**16 МАРТА 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2017.03.15; РФ ПРЕДЛАГАЕТ ЕГИПТУ ОБСУДИТЬ ПРОТОКОЛ ПО АВИАБЕЗОПАСНОСТИ В МОСКВЕ

РФ и Египет в ближайшее время не планируют подписание протокола об авиационной безопасности, Россия предлагает египетской стороне направить делегацию в Москву для обсуждения документа. Об этом заявил журналистам **министр транспорта** Максим **Соколов**.

«Протокол по авиабезопасности с Египтом будет подписан, как только египетская сторона изъявит соответствующее желание. Пока приглашений не поступало, а наше приглашение открыто (приглашение египетской делегации посетить РФ для обсуждения вопросов авиабезопасности)», – сказал **Соколов**.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2017.03.15; МИНТРАНС ОТВЕТИЛ НА ПРЕТЕНЗИИ О НЕЭФФЕКТИВНОЙ ТРАТЕ 380 МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ

**Минтранс** РФ ответил на претензии Счетной палаты о неэффективном расходовании средств бюджета в размере около 380 миллионов рублей при создании и эксплуатации IT–системы обеспечения транспортной безопасности.

Ранее СП выявила неэффективное использование **Минтрансом** средств в размере около 380 миллионов рублей на создание и эксплуатацию Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ). Проверкой были установлены факты неэффективного использования **Минтрансом** средств бюджета, связанные с заключением госконтрактов с подведомственным министерству ФГУП «ЗащитаИнфоТранс», отмечала СП.

«Расходы на создание Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности… составляли 2,244 миллиарда рублей», – заявили РИА Новости в **Минтрансе**. При этом предполагаемая сумма ежегодных затрат на эксплуатацию только по технической поддержке оборудования вычислительной инфраструктуры системы в размере 172,7 миллиона рублей носила предварительный оценочный характер, который уточнялся на этапах проектирования, создания и развертывания системы, отметили в ведомстве.

После развертывания системы было подготовлено уточненное финансово–экономическое обоснование, учитывающее весь комплекс мероприятий, необходимых для техподдержки информсистемы, согласованное с Минкомсвязи, пишет **Минтранс**.

В госконтракте, заключенном министерством и «ЗащитаИнфоТрансом» на создание системы сбора результатов техмониторинга и контроля объектов транспортной инфраструктуры, указаны стоимости приобретаемых лицензий на ПО, рекомендованные производителями программного обеспечения. Окончательная стоимость зависит от различных факторов, заметили в **Минтрансе**.

При эксплуатации информационных систем **Минтранса** «ЗащитаИнфоТрансом» в 2014–2016 годах плановый показатель валовой прибыли был установлен в сумме 275,5 миллиона рублей, при этом фактическая валовая прибыль составила 440,83 миллиона рублей, так как привлечение субподрядчиков осуществлялось в соответствии с законодательством через закупочные процедуры, что приводило к снижению цены закупки, размер которой не прогнозируем.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ШВАБАУЭР; 2017.03.15; РЕФОРМА БЕЗ ЭПЮР

Ученые считают проект будущей транспортной схемы Екатеринбурга дилетантским

Как известно, реформу общественного транспорта в Екатеринбурге отложили на 2019 год. Накал эмоций заметно спал, а значит, самое время поговорить взвешенно об экономических аспектах реформы.

Во всяком случае, нам так казалось, когда мы решили собрать за «круглым столом» представителей власти, бизнеса и науки. Однако и частные, и муниципальные перевозчики отказались участвовать в мероприятии. Первые опасаются, что неосторожно сказанное ими слово отзовется на торгах, ведь 1 июля 2017 года заканчивается большинство договоров с коммерческими перевозчиками. Как рассуждали вторые, осталось загадкой. А вот ученые с готовностью поделились мнениями. На наши вопросы отвечают действительный член Российской академии транспорта доктор технических наук Рудольф Ковалев и Сергей Боярский, кандидат технических наук, эксперт по математическому моделированию транспортных систем.

По словам чиновников, муниципальный общественный транспорт в Екатеринбурге генерирует порядка двух миллиардов рублей убытка в год. Энергетики регулярно грозят отключить предприятия за долги. Бюджет тянуть эту ношу больше не может...

Сергей Боярский: Безусловно, реформа – шаг стратегический, костяк транспортной системы Екатеринбурга формировался в 1970-х годах, за это время город подрос, все изменения компенсировались за счет частников. Есть множество маршрутов со странной траекторией. Это говорит о том, что складывались они стихийно. Комплексные исследования пассажиропотоков уже давно не проводились.

Рудольф Ковалев: Я за то, чтобы сохранить существующую схему и планомерно ее дорабатывать. Не хирургическими методами, а терапевтическими. Например, в нее можно интегрировать магистральные маршруты, приоритет крупных автобусов в центре города, повременной тариф. А вот множественные пересадки – зло, которое следует минимизировать.

Чем принципиально методика, предложенная фондом «Город.PRO» и Джаредом Уолкером, отличается от того, что раньше было принято в России?

Рудольф Ковалев: Я хочу, чтобы нас поняли правильно. Это не критиканство, в Екатеринбурге на базе университета путей сообщения действует диссертационный совет по транспортным системам городов, защищено несколько работ по теме нашей беседы. Почему бы не использовать этот потенциал?

В масштабах города-миллионника реформа общественного транспорта – крупный градостроительный проект, который непосредственно касается генплана. Но почему-то градостроители не участвовали в создании новой схемы, три обязательных (по ГОСТу) этапа – предпроектная проработка, создание проекта и рабочей документации – тоже проигнорировали. Разработчики не оперируют такими терминами, как эпюра пассажиропотока (картограмма перемещения на участке сети), объем перевозок и матрица корреспонденции. Похоже, что они не измеряли и то, что называют критерием эффективности – средневзвешенное время ожидания и его среднеквадратическое отклонение. Очень хочется увидеть статистику по конкретным остановкам, в проекте же есть только общий тезис про 5-7 минут ожидания.

Изохроны строятся по принципу: есть маршрут, он движется с определенной скоростью. Как в метро: ни местные условия, ни возможные пробки не учитываются. То, что подвижной состав будет чаще подходить к остановке, совсем не означает, что на нем вы максимально быстро доберетесь куда надо.

То, что сделано «Городом.PRO», – это начальная стадия градостроительного проектирования. Далее схему нужно реализовывать в соответствии с нормами и регламентами, проводить госэкспертизу.

Сергей Боярский: Картина, которую нарисовал «Город.PRO», отражает то, что есть сейчас. Город растет, меняется. Вряд ли высокая частота закроет все потребности пассажиров даже в краткосрочной перспективе, загрузка направлений не просчитана. Значит, маршрутная сеть тоже может потребовать изменения конфигурации. С подобным сталкивались в Москве: когда отменили ряд автобусов, люди просто не могли сесть в другие, следовавшие в нужном направлении, но битком набитые.

Какие вы видите дополнительные источники повышения эффективности муниципальных перевозчиков, кроме устранения конкурентов?

Рудольф Ковалев: В первую очередь следует навести порядок в дорожном движении в городе. Это позволит значительно сократить эксплуатационные расходы и повысить рентабельность общественного транспорта, снизится время простоев в пробках, машины не будут преждевременно выходить из строя.

К слову, создание выделенных полос проблем не решит, оно только увеличит нагрузку на проезжую часть, легковые автомобили ринутся на другие улицы и создадут новые пробки. Кроме того, из-за нашего климата разметка на асфальте практически полгода не видна. Эффективнее, на наш взгляд, действовать запретительно-экономическими методами: ограничить въезд в центр автомобилей хотя бы в часы пик, сделать его дорогим – чтобы добираться на общественном транспорте было значительно дешевле и комфортнее, и начать наконец-то штрафовать за неоплаченную стоянку.

Кроме того, рентабельность можно поднять путем развития системы техсервиса, перевода парка на газ. Очень жаль, что программа утилизации для автобусов так и не состоялась, в отличие от легковушек. Может, имеет смысл властям снова выйти с такой инициативой на уровень Федерации?

Насколько объективна оценка пассажиропотоков по Е-картам? В маршрутках пассажирам не всегда выдают билеты.

Рудольф Ковалев: Объективную информацию могут дать только счетчики входящих и выходящих из салона. И эта система не вполне совершенна, но ее погрешность в пределах нескольких процентов – намного меньше, чем при оценке по билетам. Это очень важный параметр: если пассажиропотоки оценены неверно, сеть не станет оптимальной. Когда мы работали над проектом в междугородных перевозках, для подсчета привлекали студентов. Можно установить и автоматические счетчики с видеофиксацией.

Сергей Боярский: Пассажиропоток измеряется в двух показателях: интенсивность и направление движения на участке сети. Интенсивность – это количество человек, проследовавших в данном направлении в единицу времени. Таким образом, пассажиропоток не характеризует маршрутную сеть в целом, как это представлено в отчете «Города. PRO». То, чем они оперируют, скорее, объем перевозок. Столь же загадочен термин «число посадок» и другие, которые не встречаются ни в российской научной литературе, ни в федеральном законодательстве. Из-за этого, а также из-за большого количества опечаток, отчеты «Города.PRO» вызывают вопросы у специалистов.

Что бы вы сделали, если бы вас пригласили в группу корректировки транспортной схемы?

Рудольф Ковалев: Постарался бы убрать барьеры в межведомственном взаимодействии. Почему-то мэрия сегодня воспринимает ГИБДД как оппонента, а ведь без автоинспекции столь масштабную схему не внедрить. Запустил бы широкую общественную экспертизу проекта, рассказывал в СМИ о каждом шаге реформы. Выстроил бы конструктивное взаимодействие с бизнесом: на каких условиях он готов закупить большие низкопольные автобусы? Может быть, нужны льготные кредиты под обеспечение в муниципальном банке? И шире привлекал бы к разработке местных специалистов, которые знают все подводные камни подобных проектов.

Не стоит уповать на «силовое» устранение частников с рынка. Я сам беседовал с перевозчиками: никто от своего бизнеса не откажется, не выиграют на торгах – станут возить нелегально. На междугородных маршрутах уже более 10 лет идет безуспешная борьба с нелегалами – они до сих пор занимают около 10 процентов рынка.

Сергей Боярский: Необходимо создать аналитический центр, который занимался бы математическим моделированием транспортной системы города. Современные программные комплексы позволяют всю систему общественного транспорта и дорожного движения имитировать на компьютере: спрогнозировать транспортный спрос, поэкспериментировать, как будет перераспределяться интенсивность движения, если ограничить въезд личным авто на определенные участки сети.

Строится такая модель минимум полгода. Из специализированных программ на слуху немецкая, адаптированная к российским реалиям – успешно применяется в Перми, Санкт-Петербурге и других городах.

компетентно

Иосиф Спирин, доктор технических наук, профессор, главный научный сотрудник НИИ автомобильного транспорта:

– Попытки реформирования городского пассажирского транспорта практически не увязаны с экономическими законами и часто вступают в конфликт с нормами права. Чиновники под улучшением понимают мероприятия, направленные на уменьшение бюджетного финансирования, а пассажиры часто остаются в стороне. Кроме того, проявилась порочная тенденция борьбы с частным сектором. Причина в том, что директор МУПа безропотно сносит недофинансирование, а частники не отличаются соблюдением линейной и финансовой дисциплины, что происходит из-за неумения чиновников предъявить им разумные требования и наладить эффективный контроль.

Как же быть? «Рецепты» давно разработаны отечественными учеными. Во-первых, городские власти должны в пределах имеющихся у них средств создать костяк маршрутной системы, обеспечивающий связь микрорайонов, и возможно более полную их доступность для пассажиров.

Во-вторых, эти маршруты должны быть переданы муниципальным перевозчикам и положительно зарекомендовавшим себя частникам на условиях соблюдения минимально допустимых показателей качества обслуживания по установленным тарифам при гарантированном уровне бюджетного финансирования. Остальные коммерческие предприятия могут организовывать дополнительные маршруты и оказывать услуги по договорным тарифам. Для нормирования качества перевозок нужно восстановить разрушенную систему обязательных стандартов (государственными техническими регламентами сейчас регулируются только показатели безопасности).

### СТРОИТЕЛЬСТВО. RU; ИГОРЬ АСТАХОВ; 2017.03.15; ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО: ТЕХНОЛОГИИ СДЕЛАЛИ НЕСКОЛЬКО ШАГОВ ВПЕРЕД

Замруководителя **Росавтодор**а рассказал о текущих задачах дорожной отрасли и путях их решения

Перед дорожной отраслью поставлены сложнейшие задачи. Для их решения нам будет необходимо совершенствовать нормативную базу, технологические процессы, обеспечить качество работ, сохранность сети дорог и контроль проезда транспорта по автомобильным дорогам.

Как известно, Президент РФ Владимир Путин поставил перед дорожниками серьезные задачи.

Во–первых, до конца 2018 года необходимо все федеральные дороги привести в соответствие нормативным требованиям. Во–вторых – уже через два года обеспечить нормативное состояние 50% улично–дорожной сети в 36 крупнейших городских агломерациях страны в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги», а к концу 2025 года довести эту цифру до 85%.

Кроме того, в ближайшей перспективе отрасль должна перейти на новые межремонтные сроки службы покрытий, которые увеличатся до 12 лет (капитальный ремонт будет проводиться по истечении 24 лет). Напомню, что сейчас максимальный цикл – шестилетний.

Для решения этих задач необходимо совершенствовать нормативную базу, технологические процессы, обеспечить качество работ, сохранность сети дорог и контроль проезда тяжеловесного транспорта по автомобильным дорогам.

За последние пять лет количество применяемых на российских дорогах инноваций увеличилось на 63%. Удалось существенно обновить нормативную базу. Если в 2005 году было подготовлено только три новых отраслевых стандарта, то в 2016–м – уже 245 новых документов.

Вместе с тем с вступлением в силу требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» по заказу **Минтранса** России, **Росавтодор**а и Госкомпании «Автодор» подготовлен 171 новый ГОСТ. Это беспрецедентные изменения: более 40% межгосударственных стандартов разработаны впервые, а остальные переработаны с учетом передовых отечественных и зарубежных требований.

Дорожное строительство: технологии сделали несколько шагов вперед

 Масштабная работа по переработке действующих и разработке новых стандартов и отраслевых документов будет продолжаться с целью гармонизации всей нормативной базы. Эта одна из наиболее актуальных задач, и ее решение нужно обеспечить в максимально короткие сроки. Вместе с тем **Росавтодор**ом совместно с Минстроем России должна быть произведена корректировка ценовых нормативов на материалы и технологии, применяемые дорожниками в связи со вступлением в силу новых стандартов.

В планах **Росавтодор**а – уже к концу 2017 года обеспечить приведение в нормативное состояние почти 77,5% общей протяженности федеральной дорожной сети. Это исторический рекорд для России. Для этого будет отремонтировано 8,5 тыс. км федеральных трасс, а на 1,5 тыс. км будет выполнен капремонт с заменой и укреплением основания трасс.

Для увеличения сроков службы построенных и отремонтированных дорожных покрытий применяются технологии стабилизации грунтов, укрепления дорожного полотна, используются геосинтетические материалы и методы регенерации. Кроме того, все большее распространение в рамках дорожного строительства получают различные модификаторы асфальтобетонных смесей, а также практика устройства специальных шероховатых защитных слоев покрытий для дополнительной устойчивости к износу.

Успешно адаптирована в России методология объемного проектирования асфальтобетонной смеси Superpave, которая в нашей стране получила название «СПАС». В прошлом году этот метод был применен на 10 федеральных трассах, в том числе на дорогах с повышенной интенсивностью движения. «СПАС» позволяет увеличить срок службы покрытия на 20–30% за счет точного подбора состава смесей асфальтобетона, параметров вяжущего и каменного материалов.

Важно отметить, что в планах **Минтранса** России и **Росавтодор**а проведение комплексной автоматизированной диагностики федеральной дорожной сети. Диагностику будут производить спецавтомобили, которые позволяют строить детальные 2D и 3D модели дорожного полотна в автоматическом режиме в движении на скорости до 100 км/ч. Автоматика за секунды выполнит расчет динамических модулей упругости слоев дорожной одежды и определит их остаточный срок службы.

«Дорожные лаборатории» будут проводить оперативный и максимально точный анализ коэффициента сцепления автомобилей с дорогой, оценивать степень износа, выявлять участки потенциального образования трещин и деформаций. За счет проведения такой диагностики повысится эффективность расходов бюджета и будет достигнута экономия средств дорожного фонда.

На основе полученных данных дорожники будут проводить превентивные мероприятия по повышению сохранности и качества дорожных покрытий. Это позволит увеличить межремонтные сроки при эксплуатации дорог.

### RG.RU; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2017.03.15; ВЛАСТИ ОЗВУЧИЛИ ПЛАНЫ ПО ГЛОБАЛЬНОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ МКАД

Масштабная реконструкция МКАД продолжится и в этом году, заявили в пресс-службе столичного департамента строительства. Речь идет о реновации двух участков автомагистрали.

По словам главы департамента Андрея Бочкарева, уже идет проектирование работ на сегменте МКАД между Каширским и Варшавским шоссе. В числе прочего здесь построят три тоннеля. Готовятся документы для реконструкции развязки на пересечении кольца с Липецкой улицей и участка магистрали от улицы Верхние поля до Бесединского моста.

Важно, что по итогам предстоящей реконструкции должна улучшиться транспортная ситуация у крупных рынков и торговых комплексов на юго-востоке мегаполиса. В частности, будут построены дополнительные съезды к «Садоводу» и ТЦ МЕГА «Белая дача».

Как уже ранее писала «РГ», власти Москвы включили все расходы на глобальную реконструкцию кольца в адресную инвестиционную программу. В ее рамках уже завершены работы на 13 сложных развязках, где съезды в форме клеверных листов заменили на прямые направленные, что позволило развести крупные транспортные потоки.

### ТАСС; НАТАЛИЯ ВЪЛКОВА; 2017.03.15; ОРЕНБУРГСКАЯ ОБЛАСТЬ НАПРАВИТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ БОЛЕЕ 14 МЛРД РУБЛЕЙ

Власти Оренбургской области в 2017 году направят на строительство и ремонт дорог более 14 млрд рублей из бюджетов разных уровней, сообщил первый вице–губернатор региона Сергей Балыкин.

«В текущем году на ремонт и строительство дорог в Оренбургской области планируется направить более 14 млрд рублей, регион впервые получает столь значительный объем средств для поддержки и развития дорожной отрасли, поэтому нам с вами необходимо приложить максимум усилий для приведения дорог в порядок», – сказал на совещании во вторник.

В частности, регион примет участие в реализации нового приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги». Общий объем финансирования в 2017 году составит 1,25 млрд рублей, из которых 50% будет направлено на условиях софинансирования из федерального бюджета. Сам проект рассчитан на несколько лет. Главной его задачей является приведение в нормативное состояние дорожной сети и сокращение аварийно–опасных участков дорог.

На капитальный ремонт участка федеральной трассы в Оренбургской области – от поселка Акбулак до пограничного пункта «Сагарчин» на границе с Казахстаном – длиной в 50 километров из федерального бюджета будет выделено порядка 2 млрд рублей. Как уточнил ТАСС директор главного управления дорожного хозяйства Оренбургской области Дмитрий Хусид, ремонт участка дороги, который не ремонтировался с 1970–х годов, планируется завершить в 2018 году.

«В ближайшее время будут проведены торги на капитальный ремонт данного участка дороги в 50 километров, документация разработана и проходит госэкспертизу. В этом году, я думаю, отремонтируют порядка 30 километров и оставшиеся 20 километров перейдут на 2018 год и тогда будут завершены», – сказал он.

В 2016 году на строительство и ремонт дорог в регионе из бюджетов всех уровней было направлено 8,2 млрд рублей, в том числе из федерального бюджета выделено 1,7 млрд рублей. Из этих средств 1,2 млрд рублей направлено на реализацию крупнейшего инфраструктурного проекта – строительство обхода Оренбурга на участке от автомобильной дороги Оренбург – Беляевка до дороги Оренбург – Илек – граница Казахстана.

### ВОСОК ТЕЛЕИНФОРМ; 2017.03.16; УЛАН-УДЭНЦЫ ОТОЗВАЛИСЬ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕ АЛЕКСЕЯ ЦЫДЕНОВА И ПОПРОСИЛИ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ДОРОГ НА МИЛЛИАРД РУБЛЕЙ

Жители Улан-Удэ внесли более 380 предложений по ремонту дорог на 1,25 миллиарда рублей. Как отметил врио главы Бурятии Алексей Цыденов, жители Улан-Удэ подали предложения по тем дорогам, которые должны в первую очередь ремонтироваться по программе «Безопасные и качественные дороги». По данным минстроя РБ, «набран» объем работ на 2017 год на 1,25 миллиарда рублей.

Напомним, в конце февраля врио главы республики поручил создать интернет-ресурс для сбора предложений жителей Улан-Удэ по дорожной сети города и ее улучшению в рамках мероприятий приоритетного проекта **Минтранса** России «Безопасные и качественные дороги». Предложения местных жителей наравне с замечаниями специалистов об опасных участках будут включены в мероприятия приоритетного проекта, который Алексей Цыденов привлек в Улан-Удэ. Алексей Цыденов отметил, что позицию жителей нужно получить и ее учесть, а программа должна быть выполнена в этом году.

– Точно так же мы сегодня рассматриваем программу по школам на 2018 г и ближайшие годы, поскольку в Улан-Удэ некоторые школы работают в четыре смены – это недопустимо. Также предусматриваем дополнительное развитие медицинских учреждений, – отметил Цыденов. – Все будем строить – поликлиники, школы, дороги. Качество жизни людей должно повышаться.

На сегодня создана страница – опросник на портале Правительства РБ . Опрос будет проводиться до середины апреля, когда состоятся общественные слушания по этому вопросу, сообщает пресс-служа главы и правительства РБ.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.03.15; ВСЕ НА МАТЧИ

Для футбольных фанатов дополнительно пустят 260 поездов

Уже 1,5 тысячи футбольных фанатов забронировали билеты на бесплатные поезда Кубка Конфедераций-2017, которые будут доставлять болельщиков на матчи FIFA летом этого года внутри России.

Но пока сами проездные документы не оформляют и не выдают на руки, так как они должны быть привязаны к номерам билетов на матчи. А они будут известны только в апреле. Пока Транспортная дирекция-2018 регистрирует в системе всех желающих.

Предварительная продажа билетов для прохода на матчи была открыта в ноябре 2016 года. Очередной этап продажи билетов на турнир в порядке живой очереди начался 1 марта и продлится до 5 апреля.

Этим летом в бесплатных поездах перевезут более 160 тысяч футбольных болельщиков Кубка Конфедераций-2017

Для бесплатного проезда между городами-организаторами футбольных матчей (Москва, Петербург, Сочи, Казань) будет выделено более 260 дополнительных бесплатных поездов на шести маршрутах. Их услугами смогут воспользоваться более 160 тысяч болельщиков. Поезда-экспрессы будут состоять из комфортабельных купейных вагонов. На некоторых маршрутах планируется поставить двухэтажные составы. В каждом поезде будут организованы специальные места для маломобильных граждан и сопровождающего.

«Доехать на стадион должен каждый желающий независимо от его возможностей. Именно поэтому во всех бесплатных поездах мы предусмотрели спецкупе для маломобильных фанатов», – рассказал гендиректор Транспортной дирекции-2018 Терентий Мещеряков. Места для людей с ограниченными возможностями будут располагаться в штабных вагонах, которые есть в каждом составе. Коридоры, купе, дверные проемы в вагонах – сделаны с учетом передвижения на инвалидном кресле.

Чтобы попасть в футбольный поезд, нужно будет иметь паспорт болельщика. Их можно оформить сразу после покупки билета на матч, заполнив анкету на сайте fan-id.ru или пройдя процедуру регистрации в центре регистрации и выдачи паспортов футбольных болельщиков. В таком центре можно получить и сам паспорт болельщика (FAN ID).

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АНАТОЛИЙ ПРИСТАНСКИЙ; 2017.03.15; СЧЕТ ПО ХОДУ

Железную дорогу в Приполярье построят концессионеры

**Минтранс** РФ и правительство Ямала обсудили параметры и источники финансирования самого масштабного в арктической зоне России дорожного проекта – Северного широтного хода (СШХ). Из 236 миллиардов рублей бюджетных будет минимум. Основным инструментом привлечения инвестиций станет концессия.

Еще в 2008 году проект вошел в федеральную стратегию развития железнодорожного транспорта. В 2011-м совокупные затраты оценивались в 150 миллиардов рублей. Наиболее дорогой и технически сложный объект – мост через Обь. Общая протяженность СШХ – около 700 километров. Часть из них – существующие пути, но нуждающиеся в капитальной реконструкции либо модернизации, к примеру участок Пангоды – Новый Уренгой на востоке региона. Куда труднее протянуть ветку от станции Обская Северной железной дороги (СЖД) до Надыма. На нее израсходуют почти половину сметы. За ключевую дистанцию возьмутся РЖД, они сформируют специализированную компанию. Участок между Надымом и Пангодами предлагается ввести в эксплуатацию силами Газпрома, который окупит вложения сдачей отрезка дороги в аренду.

РЖД – ведущий партнер правительства ЯНАО. Соглашение о строительстве СШХ стороны подписали, напомню, прошлой осенью. Старт проекта не раз откладывался, затягивать и далее его реализацию нельзя, подчеркивает зам**министра транспорта** РФ Алексей Цыденов. К 2025 году движение должно быть открыто. По широтному ходу предполагается перевозить ежегодно до 21 миллиона тонн грузов, преимущественно углеводородных.

В автономном округе еще один транспортный проект также пока в чертежах – продолжение газпромовской железнодорожной ветки (связывает Бованенковское месторождение на полуострове Ямал с СЖД) до порта Сабетта. Предстоит до 2022 года уложить шпалы на протяжении 170 километров. Дорогой с максимальным грузопотоком в семь миллионов тонн до конца 2036 года будет распоряжаться инвестор, после чего передаст ее округу. Этот проект организации государственно-частного партнерства на инвестфоруме в Сочи назван лучшим в отрасли. Национальная премия РОСИНФРА присуждена региональному правительству и группе ВИС. Кстати, она, судя по последней информации, может стать в ближайшей перспективе участником другого концессионного соглашения – по строительству платного автомобильного тракта Надым – Муравленко. Сегодня их соединяет извилистый и ненадежный зимник.

А как у соседей

Власти Югры уже несколько лет вынашивают планы перекинуть близ Сургута второй автомобильный мост через Обь. Широкий – на четыре полосы. Его протяженность составит 1,6 километра, а подъездных дорог – 44 километра. На все про все требуется 43 миллиарда рублей. Даже для нефтяного региона неподъемная сумма. Здесь тоже пришли к выводу, что без концессии не обойтись. Переговоры с инвесторами велись долго. Те ставили условия, не всегда приемлемые для окружного правительства. Оно намечало заключить соответствующее соглашение до апреля, но отложило сделку на осень. Открылась возможность получить из федерального бюджета «под мост» ориентировочно 18 миллиардов рублей (из сборов системы «Платон»). Готовится заявка на участие в конкурсном отборе региональных концессионных проектов с правом господдержки.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.15; ФАС ЖДЕТ НОВЫЙ ПРЕЙСКУРАНТ ГРУЗОВЫХ Ж/Д ТАРИФОВ ПОСЛЕ 2018 Г, ОТПРАВИТЕЛИ ХОТЯТ ДОЛГОСРОЧНОСТИ

Работа над новым прейскурантом грузовых железнодорожных тарифов в РФ закончится лишь в 2018 году, отмечают в Федеральной антимонопольной службе РФ, при этом грузоотправители хотели бы определить долгосрочные параметры индексации, поскольку прежние были установлены как раз до истечения этого периода.

«С учетом того, что у нас прейскурант «10-01» действует с 2003 г., в него внесено более 60 изменений, и он практически сейчас уже в полной мере не соответствует требованиям, которые к нему сейчас предъявляет рынок. Началась работа по созданию нового тарифного прейскуранта, которая должна закончиться в 2018 г.», – заявила замглавы управления регулирования транспорта ФАС Наталия Яковенко на парламентских слушаниях в Совете Федерации РФ в среду.

«До (этого – ИФ), к сожалению, мы будем пользоваться имеющимся прейскурантом и, по возможности, сохранять конкурентоспособность железных дорог с помощью тарифного коридора и иных мер, предусмотренных законодательством», – отметила она.

В то же время, в ходе слушаний директор по логистике АО «Сибирская угольная энергетическая компания», входящий в состав Совета потребителей услуг ОАО «Российские железные дороги» (действует при правительственной комиссии по транспорту, возглавляемой вице-премьером РФ Аркадием **Дворкович**ем, объединяет грузоотправителей из различных отраслей) Денис Илатовский призвал к определению долгосрочных параметров индексации ж/д тарифов.

«У нас период долгосрочного тарифа заканчивается в 2018 г. – был 5-летний период – по 2018 г., и с 2019 г. нет утвержденных индексов. Мы не знаем, какой будет индексация на следующий долгосрочный период. Одновременно ведутся разговоры о пересмотре прейскуранта, который вступит в силу с 2018-2019 гг. Фактически, мы живем в условиях, когда с 2019 г. невозможно предсказать какая будет стоимость ж/д перевозки», – сказал он.

«Я бы хотел, чтобы компромисс какой-то найти, предложить необходимость поддержания долгосрочного предсказуемого тарифа. Должна быть предсказуемость – мы не можем жить в условиях, когда прейскурант разрабатывается и, там, через два года он будет в 2 раза больше. Для любой отрасли нужно предусмотреть какой-то разумный диапазон изменений, чтобы можно было прогнозировать свои инвестиции. Я уверяю, что металлурги, нефтяники также беспокоятся о тарифах», – сказал топ-менеджер.

Н.Яковенко на это заметила: «У нас сейчас есть прогноз министерства экономического развития РФ до 2020 г., где индекс, в принципе, указан, и ж/д перевозка также включена».

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.15; ФАС К 2018Г ЗАВЕРШИТ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ В ПРИГОРОДНЫХ Ж/Д ПЕРЕВОЗКАХ

Федеральная антимонопольная служба РФ к 2018 году планирует завершить совершенствование нормативной базы в сфере пригородных железнодорожных перевозок.

«Часть проблем мы сняли. Основные услуги и затраты пригородных пассажирских компаний (ППК – ИФ) – это аренда и ремонт подвижного состава. В 2017 г. будет проведена работа со всеми методиками, регулирующими этот сегмент, и с 2018 г. должна быть актуализирована полностью нормативная база, регулирующая пригородные пассажирские перевозки», – заявила замглавы управления регулирования транспорта ФАС Наталия Яковенко на парламентских слушаниях в Совете Федерации РФ в среду.

С 2011 г. пригородные ж/д перевозки в РФ осуществляются по новой схеме: в рамках реформы отрасли эти функции были переданы ППК («дочкам» ОАО «Российские железные дороги» и регионов). При этом субъекты РФ формируют региональный заказ на транспортное обслуживание населения на основе экономически обоснованных расчетов, которые предоставляют регионам локальные перевозчики. Разницу между согласованной стоимостью билетов для населения и реальными затратами железнодорожников субъекты РФ должны возмещать из местного бюджета. Однако в последние годы у регионов возникала масса вопросов по установлению ставок перевозчиками. ФАС все это время проводила работу над совершенствованием тарифных методик сегмента.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.15; ФАС ПРИЗЫВАЕТ ПАССАЖИРСКИХ Ж/Д ПЕРЕВОЗЧИКОВ СДЕЛАТЬ ПОНЯТНЫМ ДИНАМИЧЕСКОЕ ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ

Федеральная антимонопольная служба РФ призывает пассажирских ж/д перевозчиков, в том числе крупнейшего из них – АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК, «дочка» ОАО «Российские железные дороги») – сделать понятными для пассажира принципы динамического тарифообразования, применяемого в вагонах купе, СВ и «люкс» поездов дальнего следования.

«ФПК, как и другие перевозчики, в том числе «Трансклассервис», применяет гибкое ценообразование в нерегулируемом сегменте – так называемое динамическое ценообразование. С точки зрения пассажира возможность приобретения билетов по различным ценам эффективна. Но к нам поступают обращения о недостаточности раскрытия информации – (не понятно – ИФ), как изменяется цена», – заявила замглавы управления регулирования транспорта ФАС Наталия Яковенко на парламентских слушаниях в Совете Федерации РФ в среду

«Здесь хотелось бы обратить внимание перевозчиков, чтобы они сделали более доступным свой сайт и понимание того, как будем меняться цена в зависимости от сроков продажи билетов», – отметила она.

ФПК в 2017 г. завершила перевод всех своих поездов на динамическое ценообразование в нерегулируемом сегменте. Другие немногочисленные пассажирские ж/д перевозчики РФ также используют этот принцип установления тарифов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.15; ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ РФ В ЯНВАРЕ-ФЕВРАЛЕ ВЫРОСЛИ НА 4,8%

Объем грузовых перевозок на железных дорогах РФ по итогам января-февраля 2017 г. составил 212,45 млн тонн, что на 4,8% превышает результат за тот же период прошлого года, говорится в материалах ОАО «Российские железные дороги», с которыми ознакомился «Интерфакс».

Данные приводятся без поправки на дополнительный день в феврале 2016 г.

При этом объем транспортировки грузов внутри РФ практически не изменился, составив 121 млн тонн. Импорт вырос на 18,8%, до 12,2 млн тонн, транзит – на 30%, до 3,36 млн тонн, экспорт – на 10,3%, до 75,88 млн тонн. Международные перевозки грузов через порты страны в январе-феврале выросли на 9,6%, до 49,4 млн тонн, через сухопутные пограничные переходы – на 14,9%, до более 42 млн тонн.

\*\*\*

Как сообщалось ранее, погрузка (без учета импорта и транзита) по итогам января-февраля 2017 г. в абсолютном выражении составила 196,1 млн тонн, что на 3,8% больше, чем за тот же период 2016 г. (без поправки на фактор високосного года). В феврале рост составил 0,9%. В среднесуточном выражении рост погрузки в феврале составил примерно 4,5%. План работы РЖД на март 2017 г. предполагает среднесуточную погрузку в размере 3,44 млн тонн с ростом в пределах 1,55%, сообщал источник «Интерфакса», знакомый с деятельностью перевозчика. При этом в среду вице-президент «Российских железных дорог» Салман Бабаев заявил, что в марте ожидается роста погрузки на 3,5-3,8%.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.15; ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ РЕШЕНИЯ УПОРЯДОЧАТ ТАРИФЫ НА Ж/Д ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ – ФАС

Законодательные решения позволят упорядочить тарифообразование в сегменте перевозок на путях необщего пользования, считают в Федеральной антимонопольной службе РФ.

«Мы каждый раз говорим только про ОАО «Российские железные дороги», про основных перевозчиков, но забываем про предприятия промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ – ИФ). А у нас 60% начально-конечных операций выполняется на путях необщего пользования. Целесообразно, наверное, так же этот вопрос рассмотреть, и урегулировать ситуацию, связанную с этими предприятиями», – заявила замглавы управления регулирования транспорта ФАС Наталия Яковенко на парламентских слушаниях в Совете Федерации РФ в среду.

«С учетом тех обращений, которые поступают к нам из управлений ФАС, у нас тарифы на услуги ППЖТ либо регулируются, либо не регулируются, но это волеизъявление субъекта. И не всегда (эти компании – ИФ) сохраняют тот баланс, который необходим для грузоотправителей – идет навязывание невыгодных условий договора, устанавливаются цены, невыгодные для грузоотправителей. И здесь приходится применять точечные меры в каждом конкретном случае», – добавила она.

«Но если мы ситуацию урегулируем на законодательном уровне, то снимем все те проблемы, которые сейчас возникают. И это будет еще одним инструментом повышения конкурентоспособности ж/д транспорта», – считает представитель ФАС.

### Ъ-ONLINE; 2017.03.15; ЭКСПЕРТЫ ИЗ РАЗНЫХ РЕГИОНОВ РОССИИ ОБСУДЯТ ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ПЕРМСКОГО КРАЯ

Краевой **минтранс** подготовит новую концепцию проекта «Городская электричка»

Сегодня состоялось заседание правительства Пермского края, которое возглавляет врио губернатора Максим Решетников. На нем обсуждалось состояние дел в сфере пассажирских перевозок, в том числе в сфере железнодорожного транспорта. «Пассажиропоток по этому году ожидается в объеме 7,6 млн пассажиропоездок. В бюджете на то, чтобы дотировать транспортную работу перевозчиков, заложено 278 млн руб. Тарифы в среднем проиндексированы на 4,7 %. Считаю, что ключевое решение в этой сфере – индексация поездок в электричках по территории города: до конца апреля цена на них снижена с 27 до 20 рублей», – отметил глава региона.

Как сообщил и.о. **министра транспорта** Николай Уханов, сегодня на территории Пермского края курсируют 114 пригородных пассажирских поездов. В целях развития маршрутной сети с 1 июня будет введена дополнительная пара пригородных поездов сообщением «Пермь – Кунгур –Пермь». Он отметил, что сейчас **минтранс** совместно с городской администрацией работает над проектом «Городская электричка».

«Я рассмотрел те предложения, которые есть по этому проекту, и мне кажется, их необходимо качественно переработать, нужно подготовить новую концепцию проекта. Необходимо объединить его с проектом создания транспортно-пересадочного узла, с градостроительными проектами, реализуемыми на территории города. Необходимо выработать новую финансово-экономическую модель, перейти на долгосрочные отношения с перевозчиками и предусмотреть обновление подвижного состава», – заявил Максим Решетников.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.03.15; РЖД ПРОДАСТ БИЛЕТЫ В ПЛАЦКАРТНЫЕ ВАГОНЫ С 40-ПРОЦЕНТНОЙ СКИДКОЙ

С 15 марта по 26 апреля можно сэкономить на билетах в плацкартные вагоны. РЖД обещает скидки до 40 процентов на билеты на верхние полки в плацкарте с датой отправления по 26 апреля включительно.

Номер места при предоставлении скидки тоже имеет значения, так максимальную скидку получат те, кто купит билеты на места в плацкартные вагоны с номерами 34-54 в поездах внутригосударственного сообщения.

Для мест под номерами 2-32, при покупке билетов не позднее, чем за 7 суток до даты отправления, скидка будет меньше – 20 процентов. И если хотите сэкономить, то стоит помнить, что продажа билетов на поезда дальнего следования открывается за 60 суток до даты отправления, а не как было ранее за 45 суток.

В РЖД уже планируют постепенно увеличить глубину продаж сначала до 90, а потом и до 120 суток.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.15; ФГУП МИНТРАНСА ОБЕСПЕЧИТ БЕЗОПАСНОСТЬ Ж/Д ПОДХОДОВ К КЕРЧЕНСКОМУ МОСТУ ЗА 5,2 МЛРД РУБ

**Федеральное агентство железнодорожного транспорта** (**Росжелдор**, Москва) заключило с ФГУП «Управление ведомственной охраны **Министерства транспорта** России» (Москва) контракт на 5,2 млрд рублей по обеспечению системы безопасности железнодорожных подходов к Керченскому мосту, сообщается в материалах на сайте гозакупок.

«Объект закупки – выполнение работ, связанных с проведением инженерных изысканий, проектированием объектов для обеспечения транспортной безопасности, в рамках мероприятия «Технические средства обеспечения транспортной безопасности при строительстве железнодорожных подходов к транспортному переходу через Керченский пролив», – говорится в документе.

Структура **Росжелдор**а – ФКУ «Управление служебных зданий федеральных органов исполнительной власти в области транспорта» (Москва) – в среду разместила материалы закупки у единственного поставщика и автоматически завершила процедуру.

Победителем стало ФГУП «Управление ведомственной охраны **Министерства транспорта** России» (Москва).

В конце января правительство РФ опубликовало распоряжение, где эта структура указывалась в качестве исполнителя работ по обеспечению транспортной безопасности и оснащению соответствующими техническими средствами транспортного перехода через Керченский пролив, автодорожного и железнодорожного подходов к нему со стороны Республики Крым и автодорожного подхода к нему со стороны Краснодарского края. В документе сообщалось также, что исполнитель определен «с учётом проведенных конкурентных переговоров».

Керченский мост соединит Крымский полуостров с материковой частью РФ автомобильной и железной дорогой. Движение машин по мосту откроется в декабре 2018 года, поездов – 1 декабря 2019 года. Стоимость объекта составляет 227,9 млрд рублей в ценах соответствующих лет. Генподрядчик строительства моста – компания «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга.

### ТАСС; ВАСИЛИЙ ГОЛОВНИН; 2017.03.16; ТОКИО НАМЕРЕН ПРЕДЛОЖИТЬ МОСКВЕ ОРГАНИЗАЦИЮ СОВМЕСТНЫХ КРУИЗНЫХ ТУРОВ В РАЙОНЕ ЮЖНЫХ КУРИЛ

Правительство Японии в качестве первых шагов совместной экономической деятельности на юге Курил намерено, в частности, предложить России организацию в этом районе туров на круизных судах, разведение в прилегающих водах морских ежей и гребешков, дистанционное медицинское обслуживание местных жителей по интернету. Как сообщила в четверг газета Yomiuri, это входит в окончательный пакет предложений, которые Токио намерен вынести на первые двусторонние консультации.

Токио намерен также предложить проработать вопрос о совместных проектах по обустройству портовых сооружений и гостиниц. Для более детальной проработки возможных проектов Токио планирует выдвинуть идею совместного исследования акватории островов.

Консультации состоятся в японской столице 18 марта на уровне заместителей министров иностранных дел.

По итогам состоявшегося в декабре визита в Японию президента России Владимира Путина была достигнута договоренность о начале консультаций о совместной экономической деятельности на южной части Курил. Она должна проводиться в формах, как было отмечено, которые не будут наносить ущерб позициям двух стран в отношении принадлежности этих территорий.

### РИА НОВОСТИ; 2017.03.15; РОССИЯ ПЛАНИРУЕТ ПОДНЯТЬ ТОВАРОПОТОК ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ

Россия планирует к 2022 году перевозить до 40 миллионов тонн грузов по Северному морскому пути, сообщил в среду вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин.

«Если принять во внимание объемы добычи углеводородов во всех наших проектах нефтяных и газовый, то к 2022 году мы рассчитываем, что выйдем на 40 миллионов тонн грузов, которые будут перевозиться по Северному морскому пути», – сказал он в интервью телеканалу «Россия 24»

Рогозин подчеркнул, что в последние годы объемы перевозок по Северному морскому пути резко выросли, так, в 2014 году они составляли 4 миллиона тонн, а в 2016 году составили 7,5 миллионов.

### EASTRUSSIA; 2017.03.15; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЕРЕДАЛО 5,5 МЛРД ПАО “ГТЛК” НА СОФИНАНСИРОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВЫХ ПАРОМОВ

ПАО “ГТЛК” (находится в собственности РФ под управлением **Минтранса** РФ) получило второй транш финансирования от Правительства РФ на реализацию проекта паромной переправы “Холмск-Ванино”. Транш составил 1,978 млрд рублей, всего вместе со средствами первого транша (3,565 млрд рублей) на транспортный проект выделено 5,544 млрд рублей. Данные бюджетные средства предназначены для софинансирования строительства двух автомобильно-железнодородных паромов, которые заменят устаревшие суда на паромной линии “Холмск-Ванино”. В настоящее время линия Ванино – Холмск обслуживается тремя паромами типа «Сахалин», которые ежедневно обеспечивают грузовые и пассажирские перевозки на остров и с острова. При этом, согласно информации с сайта Сахалинского морского пароходства, реально на переправе задействованы только два судна – «Сахалин-08» и «Сахалин-09”. Паром “Сахалин-10” находится в ремонте.

По этой причине, “в связи с ограниченной пассажирской пропускной способностью паромной переправы Холмск-Ванино-Холмск, просим Вас заранее планировать свой проезд и бронировать билеты на паромы д/э «Сахалин», следующие направлением Холмск-Ванино-Холмск, заблаговременно. В противном случае Вы можете столкнуться с отсутствием пассажирских билетов на проезд паромом”, – сообщает сайт Сахалинского морского пароходства.

### КОММЕРСАНТ; ОЛЕГ РУБНИКОВИЧ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2017.03.16; КРЕДИТ «ТРАНСАЭРО» УЛЕТЕЛ К СЛЕДСТВИЮ

Как стало известно «Ъ», в отношении должностных лиц авиакомпании «Трансаэро» возбуждено уголовное дело по факту хищения почти 350 млн руб., полученных авиаперевозчиком в 2013 году в виде кредита у Альфа-банка. Впрочем, приступить к следственным действиям сотрудники Главного следственного управления ГУ МВД по Москве не могут уже несколько месяцев. Постановление о возбуждении уголовного дела последовательно пытались отменить сначала начальник ГСУ Наталья Агафьева, а затем и столичная прокуратура. Однако суды встали на сторону заявителя – Альфа-банка – и сочли расследование обоснованным.

По данным источников «Ъ», постановление о возбуждении уголовного дела по ч. 4 ст. 159.1 (мошенничество в сфере кредитования в особо крупном размере, совершенное организованной группой по предварительному сговору) в отношении «неустановленных лиц» было подписано следователем ГСУ ГУ МВД по Москве 5 мая прошлого года. Основанием стали результаты доследственной проверки, проведенной по заявлению представителя Альфа-банка.

В ходе проверки выяснилось, что при заключении кредитных договоров с Альфа-банком авиакомпания «Трансаэро» предоставляла кредитору «не соответствующую действительности бухгалтерскую отчетность, завысив стоимость наиболее ликвидных оборотных активов». Так, 5 сентября 2009 года авиакомпания, говорится в материалах расследования, «используя репутацию крупного авиаперевозчика и недостоверные сведения финансового состояния», подписала дополнительное соглашение с банком, получив кредит почти на 665 млн руб. Погасить задолженность авиакомпания должна была 25 июня 2015 года, но сделала это лишь частично – кредитору было возвращено 318 млн руб. Остальными деньгами, говорится в материалах дела, неустановленные лица из числа руководства «Трансаэро» «распорядились по своему усмотрению».

Впрочем, приступить к реальному расследованию этого уголовного дела следователь до сих пор так и не успел. 20 июля 2016 года начальник ГСУ ГУ МВД по Москве Наталья Агафьева постановление своего подчиненного отменила. По ее мнению, уголовное дело по ст. 159.1 «взаимосвязано» с заявлением о преднамеренном банкротстве (ст. 196 УК РФ) в отношении бывшего руководства «Трансаэро», которое ранее уже было рассмотрено ГСУ СКР по Москве и, по неподтвержденным данным, тогда оснований для расследования не нашлось.

С решением руководителя ГСУ заявитель – Альфа-банк – не согласился и оспорил его в суде. В ноябре 2016 года Тверской суд Москвы отменил как «незаконное и необоснованное» решение госпожи Агафьевой.

Но теперь уже в дело вмешалась столичная прокуратура. Представление на решение Тверского суда в апелляционную инстанцию Мосгорсуда направил заместитель прокурора Москвы Андрей Ганцев. По его мнению, в материалах уголовного дела не содержится сведений о том, что заемщик при заключении договора и в ходе его исполнения имел намерения совершить хищение полученных денежных средств. Также господин Ганцев просил учесть, что «Трансаэро» являлось одним из крупнейших авиаперевозчиков России, длительное время обладало репутацией успешного хозяйствующего субъекта, в том числе и в сфере кредитования. Кредитный же договор, как полагает заместитель прокурора, со стороны должника был составлен и подписан «в соответствии с требованиями законодательства и уполномоченными лицами». В этой связи Андрей Ганцев считает выводы следствия о неустановленных лицах, участвовавших в подготовке договоров с целью последующего завладения полученными деньгами, несостоятельными. А то, что «Трансаэро» не смогло погасить оставшуюся задолженность, представитель надзорного ведомства связал «с возникшими материально-финансовыми трудностями и введением внешнего управления» в авиакомпании. Претензии же Альфа-банка к «Трансаэро», полагает господин Ганцев, необходимо рассматривать не в уголовном, а гражданско-правовом порядке.

Мосгорсуд рассмотрел представление прокурора на днях и с его доводами не согласился. Суд признал, что для возбуждения уголовного дела имелись все основания, тем более, как указывалось в заявлении представителя Альфа-банка, «денежные средства, полученные «Трансаэро», были выведены на аффилированные юридические лица».

Что же касается решения Натальи Агафьевой, то апелляционная инстанция, подтвердив его незаконность, отметила, что «составы преступлений по ст. 159.1 УК РФ и ст. 196 УК РФ имеют разные объекты посягательства, а отсутствие умысла на преднамеренное банкротство «Трансаэро» не может свидетельствовать об отсутствии умысла на хищение денежных средств Альфа-банка». Таким образом, с большой долей вероятности можно предположить, что в ближайшее время расследование этого уголовного дела перейдет в активную фазу.

В Альфа-банке «Ъ» вчера заявили, что считают некорректным комментировать ход следствия, поскольку это «прерогатива компетентных органов».

«Трансаэро», принадлежавшее супругам Ольге и Александру Плешаковым до 2015 года, было вторым по пассажиропотоку российским авиаперевозчиком. По итогам 2014 года пассажирооборот компании оценивался почти в 13,2 млн человек. Но из-за экономического кризиса, уронившего спрос на авиаперевозки, компания к лету 2015 года не смогла обслуживать долг в 260 млрд руб. В число кредиторов компании входят Сбербанк, ВТБ, Альфа-банк, Новикомбанк, МКБ, МИнБ, Абсолют-банк и др. С сентября прошлого года перевозить пассажиров «Трансаэро» пришлось «Аэрофлоту», а с 26 октября 2015 года **Росавиаци**я отозвала у компании сертификат эксплуатанта. Изначально предполагалось, что «Трансаэро» еще можно спасти. В сентябре 2015 года по решению правительства «Аэрофлот» должен был купить 75% плюс одна акция перевозчика за 1 руб., но сделка так и не состоялась. Затем рассматривались другие варианты, но и они тоже не были реализованы. В итоге в декабре 2015 года Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области по заявлению Сбербанка ввел в «Трансаэро» процедуру банкротства – наблюдение. Ближайшее судебное заседание по вопросу банкротства компании и введении в отношении нее процедуры конкурсного производства назначено на 24 мая.

После того как у компании начались проблемы, ее основные акционеры, как сообщали источники «Ъ», уехали за границу, опасаясь, что у государства и правоохранительных органов могут возникнуть к ним вопросы. В октябре 2015 года первый вице-премьер Игорь Шувалов рекомендовал последним рассмотреть вопрос об экономической обоснованности решений владельцев. Источники «Ъ» и эксперты тогда предполагали, что теоретически акционеры банкротящейся компании могут быть привлечены к субсидиарной, уголовной и административной ответственности, но отмечали, что такое случается редко.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.03.16; АЭРОПОРТЫ ОБЯЖУТ ЗАКУПАТЬ ПОДЪЕМНИКИ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ

Резонансный инцидент с вынужденным спускаться на руках по трапу самолета параолимпийцем Замиром Шкаховым может привести к изменению правил обслуживания пассажиров в аэропортах и на других транспортных объектах. Сегодня в Государственной думе заместитель председателя комитета Госдумы по труду, социальной политике и делам ветеранов Михаил Терентьев проведет специальное совещание с представителями **Минтранса**, Минтруда, представителями российских авиакомпаний и аэропортов. В **Росавиаци**и (подведомственна **Минтрансу**) заявили, что уже готовят изменения в Воздушный кодекс, касающиеся обслуживания инвалидов.

– Мы хотим обсудить вопросы совершенствования нормативно-правового регулирования в сфере воздушного транспорта. Наша цель – повысить доступность объектов транспортной инфраструктуры для пассажиров с инвалидностью, – заявил «Известиям» Михаил Терентьев.

По его словам, поводом для этого обсуждения послужила ситуация, которая произошла в начале марта в аэропорту Чебоксар, где возникли сложности со спуском с трапа паралимпийца Замира Шкахова, приехавшего на чемпионат по легкой атлетике. По результатам обсуждения будут выработаны конкретные действенные предложения, направленные на недопущение повторения таких инцидентов в будущем.

2 марта международный аэропорт Чебоксары не смог предоставить паралимпийцу амбулифт (вертикально поднимающаяся и опускающаяся платформа) и предложил помощь грузчиков, от которой спортсмен отказался. Пресс-секретарь чебоксарского аэропорта Ирина Минаева утверждает, что Замиру Шкахову были предложены услуги не обычных грузчиков, а носильщиков, прошедших спецподготовку по транспортировке маломобильных пассажиров.

– К сожалению, многие люди, в том числе и представители некоторых СМИ, вместо того чтобы разобраться в ситуации, пошли на поводу у своих эмоций и растиражировали частный случай, возомнив себя «ловцами ведьм», – заявила «Известиям» пресс-секретарь чебоксарского аэропорта Ирина Минаева.

Эксперт по обслуживанию маломобильных пассажиров Института воздушного и космического права «Аэрохелп» Сергей Детенышев утверждает, что переноска пассажира с инвалидностью на руках силами грузчиков аэропорта создает прямую угрозу жизни и здоровью пассажира, поскольку риск того, что его могут уронить, то есть пресловутый человеческий фактор неустраним.

– Этот случай наглядно показывает, что до сих пор мало кто знает о том, что услуга высадки инвалида с борта воздушного судна с использованием амбулифта является стандартной и обязательной по запросу пассажира при отсутствии телетрапа. Она предусмотрена ст. 106.1 Воздушного кодекса и приказом № 24 **Минтранса** РФ. В нарушение законодательства аэропорт отказал пассажиру в предоставлении данной услуги, предложив взамен неприемлемый для него вариант обслуживания, – подчеркнул Сергей Детенышев.

В **Минтрансе** подчеркнули, что ведомство выступает за безусловное соблюдение законодательства в области обеспечения доступной среды для инвалидов.

– Совместно с депутатами, общественными организациями и другими причастными структурами будут подготовлены предложения по расширению ответственности в данной сфере, – заявили «Известиям» в **Минтрансе**.

В прошлом году **Росавиаци**я разработала и направила во все аэропорты план по оснащению специальной техникой по обслуживанию маломобильных пассажиров.

– Но это не был нормативно-правовой акт, документ носил рекомендательный характер. В настоящее время мы готовим соответствующие предложения для внесения изменений в Воздушный кодекс, которые будут направлены в **Минтранс**, – рассказали «Известиям» в **Росавиаци**и.

**Ространснадзор** по результатам анализа ситуации также направил свои предложения в **Минтранс** о разработке правовой нормы, согласно которой все крупные международные аэропорты должны быть оснащены амбулифтами. Пока, по мнению надзорного ведомства, это требование размыто. Кроме того, после инцидента **Ространснадзор**ом были даны настоятельные рекомендации о приобретении спецтехники чебоксарскому и другим аэропортам, которые сейчас уже пытаются закупить амбулифты.

– К руководству аэропорта у нас нет претензий, так как формально нет нарушений нормативных актов. Мы можем применить санкции, если есть нарушения требования законодательства. Если в законодательстве нет четкого требования, то можно только пожурить, что мы и сделали. Этот инцидент показал, что проблема есть и ее надо системно решать, – рассказал «Известиям» представитель **Ространснадзор**а.

В скором времени на **Ространснадзор** будут возложены функции контроля и надзора за обеспечением доступности перевозок на воздушном, железнодорожном, внутреннем водном, автомобильном транспорте.

Одна из причин, по которой аэропорты не спешат закупать амбулифты, – это их высокая цена. Однако по словам Сергея Детенышева, аэропортам стоит руководствоваться принципом Конвенции о разумном приспособлении, согласно которому в небольших аэропортах и для небольших самолетов амбулифтом может служить любой недорогой подходящий по требованиям безопасности подъемный механизм «ножничного» типа. Необязательно это должна быть сразу дорогостоящая специализированная закрытая платформа на автомобильном шасси.

– Разумная достаточность в выборе технических средств и в создании в аэропорту безбарьерной среды наряду с адекватным обучением обслуживающего персонала позволит в кратчайшие сроки и с минимально возможными расходами сделать доступными услуги любого аэропорта. Срочной необходимости менять законодательство или усиливать надзор в данной ситуации не наблюдается, – резюмировал эксперт.

По предписанию контролирующих органов уже в ближайшее время аэропорт Чебоксары планирует приобрести амбулифт. Время поставки такого оборудования составляет 3–5 месяцев. Таким образом, он может появится в июне-августе этого года. Также администрация аэропорта сочла необходимым приобрести миниподъемник для высадки и посадки маломобильных групп пассажиров в небольшие воздушные суда. Сотрудников чебоксарского аэропорта, непосредственно обслуживающих пассажиров, планируется оснастить индивидуальными средствами видеорегистрации.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ДМИТРЕНКО; АНАТОЛИЙ МЕНЬШИКОВ; 2017.03.15; ПОМЕШАЛИ НОГИ

Известный российский лоукостер обратится в суд с иском к волейболисту новоуренгойского клуба «Факел» Александру Кимерову о возмещении материальных издержек за задержку рейса Самара – Москва. По данным авиакомпании, из-за инцидента вылет задержали на 27 минут – это критичное время для плотного графика полетов компании.

Напомним, сотрудники полиции принудительно высадили спортсмена из самолета. Сегодня Приволжское следственное управление на транспорте СК РФ начало по этому факту проверку, сообщается на сайте ведомства.

По данным следователей, сотрудники полиции действовали в связи с распоряжением командира воздушного судна о высадке пассажира после того, как тот оскорбил экипаж. Волейболист добрался до Москвы следующим рейсом.

Как рассказал «РГ» источник, знакомый с ситуацией, спортсмен поменялся с другой пассажиркой рейса местом, поскольку не уместился в свое в силу высокого роста. Волейболист пересел ближе к аварийному выходу, где расстояние между рядами больше. Бортпроводница заметила, что пассажиры поменялись местами, и попросила пересесть на те, которые указаны в посадочных талонах. Таковы правила авиакомпании.

После этого между стюардессой и спортсменом произошел конфликт. Девушка сообщила об этом командиру судна, который вызвал полицию. В Сети почти сразу появились видеозаписи происшествия в самолете, на которых правоохранители пытаются насильно вывести Кимерова из салона, несмотря на возмущенные возгласы остальных пассажиров, которые просили оставить волейболиста в самолете: «Любого из нас так закрутят, потому что мы молчим», – говорит на камеру одна из пассажирок.

«Пассажир Александр Кимеров был снят с рейса DP422 из-за ярко выраженной агрессии, многочисленных оскорблений членов экипажа и озвученной им угрозы устроить во время полета «шоу», – говорится в официальном сообщении лоукостера. – Пассажир Кимеров заранее оплатил услугу выбора места, забронировав для себя кресло 18D (у прохода самолета, без дополнительного пространства для ног). Спортсмен намеренно нарушил правила авиакомпании и занял чужое место с увеличенным пространством для ног. После многочисленных замечаний со стороны членов экипажа пассажир занял место согласно посадочному талону, демонстративно выставив ноги в проход воздушного судна, – заявили в авиакомпании.

По их мнению, тем самым волейболист создал угрозу безопасности полета. Также пассажир неоднократно оскорблял кабинный экипаж и говорил о своем превосходстве перед другими пассажирами, добавили представители компании. «После того, как Кимеров пообещал после взлета устроить «шоу», совместно с командиром было принято решение отстранить дебошира от рейса», – сообщил перевозчик.

Сейчас Кимеров, дважды чемпион мира, победитель ряда международных соренований, находится в Подмосковье, где готовится к очередному матчу. На днях ему предстоит перелет в Белгород. Упреки перевозчика в том, что спортсмен вел себя недостойно и дебоширил, Александр Кимеров отвергает.

– Воспринял ситуацию как абсурд. Но, будучи законопослушным гражданином, подчинился требованиям, покинул самолет, – говорит он.

В свою очередь, администрация клуба «Факел» не припомнит подобных казусов при авиаперелетах игроков. Все они рослые, один из членов команды даже чуть выше Александра, а специальных бортов для длинноногих спортсменов перевозчики, естественно, не предоставляют.

– Летать приходится часто, кресла в салонах расположены впритык друг к другу, комфортно в них тем, у кого рост не выше среднего. Прочим приходится приспосабливаться. Я, как и большинство волейболистов, обычно аккуратно «выставляю» ноги в проход. Лучше, конечно, сесть у аварийного выхода, где достаточно пространства для маневра, но таких мест мало. Обходилось без конфликтов, стюардессы входят в положение. Случившееся с Александром поражает, – комментирует ситуацию член одной из газпромовских команд Евгений Жаров.

Директор «Факела» Николай Капранов подтверждает, что бортпроводники с пониманием относятся к спортсменам с нестандартными габаритами. А тут мало того, что отвергли компромиссный вариант, вообще высадили. Судиться клуб не собирается, но ждет извинений. «Перевозчик сам себя наказал – ударом по собственной репутации», – полагает Капранов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.15; СКР: ГИПОТЕЗЫ СМИ О ДЕЙСТВИЯХ ЭКИПАЖА ИЛИ ХАРАКТЕРИСТИКАХ ПОЛЕТА ПОТЕРПЕВШЕГО КРУШЕНИЕ В СОЧИ ТУ-154 НЕ ОПИРАЮТСЯ НА ФАКТЫ

В СКР заявляют, что опубликованные в СМИ версии авиакатастрофы Ту-154 над Черным морем, где говорится о действиях экипажа или характеристиках полета, являются лишь авторскими суждениями.

«Публикуемые в СМИ гипотезы о возможных действиях экипажа или вероятных характеристиках полета Ту-154 не опираются на факты и являются личными суждениями их авторов», – сообщила «Интерфаксу» официальный представитель ведомства Светлана Петренко.

По ее словам, СКР продолжает расследование уголовного дела об авиакатастрофе. «Работа следственной группы направлена на установление причин катастрофы», – отметила С.Петренко.

Самолет Ту-154 потерпел крушение 25 декабря. Лайнер упал в акватории Черного моря вблизи сочинского побережья. Всего на борту находилось 92 человека, включая военнослужащих, журналистов, артистов и руководителя ансамбля имени Александрова Валерия Халилова, главу фонда «Справедливая помощь» Елизавету Глинку. Они направлялись в Сирию.

Газета «Коммерсант» накануне разместила сообщение о ходе расследования авиакатастрофы. Эксперты установили, утверждалось в нем, что пилот управлял Ту-154 до столкновения с поверхностью моря. «После взлета экипаж не совершил ни одной из традиционных в подобных случаях ошибок – машина не выходила на закритические углы атаки, не теряла скорость, не попадала в штопор и вообще не падала. Примерно через минуту после отрыва от земли Ту-154 набрал высоту около 250 м и скорость порядка 360-370 км/ч, а сразу после этого на борту, стала стремительно развиваться нештатная ситуация», – написала газета в минувший вторник со ссылкой на источник, близкий к военной технической комиссии.

«Выразилась она в том, что управляющий пилот – командир экипажа Роман Волков, который должен был дальше набирать высоту,– фактически перевел машину в режим посадки. Ту-154, как показало моделирование, в течение десяти секунд – до самого столкновения с водой – снижался в так называемом контролируемом полете под управлением летчика», – отмечает «Коммерсант».

Военная техническая комиссия, пишет «Коммерсант», делала выводы о причинах катастрофы по 3D-модели последнего полета Ту-154, которую подготовили эксперты Межгосударственного авиационного комитета.

По мнению экспертов, опрошенных изданием, «причиной трагедии могла стать дезориентация пилота в пространстве».

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.16; ПАССАЖИРОПОТОК «ШЕРЕМЕТЬЕВО» В ФЕВРАЛЕ ВЫРОС НА 15,4%

Пассажиропоток московского аэропорта «Шереметьево» в феврале 2017 года увеличился на 15,4% по сравнению с тем же месяцем прошлого года, до 2,54 млн человек, сообщила управляющая компания АО «Международный аэропорт Шереметьево» (МАШ).

На внутренних воздушных линиях (ВВЛ) перевозки через «Шереметьево» увеличились на 13,1%, до 1,16 млн человек. На международных линиях (МВЛ) показатель вырос на 17,3%, до 1,375 млн человек.

За январь-февраль «Шереметьево» обслужило 5,25 млн человек (+17,3%). Количество пассажиров на внутренних линиях увеличилось на 15,7%, до 2,3 млн человек, на международных – на 18,6%, до 2,9 млн человек.

«Наиболее востребованными зарубежными направлениями в январе-феврале 2017 года стали Париж, Прага, Тель-Авив, Бангкок, Амстердам, внутрироссийскими – Санкт-Петербург, Сочи, Екатеринбург, Краснодар, Минеральные Воды. Набирают популярность Анталья, Гуанчжоу, Пунта-Кана, Дели и Акаба – на данных направлениях пассажиропоток вырос более чем в 2 раза по отношению к аналогичному периоду прошлого года», – говорится в сообщении МАШ.

Другие аэропорты Московского авиаузла – «Домодедово» и «Внуково» – пока не отчитывались о пассажиропотоке за прошлый месяц.

### ИНТЕРФАКС;2017.03.15; «АЭРОФЛОТ» ПРОГНОЗИРУЕТ РОСТ ПЕРЕВОЗОК В 2017Г НА 14% ПО ГРУППЕ, НА 6-10% – ПО РЫНКУ

Группа «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) может увеличить перевозки в 2017 году на 14%, все авиакомпании РФ – на 6-10%, заявил гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев в эфире телеканала «Россия 24» в среду.

«Мы предполагаем рост (пассажиропотока группы – ИФ) на 14% – мы перевезем пассажиров больше за счет емкостей. Но, на наш взгляд, все авиакомпании, в том числе «Аэрофлот», немножко потеряют в эффективности, доходности: мы будем предлагать более низкие цены, потому что емкости будут превышать спрос. И мы оцениваем рынок, в зависимости от того, будет ли открыт Египет и расширяться Турция, рост рынка на 6-10%», – сказал В.Савельев.

В 2016 г. перевозки группы «Аэрофлот» выросли на 10,3%, до 43,4 млн пассажиров. На внутренних линиях показатель достиг 25,15 млн человек (+7,6%), на международных – 18,29 млн человек (+14,1%).

Все российские авиакомпании по итогам прошлого года перевезли 88,55 млн пассажиров, что на 3,8% меньше, чем в 2015 г.

«Аэрофлот» – крупнейшая группа авиакомпаний в РФ, объединяет одноименного перевозчика, работающего в премиальном сегменте, а также дочерние компании «Россия» (средний сегмент), «Победа» (низкобюджетный сегмент) и работающую на Дальнем Востоке «Аврору».

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.15; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» СВЯЖУТ СОЧИ И ТБИЛИСИ ПРЯМЫМ РЕЙСОМ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» с 1 мая планирует осуществлять новый прямой рейс в Грузию – из Сочи в Тбилиси, сообщил в среду «Интерфаксу» представитель российской авиакомпании в Грузии Анзор Кавтиашвили.

«Полеты в оба конца будут выполняться два раза в неделю – по понедельникам и пятницам. Билеты уже в продаже», – сказал А. Кавтиашвили.

При этом он отметил, что авиакомпания в рамках весенне-летнего расписания с 3 мая вводит еще один новый рейс в направлении Грузии – из Санкт-Петербурга в Кутаиси, один из крупнейших городов страны. Полеты на этой линии на начальном этапе будут осуществляться один раз в неделю – по средам.

В настоящее время «Уральские авиалинии» уже выполняют один раз в неделю регулярные рейсы в Кутаиси из Москвы, а также из Екатеринбурга в Тбилиси, и по два рейса в неделю из Санкт-Петербурга – в грузинскую столицу.

В планах авиакомпании – увеличение в период весенне-летней навигации полетов в этих направлениях, а также возобновление прямых рейсов в черноморский город-курорт Батуми из Москвы, Санкт-Петербурга и Екатеринбурга.

Россия и Грузия объявили о возобновлении регулярного авиасообщения между двумя странами с 15 сентября 2014 года. По итогам технических консультаций авиавластей двух стран грузинские авиакомпании получили право осуществлять регулярные полеты в направлении Москвы, Петербурга, Самары, Екатеринбурга, Сочи, Ростова и Кавминвод, а российские – в направлении Тбилиси, Батуми и Кутаиси.

В частности, с грузинской стороны прямые регулярные рейсы в направлении РФ осуществляет авиакомпания Georgian Airways, с российской стороны на регулярной основе летают в Грузию «Аэрофлот» и входящая в его группу «Победа», «Сибирь» (S7 Airlines), «Уральские авиалинии».

Согласно договоренности, частота полетов между Тбилиси и Москвой определена в зимний навигационный сезон по 18 рейсов в неделю с каждой стороны, а в летний навигационный сезон – по 21 рейсу. Что касается частоты полетов между другими городами, то в этом случае количество рейсов не ограничено, как это было до прекращения регулярного воздушного сообщения между Грузией и Россией.

Регулярное авиасообщение между РФ и Грузией было прервано в августе 2008 года. Полеты были возобновлены в августе 2010 года, однако до сентября 2014 года осуществлялись только прямые чартерные рейсы между двумя странами.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.15; АЭРОПОРТ «ХРАБРОВО» СО СРЕДЫ ОГРАНИЧИВАЕТ ПРИЕМ ШИРОКОФЮЗЕЛЯЖНЫХ САМОЛЕТОВ

Калининградский аэропорт «Храброво» ввел ограничение на полеты широкофюзеляжных самолетов из–за реконструкции взлетно–посадочной полосы (ВПП), сообщила пресс–служба аэровокзала.

«С 15 марта 2017 года в связи с проведением работ по реконструкции взлетно–посадочной полосы в аэропорту «Храброво» изменяется регламент работы. Ежедневно в аэропорту будут действовать «технологические окна», в течение которых аэродром не будет принимать воздушные суда, в основном широкофюзеляжные самолеты», – говорится в сообщении.

С 15 марта по 15 апреля планируется смещение порога приземления ВПП на 650 метров. Рабочая часть ВПП составит 1850 на 45 м. Ограничение дистанции ВПП повлияет на прием широкофюзеляжных судов. Полеты в Калининград будут выполняться на меньших по размеру A319/320, Boeing–737–800 и CRJ–200 без ограничений по пассажировместимости салонов.

Как сообщалось, в середине февраля временно исполняющий обязанности губернатора Антон Алиханов потребовал от руководства «Храброво» в период ограничений на прием больших самолетов организовать работу аэропорта таким образом, чтобы «пассажиры не мучились».

В декабре 2016 года **Росавиаци**я заключила контракт на реконструкцию ВПП с новым генеральным подрядчиком ОАО «Центродорстрой» (MOEX: CDST). Работы на объекте должны быть завершены к 31 декабря 2017 года.

С 2014 года реконструкцией ВПП аэропорта Храброво занималась компания ООО «Стройновация» (входит в группу «Сумма» Зиявудина Магомедова).

**Росавиаци**я осенью 2016 года расторгла с ООО «Стройновация» контракт, стоимость которого превышала 3,1 млрд рублей. Проект предусматривал усиление и удлинение взлетно–посадочной полосы с 2,5 тыс. до 3,4 тыс. м, реконструкцию рулежных дорожек, укрепление и расширение перронов.

Правительство РФ увеличило стоимость контракта по реконструкции взлетно–посадочной полосы в аэропорту Храброво до 3,4 млрд рублей. Единственным исполнителем этих работ распоряжением правительства определено московское ОАО «Центродорстрой».

Калининградский аэропорт был образован в 1945 году, с 1989 года является международным. В конце 2009 года образовано ЗАО «Аэропорт «Храброво». В настоящее время владельцами АО являются «Новапорт» (60%) и холдинг «Синдика» (40%).

### ТАСС; 2017.03.15; ИНВЕСТОРА ДЛЯ АЭРОПОРТА ХАТАНГА В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ НАЙДУТ НЕ РАНЬШЕ 2018 ГОДА

Инвестор, который вложится в реконструкцию аэропорта Хатанга на севере Красноярского края, будет найден не раньше 2018 года. Об этом ТАСС сообщил **министр транспорта** региона Сергей Еремин.

«Сейчас мы ведем работу по оформлению имущественного комплекса. Для того чтобы пришел внешний инвестор, нужно, чтобы имущество было полностью оформлено. И эта работа займет около года «, – пояснил министр. По словам Еремина, власти Красноярского края ищут инвестора совместно с Росимуществом.

Ранее сообщалось, что в реконструкцию аэропорта Хатанга потребуется вложить до 1,5 млрд рублей. В качестве потенциальных инвесторов власти края рассматривают нефтяные компании, работающие в Арктике – «Роснефть» и «Лукойл». Аэропорт Хатанга – один из крупнейших в Арктике, через него осуществляются местные авиаперевозки.

В конце февраля 2017 года временно исполняющий полномочия главы Таймырского муниципального района Красноярского края Владимир Шишов сообщил ТАСС, что внешний инвестор также необходим для реконструкции аэропорта в поселке Диксон на севере региона. Он пояснил, что транспортный узел является «практически безальтернативным».

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.

В 2012 году в Красноярском 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.