучали непосредственно министру транспорта РФ Максиму **Соколов**у. Законы принимают в основном политики или общественные деятели, поэтому они не всегда знают изнутри то, чем это может обернуться для тех к кому эти законы потом применяются. Поэтому подобные встречи и нужно проводить», – подчеркнул депутат Госдумы РФ Иршат Минкин.

«У нас есть такая практика, что мы приглашаем федеральных депутатов, когда нужно их прямое участие. Одно дело, когда обсуждается закон заочно, за бизнесменов решают их проблемы, но другое дело, когда напротив тебя сидят конкретные люди которые объясняют нелепость или неисполнимость тех решений, которые существуют. К примеру, по вопросам водной безопасности, депутаты действительно прониклись, той абсурдностью и сложностями, с которыми сталкивается бизнес, и с невозможностью исполнения этих всех норм и требований, которые на сегодня существуют», – отметил уполномоченный при Президенте РТ по защите прав предпринимателей Тимур Нугуманов, который участвовал на мероприятии в качестве модератора.

Стоит добавить, что эксперты совета по предпринимательству при Президенте РТ, помогут бизнесменам в короткие сроки финализировать конкретные предложения, которые получили поддержку федеральных депутатов, и они уже будут дальше их продвигать на всех федеральных площадках: межведомственных рабочих группах, в Госдуме и федеральном правительстве.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.28; PEGAS FLY ПЕРЕНЕС ДАТУ НАЧАЛА ПОЛЕТОВ ИЗ «ЖУКОВСКОГО» В ИЗРАИЛЬ НА КОНЕЦ МАРТА

Авиакомпания Pegas Fly перенесла дату начала полетов из подмосковного аэропорта «Жуковский» в Тель-Авив на 26 марта, следует из информации, опубликованной на сайте аэропорта во вторник.

Ранее Pegas Fly планировал открыть эти рейсы с 23 февраля.

Как сообщали ранее источники газеты «Коммерсантъ», авиавласти Израиля отказываются согласовывать полеты российских авиакомпаний из «Жуковского», так как относят его к аэропортам Москвы, полеты из которых ограничены межправсоглашением. По данным газеты, в Израиле указывают, что новые рейсы из «Жуковского» приведут к превышению квот на линии Тель-Авив – Москва (35 частот в неделю).

В Pegas Fly на запрос «Интерфакса» не ответили. Гендиректор «Уральских авиалиний» (планируют открыть рейсы «Жуковский» – Тель-Авив с 19 марта) Сергей Скуратов ранее заявлял журналистам, что проблем с согласованием рейсов нет, вопрос «в стадии решения».

В **Минтрансе** РФ, который ведет переговоры с авиавластями Израиля, уклончиво комментировали данный вопрос, заявляя лишь, что ведомство намерено отстаивать коммерческие интересы российских авиакомпаний. Правда, в минувший понедельник глава ведомства Максим **Соколов** заявил журналистам, что в переговорах с авиавластями Израиля «есть позитив», не уточнив, о чем конкретно идет речь. «Я вам сейчас не скажу, это вопрос тонкий, международный», – сказал министр.

### ТАСС; ВАСИЛИЙ ГОЛОВНИН; 2017.03.01; МИНТРАНС ЯПОНИИ ГОТОВ ОБСУДИТЬ ВОПРОС О ТРАНСПОРТНОМ КОРИДОРЕ С РОССИЕЙ

Проект создания транспортного перехода между Россией и Японией может быть рассмотрен в рамках уже действующего механизма консультаций экспертов двух стран по вопросам железных дорог. Об этом сообщили в среду ТАСС в отделе международных связей японского Министерства государственных земель, инфраструктуры, транспорта и туризма.

Там прокомментировали высказывание первого вице-президента РЖД Александра Мишарина, который в интервью ТАСС сообщил о предстоящем создании рабочей группы с этим японским ведомством для проработки проекта создания транспортного перехода между двумя странами. «Вопрос об отдельной рабочей группе не решен и с российской стороной не обсуждается, – сказали ТАСС в министерстве. – Однако у нас проводятся двусторонние встречи экспертов по проблематике железных дорог. В рамках этого механизма вопрос о транспортном переходе может быть обсужден в случае необходимости».

Такие встречи экспертов, сообщили в министерстве, проводились уже три раза, последняя из них состоялась в августе 2016 года. «Очередной раунд, видимо, пройдет в нынешнем году», – сказал представитель ведомства.

Ранее на Российском инвестиционном форуме в Сочи первый вице-президент РЖД Мишарин сообщил ТАСС о том, что с японской стороной достигнута договоренность «начать проработку возможности реализации проекта» транспортного коридора. Он отметил, что непременным условием осуществления этой концепции должно быть строительство транспортного перехода между Сахалином и материком. По его словам, обоснование инвестиций для этого проекта РЖД и **Минтранс** представят в правительство в ближайшее время.

Ранее **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** говорил, что проект сухопутного перехода между РФ и Японией требует не менее 75% бюджетных инвестиций от общей стоимости. При этом, по его словам, это «проект следующего десятилетия». Министр напомнил, что Дальний Восток – это зона сейсмической опасности, в которой по действующим российским правилам запрещено строить туннели. Для реализации проекта также необходимо просчитать перспективный объем грузопотоков, которые пойдут из Японии транзитом через Россию и из Европы транзитом через РФ в Японию.

По оценкам генерального директора Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павла Иванкина, сухопутный переход между РФ и Японией обойдется в 1 трлн руб.

### РИА НОВОСТИ; 2017.02.28; МЕДИНСКИЙ И СОКОЛОВ ОБСУДЯТ УСТАНОВКУ ЗНАКОВ С УКАЗАНИЕМ ПАМЯТНЫХ МЕСТ

Министр культуры РФ Владимир Мединский и **министр транспорта** Максим **Соколов** в четверг, 2 марта, обсудят установку на дорогах федерального и местного значения информационных знаков с указанием памятных мест и подвигов, совершенных в годы Великой Отечественной войны, а также других важнейших событий истории России, сообщает пресс-служба Минкультуры.

«Второго марта 2017 года в Музее военной истории «Стрелецкие палаты» состоится рабочая встреча министра культуры РФ Владимира Мединского с министром транспорта РФ Максимом **Соколов**ым и руководителем **Федерального дорожного агентства** (**Росавтодор**) Романом **Старовойт**ом. Участники встречи обсудят проект РВИО (Российского военно-исторического общества) – установку на автомобильных дорогах федерального и местного значения информационных знаков с сообщениями о памятных местах и подвигах, совершенных в годы Великой Отечественной войны, и других важнейших событиях героической истории России», – говорится в сообщении пресс-службы.

В рамках рабочей встречи участники также обсудят основные направления сотрудничества ведомств, среди которых развитие военно-исторических маршрутов и Всероссийской патриотической программы «Дороги Победы».

В Минкультуры уточнили, что первые четыре знака были открыты по инициативе РВИО в 2016 году в Московской, Новгородской, Калужской и Тверской областях. Затем участники конкурса РВИО предложили установить еще почти 70 знаков о памятных событиях, происходивших в их регионах. Свои варианты текстов присылали авторы, организации и творческие коллективы со всей страны.

### УРАЛИНФОРМБЮРО; 2017.02.28; ЕКАТЕРИНБУРГ ЗАПУСТИТ ЕЖЕДНЕВНЫЕ РЕЙСЫ В ЕГИПЕТ

При возобновлении авиасообщения с Египтом в марте самолеты из Екатеринбурга будут летать на красноморские курорты ежедневно. К осени возможно увеличение до нескольких рейсов в день, сообщил «Уралинформбюро» исполнительный директор Уральской ассоциации туризма Михаил Мальцев.

Накануне **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявил о возможном подписании протокола по авиабезопасности между странами в марте. По его словам, сначала лайнеры полетят в Каир, первым авиасообщение возобновит «Аэрофлот», имеющий допуски на это направление.

По мнению Михаила Мальцева, после объявления о снятии ограничений авиакомпаниям понадобится одна-две недели для организации перевозок. Однако пока непонятно, когда откроют для полетов курортные города. «В любом случае этот процесс не будет быстрым, он пройдет в несколько этапов. Поэтому бежать и паковать чемоданы пока рано», – отметил Мальцев.

При этом вернуть свои позиции на уральском туристическом рынке Египет не сможет долгое время. Во-первых, так или иначе направление остается опасным. Поэтому, скорее всего, оно будет открыто с ограничениями: например, не покидать курортные зоны. Во-вторых, чем ближе лето – тем больше конкуренции. Так, Турция начнет запускать свои программы уже в апреле. Набрать обороты направление сможет только осенью, когда пляжные сезоны в других странах подойдут к концу, считает Михаил Мальцев.

Между тем клиенты туркомпаний уже выстроились в очередь – желающие полететь в Египет оставляли свои телефонные номера в ожидании открытия направления. Поэтому с заполнением первых рейсов проблем точно не будет, уверен Михаил Мальцев.

### Ъ-ВОЛГА; ЕЛЕНА ДОНКИНА; 2017.02.28; АВИАКОМПАНИЯ «ОРЕНБУРЖЬЕ» СНИЗИЛА ТАРИФЫ НА СЕМЬ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ РЕЙСОВ

Семь рейсов компании «Оренбуржье» попали в федеральную программу субсидирования межрегиональных авиаперевозок, сообщает во вторник правительство Оренбургской области.

«С 1 марта региональный перевозчик снижает тарифы на семи направлениях, выполняемых авиакомпанией «Оренбуржье». Это стало возможным благодаря обращению губернатора Оренбургской области Юрия Берга к министру транспорта Российской Федерации Максиму **Соколов**у с предложением о включении части маршрутов, выполняемых авиакомпанией «Оренбуржье» в Приволжском федеральном округе, в перечень субсидируемых в 2017 году», – говорится в сообщении.

**Минтранс** РФ подтвердил включение семи рейсов в федеральную программу. При покупке билета на субсидируемый рейс, пассажиры, в зависимости от выбора направления, могут сэкономить от 525 до 2692 руб.

В программу вошли рейсы «Оренбург – Казань», «Казань – Самара», «Самара – Киров», «Оренбург – Самара», «Уфа – Ижевск», «Оренбург – Уфа», «Уфа – Пермь».

### Ъ-ONLINE; 2017.02.28; EASA И РОСАВИАЦИЯ ОБСУДЯТ СЕРТИФИКАЦИЮ ПД-14

Представители **Росавиаци**и и Европейского агентства по безопасности полетов (EASA) обсудят на вопросы сертификации двигателя ПД-14 в ходе двусторонней встречи. По словам главы ведомства Александра **Нерадько**, с EASA установлен конструктивный диалог, есть уверенность в том, что европейское агентство сертифицирует ПД-14 в установленные сроки». Кроме того, EASA и **Росавиаци**я разрабатывают рабочую договоренность в области летной годности, в которой будут отражены условия и процедуры проведения совместных работ по сертификации российской и европейской авиационной техники. Турбореактивный двухконтурный двухвальный двигатель «ПД-14» разрабатывается в рамках ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и в период до 2015 года». Головной исполнитель проекта – АО «ОДК», головной разработчик – ОАО «Авиадвигатель» (Пермь), головной изготовитель двигателя – АО «ОДК – Пермские моторы».

### ТАСС; 2017.02.28; СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ШЕКСНУ ЗА 15 МЛРД РУБ. НАЧНЕТСЯ В 2018 ГОДУ

Строительство второго моста через реку Шексну в Череповце, втором по величине городе Вологодской области, начнется в 2018 году и обойдется в около 15 млрд рублей. Об этом сообщил в интервью ТАСС губернатор Вологодской области Олег Кувшинников в ходе Российского инвестиционного форума в Сочи, в кулуарах которого обсуждался проект.

«Сейчас мы находимся на этапе разработки финансовой модели, привлечены финансовые консультанты, которые разрабатывают технические условия, обоснования (строительства моста через Шексну), после этого пакет документов будет передан в **Минтранс**, и будет принято решение, по какой схеме будет строиться этот мост. Поэтому говорить сейчас о том, что этот мост мы начнем строить в этом году, нельзя. Скорее всего, мы начнем строить в 2018 году. На сегодня мы обсуждаем объем инвестиций – порядка 15 млрд рублей, из них 25% – это областной бюджет, 75% – средства федерального бюджета и концессионеров системы «Платон», – рассказал Кувшинников.

Он подчеркнул, что мост очень важен для Череповца, потому что спальные районы города находятся по другую сторону реки Шексны. «Единственный мост, Октябрьский, который строили 30 лет назад, работает с превышением пропускной способности, и это небезопасно – это единственный мост в спальный район, там уже проживает более 60 тыс. человек, и этот мост идет через Волго-Балт. Поэтому это и обеспечение безопасности жителей, и Волго-Балта, который ежегодно пропускает огромное количество грузов через транспортный коридор реки Шексна. Поэтому я, будучи еще мэром города Череповец, принял решение, начал готовить проектно-сметную документацию на строительство второго моста», – пояснил губернатор.

По его словам, на все проектные работы закончены, получено положительное заключение государственной экспертизы, ведутся переговоры с **Росавтодор**ом и Минтрасом о начале строительства в рамках государственно-частного партнерства через систему «Платон», на форуме в Сочи строительство моста обсуждалось с руководителем **Росавтодор**а Романом **Старовойт**ом. «Мы подробно проговорили пакет документов, который необходим для принятия положительного решения, договорились с ним о том, что уже в июне весь этот пакет будет представлен в **Росавтодор** и одновременно в **Минтранс**, и будет утверждена финансовая модель финансирования строительства моста, и весь этот пакет будет вынесен на правительственную комиссию. Я уверен, что до конца этого года все необходимые решения должны быть приняты», – добавил Кувшинников.

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.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.28; МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ ПРИВАТИЗИРОВАТЬ МАХАЧКАЛИНСКИЙ ПОРТ В 2017 ГОДУ

**Министерство транспорта** РФ планирует провести приватизацию ОАО «Махачкалинский морской торговый порт» (ММТП) в 2017 году, сообщил «Интерфаксу» замглавы **Минтранса** Виктор **Олерский** в кулуарах делового завтрака по инвестициям в Каспийский регион.

«Сроки – не знаю, наверное, как будем готовы, в плане приватизации в этом году, но особой спешки нет», – отметил замглавы ведомства.

«Надо понимать там, что приватизируем. Вернее, по составу имущества-то мы понимаем – нужно передать причалы Махачкалинского порта в казну, потом в **Росморпорт** наверное, сформировать объект приватизации – средства механизации, тыловые площади», – отметил он.

По словам В.**Олерск**ого, одним из претендентов на Махачкалинский порт может быть Зиявудин Магомедов. «Я думаю, что один из. Я думаю, будут еще», – ответил он на соответствующий вопрос.

Как сообщалось ранее, в декабре 2016 года ФГУП «Махачкалинский морской торговый порт» было преобразовано в акционерное общество. Соответствующая запись в единый государственный реестр внесена ИФНС Махачкалы 28 декабря, сообщал **Росморречфлот**.

Махачкалинский морской порт включает в себя комплексы по перевалке сухих грузов мощностью 3 млн тонн в год, светлых и темных нефтепродуктов мощностью 7,9 млн тонн, причалы для генеральных, навалочных грузов и контейнеров мощностью до 1,2 млн тонн в год, железнодорожный и автопаромный терминалы мощностью 1,3 млн тонн, зерновой терминалом мощностью 0,5 млн тонн в год.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.28; КРУИЗНОМУ БИЗНЕСУ НА КАСПИИ ПОНАДОБИТСЯ ГОСПОДДЕРЖКА – МИНТРАНС РФ

Для развития круизного судоходства на Каспийском море необходимы меры господдержки, заявил зам**министра транспорта** РФ Виктор **Олерский** в рамках делового завтрака, посвященного развитию транспортно-логистической инфраструктуры Каспия во вторник.

«Каспий не первый и не последний регион, мы в последнее время строим много круизных терминалов от Камчатки до Калининграда – без государственной поддержки это невозможно, и не надо тешить себя иллюзиями», – сказал замминистра.

По словам В.**Олерск**ого, при развитии круизного бизнеса бенефициарами будут являться субъекты и муниципалитеты. «Там нет особого бизнеса для компании, которая построит терминал», – отметил он.

Как сообщалось, в августе 2016 г. первый в постсоветское время пассажирский круизный лайнер заложили на астраханской судоверфи «Лотос» (входит в группу «ОСК»). Круизное судно рассчитано на 310 человек. Строительство судна планируется завершить за 2,5 года. Плановый срок службы лайнера – 25-30 лет. Судно класса «река-море» предназначено для перевозки пассажиров на дальних круизных линиях Москва – Астрахань, Москва – Санкт-Петербург с переходами по Ладожскому и Онежскому озерам и Москва – Ростов-на-Дону с проходом по Волго-Донскому судоходному каналу.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.28; МИНТРАНС ВИДИТ ПОТЕНЦИАЛ ДЛЯ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ТРАНЗИТА НА КАСПИЙ В СКИДКАХ К Ж/Д ТАРИФАМ В РФ

Снижение железнодорожных тарифов позволило бы привлечь транзитные грузы на Каспий, считает заместитель **министра транспорта** РФ Виктор **Олерский**.

«Чем надо заниматься нам – это организацией транспортной схемы. Если вы обратитесь к бизнесу, они скажут, что надо начать со скидок, и, причем значительных, в первую очередь на железнодорожную составляющую по территории Российской Федерации – без этого точно никуда», – заявил чиновник в рамках делового завтрака, посвященного развитию транспортно-логистической инфраструктуры Каспия, в ходе Российского инвестиционного форума в Сочи во вторник.

Он отметил, что динамика грузооборота в портах региона отрицательная, такая же ситуация и у «соседей». «По тем грузам, которые были ориентированы на Иран в санкции. Иран за это время развил свое производство. Соответственно, грузы, которые традиционно отправлялись в Иран через Махачкалу, сегодня пропали», – пояснил замминистра.

В то же время, по его словам, куда большее значение имеет таможенная стоимость. «Посмотрим сегодня количество автомобилей грузовых в Казахстане. Вопрос – в таможенной стоимости: обходят нас как хотят», – отметил В.**Олерский**. «Мы в одном таможенном пространстве, соответственно, таможенная стоимость, которая принимается на анлогичные виды грузов, должна быть одинакова. В жизни это не так», – подчеркнул он.

По словам замглавы **Минтранса** сегодня «элемент таможенной стоимости в значительной степени перевешивает транспортные расходы». «Это вопрос, над которым нужно работать совместно с нашими коллегами по единому пространству», – сказал чиновник.

Также В.**Олерский** считает, что нужно запускать транскаспийский сервис – «линии, которые будут работать по расписанию, чтобы грузоотправитель и грузополучатель знали, что в такой-то день, в такое-то время всегда есть возможность получить груз», поскольку именно так работает промышленность РФ и ее соседей.

«Схема сложная, предполагает использование различных видов транспорта, она гораздо сложнее, чем простая схема , которая отработана годами – морской вариант. Поэтому здесь важен единый транспортный документ, оптимизация таможенных формальностей и еще много моментов, которые нужно оптимизировать, чтобы снизить транспортные расходы. Но это – вызов, реальная битва, потому что сегодня по транспортным издержкам коридор «Север-Юг» сопоставим с транспортными издержками через традиционный путь, через Новороссийск», – сказал чиновник.

В то же время первый вице-президент ОАО «Российские железные дороги» Александр Мишарин в ходе делового завтрака заявил, что «разговоры о тарифах, в первую очередь, относятся не к России». «В России мы сегодня имеем тариф в два с лишним раза меньше, чем в Иране, и почти в 3 раза меньше, чем в Азербайджане. И он ниже, чем в Каспии. То есть (нужна – ИФ) согласованная тарифная политика. По железной дороге мы такую политику провели, и в прошлом году установили единую ставку. Вот я хотел бы, чтобы в эти единые ставки были включены ставки морской составляющей. Я думаю, что мы здесь и с **министерством транспорта**, и с портовиками должны отработать этот (вопрос – ИФ)», – сказал он.

«У нас сегодня есть единая ставка по перевозке грузов – от Мумбая до Москвы. Там есть и сухопутная (составляющая – ИФ). Должна быть точно такая же морская ставка, чтобы не важно где было везти – по сухопутному участку или морскому – она должна примерно быть одинаковой», – пояснил журналистам топ-менеджер, имея в виду коридор через порты Энзели (Иран), Оля, Махачкала (РФ). «У нас есть рабочая группа, я там не вижу проблем – установить единую ставку», – сказал А.Мишарин.

Что касается портовиков, то, по мнению вице-президента монополии, «они должны включиться», если «им нужен объем» дополнительных грузов. «Если их не будет в этом маршруте, они его (дополнительный объем – ИФ) не приобретут», – заметил он.

Кроме того, по мнению А.Мишарина, «должна быть согласованная государственная политика. «Мы хорошо знаем, что делает Казахстан для развития порта Актау. Это целая государственная программа. И вот такая программа по поддержке должна быть и у нас. Что же касается пропускных способностей – у нас сегодня (они – ИФ) на порты Каспия – 20 млн тонн. Естественно, мы провезти можем все что угодно», – добавил топ-менеджер.

### RNS; 2017.02.28; ЗАМГЛАВЫ МИНТРАНСА СОМНЕВАЕТСЯ В ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ПЕРЕДАЧИ РФПИ 20% НМТП В РАМКАХ ДОКАПИТАЛИЗАЦИИ

Замглавы **Минтранса** Виктор **Олерский** сомневается в целесообразности реализации схемы приватизации 20% Новороссийского морского торгового порта (НМТП) путем передачи пакета акций РФПИ в рамках процедуры докапитализации. «Скорее, нет, чем да», – ответил он на вопрос RNS об актуальности данной схемы. По словам **Олерск**ого, главный вопрос в рамках подготовки приватизации – совместная или раздельная продажа пакетов с «Транснефтью». «Это вопрос экономической целесообразности и добавленной стоимости, – сказал он. – Я не готов строить прогнозы, когда это возможно. Хотелось бы иметь сильного отраслевого инвестора. Потому что любой внесистемный инвестор – это перепродажа, временная история».

Ранее RNS, со ссылкой на заявление замглавы **Минтранса** Виктора **Олерск**ого сообщало, что правительство рассматривает вариант докапитализации РФПИ госпакетом акций Новороссийского морского торгового порта (НМТП). «В том числе, и этот вариант рассматривается», – говорил замминистра, отвечая на вопрос RNS.

**Олерский** отметил, что оценка госпакета НМТП не проведена.

О том, что правительство рассматривает возможность докапитализации Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) 20-процентным госпакетом Новороссийского морского торгового порта, ранее сообщил RNS федеральный чиновник и подтвердил источник, близкий к одному из акционеров НМТП.

«РФПИ это предлагает. Вероятно, что так и будет», – заявил осведомленный чиновник.

«Такое предложение есть (о передаче госпакета НМТП на баланс РФПИ в рамках планирующейся докапитализации. – RNS), также РФПИ совместно с группой «Сумма» планирует полностью выкупить долю «Транснефти»«, – сообщал источник, близкий к одному из акционеров НМТП.

Сейчас «Транснефть» владеет 35,55% акций НМТП.

По словам федерального чиновника, еще одним покупателем доли НМТП, помимо РФПИ и «Суммы», может стать портовый оператор DP World, принадлежащий правительству ОАЭ. «Скорее всего, передача государственных 20% НМТП на баланс РФПИ произойдет вместе с продажей доли «Транснефти» в порту. А «Транснефть» ждет DP World», – говорил он.

50,1% акций НМТП принадлежит СП «Транснефти» и группы «Сумма» – Novoport Holding Ltd., 20% – государству в лице Росимущества, 10,5% – ЗАО «Транснефть-Сервис», 5% – структурам РЖД, 14,4% акций находится в свободном обращении на Московской и Лондонской фондовых биржах.

### ИЗВЕСТИЯ; ВЛАДИМИР ГУСЕВ; 2017.03.01; «АВТОДОР» ПОДНЯЛ ЦЕНЫ НА ПРОЕЗД ПО СЕМИ УЧАСТКАМ ТРАССЫ «ДОН»

Повышение оплаты производится в соответствии с ростом инфляции по итогам предыдущего года

С сегодняшнего дня – 1 марта – вырастет плата за проезд по семи платным участкам автомобильной дороги М–4 «Дон» (всего таких участков девять), говорится в сообщении пресс-службы государственной компании «Автодор».

Повышение оплаты обусловлено ежегодной индексацией «с учетом накопленного сводного индекса потребительских цен», который за 2016 год, согласно данным Росстата, составил 5,4%. Этот механизм прописан в утвержденной правительством программе деятельности «Автодора» на 2010–2020 годы.

«С 1 марта на участках автодороги М-4 тарифы будут приведены в соответствие с уровнем 2017 года», – сообщили в пресс-службе государственной компании. В сообщении уточняется, что повышение платы за проезд коснется следующих участков трассы «Дон»: 21 –93 км (Московская область), 225–260 км (Тульская область), 287–322 км (Тульская область), 330–414 км (Липецкая область, обратное направление), 414–464 км (Липецкая область, прямое направление), 492–517 км (Воронежская область) и 544–633 км (Воронежская область).

При этом на участках М-4 «Дон» с 93-го по 211-й км (в Московской и Тульской областях) и с 517-го по 544-й в обход села Новая Усмань в Воронежской области стоимость проезда не изменится по сравнению с 2016 годом.

### MK.RU; 2017.01.03; В СТОЛИЦЕ БУРЯТИИ, ВОЗМОЖНО, БУДЕТ ПОСТРОЕН НОВЫЙ АВТОВОКЗАЛ

Во время первой встречи врио главы Алексея **Цыденов**а с предпринимателями и активом торгово-промышленной палаты Бурятии ему была передана просьба о содействии в решении застаревшей проблемы – строительстве автовокзала в Улан-Удэ, отвечающем современным требованиям по комфорту и безопасности.

В столице Бурятии, возможно, будет построен новый автовокзал фото: russianstock.ru

Алексей **Цыденов** выслушал потенциального инвестора – транспортную компанию «Селенга», и дал поручение и.о. зампреда правительства Бурятии этот вопрос изучить. Поскольку все предыдущие «транспортные» проблемы (движение электричек, стоимость авиаперелета, строительство дорог и прочие) Алексей **Цыденов** решал относительно легко, есть надежда, что значимость для столицы Бурятии нового автовокзала бывшему заместителю **министра транспорта** России объяснять тоже не придется. Хотя бы потому, что именно **минтрансом** России чуть более года назад были разработаны к инфраструктурным сооружениям подобного рода особые требования, которым ни одно из имеющихся зданий автовокзалов в Улан-Удэ не отвечает.

Бурятские власти экспериментировали с организацией пассажиропотока несколько лет, попытки придать этому процессу цивилизованный характер успехом не увенчались. А финал истории до боли напоминает финал сказки о золотой рыбке. Там старик со старухой остались у разбитого корыта. Так и в Улан-Удэ, помыкавшись, большинство пассажирских автопредприятий вновь обратилось к услугам старого автовокзала по ул. Советская, 1, построенного еще в конце 60-х годов прошлого века.

Идея разделения пассажиропотока на южное и северное направление не удалась. С владельцем «южного» автовокзала, построенного на Набережной предпринимателем из Иркутска, перевозчики не сошлись в цене за аренду. «Северный» автовокзал, появившийся на пр. Автомобилистов усилиями предпринимателя из Улан-Удэ, зачах почти сразу – по причине пробок и значительной удаленности его от популярных автобусных маршрутов. В конечном итоге перевозчики вернулись на брошенный ими автовокзал на Советской, 1, откуда сейчас и производится большинство пассажирских отправлений, включая международные маршруты в Монголию.

По оценке экспертов, рынок пассажирских автоперевозок растет с каждым годом и уже превышает 1 миллион пассажиров в год. Поскольку автовокзалу по улице Советская, 1, некуда расти (вокруг земля, находящаяся в частной собственности), некоторые неприкаянные перевозчики облюбовали для себя такие пункты отправления, как площадь Советов и железнодорожный вокзал, что, конечно же, крайне неудобно в первую очередь для пассажиров.

Что касается старого автовокзала, неожиданно возродившегося из пепла как птица Феникс, то о дальнейшем его использовании как основного транспортного узла столицы региона говорить не приходится. Внешний вид и обстановка вокруг него (стихийно разрастающийся рынок) не красит ни городские, ни республиканские власти и сводит на нет все старания сделать из Бурятии туристически привлекательный регион. Особенно стыдно за «лицо» города перед иностранными гостями, которые добираются до Улан-Батора транзитом через Улан-Удэ и, что называется, лицезреют исподнюю столицы в самом неприглядном свете.

По сведениям «МК», инвестор рассчитывает получить для строительства нового автовокзала, отвечающего всем современным требованиям комфорта и безо-пасности, участок земли на пересечении улиц Советская и Свободы. Предварительное согласие профильного министерства уже имеется. Дело за малым – найти понимание в мэрии Улан-Удэ, на что, скорее всего, влияния врио главы Бурятии Алексея **Цыденов**а будет вполне достаточно.

### ТАСС; 2017.02.28; ИВАНОВ: САХАЛИН МОЖНО СОЕДИНИТЬ ТОННЕЛЕМ С МАТЕРИКОМ, А ПОТОМ С ХОККАЙДО

Спецпредставитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей **Иванов** считает маловероятным, что российский Сахалин и японский Хоккайдо когда-нибудь соединит мост.

На его взгляд, более реалистичным выглядит проект строительства тоннеля, однако все будет зависеть от экономической целесообразности, и сначала нужно соединить Сахалин с остальной территорией РФ.

Обсуждение возможного соединения Транссибирской магистрали с территорией Японии началось в японской прессе после активизации переговоров между Москвой и Токио в конце прошлого – начале этого года и недавнего визита президента России Владимира Путина в Японию.

«Идея такая есть (строительства моста между Сахалином и Хоккайдо), но прежде всего нужно соединить Сахалин с материком (территорией России), а не Сахалин с Хоккайдо», – сказал **Иванов** в интервью ТАСС во время Российского инвестиционного форума в Сочи.

По его мнению, только после соединения Сахалина с материковой частью России «возникает чисто экономический вопрос – будет ли такой объем грузопотока, который когда-нибудь, лет через 30-40 – быстрее не бывает в транспорте – окупит строительство либо тоннеля, либо моста (между Сахалином и Хоккайдо)».

«По мнению экспертов, мост можно забыть сразу, потому что это не окупится никогда – нет такого потока, это не мост через Керченский пролив, там экономика работает», – сказал спецпредставитель главы государства.

При этом **Иванов** предположил: «Тоннель может быть». «Тоннель по длине около 51 километра сравним с Евротоннелем (между Францией и Великобританией под Ла-Маншем), конечно, технологически построить можно, проблема только в одном – в экономике, окупится или нет», – отметил он.

Однако, по словам представителя Кремля, «если не будет соединения материк – Сахалин, то все последующие вопросы становятся бессмысленными». **Иванов** напомнил, что подобное соединение Сахалина с остальной территорией страны – «давнишняя мечта, еще товарищ (Иосиф) Сталин планировал это сделать, но не получилось».

«В Советском Союзе много чего не получилось, например, дорога Чита – Хабаровск, а у нас получилось!» – заметил **Иванов**. Спецпредставитель президента не уточнил, когда может быть осуществлен план по соединению Сахалина с материковой частью РФ, пояснив, что подобные проекты находятся в ведении **министерства транспорта**.

### ТАСС; 2017.02.28; РЕГИОНЫ НАЧИНАЮТ ПРОДВИГАТЬ ИДЕЮ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГИ МЕЖДУ СОЧИ И КУРОРТАМИ СКФО

Идея строительства автомобильной дороги, которая связала бы Сочи и курорты регионов Северного Кавказа, обсуждается в правительстве и начинает продвигаться регионами. Об этом в интервью ТАСС в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи-2017 сообщил министр РФ по делам Северного Кавказа Лев Кузнецов.

«Сейчас эта инициатива (строительства дороги, которая свяжет курорты СКФО и Сочи – прим. ТАСС) и в правительстве возобновляется и уже поддерживается, скажем так, на уровне идеи. Регионы начинают ее также активно продвигать. Я думаю, что мы эту тему с повестки не снимаем и, наоборот, будем продвигать», – сказал он, отметив, что идея строительства такой магистрали обсуждалась и при подготовке к Олимпийским играм в Сочи, и в советское время.

«Да, я знаю, что такой проект есть. По моей оценке, это бы дало очень много конкурентных преимуществ и с точки зрения развития индустрии туризма в целом, потому что мы бы, конечно, и море, и горы, и бальнеологию – о чем мы говорим в рамках строительства нашего медицинского кластера в Кавказских Минеральных Водах, к примеру, – объединили бы, и с точки зрения разнообразного культурно-этнографического туризма, и с точки зрения усиления экономических связей», – рассказал Кузнецов.

\*\*\*

Российские порты Каспия

Российские порты Каспийского моря, которые должны войти в Каспийский транспортно-логистический комплекс, сегодня реализуют свой потенциал лишь на треть, и эту ситуацию необходимо изменить, заявил Кузнецов.

«Там (в российских портах бассейна Каспийского моря – прим. ТАСС) даже простая статистика показывает, что, к сожалению, имея мощность перевалки более 20 миллионов тонн, мы сегодня эти мощности загружаем только на 30%. Есть три порта, два из которых государственные, – это Махачкала, Оля – и один, Астраханский, у частных операторов. И каждый из них, получается, всего лишь использует треть, а Оля еще меньше, своего потенциала. Очевидно, здесь нужно посмотреть, почему это происходит, как и что должны сделать государство, собственники, какие создать преференции, чтобы кардинально ситуацию изменить», – заявил он.

По словам министра, на данном этапе развития российских портов Каспия необходимо понять, какие грузопотоки из идущих через них имеют стратегическое значение. «Нам надо понять все-таки стратегический грузопоток. Четкую – я условно говорю – специализацию каждого из портов, чтобы не создавать конкуренцию, а дополнять. И самое главное – сформировать устойчивую, как мы говорим, долгосрочную уверенность у перевозчиков, что именно эта транспортная хорда действительно будет развиваться, будет надежна, экономически эффективна, для того чтобы они могли ее принимать во внимание в рамках своих стратегических планов по транспортировке тех или иных грузов в том или ином направлении», – считает министр.

Кузнецов также отметил, что, по его мнению, все стороны, заинтересованные в создании стратегии развития российских портов Каспийского бассейна, должны за март окончательно прийти к консенсусу и с точки зрения потенциального грузопотока, и с точки зрения приоритизации портов, и с точки зрения необходимых государственных инвестиций и частных, для того чтобы все ключевые параметры будущего проекта вошли в документ.

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; ЭЛЬВИРА БАЛГАНОВА; 2017.02.28; КАБМИН БУРЯТИИ И ОНФ СОБИРАЮТ ДАННЫЕ О ДОРОГАХ, НУЖДАЮЩИХСЯ В РЕМОНТЕ

Правительство Бурятии начало сбор предложений от жителей региона по ремонту автодорог в Улан-Удэ. Для этого на сайте республиканского Кабмина создан специальный раздел, сообщили в пресс-службе правительства Бурятии.

«Поручение создать интернет-ресурс для сбора предложений по улучшению дорожной сети в рамках мероприятий приоритетного проекта **Минтранса** России «Безопасные и качественные дороги» дал временно исполняющий обязанности главы Бурятии Алексей **Цыденов**», – уточнили в пресс-службе.

Предложения местных жителей, заверили в местном правительстве, наравне с замечаниями специалистов об опасных участках будут включены в мероприятия приоритетного проекта.

Ранее сообщалось, что одним из первых шагов **Цыденов**а на посту врио главы Бурятии стало лоббирование включения Улан– Удэ с четырьмя прилегающими к нему районами в число городов– агломераций, где по приоритетному федеральному проекту «Безопасные и качественные дороги» к 2025 году отремонтируют 85% дорог. В рамках него республике в 2017 году планируется выделение 625 млн рублей из федерального бюджета на условиях софинансирования 50% из республиканского бюджета. «Всего на дороги Улан-Удэнской городской агломерации в 2017 году будет выделено 1,25 млрд рублей», – уточнили в региональном правительстве.

Кроме того, региональное отделение ОНФ объявило сегодня о начале сбора информации от населения о состоянии дорожной сети в рамках федерального проекта «Дорожная инспекция ОНФ/ Карта убитых дорог». «Бурятия, как и все российские регионы, участвует в этом проекте. На сайте dorogi-onf.ru любой может сообщить о дефектах на трассах, ямах, о некачественном ремонте, неправильной разметке, неверно установленных дорожных знаках, – рассказал координатор проекта в Бурятии Дмитрий Брянский. – На портале также можно проголосовать за самую худшую дорогу. В итоге будет составлен антирейтинг дорог, нуждающихся в ремонте». «Актуальность проекта очевидна. Зачастую органы госвласти при планировании ремонтных работ не учитывают мнение людей. В результате в план попадают дороги, которые считают нужным отремонтировать не местные жители, а чиновники», – пояснил член ОНФ.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.03.01; НЕПОДЪЕМНЫЙ ДЕШЕВЫЙ ГРУЗ

ОАО РЖД просит ФАС в будущем возместить компании через тариф доходы, недополученные в 2016 году из-за замещения дорогих грузов дешевыми. Компания предлагает внести в законодательство разрешающую это норму, но готова растянуть процесс на несколько лет. При этом ОАО РЖД требует возмещения лишь 56 млрд руб. из общих недополученных доходов в 92 млрд руб. По мнению экспертов, монополия пытается переложить свои предпринимательские риски на правительство и потребителей, а разброс в оценке выпадающих доходов самим ОАО РЖД свидетельствует о непроверяемости этой оценки.

Руководство ОАО РЖД обратилось в ФАС с просьбой компенсировать в будущие годы недополученный доход ОАО РЖД за 2016 год, а также сделать такую компенсацию законодательной нормой, следует из письма главы монополии Олега Белозерова руководителю ФАС Игорю Артемьеву от 14 февраля (есть у «Ъ»). Господин Белозеров уведомляет, что по итогам 2016 года рост доходной ставки ОАО РЖД составил 2,7%, а при определении уровня индексации тарифов на 2016 год он учитывался как 7,5%. В результате потери в доходах ОАО РЖД составили 56 млрд руб., говорится в письме.

Но на совещании 2 декабря 2016 года у Дмитрия Медведева потери оценивались в 91,7 млрд руб. В ОАО РЖД уточнили, что 91,7 млрд – это общая сумма недополученных доходов, при этом 56 млрд – потери в связи с отклонением роста доходной ставки из-за применения тарифного коридора, но не пояснили, почему требуют возмещения лишь доли потерь. В сентябре 2016 года Олег Белозеров объяснял, что причина падения доходной ставки в том, что «было принято решение по налоговому маневру, и самые высокодоходные и объемные грузы – нефтеналивные – от ОАО РЖД ушли», добавив, что добирают объемы низкодоходным углем (см. «Ъ» от 22 сентября 2016 года).

ОАО РЖД просит ФАС «обеспечить восстановление доходной базы ОАО РЖД» до уровня, учтенного при индексации тарифов на 2016 год за счет учета в последующие годы недополученных доходов в необходимой валовой выручке (НВВ, плановый объем затрат и маржи регулируемой компании, на основе которого рассчитывается тариф). При этом, добавляет Олег Белозеров, они «могут возмещаться не одномоментно, а в течение нескольких лет». Для этого необходимо, в частности, добавить в положение о госрегулировании тарифов железных дорог пункт, по которому при определении НВВ учитывается отклонение доходов от плановых.

Споры о компенсации недополученной НВВ – норма, например, для электросетей. Возникают и судебные споры между регулятором и электросетью, связанные с занижением или завышением НВВ (иск МРСК Сибири к РЭК Красноярского края на 24,4 млрд руб. в 2015 году). Порой принимаются и решения о возмещении недополученных доходов в последующих годах, хотя в реальность они претворяются редко. В основе подобных случаев, как правило, лежат факторы, неподконтрольные регулируемой компании. В ОАО РЖД «Ъ» сообщили, что неподконтрольные факторы – это «изменения бюджетно-налоговой политики, решения по поддержке отраслей промышленности, приводящие к изменению товаропотоков, колебания ценовой конъюнктуры на товарных рынках». Также, добавляют в монополии, предлагается «восстановить часть расходов», которые были сокращены для «обеспечения финансовой сбалансированности». В ФАС говорят, что достигли с ОАО РЖД «концептуального согласия в части исполнения решений, принятых на совещании у премьера РФ».

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что ОАО РЖД «пытается переложить на правительство и в конечном счете на всех грузоотправителей проблемы ухудшения качества своей грузовой базы». Это ухудшение, по его словам, результат отсутствия стратегического подхода во взаимодействии с нефтекомпаниями, которое привело к «переориентированию нефтеналивных грузов на трубопроводы». Предложения противоречат базовым принципам деятельности ОАО РЖД, говорит эксперт, они предполагают перенос предпринимательских рисков на клиентов и формируют особый порядок учета оптимизированных расходов, хотя сокращение расходов является базовой целью монополии. «По нашим оценкам, закладывать в нормативные документы возможность компенсации снижения доходной ставки нерационально: это снижает мотивацию ОАО РЖД работать над издержками»,– считает глава Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин. Он отмечает, что расчет недополученной выручки не имеет утвержденной методологии, «а представленные цифры, которые изменились в 1,6 раза за два месяца, говорят, что ОАО РЖД может легко обосновать любые свои «хотелки»«. ФАС не в состоянии проверить объективность данных, отмечает эксперт.

### ТАСС; 2017.02.28; ИВАНОВ: ПРИВАТИЗАЦИИ РЖД НЕ БУДЕТ

Приватизация доли в ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) не планируется, заявил в интервью ТАСС спецпредставитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей **Иванов** во время Российского инвестиционного форума в Сочи.

«Это (приватизация РЖД) не обсуждается – это просто болтовня», – сказал **Иванов**.

По словам представителя Кремля, «правительство решило, что оно не видит ни экономического, ни любого другого смысла в продаже даже небольшой доли (РЖД)». «Нет экономического смысла. Финансового смысла нет, вот и все. А на нет и суда нет», – заключил **Иванов**.

В начале февраля первый вице-премьер РФ Игорь Шувалов говорил, что РЖД не входит в список компаний, утвержденных кабинетом министров к приватизации.

«Когда мы обсуждали в прошлом приватизацию РЖД, речь шла о совсем небольшом пакете, который можно было бы разместить в пользу негосударственных пенсионных фондов, но сейчас и этого нет в повестке», – сказал Шувалов.

Ранее глава РЖД Олег Белозеров заявил, что скорее всего компания не будет приватизирована в 2017 году, это будет год обсуждения продажи. По его словам, прежде чем определять дату приватизации пакета РЖД надо провести работу над тарифным прейскурантом, а также выполнить ряд других условий по вопросам механизмов инвестирования государства в РЖД. По мнению Белозерова, продавать долю в РЖД предпочтительнее портфельным инвесторам. Он также отмечал, что в случае принятия решения о приватизации компании целесообразно продавать не более 5% акций.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.03.01; ИРКУТСКУ ОДНОГО ИНВЕСТОРА МАЛО

Иркутская область предложила компромиссный вариант модернизации аэропорта Иркутска. Последние планы региона предполагали выбор инвестора на конкурсе, но желательным инвестором область всегда называла «Новапорт» Романа Троценко, что вызывало недовольство конкурентов. Теперь губернатор Сергей Левченко предложил инвесторам создать консорциум. Он должен обязаться как реконструировать старый аэропорт, так и построить новый за пределами города. Но эксперты сомневаются, что конкурирующие аэропортовые холдинги будут готовы объединиться в такой консорциум.

Правительство Иркутской области не исключает создания консорциума инвесторов для модернизации аэропорта Иркутска и строительства нового авиаузла, сообщил «Интерфаксу» глава региона Сергей Левченко. По его словам, «инвесторы уже высказывают пожелания», интерес к развитию объекта проявил глава «Реновы» Виктор Вексельберг (в группу входит холдинг «Аэропорты регионов»). Проект был представлен в Китае, участие в нем также предлагалось владельцу «Базэла» Олегу Дерипаске.

Формат участия инвесторов в развитии аэропорта Иркутска и принципы их отбора вызывают дискуссию с 2014 года, когда имущество аэродрома Росимущество отдало региону. Основным претендентом местные власти указывали «Новапорт» Романа Троценко, что вызывало недовольство ФАС и ключевого конкурента «Базэл Аэро». В начале февраля сообщалось, что инвестора все же выберут на конкурсе, но проектная компания «Иркутскаэроинвест», которая должна выбрать модель ГЧП, будет создана регионом и «Новапортом».

Господин Левченко подчеркнул, что региону нужны инвесторы, которые и модернизируют аэропорт, и построят за семь лет новый авиаузел. План создания аэропорта в 25 км от Иркутска разработан в 2008-2009 годах, он включает строительство ВПП длиной 4,2 км и аэровокзала для обслуживания до 1,8 тыс. пассажиров одновременно. Сейчас, по словам губернатора, потенциальные инвесторы просят продать старый аэропорт или создать совместную компанию для управления им, но регион «не устраивает» их неопределенность относительно строительства нового аэропорта. Власти также рассчитывают, что инвесторы возьмут «в нагрузку» десять районных аэропортов. По оценкам Сергея Левченко, минимальные затраты на новый аэропорт (с учетом ВПП) составят $1,5-2 млрд.

Регион планирует достичь предварительных соглашений до конца года. На условия согласен «Новапорт». Там «Ъ» сообщили, что готовы рассмотреть требование о создании консорциума в рамках конкурсного отбора инвестора, и заявили, что «всегда подразумевают строительство нового аэропорта при общении с администрацией региона». В холдинге напомнили, что строительство и финансирование аэродромной инфраструктуры не зависит от инвестора, поскольку находится в ведении государства. В «Базэле» «Ъ» сообщили, что «неоднократно высказывали желание» принять участие в отборе инвесторов, но пока «не получили конструктивной обратной связи». По мнению компании, консорциум конкурентов «практически очень сложно реализуем», но развитие проекта под управлением консорциума может быть «формой взаимодействия между оператором, финансовыми институтами и другими сторонами». Потребуется минимум три-четыре месяца на реализацию и согласования, считают в «Базэле», поэтому «корректной формой взаимодействия» мог бы быть конкурс или открытый аукцион на заключение договора с регионом. В «Аэропортах регионов» и ФАС «Ъ» не ответили.

«Идея объединить конкурентов в консорциуме пока выглядит малореализуемой,– отмечает главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов.– Пока единственным удачным примером является развитие петербургского Пулково, но в этом консорциуме немецкая Fraport не являлась конкурентом другим участникам внутри РФ». Независимый эксперт Андрей Крамаренко считает «маловероятным» выделение в ближайшие годы из федерального бюджета средств на новый аэропорт, поэтому все, видимо, ограничится реконструкцией терминала. В отличие от Саратова и Ростова-на-Дону в Иркутске нет ограничений на старом аэродроме по обслуживанию пассажиропотока, а вопрос безопасности полетов в аэропортах в центре города успешно решен во многих странах, говорит он.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; АЛЕКСАНДРА ТЕРЕНТЬЕВА; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2017.03.01; БАНКИ ГОТОВЫ ИЗУЧИТЬ ПЛАН ВОЗРОЖДЕНИЯ «ТРАНСАЭРО»

Это следует из писем топ-менеджеров Сбербанка, Россельхозбанка (РСХБ), «Абсолют банка» и «Юникредит банка» гендиректору «Трансаэро» Александру Бурдину. Подлинность писем, с которыми ознакомились «Ведомости», подтвердили человек, близкий к «Трансаэро», менеджеры «Юникредит банка» и «Абсолют банка».

Бурдин предложил банкам план создания новой авиакомпании под брендом «Трансаэро» в ноябре. Суть его в том, чтобы задолженность была конвертирована в акции нового перевозчика. Рентабельная деятельность новой авиакомпании не гарантирует возврата всех средств, но вернуть можно будет больше, чем при распродаже активов в рамках конкурсного производства, объяснял в интервью «Ведомостям» Бурдин. По его подсчетам, для запуска новой авиакомпании нужны первоначальные инвестиции в $12–13 млн. Банки же смогут распустить резервы, созданные под долги «Трансаэро», указывал Бурдин.

Предправления «Абсолют банка» Андрей Дегтярев выразил принципиальную заинтересованность в создании новой авиакомпании. Но для принятия решения он запросил детальный бизнес-план. Он также отметил, что распустить резервы согласно требованиям ЦБ можно будет не по факту конвертации долга в акции, а только после улучшения финансового состояния новой авиакомпании и роста ее справедливой стоимости. Директор департамента по работе с проблемными активами РСХБ Елена Кашуба просит дополнительно информацию об активах, которые планируется внести в новую авиакомпанию, и анализ финансового состояния «Трансаэро». Вице-президент Сбербанка Максим Дегтярев сообщил, что финансировать новую авиакомпанию Сбербанк не планирует, но запросил информацию – ведутся ли переговоры с «ВЭБ-лизингом» и «ВТБ-лизингом» о поставке самолетов в новую авиакомпанию, как идет проработка маршрутной сети и как идут переговоры с другими кредиторами. Начальник управления по работе с проблемными кредитами «Юникредит банка» Сергей Брякин просит представить детальный план восстановления производственной деятельности. C другими банками переговоры идут только в телефонном режиме, но ни один не выступил однозначно против плана, уверяет человек, близкий к «Трансаэро».

«Сбербанк не видит оснований и экономических предпосылок для восстановления деятельности авиакомпании, – сказал представитель Сбербанка. – При этом мы заинтересованы в получении максимально полной и достоверной картины о состоянии ее активов и обязательств, которую ожидаем увидеть в отчете конкурсного управляющего». Представитель «Абсолют банка» сказал, что ответа на письмо банк не получил. Его коллега из РСХБ не ответил на запрос «Ведомостей».

«Мы спасаем не «Трансаэро», а деньги кредиторов»

Категорически против реинкарнации «Трансаэро» еще один ее кредитор – «Аэрофлот», заявил в февральском интервью ТАСС гендиректор компании Виталий Савельев. В реестр требований кредиторов включен долг перед группой «Аэрофлот» в размере 8,12 млрд руб., поясняет представитель компании. А общие затраты «Аэрофлота» на перевозку пассажиров «Трансаэро» оцениваются в 17 млрд руб.

Бурдин писал банкам, что в парке новой авиакомпании будут пять SSJ100 и 10 Boeing 737. В декабре состоялись два совещания у тогдашнего замминистра промышленности Андрея Богинского (недавно назначен гендиректором «Вертолетов России») с участием представителей «Трансаэро», лизинговых компаний и кредиторов, рассказали четверо их участников. ГТЛК выразила готовность поставить SSJ100, но решений пока не принято, говорят собеседники (представитель ГТЛК это не комментирует). Минпромторг поддерживает план, так как появится еще один эксплуатант российского самолета, добавляют двое из них. Документов в Минпромторг России не поступало, но про план министерству известно, говорит его представитель: «Если новый проект будет предполагать использование российских самолетов или способствовать продвижению наших машин на рынок, он мог бы быть нам интересен». «ВЭБ-лизинг» не располагает информацией о создании новой авиакомпании. С предложением о передаче самолетов в «ВЭБ-лизинг» никто не обращался, сказал его представитель.

«Трансаэро» ведет переговоры с 10 крупными банками, основными кредиторами компании, уже достигнуты предварительные договоренности о поставках необходимых самолетов, говорит представитель «Трансаэро». Если банки не согласятся с предложением менеджмента, резервы, созданные под плохие долги, будут заблокированы на ближайшие 2–3 года, пока не завершится конкурсное производство. А вернуть удастся лишь около 2% долгов, добавляет он.

### Ъ-ОНЛАЙН; ИРИНА САМОЙЛОВА; 2017.02.28; «ВИМ-АВИА» ПОЛУЧИЛА ДОПУСК РОСАВИАЦИИ НА ВЫПОЛНЕНИЕ РЕЙСОВ ИЗ УФЫ В 22 ГОРОДА КИТАЯ

**Федеральное агентство воздушного транспорта** (**Росавиаци**я) выдала допуск авиакомпании «Вим-авиа» на выполнение регулярных рейсов из Уфы в 22 города КНР, следует из материалов ведомства. Перевозчик согласовал, в частности, три рейса в неделю в курортный Далянь, пять рейсов в Санью (остров Хайнань), а также допуски на полеты в промышленный Шеньян, города Чаньчунь, Тяньцзинь, Чунцин, Цзямусы, Хух-Хото, Наньчан, Хайлар, Яньцзи, Чженчжоу, Сиань, Чанша, Чунду, Ухань и другие с частотой от двух до 11 раз в неделю.

Как следует из расписания международного аэропорта Уфы, пока между Уфой и городами КНР нет прямого авиационного сообщения. Власти Башкирии обращались к министру транспорта КНР с предложением установить его еще в 2015 году. Тогда обсуждалась возможность запуска рейса Уфа-Пекин, который, впрочем, не был запущен.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.28; АВИАКОМПАНИЯ ROYAL FLIGHT ПООБЕЩАЛА 1 МАРТА РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ С ЗАДЕРЖАННЫМИ РЕЙСАМИ

Рейсы авиакомпании Royal Flight из Москвы, Кемерово и Томска в Таиланд были задержаны по техническим причинам, сообщил порталу «Интерфакс-Туризм» представитель компании Максим Курашвили.

«По техническим причинам произошли задержки рейсов в Москве, Томске и Кемерово. Но мы уже начинаем входить в штатное расписание, это не затянется на длительный период. Борт из «Шереметьево» уже отвез порядка 270 пассажиров на Пхукет и летит обратно с пассажирами, которых забрал в Таиланде, завтра компания выполнит обязательства перед пассажирами в Томске и Кемерово, чьи рейсы были отложены на 1 марта», – сказал М.Курашвили.

Он уточнил, что в Москве рейс был задержан с 27 февраля более чем на сутки из-за технической неисправности самолета Boeing 767.

«С 6 утра первые группы туристов из «Шереметьево» были направлены в гостиницы, довольно большая группа пассажиров сначала предпочла не покидать стерильную зону, но сотрудникам компании удалось убедить их поехать в отель. В гостиницах предоставлялось питание», – рассказал представитель Royal Flight.

По его словам, в Кемерово и Томске были задержаны рейсы из-за неисправности обслуживающего их лайнера Boeing 757, который пришлось заменить на другое судно. Пассажиров о задержке рейса предупредили до приезда в аэропорты.

### ТАСС; 2017.02.28; УЛЬЯНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ПЛАНИРУЕТ ОТКРЫТЬ ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ В КИТАЙ

Ульяновская область рассчитывает открыть прямое авиасообщение с Китаем. Об этом сообщил в интервью ТАСС в кулуарах Российского инвестиционного форума «Сочи-2017» губернатор Ульяновской области Сергей Морозов.

«Через три месяца мы заканчиваем реконструкцию взлетно-посадочной полосы международного аэропорта имени Н. М. Карамзина. Затем будет введен в эксплуатацию международный пункт пропуска. После этого у нас сразу начинаются чартерные рейсы с рядом регионов КНР», – сказал собеседник агентства.

Губернатор добавил, что сначала регион хотел бы выйти на рейсовые маршруты, которые позволят связать область с регионами-партнерами, к примеру, это провинции Аньхой и Хунань. «Мы рассчитываем, что в первый год работы порядка 5 тыс. человек примем», – уточнил Морозов.

Аэропорт Ульяновск (Баратаевка) имени Карамзина расположен в 9 км от Ульяновска рядом с поселком Баратаевка. К 2018 году здесь готовятся открыть международные направления. По предварительным прогнозам, это позволит увеличить объемы перевозок к 2030 году до 1 млн человек.

Российский инвестиционный форум открылся в Сочи накануне, 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.

### REGNUM; 2017.03.01; САХАЛИНУ ВНОВЬ ОБЕЩАНО УДЕШЕВЛЕНИЕ АВИАПЕРЕВОЗОК

Полпред президента в ДФО Юрий Трутнев совершает инспекционную поездку по Сахалинской области. В ходе визита он уже ознакомился с новыми пассажирскими самолетами и пообещал посодействовать удешевлению авиаперевозок, передает корреспондент ИА REGNUM

Новые двухмоторные турбовинтовые «Bomnardier – Q400» приобретены за счет средств регионального бюджета в рамках программы развития внутренних авиаперевозок. Самолеты являются самыми быстрыми в своем классе и развивают крейсерскую скорость до 667 километров в час. При этом пассажиры отмечают, что самолеты очень тихие и весьма комфортные. Два новых самолета предназначены для перевозок пассажиров с Сахалина на Курилы и в другие воздушные гавани ДФО.

Полпред осмотрел самолеты и остался вполне доволен.

Юрий Трутнев также вполне разделяет чаяния региональных властей по поводу удешевления внутренних авиаперевозок.

«**Министерство транспорта** РФ совместно с **Росавиаци**ей сейчас пересматривают подходы к субсидированию из федерального бюджета авиаперевозок на Дальнем Востоке. У нас довольно много претензий к сложившейся системе. Мы и **Росавиаци**и, и **Минтрансу** сказали, что необходимо планировать маршруты не из Москвы, а здесь на Дальнем Востоке, по заявкам регионов, чтобы пассажирам было удобно. Субсидировать надо те маршруты, которые востребованы людьми, с учетом фактора сезонности», – заявил Юрий Трутнев.

ИА REGNUM сообщало, что непомерно высокие цены на внутренние перевозки, многолетняя проблема транспортной недоступности Курил и Сахалина являются главным тормозом в развитии островного региона. Среди коренных сахалинцев много таких, кто никогда не был на Курилах – поездка обойдется намного дороже, чем на курорты соседнего Китая или даже Японии. Чрезвычайно дорогие авиабилеты мешают развиваться туризму на отдаленных российских островах. Еще одной проблемой Сахалинской области является проблема сообщения с материком: паромный парк Сахалинского морского пароходства давно физически и морально устарел, из 10 дизель-электроходов класса «Сахалин», некогда курсировавших на линии Ванино – Холмск, сегодня в «строю» всего три, один из которых возит опасные грузы и пассажиров на борт не берет.

### РИА НОВОСТИ; УЛЬЯНА ГРЕБЕННИКОВА; 2017.02.28; ВОЛОГОДСКАЯ ОБЛАСТЬ И КАРЕЛИЯ СОЗДАДУТ СОВМЕСТНУЮ АВИАКОМПАНИЮ

Вологодская область договорилась с Республикой Карелия о создании совместной вертолетной компании за 80 миллионов рублей до конца 2017 года, сообщил РИА Новости в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи губернатор Вологодской области Олег Кувшинников.

По его словам, в рамках форума регион провел насыщенную программу, в том числе состоялось подписание соглашения с властями Республики Карелия.

«По соглашению с республикой Карелия мы объединяем два авиационных актива и на базе вологодского авиационного предприятия мы создаём объединенную компанию, которая будет проводить вертолетные работы по проведению противопожарных работ, режиму ЧС, пассажирским перевозкам, санавиация. Это соглашение порядка 80 миллионов рублей», – рассказал Кувшинников.

Он уточнил, что вертолетный парк республики Карелия входит в актив Вологодского авиационного предприятия. Власти уже приступили к этой работе, и до конца этого года объединение произойдет.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.28; СУД ПОДТВЕРДИЛ ОБЯЗАННОСТЬ S7 AIRLINES БЕСПЛАТНО ПРОВОЗИТЬ БАГАЖ НЕЗАВИСИМО ОТ ТАРИФА

Арбитражный суд Московского округа во вторник подтвердил решение судов нижестоящих инстанций о законности предписания **Ространснадзор**а, по которому авиакомпания «Сибирь» (S7 Airlines, входит в группу S7) должна обеспечить бесплатный провоз багажа по билетам любых тарифов.

Суд отклонил жалобу авиакомпании, отмечается на его сайте.

Разбирательства начались в прошлом году из-за особенностей тарифа S7 Airlines «Эконом базовый». По его условиям пассажиры могут взять с собой в салон багаж весом не больше десяти килограмм и с габаритами до 55х40х20 см (в сумме трех измерений – 115 см). Любую сумку, чемодан или рюкзак большего размера придется сдавать в багаж и доплачивать.

При этом согласно федеральным авиационным правилам, утвержденным приказом **Минтранса** РФ, бесплатный провоз багажа без согласования с перевозчиком допустим, если его габариты не превышают 203 см в сумме трех измерений. В этой связи **Ространснадзор** выдал S7 Airlines предписание с требованием привести нормы провоза багажа в соответствие с законодательством.