**29 МАРТА 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РИА НОВОСТИ; 2017.03.28; РОССИЯ НЕ ПЛАНИРУЕТ ЗАПРЕЩАТЬ ПРОВОЗ ЭЛЕКТРОНИКИ В САМОЛЕТАХ

Россия пока не планирует вводить запрет на провоз электроники в салоне самолетов, заявил РИА Новости **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

СМИ: США и Британия запретят провоз гаджетов в самолетах из ряда стран

«Пока нет», – сказал **Соколов**.

Ранее США объявили о намерении ввести запрет на провоз электронных устройств на борту самолетов из восьми стран Северной Африки и Ближнего Востока: Египта, Иордании, Кувейта, Марокко, Катара, Саудовской Аравии, Турции и ОАЭ. Великобритания также объявила о введении запрета на провоз электроники в самолетах, следующих в Британию из Турции, Ливана, Иордании, Египта, Туниса и Саудовской Аравии, который начал действовать 25 марта.

### КОММЕРСАНТ ПРИЛЕЖЕНИЯ; ЮЛИЯ САВИНА; 2017.03.29; ПО ВОДНОМУ ПУТИ

В Ленинградской области располагается одна из крупнейших в России систем морских портов. Статистика Ассоциации морских торговых портов свидетельствует о росте объемов перевалки грузов, но эксперты отмечают, что транзитный потенциал все равно используется ничтожно мало. Необходимо создавать интеллектуальную транспортную систему, которая соединит порты, железные и автомобильные дороги и наладит взаимодействие с таможней.

Грузооборот морских портов России в 2016 году увеличился на 6,7% по сравнению с предыдущим годом и составил 721,9 млн тонн. В портах Балтийского бассейна объем перевалки грузов вырос до 236,6 млн тонн (+2,5%), из них объем сухих грузов вырос до 89,7 млн тонн (+2,2%), наливных грузов – до 146,9 млн тонн (+2,7%). Два порта Ленинградской области показали рост: увеличился объем перевалки грузов в портах Усть-Луга (до 93,4 млн тонн; +6,2%) и Приморск (до 64,4 млн тонн; +8,1%). А вот Высоцк сократил объем до 17,1 млн тонн (-2,2%), порт Выборг – до 1,4 млн тонн (-11,6%). Сбавили темп и другие порты Балтийского бассейна. Большой порт Санкт-Петербург – до 48,6 млн тонн (-5,6%; в основном за счет снижения объемов перевалки нефтепродуктов: -32,3%), Калининград – до 11,7 млн тонн (-7,8%).

Драйвером развития системы морских портов Ленинградской области считается развитие порта Усть-Луга. Компания «Усть-Луга» была создана в 1992 году для строительства на Балтике в Лужской губе Финского залива морского торгового порта мощностью 180 млн тонн грузов в год. В ходе реализации проекта в 2002 году был подписано четырехстороннее соглашение между компанией «Усть-Луга», правительством Ленинградской области, МПС (нынешняя РЖД) и **Минтрансом**, которое стало прообразом государственно-частного партнерства (соотношение государственных и частных средств – 1:7).

«За 25 лет с нуля на болоте построен крупнейший на сегодня порт на Балтике, включая страны Прибалтики и Финляндию,– рассказала Виктория Федорова, генеральный директор ОАО «Компания «Усть-Луга»«.– Грузооборот порта достиг почти 100 млн тонн. В ближайшей перспективе порт Усть-Луга станет лидером в Российской Федерации и войдет в пятерку крупнейших портов Европы. Сегодня это единственный многофункциональный порт, способный обрабатывать любые виды грузов. В порту введено в эксплуатацию 12 терминалов и нефтебаза «Усть-Луга» – конечная точка БТС-2. В стадии проектирования и строительства находятся еще три транспортно-технологических комплекса. Завершено строительство основных объектов инженерной и транспортной инфраструктуры порта. Обеспечено непрерывное паромное сообщение Усть-Луга–Калининград».

По динамике развития Усть-Луга постоянно в лидерах. Конкурентные преимущества порта являются причиной переориентации грузовых потоков из зарубежных портов в Усть-Лугу, вследствие чего грузооборот порта растет. За 2016 год он составил 93,4 млн тонн. Объем перевалки насыпных грузов – 27,8 млн тонн, из них: угля и кокса – 22,3 млн тонн, минеральных удобрений – 3,0 млн тонн, серы, руды и проч.– 2,5 млн тонн. Объем перевалки наливных грузов составил 62,5 млн тонн, в том числе: нефти – 30,1 млн тонн, нефтепродуктов – 30,5 млн тонн, сжиженного газа – 1,9 млн тонн. Перевалка генгрузов – 1,1 млн тонн, из них лесных грузов – 309 тыс. тонн. Перевалка паромных и ро-ро грузов – 1,4 млн тонн. Объем перевалки грузов по железной дороге составил 61,78 млн тонн. Контейнерооборот порта за 2016 год составил 83,9 тыс. TEU.

Порт должен стать основой для развития припортовых территорий по кластерному типу. В рамках программы комплексного развития территории, вошедшей в «Перечень приоритетных проектов Северо-Запада», планируется создание мощного Усть-Лужского индустриального парка. Построен транспортный хаб, где сходятся автомобильный, железнодорожный, трубопроводный транспорт. Рядом – атомная станция. «Это уникальная площадка для создания крупного индустриального парка,– говорит Виктория Федорова.– Комплексное развитие территории предполагается на основе взаимоувязанных кластеров. Среди них можно отметить транспортный, который уже, по сути, существует, и селитебный: мы строим город для портовиков и рабочих. Индустриальный парк на основе крупных предприятий по глубокой переработке углеводородов – один из главных драйверов всего проекта. По такому принципу развиваются все крупные мировые порты, и Усть-Луга идет по тому же пути».

Другие порты Ленинградской области имеют более узкое назначение. Порт Приморск является самым крупным специализированным портом по экспорту нефти и нефтепродуктов в Северо-Западном регионе России. По сути, это конечное звено Балтийской трубопроводной системы и нефтепродуктопровода «Север». Высоцк настроен на перевалку угля и нефтепродуктов (основной объем обеспечивает нефтепродуктовый терминал ОАО НК ЛУКОЙЛ, который осуществляет перевалку светлых и темных нефтепродуктов (производительность – 12 млн тонн в год). Завершены модернизация оборудования и реконструкция причалов угольного терминала порта, благодаря чему перегрузочная мощность увеличилась до 8-10 млн тонн в год, что позволяет принимать суда типа «Панамакс» водоизмещением 83 тыс. тонн. Порт Выборг – старейший порт России, находящийся в черте города, он относительно небольшой. Сейчас там идет реконструкция объектов федеральной собственности, планируется увеличить грузооборот порта до 3 млн тонн в год.

Инфраструктура морских портов включает в себя терминальную составляющую и прилегающую инфраструктуру. В части терминальной составляющей деятельность портов постоянно расширяется и модернизируется: они обрабатывают все больше и больше грузов. А вот с инфраструктурой, которая непосредственно подходит к морским портам, проблем очень много, несмотря на обилие стратегических документов по развитию системы портов в России. «Здесь идет речь об автомобильных и о железных дорогах – узких местах подъезда к морским портам,– отмечает Татьяна Кулакова, директор Центра экономики транспорта НИУ ВШЭ.– К сожалению, прогнозируемый стратегическими документами грузооборот морских портов существенно превышает пропускные способности железной дороги. И этот вопрос остается открытым». По словам эксперта, и рост объемов перевалки грузов недостаточен: контейнеры на коридоре Европа и Китай перевозятся гораздо активнее. «Мы не встроены в эту систему, на нас приходится очень маленький объем – меньше 0,1%, то есть транзитный потенциал никак не реализуется,– констатирует Татьяна Кулакова.– Надо налаживать взаимодействие между железной дорогой и портами. Нужна автоматизированная система, позволяющая отслеживать грузы в реальном времени и осуществлять перевалку грузов с одного вида транспорта на другой. Необходимо и быстрое согласование, чтобы вагоны не стояли долго в порту и не ждали, когда их обработают. Должна быть интеллектуальная транспортная система». О создании такой системы говорят и на уровне руководства портов, и на уровне руководства субъектов, но структура координации пока не реализована. В крупных портах мира время обработки грузов значительно меньше, чем у нас. Связано это не только с инфраструктурой, но и с работой таможенных служб: у нас пока только обещают режим «единого окна» в портах.

«На уровне отдельного пилотного проекта – порта и железной дороги или «умной» автомобильной дороги – это можно реализовать,– считает госпожа Кулакова.– Потому что на федеральном уровне реализовать такую систему стоит огромных средств. Хотя если вы посмотрите на планы **Минтранса**, то обнаружите, что они пытаются создать транспортную модель, и **министр транспорта** Максим **Соколов** заявлял о том, что разрабатывается система, в которой отслеживались бы грузы. На уровне порта и железной дороги, к нему прилегающей, должна быть система управления как в зарубежных портах. Там очень активная система управления, нам не хватает как раз интеллектуальной составляющей».

Сегодня приоритет транспортных компаний – оптимизация издержек и сокращение транзитного времени, которое стоит денег. Поэтому паромные перевозки из незамерзающих портов Прибалтики имеют и будут иметь преимущество перед портами Ленинградской области и Санкт-Петербурга, полагает международный паромный оператор Stena Line.

«Для грузовых паромных перевозок российские порты Балтики пока имеют как законодательные, так и технологические ограничения. Самый существенный вопрос – оперативность обработки паромных грузов. Здесь пока не обеспечиваются выпуск машин с парома и их загрузка на борт в течение двух часов, как это делается в наших балтийских портах Вентспилс и Лиепая,– объясняет Оскар Осис, руководитель представительства Stena Line по России, СНГ и Прибалтике.

Это неудивительно, так как расстояние между Вентспилсом и Нюнесхамном (пригород Стокгольма) самое короткое и паром преодолевает его за 9 часов в сравнении с 40 часами из Санкт-Петербурга на Стокгольм. Поэтому грузы на Скандинавию идут сушей через Финляндию. Малый паромный грузопоток не позволяет обеспечить клиентам достаточную частоту рейсов из Санкт-Петербурга. На Травемюнде из Санкт-Петербурга отправляется три кругорейса, время в пути составляет два с половиной дня, тогда как из Лиепаи мы делаем пять кругорейсов в неделю и время перехода составляет 27 часов. Зимой время в пути может непрогнозируемо возрасти из-за замерзания портов Ленинградской области».

По мнению международного паромного оператора, чтобы сообщение из Северо-Западного региона России развивалось, необходимы «безлюдные» технологии. Нерационально везти на пароме в течение двух-трех дней не только грузовик, но и водителя. На таких длинных маршрутах используются не грузопассажирские, а грузовые паромы. Именно в этой сфере сейчас и происходит инновационное развитие. В 2015 году на форуме «ТрансРоссия» Stena Line представил технологии мафизации (использование мобильных мафи-трейлеров грузоподъемностью до 100 тонн) и трейлеризации (отправка прицепов без тягача). Мафизация все активнее используется в мультимодальных цепочках железная дорога + паром + автотранспорт до двери клиента. Сопоставимая по цене с прямой автоперевозкой, она позволяет, например, металлургическим предприятиям поставлять европейским клиентам тяжеловесные поковки и расширять в Европе сеть обслуживания по поставке металлопроката. Этот сервис не зависит от наличия автотранспорта по перевозке внутри России или на Европу, которое стало проблемой в санкционный период. Мафики – простое решение для комбинированной перевозки оборудования и разных крупногабаритов, а также тяжеловесных грузов: отделочных материалов, бумаги, пиломатериалов, сборных домов.

«Трейлеризация – это моментальное сокращение издержек на 20%, только потому что автопоезд длиннее прицепа. У многих наших латвийских клиентов количество перевозимых трейлеров уже в 2016 году превысило количество автопоездов,– говорит Оскар Осис.– Мы ожидаем сохранения этой тенденции и активно работаем с компаниями, способными принимать прицепы в портах доставки. Для российских клиентов это еще и возможность уменьшить количество дорогостоящих тягачей стандарта «Евро-5» и выше в автопарке: один тягач обслуживает три-пять прицепов – время кругорейса сокращается, не столь высоки требования к квалификации водителя, которому надо доставить груз только до порта. Внедрение инноваций окупается: в 2015 году объемы перевозок у нас выросли на 22%, а в 2016 году – на 21%». Разумеется, «безлюдные» технологии требуют научной организации труда в портовых терминалах, обязанных обеспечить безопасность перевозки и депонирования грузов, логистику погрузки-выгрузки, в том числе в интермодальном режиме (вагон-паром и обратно, контейнер-паром, трейлер-паром). Перевозке паромных грузов без сопровождения принадлежит будущее, считают эксперты, поскольку замена грузопассажирского флота на грузовой обеспечит более выгодную цену для клиентов.

Уже почти пять лет идет реализация Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года, цель которой удовлетворение потребностей экономики, внешней торговли и населения в перевалке грузов и обеспечении безопасности мореплавания путем формирования инновационной инфраструктуры морских портов и их интеграции в транспортные узлы. При этом в документе сказано, что стимулирующую роль в их комплексном развитии должно взять на себя государство.

Современный морской порт – это крупный транспортный узел, который связывает разные виды транспорта: морской, речной, железнодорожный, автомобильный, трубопроводный. В морских портах реализуется национальная морская, таможенная и пограничная политика, осуществляется государственный портовый контроль, а поскольку Россия располагает самой протяженной в мире линией морского побережья, морские порты являются стратегическими объектами государства, что определяет необходимость постоянного совершенствования управления ими.

### RNS; 2017.03.28; РОСТРАНСНАДЗОР В 2016 ГОДУ СОКРАТИЛ ЧИСЛО ПРОВЕРОК НА ТРЕТЬ

При снижении числа проверок **Ространснадзор**а в 2016 году на треть к предыдущему году поступления в федеральный и региональный бюджеты выросли на такую же величину, сказал на заседании коллегии **Ространснадзор**а **министр транспорта** Максим **Соколов**.

«Несмотря на общее снижение проверок соответствующих субъектов – было 63 тыс., это на 34% меньше, чем в 2015 году – выявленных нарушений меньше не становится...

Так, в 2016 году инспекторами **Ространснадзор**а было выявлено 283 тыс. нарушений», – сказал он. При снижении числа проверок **Ространснадзор** на треть по сравнению с 2015 годом увеличил объем поступлений доходов в федеральный и региональный бюджеты, добавил **Соколов**. В федеральный бюджет в 2016 году поступило 1,3 млрд руб., региональные – 367 млн руб., следует из материалов к заседанию.

### ТАСС; 2017.03.29; ДЕПУТАТ ПРОСИТ СИЛУАНОВА И СОКОЛОВА ПОДДЕРЖАТЬ РЕКОНСТРУКЦИЮ ВПП АЭРОПОРТА НАЛЬЧИК

Первый замруководителя фракции «Единая Россия», член комитета Госдумы по международным делам Адальби Шхагошев обратился к министру финансов Антону Силуанову и министру транспорта Максиму **Соколов**у с просьбой оказать поддержку в реконструкции взлетно-посадочной полосы (ВПП) аэропорта Нальчик, а именно включить этот вопрос в федеральную целевую программу по развитию транспорта. Копии соответствующих депутатских запросов имеются в распоряжении ТАСС.

Парламентарий, представляющий в нижней палате парламента Кабардино-Балкарскую республику, обращается к главам двух ведомств, как он пишет, по «исключительно важной для огромного количества людей просьбе: включить реконструкцию ВПП аэропорта Нальчик в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010-2020 гг.) с началом финансирования в 2018 году».

Депутат напомнил, что по данному вопросу руководство страны неоднократно давало поручения соответствующим министерствам и ведомствам найти решение проблемы. «Очень долгое время вопросы безопасности на Северном Кавказе далеко отодвигали решение всех важных для развития региона экономических и инвестиционных вопросов», – отметил Шхагошев. Но сейчас, уверен он, впервые есть возможность развивать значимые для всей страны уникальные природные ресурсы: санаторную зону республики, самый высокогорный туристический кластер в Европе – Приэльбрусье. «Создание курортов мирового уровня невозможно без развитой транспортной инфраструктуры», – обращает внимание парламентарий.

По словам Шхагошева, взлетно-посадочная полоса аэропорта Нальчик находится в федеральной собственности, что позволяет проводить ее реконструкцию за счет средств федерального бюджета. По его данным, «ориентировочный размер средств, необходимых для комплексной реконструкции ВПП, составляет 3 млрд 900 млн рублей». «Гарантией оправданности и окупаемости этих вложений является небывалое увеличение туристического потока в Кабардино-Балкарию, высокий спрос на наши курорты, а также общая концепция развития внутреннего и въездного туризма на Северном Кавказе», – уверен депутат.

Единоросс сообщил, что разработаны предпроектные предложения, предусматривающие строительство новой ВПП длиной 2900 метров и шириной 45 метров, рулежных дорожек и мест стоянки воздушных судов, а также замену и модернизацию навигационного и светового оборудования. «После проведения реконструкции аэропорт Нальчик будет иметь возможность принимать самолеты всех типов и в сложных погодных условиях, а также позволит расширить географию внутренних и международных рейсов», – заключил политик.

### ТАСС; 2017.03.28; СИСТЕМА ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ, «ПЛАТОН» И ГЛОНАСС МОГУТ БЫТЬ ОБЪЕДИНЕНЫ

**Ространснадзор** разработает единую информационную платформу, которая может объединить функции системы весогабаритного контроля (СВГК) и «Платона» с помощью технологии ГЛОНАСС.

Об этом заявил журналистам глава **Ространснадзор**а Виктор Басаргин.

«Мы сейчас смотрим всю информационную систему **Ространснадзор**а и, видимо, вберем в себя все информационные системы, разработаем единую платформу, и фактически стремимся к тому, чтобы на транспортных средствах или в системе ГЛОНАСС появился чип, с которого считывается вся информация, связанная с принадлежностью транспортного средства, лицензированием, страхованием (если это касается пассажирских перевозок), его техническим состоянием и с вопросами перевозки грузов. Вся информация будет на этом чипе. Мы стремимся к тому, чтобы все системы были интегрированы в нашу систему по транспортному комплексу».

Он также указал, что штраф в системе весогабаритного контроля автомобилей составит от 1 тыс. до 500 тыс. рублей. «Штрафы будут достаточно высокими, то есть нагрузка на транспортные средства будет серьезная. Если не получаешь специальное разрешение на превышение веса или негабаритный груз, безусловно, нарушение будет серьезным и будет наказываться штрафом от 1 тыс. до 500 тыс. рублей. Это связано с тем, на кого налагается штраф: на транспортное средство или на хозяйствующий субъект», – сказал Басаргин.

О системе контроля

Система весогабаритного контроля позволяет автоматически взвешивать грузовик прямо на дороге во время движения. Дорожные весы и комплексы фото– и видеофиксации будут выявлять нарушителей без участия сотрудников Госавтоинспекции и **Ространснадзор**а (по аналогии со штрафами за превышение скорости).

**Росавтодор** запустил систему с 1 октября 2016 г., пилотным регионом выбрана Вологодская область.

Система весогабаритного контроля должна заработать не позднее 2020 г. На федеральных трассах предполагается развернуть до 400 пунктов контроля. Автоматические весы охватят всю сеть из расчета на каждые 100-150 км. Стоимость создания пункта контроля зависит от категории дороги и варьируется от 23 до 48 млн руб.

О «Платоне»

«Платон» – государственная система взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 т. Введена на территории России с 15 ноября 2015 г.

Сейчас тариф составляет 1,53 руб./км. В начале февраля вышло постановление правительства, согласно которому тариф за проезд большегрузных автомобилей по федеральным трассам в системе «Платон» с 15 апреля 2017 г. вернется к изначально запланированному уровню в 3,06 руб./км. Однако 24 марта вышло постановление правительства, которое предусматривает продление льготного периода в системе «Платон» – с 15 апреля тариф составит 1,91 руб./км.

По словам **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а, льготный период продлен на неопределенный срок.

### ТАСС; 2017.03.28; МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОЛОДЕЖНЫЙ ФОРУМ «АРКТИКА. СДЕЛАНО В РОССИИ» ОТКРЫЛСЯ В АРХАНГЕЛЬСКЕ

Третий международный молодежный образовательный форум «Арктика. Сделано в России» открылся в Архангельске. Его участниками стали 175 делегатов из России и 14 стран мира, сообщили в пресс-службе правительства Поморья.

«В Архангельскую область приехали 150 представителей из разных регионов России и 25 представителей из 14 стран мира, чтобы выработать стратегию развития Арктики и найти свое место в ней. Это студенты, аспиранты, молодые ученые и специалисты, представляющие 14 профессий: от специалистов в области нефтегазохимии до врачей и экологов. Все они уже связаны с Арктикой, изучают ее, хотят связать свое будущее с этой уникальной территорией», – говорится в сообщении.

Старт образовательной программе форума дал губернатор Архангельской области Игорь Орлов, прочитав лекцию на тему «Арктическая зона РФ: уезжать или жить и развивать?». «Арктика – это новый вызов России и всему миру. Она сегодня формирует будущее, требует прорывов в технологиях, экологии, энергетике, социальной сфере. Принять этот вызов, сделать Арктику регионом для жизни – отличная задача для молодежи», – сказал он на открытии.

По словам главы Поморья, правительство региона намерено привлекать молодых профессионалов к работе в Арктике.

Спикерами на площадках форума также станут министр образования РФ Ольга Васильева, **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, заместитель министра экономического развития РФ Александр Цыбульский, заместитель министра связи и массовых коммуникаций Алексей Волин, полярник Артур Чилингаров.

Делегаты форума примут участие в пленарном заседании форума «Арктика – территория диалога», которое состоится под председательством президента России Владимира Путина.

### ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ ТОДОРОВА; ИННА ГРИГОРЬЕВА; 2017.03.29; РФПИ НЕ БУДЕТ ДОКАПИТАЛИЗИРОВАН НОВОРОССИЙСКИМ ПОРТОМ

Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) не получит 20-процентный пакет Новороссийского морского торгового порта (НМТП) в рамках докапитализации. Об этом «Известиям» рассказали два источника, близких к акционерам порта. Ранее такую схему предложил сам РФПИ, однако в правительстве ее не поддержали. Таким образом, обострилась главная интрига с акциями порта – продаст ли государство пакет стратегическому инвестору или допустит дробление.

Сейчас НМТП владеют совместное предприятие «Транснефти» и группы «Сумма» – Novoport Holding (50,1% акций), Росимущество (20%), дочерняя компания «Транснефти» «Транснефть-Сервис» (10,5%), структуры РЖД (5,3%). Остальные акции находятся у миноритариев и в свободном обращении на Московской и Лондонской фондовых биржах.

– РФПИ предлагал провести докапитализацию фонда с помощью госпакета НМТП. Это предложение было озвучено правительству, однако оно поддержано не было, – рассказал «Известиям» осведомленный федеральный чиновник.

Ранее **Минтранс** официально высказывал позицию о том, что не поддерживает это предложение. Замглавы министерства Виктор **Олерский** говорил, что сомневается в целесообразности передачи пакета РФПИ. По информации «Известий», против выступили также другие чиновники правительства и «Транснефть», владеющая на данный момент самой большой долей в НМТП.

В **Минтрансе**, группе «Сумма» и «Транснефти» не смогли прокомментировать вопрос о предложении РФПИ. Также воздержались от комментариев и в самом фонде.

– Нам об этом ничего не известно, – сказал пресс-секретарь «Транснефти» Игорь Демин.

«Транснефть» с прошлого года неоднократно заявляла о намерении продать акции НМТП. Однако до сих пор этого не было сделано, так как нефтетранспортная монополия обязана согласовывать продажу акций с Росимуществом, а Росимущество предложило совместить продажу госпакета с пакетом «Транснефти».

– Способ приватизации госпакета НМТП должны выбирать нынешние владельцы акций – Росимущество и «Транснефть». Группа «Сумма» готова рассмотреть любые варианты, – отметили в пресс-службе «Суммы».

В плане приватизации на 2017–2019 годы НМТП есть. Но в 2017 году его вряд ли приватизируют, так как это стратегический актив и для подготовки его продажи нужно больше времени, пояснил «Известиям» федеральный чиновник. По последним оценкам, стоимость госпакета оценивалась в 27 млрд рублей, стоимость пакета «Транснефти» – 47 млрд рублей.

Новороссийский морской торговый порт является ведущим стивидорным оператором России (стивидор ответственен за проведение погрузки и разгрузку стоящих в порту торговых кораблей) и занимает третье место в Европе по объему грузооборота после Роттердама и Антверпена. Конкурентным преимуществом НМТП является выгодное географическое положение.

Группа «Сумма» является одним из главных претендентов на покупку акций НМТП, но не единственным. РФПИ, кроме схемы докапитализации, сообщал об интересе к покупке совместно с портовым оператором из Дубая DP World.

НМТП и так привлекательный актив, к нему есть интерес со стороны инвесторов как российских, так и западных, считает старший аналитик «Альпари» Роман Ткачук. Если бы актив был бы непопулярным, то участие РФПИ имело бы смысл в качестве красивой «упаковки актива» и привлечения зарубежного капитала, уверен он.

– Вопрос приватизации порта – это прежде всего вопрос цены. Инвестор, который предложит наибольшую цену и наиболее интересную программу развития Новороссийского порта, в итоге и получит приоритет, – уверен аналитик.

Главная проблема НМТП в том, что государство еще окончательно не определилось, что выгоднее – продать стратегическому инвестору контрольный пакет порта или допустить дробление контроля, считает эксперт-аналитик «Финама» Алексей Калачев. Сделка через РФПИ, пусть и с участием иностранных фондов или компаний, не обеспечит концентрации контроля, уверен он.

– Разве что «Транснефть» уступит свои акции группе «Сумма», контролирующей четверть капитала порта – все другие схемы ведут к распылению контроля, – считает Алексей Калачев.

Эксперт предполагает, что «Транснефть» перестала быть заинтересованной стороной в смысле определения будущего собственника НМТП.

– Если компании позволят, она продаст акции «Сумме». Если скажут – продаст РФПИ. Ее решение продать свой пакет просто создало возможность сформировать контрольный пакет, за которую уцепился **Минтранс**, – предположил Алексей Калачев.

По его мнению, власти склоняются к варианту объединения пакетов государства и «Транснефти» для поиска нового стратегического инвестора.

### ТАСС; 2017.03.28; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ «НОРНИКЕЛЯ» СТАЛ ОДНИМ ИЗ КРУПНЕЙШИХ ТРАНСПОРТНЫХ ИНВЕСТПРОЕКТОВ В АРКТИКЕ

«Норникель» завершил в Мурманске масштабную модернизацию перегрузочного терминала (Мурманский транспортный филиал, МТФ). Торжественная церемония открытия нового причала, который выведет терминал на полную мощность, состоялась 28 марта в присутствии заместителя **министра транспорта** РФ Виктора **Олерск**ого.

Как отметил замминистра, многолетние усилия по строительству терминала позволили создать качественный высокотехнологичный объект. «Терминал будет интегрирован в арктическую транспортную систему. Он станет отправной точкой арктических проектов и других компаний», – сказал **Олерский**.

Как сообщили в пресс-службе «Норникеля», строительство нового причала продлилось 2 года. «На сегодняшний день это один из крупнейших инвестиционных проектов по развитию транспортной инфраструктуры в Арктике», – сказали в пресс– службе.

Модернизированному причалу– более 80 лет

Создание «Норникелем» перегрузочного терминала в Мурманске началось в 2005 году. Были проведены проектно-изыскательские работы, по результатам которых в ноябре 2006 года был разработан проект строительства. В феврале 2007 года проект успешно прошел государственную экспертизу, и в марте того же года было получено разрешение на строительство.

Первый этап возведения перегрузочного терминала стартовал в январе 2010 года. В апреле 2014 года начал свою регулярную работу причал № 1 (длина– 162 м, осадка судов– до 10,7 м).

Реализация второго этапа строительства стартовала в августе 2015 г. Проект предусматривал масштабную реконструкцию причала № 2 (длина– 311 м, осадка судов– до 11,2 м) с прилегающей к нему инфраструктурой. Причал № 2 был построен в конце 30-х годов прошлого века, и его техническое состояние уже не позволяло принимать суда и обрабатывать грузы. Модернизация включала масштабные дноуглубительные работы, монтаж кранов и тыловых контейнерных перегружателей, другие мероприятия.

Перегрузку увеличат вдвое

После закрытия Никелевого завода в Норильске весь файнштейн, производимый Заполярным филиалом «Норникеля», перерабатывается на Мончегорской промплощадке дочернего предприятия компании– Кольской ГМК. Это существенно увеличивает грузопоток по маршруту Дудинка-Мурманск, и как следствие, количество обрабатываемых судов.

Мурманский транспортный филиал «Норникеля» в 2016 году уже нарастил грузооборот. Сухогрузный флот компании перевез 1,262 млн т грузов (в 2015 г.– 1,174 млн т), было выполнено 69 рейсов из Дудинки (в 2015 г.– 63), в том числе 11 прямых рейсов в порты Европы. В Дудинку выполнено 67 рейсов и перевезено 0,437 млн т. Танкер «Енисей» выполнил 15 рейсов, во время которых перевез 194 тыс. т грузов, тогда как в 2015 г.– 163,8 тыс. т.

С завершением реконструкции перегрузочный терминал Мурманского транспортного филиала выйдет на полную мощность. «Ввод второй очереди позволит увеличить грузопоток почти в два раза– с 780 тыс. до 1,5 млн тонн в год», – сказали в пресс-службе.

Перегрузочный терминал может обрабатывать одновременно от двух до трех судов. Складские мощности составляют 100 тыс. кв.м. Причалы оборудованы портальными кранами грузоподъемностью от 40 до 80 тонн.

Причал примет атомный лихтеровоз

Перегрузочный терминал будет использоваться не только «Норникелем», но и другими перевозчиками. В настоящее время ведется активная работа по увеличению объемов перевалки контейнеров и генеральных грузов. Интерес проявляют не только отечественные компании, работающие в арктических проектах, такие как «Газфлот» и «Новатэк», но и один из крупнейших контейнерных перевозчиков в мире MAERSK. Новый причал будет способен принимать под обработку атомный лихтеровоз «Севморпуть».

Как отметили в пресс-службе «Норникеля», открытие перегрузочного терминала является примером успешного развития арктической инфраструктуры. «Выход на полную мощность транспортно-логистического узла «Норникеля» в Мурманске будет способствовать устойчивому развитию Северного морского пути не только как национальной транспортной магистрали, но также обеспечит и транзитные грузопотоки. Терминал внесет существенный вклад в развитие Арктической зоны Российской Федерации», – сказали в компании.

Собственные суда

В распоряжении МТФ «Норникеля» находятся пять современных судов-контейнеровозов арктического ледового класса, танкер и портовый ледокол. Наличие собственного флота позволяет компании быть независимой на арктическом плече морских перевозок. Обработка судов производится на собственном перегрузочном терминале, что повышает надежность доставки грузов дудинского направления.

Кольская ГМК– ведущий производственный комплекс Мурманской области и один из крупнейших в стране производителей цветных металлов, в том числе стратегических. В общих объемах «Норильского никеля» на долю Кольской ГМК приходится 39% никеля и 42% кобальта. Продукция поставляется как на внутренний рынок, так и на экспорт в страны Европы.

Развитие транспортной структуры Арктики будет обсуждаться на форуме «Арктика– территория диалога», который является одной из ключевых площадок для обсуждения проблем и перспектив арктического региона. Он призван объединить усилия международного сообщества для эффективного развития Арктики. Участники форума, который проводится с 2010 года, обсуждают повышение уровня жизни на арктических территориях, развитие транспортной системы, вопросы экологии.

IV Международный арктический форум «Арктика– территория диалога» пройдет в Архангельске 29-30 марта. Ожидается, что его посетят около 1,5 тыс. человек из России и других стран. Генеральным информационным партнером форума является агентство ТАСС.

### ТАСС; 2017.03.28; СВЕДЕНИЯ О НАРУШИТЕЛЯХ В СИСТЕМАХ «ПЛАТОН» И СВГК БУДУТ СОБРАНЫ В ЕДИНОЙ СИСТЕМЕ

Единая информационно-аналитическая система **Ространснадзор**а будет аккумулировать информацию по автодорожной отрасли, в том числе сведения о нарушителях в системах весогабаритного контроля (СВГК) и «Платон», сообщил ТАСС заместитель руководителя **Ространснадзор**а Асланбек Ахохов.

«В 2017 году мы начали разработку и в 2019 году собираемся завершить и запустить в эксплуатацию единую информационно-аналитическую систему автодорожного надзора (Госавтодорназдор, входит в структуру **Ространснадзор**а – прим. ред.). Она объединит все программные продукты, которые сегодня у нас функционируют: контроль международных перевозок – система, позволяющая в автоматическом режиме отслеживать все выданные разрешительные документы; система контроля за перевозкой опасных грузов и некоторые другие узкие направления. Информация о допущенных перевозчиками нарушениях и по весогабаритному контролю, и по «Платону», конечно, будет поступать в эту систему, и она будет поглощать эту информацию», – рассказал Ахохов.

По его словам, комплексный анализ данных позволит оценивать перевозчика, в том числе по количеству нарушений, и «определить, в какую группу риска это предприятие входит и стоит ли к нему идти с плановой проверкой или нет».

При этом замглавы **Ространснадзор**а добавил, что ведомство не обладает информацией о планах объединения «Платона» и ГЛОНАСС.

**Ространснадзор** рассчитывает запустить единую систему в 2019 году. Система весогабаритного контроля позволяет автоматически взвешивать грузовик прямо на дороге во время движения. Дорожные весы и комплексы фото– и видеофиксации будут выявлять нарушителей без участия сотрудников Госавтоинспекции и **Ространснадзор**а (по аналогии со штрафами за превышение скорости).

Система весогабаритного контроля должна заработать не позднее 2020 года. На федеральных трассах предполагается развернуть до 400 пунктов весового контроля, автоматические весы охватят всю сеть из расчета на каждые 100-150 км. Стоимость создания пункта контроля зависит от категории дороги и варьируется от 23 до 48 млн рублей.

«Платон» – государственная система взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Введена на территории России с 15 ноября 2015 года.

Совмещение «Платона» и весогабаритного контроля

Асланбек Ахохов отметил, что полное совмещение стационарных рамок системы весогабаритного контроля (СВГК) и системы взимания платы за проезд большегрузов по федеральным трассам «Платон» маловероятно.

По его словам, «Платон» можно установить на любом участке дороги, а весогабаритный контроль, кроме камеры, которая должна зафиксировать транспортное средство, сопряжен с множеством датчиков, вмонтированных в дорожное полотно, которые должны осуществлять габаритный и весовой контроль как по общей массе, так и по нагрузке на каждую ось.

«Для этих целей надо выбирать идеальные участки автомобильных дорог, чтобы был ровный участок дороги с нормальным покрытием и круглогодичным обслуживанием. Поэтому утверждать, что мы уже существующие динамические рамки по «Платону» можем совместить с весогабаритными, нельзя. Вероятно, какой-то процент, может быть, 5-7%, можно будет совместить, но в основой массе – вряд ли», – отметил Ахохов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.29; ЗАКОН ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ХУЛИГАНСТВО НА ТРАНСПОРТЕ РАССМОТРИТ СОВЕТ ФЕДЕРАЦИИ

Совет Федерации на заседании в среду рассмотрит закон об установлении ответственности за хулиганство на транспорте.

Накануне комитет нижней палаты парламента по конституционному законодательству и госстроительству поддержал этот документ и рекомендовал Совету Федерации одобрить его.

Закон вводит уголовную ответственность за хулиганство, совершенное на различных видах транспорта общего пользования: железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном, а также на любом ином транспорте общего пользования. Под хулиганством при этом понимается грубое нарушение общественного порядка, выражающее явное неуважение к обществу.

Наказание за такое хулиганство устанавливается сроком до 5 лет лишения свободы. Если хулиганство совершено группой, то максимальное наказание – лишение свободы до 7 лет. Если хулиганские действия совершены с применением взрывчатых веществ или взрывных устройств, то до 8 лет лишения свободы.

Неделю назад комитет перенес принятие решения по документу, так как сенаторы хотели получить подтверждение того, что у МВД достаточно кадровых и финансовых ресурсов для реализации закона. Тогда было решено запросить у правительства и МВД дополнительную информацию по этому вопросу, а также проконсультироваться с Верховным судом.

«Я все-таки попрошу закон этот одобрить. Министерство подчеркивает, что какого-то специального финансирования не потребуется», – сказал глава комитета Андрей Клишас на заседании во вторник.

По его мнению, Совет Федерации поддержит закон. Вместе с тем, сенатор сообщил, что у него лично остаются сомнения с точки зрения возможности исполнения закона. Поэтому А.Клишас считает необходимым в течение года после одобрения документа проследить практику его применения.

Кроме того, сенаторы рассмотрят вопрос о ратификации межправительственного соглашения о пенсионном обеспечении граждан РФ, постоянно проживающих в республике Южная Осетия. Предусматривается поэтапное установление гражданам РФ, имеющим регистрацию по месту жительства на территории Южной Осетии, выплат пенсий в порядке и на условиях, определенных законодательством РФ.

Совет Федерации также обсудит закон, который ограничивает денежные переводы из РФ в другие государства с помощью иностранных платежных систем. Согласно документу, в случае введения иностранным государством запретов в отношении платежных систем, операторы которых зарегистрированы ЦБ РФ, трансграничный перевод из России на территорию такого государства может быть осуществлен только с помощью оператора, который контролируется российскими юридическими лицами.

Эти правила будут распространяться на переводы без открытия банковского счета. Документ направлен на устранение негативных последствий запрета на деятельность российских платежных систем на территории Украины, отмечается в пояснительной записке к документу.

В рамках «Правительственного часа» перед сенаторами выступит директор Федеральной службы по финансовому мониторингу Юрий Чиханчин. Его доклад будет посвящен исполнению законодательства в сфере противодействия незаконным финансовым операциям.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.03.28; В ПОМОЩЬ ПЛАТОНУ

В России запустят единую аналитическую информационную систему, которая объединит в себе данные по автоперевозкам. Она позволит перейти на новую систему проверок. Это повысит собираемость штрафов и сэкономит деньги, которые ежегодно тратят на ремонт дорог.

«Нам предстоит перейти на новую систему, которая учитывает, с одной стороны, те наработки и тот опыт, который сформирован на сегодняшний день в государственном транспортном надзоре, а с другой стороны, предполагает внедрение новых моделей и систем. Количество поднадзорных субъектов в зоне ответственности **Ространснадзор**а таково, что мы не можем себе позволить проводить сплошные проверки», – пояснил на коллегии **Ространснадзор**а министр по вопросам Открытого правительства Михаил Абызов, который отвечает за переход на новые принципы проверок. По его словам, нужно сконцентрировать контроль на объектах потенциально высокого уровня риска и опасности.

Аналитическая система будет принимать данные о международных перевозках, выдаче разрешительных документов для перевозок, транспортировке опасных грузов, информацию из системы «Платон» и данные с рамок контроля веса грузовиков.

Анализ всех этих показателей позволит лучше контролировать перевозчиков. Кто больше всего нарушает, к тому и придут с проверкой, объяснили в **Ространснадзор**е. При таком точечном подходе сначала суммы штрафов вырастут в разы и могут составить десятки миллиардов рублей, так как система выявит узкие места и позволит прийти «по адресу». В результате ежегодный ущерб дорогам, который оценивается примерно в один миллиард рублей, снизится, а расходов из казны будет меньше.

Поможет снизить ущерб и новая система контроля веса фур. Ее сейчас разрабатывает **Росавтодор**. До конца 2020 года на федеральных трассах должны заработать 387 пунктов весогабаритного контроля транспортных средств, имеющих функции фото– и видеосъемки. Они будут работать в автоматическом режиме и контролировать параметры транспортных средств без снижения скорости их движения.

Сегодня на федеральных трассах уже работают 25 автоматизированных пунктов весогабаритного контроля (16 «смешанных», имеющих также стационарную часть, и 9 полностью автоматических). Первые пункты весогабаритного контроля были запущены в Вологодской области осенью прошлого года. Всего за пять месяцев удалось в 4 раза снизить количество нарушений весогабаритных параметров у грузовых транспортных средств.

### РИА НОВОСТИ; 2017.03.28; В ДУМЕ ОБСУДЯТ ИДЕЮ ПЛАТНОГО ВЪЕЗДА В ЦЕНТР МОСКВЫ

В Госдуме обсудят вопрос о возможности введения местными властями платного въезда на городские территории, «Справедливая Россия» будет выступать категорически против этого, заявил лидер партии Сергей Миронов в эфире телеканала «Россия 24».

Ранее представитель **Минтранса** РФ сообщил, что рабочая группа доработает ко второму чтению в ГД законопроект «Об организации дорожного движения», который сейчас предусматривает возможность введения местными властями платного въезда на городские территории.

«Мы это не только обсудим, мы будем категорически возражать против принятия такого закона», – сказал Миронов, добавив, что СР возражает против платного въезда не только в столице, но и в любых других городах страны.

Парламентарий подчеркнул, что проблему пробок нужно решать, но недопустимо делать это все время за счет людей.

«И так достали людей все эти парковки. Теперь давайте закрывать въезд в город», – отметил Миронов.

По его мнению, в этой схеме есть коррупционная составляющая, поэтому и администрация президента не рекомендовала принимать законопроект в его нынешнем виде, считает лидер СР.

### РИА НОВОСТИ; 2017.03.28; ДЕПУТАТ ГД: АДМИНИСТРАЦИЯ ПРЕЗИДЕНТА НЕ ПРОТИВ ЗАКОНА О ПЛАТНОМ ВЪЕЗДЕ

Государственно-правовое управление (ГПУ) администрации президента РФ не возражает против принятия законопроекта «Об организации дорожного движения», предусматривающего возможность введения платного въезда на территории городов, замечания ГПУ – нормальная практика, заявил РИА Новости первый зампред комитета Госдумы по транспорту и строительству Алексей Русских.

Профильный комитет готовит в настоящее время законопроект к рассмотрению во втором чтении. Ранее некоторые СМИ писали, что ГПУ администрации президента не рекомендовало Госдуме принимать этот законопроект во втором чтении из-за ряда его недостатков, включая коррупционную составляющую проекта.

«ГПУ администрации президента на каждый документ и в первом чтении, и втором, когда они готовятся, дает свои заключения. Это нормальная практика. Крайне редко бывает, когда в заключении говорится, что полностью законопроект поддерживается. В данном случае по этому законопроекту есть несколько замечаний технического характера, но есть несколько замечаний концептуального характера», – сказал Русских, добавив, что законопроект будет доработан.

«Нет такого, что администрация президента категорически против принятия этого законопроекта», – подчеркнул собеседник агентства.

Он отметил, что прирост автомобильного парка, особенно в крупных городах, огромен, очень много людей едут работать в Москву. «Сколько бы мы ни строили дорог и туннелей, все равно не получится решить эту проблему пробок. Нужно искать компромиссное решение, и одно из решений, которые зреют – это введение платности проезда, въезда», – сказал депутат.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2017.03.28; «БАШКИРСКОЕ ДЕЛО» МОЖЕТ СИЛЬНО УДАРИТЬ ПО ГЧП-ПРОЕКТАМ, СЧИТАЕТ ЭКСПЕРТ

Спор Федеральной антимонопольной службы с госкомитетом Башкирии по концессии дороги Стерлитамак–Магнитогорск может сильно ударить по новым проектам государственно-частного партнерства, заявил РИА Новости замгендиректора одной из крупнейших дорожно-строительных компаний РФ ДСК «Автобан» Денис Анисимов на конгрессе «Российская неделя ГЧП» в МИА «Россия сегодня».

«Конечно, это очень сильно бьет по новым проектам. 7 апреля будет заседание суда, и конечно, если суд примет сторону ФАС – в принципе, это будет большой проблемой для рынка. Все-таки, мы надеемся, на благоразумие», – сказал собеседник агентства в ответ на вопрос о влиянии «башкирского дела» на рынок ГЧП-проектов.

Детали

ФАС аннулировала конкурс госкомитета Башкирии на заключение концессионного соглашения о финансировании и строительстве автодороги Стерлитамак–Магнитогорск в связи с тем, что «по данному соглашению расходы на работы должны были полностью покрываться из бюджета, частных инвестиций не предусматривалось». Расход бюджетных средств республики в ближайшие 15 лет составил бы в таком случае около 22 миллиардов рублей, сообщала служба. Госкомитет Башкирии обратился в суд с просьбой признать решения ФАС незаконными.

Ведомство предложило «исключить непрозрачные и неадминистрируемые требования из процедуры торгов на заключение концессионных соглашений, приблизив их к законодательству о контрактной системе», а также установить в законе о концессиях минимальный размер доли финансирования частным инвестором. Позднее ФАС пояснила, что речь не идет о пересмотре уже заключенных договоров. **Минтранс** и **Росавтодор** выступили с критикой такого предложения, признавая, что оно идет вразрез с текущими положениями закона.

Банкам, участвующим в финансировании инфраструктуры в рамках проектов ГЧП придется выставлять в качестве отдельной ковенанты положительное решения суда по «башкирскому делу», говорил в интервью РИА Новости вице-президент Газпромбанка Алексей Чичканов. По его словам, ковенанты заключаются в том, что либо суд должен признать неправоту ФАС по «башкирскому делу», либо должны быть внесены изменения в закон о концессиях, регламентирующие правомерность 100% возмещения затрат концессионера из бюджета (платы концедента).

Анисимов, в свою очередь, надеется, что данный спор не скажется на проекте строительства III участка ЦКАД, концессионером которого является «Автобан». Газпромбанк, выделивший кредит в 35,6 миллиардов рублей на проект, пока не выставил указанную ковенанту, говорит собеседник агентства.

### ЗА РУЛЕМ.РФ; 2017.03.28; НА РЕГИОНАЛЬНЫЕ ДОРОГИ ВЫДЕЛИЛИ 30 МЛРД РУБЛЕЙ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО ФОНДА

В результате поступлений от «Платона» в бюджете высвободятся средства, которые можно будет истратить на ремонт региональных дорог, находящихся сейчас далеко не в таком хорошем состоянии, как федеральные, отмечают в **Росавтодор**е.

Из госбюджета в 2017 году выделено 30 млрд рублей по программе «Безопасные и качественные дороги» на ремонт трасс в крупных городских агломерациях страны (город с пригородами), сообщает сегодня **Росавтодор**. На эти средства более половины дорог сразу 38 агломераций будут приведены в нормативное состояние, сейчас только 42,7% из них соответствуют норме. Всего за счет средств Федерального дорожного фонда планируется отремонтировать 4,5 тыс. километров региональных дорог.

Как говорится в сообщении ведомства, деньги удалось выделить благодаря регулярно поступающим в Федеральный дорожный фонд средствам от работы системы «Платон». Эти деньги позволяют предоставлять регионам дополнительную финансовую поддержку без сокращения темпов развития федеральных трасс.

Дороги отремонтируют в Астраханской, Барнаульской, Владивостокской, Волгоградской, Воронежской, Екатеринбургской, Ижевской, Иркутской, Казанской, Калининградской, Кемеровской, Кировской, Краснодарской, Красноярской, Липецкой, Махачкалинской, Набережночелнинской, Нижегородской, Новокузнецкой, Новосибирской, Омской, Оренбургской, Пензенской, Пермской, Ростовской, Рязанской, Самарско-Тольяттинской, Саратовской, Томской, Тульской, Тюменской, Улан-Удэнской, Ульяновской, Уфимской, Хабаровской, Чебоксарской, Челябинской и Ярославской городских агломерациях.

Соглашения о предоставлении трансфертов **Росавтодор** уже заключил со всеми этими субъектами. Однако данная программа предполагает не простое выделение денег, а софинансирование, то есть каждый вложенный из Федерального дорожного фонда рубль будет удвоен из регионального бюджета, а в отдельных случаях средства региона даже превысят господдержку. В результате на ремонт дорог в крупных городских агломерациях будет потрачено около 63 млрд рублей.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.28; ЯКУТИЯ НАДЕЕТСЯ В СЕНТЯБРЕ ПОДПИСАТЬ КОНЦЕССИОННОЕ СОГЛАШЕНИЕ С SINOHYDRO ПО ПРОЕКТУ МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ

Власти Якутии рассчитывают в сентябре подписать концессионное соглашение с китайской Sinohydro Corporation Limited по проекту строительства моста через Лену в районе Якутска.

«Сейчас Sinohydro Corp. ведет работу с проектной организацией по разработке технического отчета строительства мостового перехода, с финансовым консультантом– по разработке финансовой модели проекта, а также юридической компанией– по подготовке концессионного соглашения. Рассматривается возможность подачи заявки о заключении соглашения в правительство РФ в рамках третьего ВЭФ (Восточный экономический форум, пройдет во Владивостоке 6-7 сентября– ИФ)», – сообщил «Интерфаксу» зам**министра транспорта** и дорожного хозяйства Якутии– руководитель департамента дорожной службы и автомобильного транспорта Сергей Владимиров.

Он уточнил, что на текущий момент эта китайская компания рассматривается в качестве основного возможного инвестора проекта.

Глава Якутии Егор Борисов обратился к руководству страны с предложением поручить **Минтрансу**, Минэкономразвития и Минфину РФ при формировании проекта федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2020-2030 годы)» предусмотреть финансирование реализации проекта из федерального бюджета, начиная с 2020 года.

Ранее сообщалось, что в ноябре 2012 года власти Якутии и **Минтранс** РФ согласовали вопросы строительства автомобильного моста через Лену, включив этот проект в число основных на предстоящую перспективу. Однако в конце 2014 года было принято решение отложить строительство моста через Лену ради строительства моста через Керченский пролив.

**Минтранс** РФ был назначен ответственным за подготовку официального предложения для китайских инвесторов по строительству моста через Лену.

В июле 2016 года премьер-министр РФ Дмитрий Медведев выразил уверенность, что мост через реку Лену в Якутске будет построен.

В прошлом году проект оценивался в 56 млрд рублей.

Sinohydro Corporation– госкомпания Китая, создана в 1950 году, головной офис находится в Пекине, основными направлениями деятельности являются строительство, инжиниринг, проектные работы в сфере строительства гидротехнических объектов. Корпорация также занимается строительством объектов транспортной инфраструктуры, жилых домов

### КОММЕРСАНТ КРАСНОДАР; СЕРГЕЙ ЛАПШИН; 2017.03.29; КРАСНОДАРСКОМУ «МЕТРО» ПОКАЗАЛИ СВЕТ В КОНЦЕ ТОННЕЛЯ

На этой неделе в Краснодаре специальная комиссия должна определить места для размещения остановок «наземного метро», после чего проект будет передан в мэрию и РЖД для просчета. Движение поездов из пригорода в Краснодар и по его территории, по идее авторов, должно значительно разгрузить улицы кубанской столицы, а возможно, и решить проблему с пробками. В проект необходимо вложить 60–100 млн руб., считают инициаторы. Эксперты говорят о сумме 100–220 млн руб. и о том, что цена проезда не оправдает расходов и стоимость билета придется дотировать из бюджета.

На этой неделе специальная комиссия, созданная для реализации проекта «наземного метро» Краснодара, должна окончательно определить места расположения остановок и передать проект «наземки» в мэрию и РЖД для просчета необходимых инвестиций. Об этом сообщает один из инициаторов проекта, член совета директоров ОАО «Кубань экспресс-пригород» Евгений Змиев. В группу также вошли представители общественного движения «Городские решения», портала «Общественный транспорт Кубани и Адыгеи». Ранее о необходимости создания «метро» говорил мэр Краснодара Евгений Первышов. По данным господина Змиева, после анализа предложения и просчета необходимых вложений администрация города и другие стороны приступят к реализации проекта. Для перевозки пассажиров планируют использовать пути РЖД, которые пересекают весь Краснодар. Запуск «наземки» позволит частично решить проблему пробок, считает господин Змиев. В частности, по его словам, это снизит поток въезжающих из соседних районов автомобилей (65 тыс. машин, или 100 тыс. человек). «На начальном этапе проекта, который планируют запустить до конца года, на железнодорожных линиях рассчитывают перевозить ежедневно порядка 43 тыс. человек, проживающих вне Краснодара в зоне 30 км, на втором включат населенные пункты на удалении 80–100 км от города. Составы из четырех – шести вагонов будут курсировать с интервалом 20 минут в час пик и 40 минут в течение дня. Стоимость проезда планируется установить 20 руб. за 10 км»,– сообщил господин Змиев. Для посадки и высадки планируют задействовать 38 платформ: на первоначальном этапе – 12–14, часть из них необходимо обустраивать с нуля, уточняет собеседник „Ъ-Кубань“. «После определения мест для остановочных пунктов городская администрация займется согласованием новых маршрутов и графика движения общественного транспорта с остановками „наземки”, создаст проекты перехватывающих парковок и подъездных путей к ним, будет выяснять, кому принадлежат земельные участки возле будущих станций»,– пояснил вице-мэр столицы Кубани Евгений Зименко.

По оценкам Евгения Змиева, в проект необходимо инвестировать 60–100 млн руб. В дальнейшем планируют построить новые станции, создать в их пределах инфраструктуру обслуживания, использовать составы типа «Ласточек». «Возведение некоторых остановочных платформ планируют вести по частно-государственному формату, с привлечением крупных торговых центров, таких как СБС, „Красная площадь”, а также вещевого рынка по улице им. Вишняковой»,– говорит собеседник „Ъ-Кубань”. Оператора наземного метро определит региональный **минтранс**, но с большой вероятностью, как считают в инициативной группе, это будет «Кубань экспресс-пригород».

По данным системы «Картотека.ру», ОАО «Кубань экспресс-пригород» зарегистрировано в марте 2010 года. Его учредители – **минтранс** Краснодарского края (доля в уставном капитале – 51%, 255 тыс. руб.) и ОАО «РЖД» (49% акций, 245 тыс. руб.). По данным бухгалтерской отчетности за 2015 год, выручка составила 361,1 млн руб., убыток – 44 млн руб., кредиторская задолженность – 174,8 млн руб.

Аналитик «Алор брокера» Кирилл Яковенко считает, что проект перспективный, так как будет использовать существующую инфраструктуру и потребует минимальный объем первоначальных вложений – до 150 млн руб. «Проблема пробок полностью решена не будет, но 10–15% автомобильного трафика „наземное метро” заберет, а правильная организация парковок увеличит этот показатель. Проект будет популярным у населения и выгодным для перевозчика, если интервал между составами будет 10 минут. Движение с интервалом от 20 минут и выше не характерно для метро, где временной промежуток – 3–5 минут, что позволяет не закладывать в маршрут время ожидания поезда»,– отметил господин Яковенко. Главной проблемой для инициаторов проекта, по его мнению, будет лоббирование приоритета движения электропоездов наземного метро перед составами РЖД. В самом РЖД не смогли дать комментарий по этому вопросу. «Вопросы межевания земель, обустройство зон перехватывающих парковок, согласование маршрутов „наземки” с другими видами городского транспорта могут значительно увеличить стоимость проекта – до 180–220 млн руб.»,– считает генеральный директор Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин. Заявленный минимальный интервал движения, по его мнению, не решит проблемы с пробками. Двадцать минут – очень большой интервал, чтобы автовладельцы отказались от движения на машине, отметил эксперт. Он также уверен, что заявленная цена проезда ниже экономически обоснованной и ее придется дотировать из бюджета. «В Москве даже при наличии транспортно-пересадочных узлов объем дотаций из городской казны на Московское центральное кольцо составляет 3–4,5 млрд руб., при ежедневном трафике более 300 тыс. человек. Для реализации этого проекта потребовалось около 100 млрд руб., его финансировали федеральный бюджет, Москва и ОАО „РЖД“. Сегодня МЦК заметно разгрузило московские вокзалы, метро, у него огромный пассажиропоток, поэтому при правильной организации и реализации „наземное метро” также станет популярным у краснодарцев»,– считает господин Иванкин.

### MK.RU; ТАТЬЯНА АНТОНОВА; МИНТРАНС НАЗВАЛ СУММУ ВЫПЛАТ ЗА СМЕРТЬ В МЕТРО

**Минтранс** впервые прописал суммы, которые положены гражданам в случае причинения различного вреда

Новые правила выплаты страховки пассажирам при авариях в подземке разработал **Минтранс**. Чиновники прописали в законе четкие суммы возмещения, на которые сможет рассчитывать пострадавший.

**Минтранс** назвал сумму выплат за смерть в метро фото: Евгений Семенов

Для этого будут внесены поправки в закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчиков». В нынешней версии закона конкретных сумм компенсации за причинение вреда жизни и здоровью пассажира метро нет. Вместо них – заумные формулы и отсылки к договорам страхования. После принятия поправок разобраться, сколько стоит сломанная нога или порванная во время падения с эскалатора шуба, станет гораздо легче.

За гибель пассажира родственникам будет выплачено 2 млн 25 тысяч руб. За вред имуществу– 600 руб. за 1 кг ручной клади.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.28; РЖД ЗАПУСТИЛИ ДВИЖЕНИЕ НА РАСКОНСЕРВИРОВАННОМ УЧАСТКЕ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Северо-Кавказская железная дорога (СКЖД, филиал ОАО «РЖД») во вторник запустила движение на расконсервированном участке Морозовская– Волгодонская (Ростовская область), сообщает пресс-служба СКЖД.

На первом этапе расконсервированный участок будет задействован для перевозок грузов. В настоящее время здесь можно организовать движение до 10 пар грузовых поездов со скоростью 60 км/час. Для них уже разработан график движения на участке от станции Морозовская до Батайска.

Увеличение пропускной способности на участке будет продолжено. В перспективе здесь планируется открыть пассажирское движение.

Восстановительные работы на участке были начаты в конце прошлого года. В январе на объект привлекли 6 путевых колонн из Батайска, Армавира, Тимашевска, Тихорецка и Прохладного. В общей сложности железнодорожники восстановили и отремонтировали порядка 50 км пути.

Как сообщалось ранее, рабочее сквозное движение поездов было открыто на части этого участка– между станциями Морозовская и Цимлянская– 1 марта.

Решение о расконсервации принято руководством ОАО «РЖД» в связи с увеличением грузопотока в направлении южных портов и пассажиропотока к черноморским здравницам. Расконсервация участка Морозовская– Волгодонская позволит перенаправить часть поездов с участка между Лихой и Ростовом-на-Дону, который остается одним из самых загруженных на СКЖД. На восстановленном участке будет организовано движение до 10 пар грузовых поездов со скоростью 60 км/час.

Участок пути Морозовская– Волгодонская был законсервирован в феврале 2001 года из-за нерентабельности.

### ТАСС; 2017.03.28; НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ЖД ПЕРЕЕЗДОВ СВЖД НАПРАВИТ 43 МЛН РУБЛЕЙ В 2017 ГОДУ

Свердловская железная дорога (СвЖД, филиал ОАО «РЖД») в 2017 году направит на капитальный ремонт, модернизацию и работы по текущему обновлению переездов 43 млн рублей, сообщила служба корпоративных коммуникаций магистрали.

Согласно сообщению, на переезде 216 км перегона Ноябрьск 2 – Топумей будет установлено устройство заграждения переездов (УЗП). Запланирован капитальный ремонт переездов на станции Кукуштан и 2010 км перегона Ощепково – Талица. Капремонт включает смену УЗП и резинокордового настила, асфальтирование междупутья в границах переездов, замену дорожных знаков, шлагбаумов, сигнальных столбиков и водоотводных лотков. Кроме того, будет проведена модернизация автоматической переездной сигнализации на переезде в границах станции Тобольск, замена настила с укладкой резинокордового покрытия на 27 переездах, на 11 переездах обновят системы электроснабжения.

Свердловская железная дорога действует на территориях Пермского края, Свердловской и Тюменской областей, ХМАО и ЯНАО.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.03.29; ПРОБЛЕМА ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ ТРЕХ ИЗОЛИРОВАННЫХ ПОСЕЛКОВ ПРИАМУРЬЯ К НАЧАЛУ НАВИГАЦИИ БУДЕТ РЕШЕНА

Более 800 жителей трех поселков Мазановского и Селемджинского районов Амурской области, для которых речные переправы являются основной транспортной артерией, с началом навигации будут вновь связаны с внешним миром за счет ремонта паромной переправы и покупки маломерного судна.

«На сегодняшний день в Мазановском районе прорабатывается вопрос приобретения маломерного суда, а в Селемджинском районе уже начаты работы по ремонту паромной переправы. Речные переправы являются единственным транспортным звеном для поселков **Иванов**ский, Огоджа и Майский», – сообщает **Минтранс** области.

От работы переправы «Майская» через реку Селемджа в Мазановском районе зависит транспортная доступность 425 жителей поселка **Иванов**ский и 85 жителей поселка Майский.

В Селемджинском районе от работы переправы через реку Селемджа зависит не только транспортная доступность 329 жителей села Огоджа. Она используется и для доставки продуктов питания, товаров первой необходимости, а также угля из Огоджинского угольного разреза для предприятий ЖКХ Селемджинского района.

На рабочем совещании под председательством зампреда правительства области Алексея Венглинского, **министр транспорта** и строительства региона Андрей Тягло предложил к следующей навигации построить паромы в этих районах.

«Вариант является, конечно, затратным, но имеет значительное преимущество, он позволяет организовать безопасные, как пассажирские, так и грузовые перевозки, тем самым полностью обеспечить транспортную доступность населенных пунктов Огоджа, Майский и **Иванов**ский», – приводятся в сообщении слова А.Тягло.

В прошлом году с мая по сентябрь через переправу перевезено почти 10 тыс. тонн угля, что составляет 40% от годового объема завезенного топлива в район.

В июне 2016 года перевозки транспорта на переправе в Мазановском районе были прекращены из-за несчастного случая. Тогда один из автомобилей скатился с парома, погиб человек. В итоге, до конца навигации действовала только лодочная переправа. Такая перевозка через горную реку небезопасна.

Из Грозного до Севастополя **минтранс** пустит прямой автобусный рейс

С 1 апреля автобусы по крымскому маршруту будут отправляться каждый день по расписанию.

Путь будет пролегать через такие города, как Краснодар, Анапа, Керчь, Феодосия, Симферополь, Алушта и Ялта. Правительство России включило Грозный в перечень городов, маршруты из которых в Крым и Севастополь будут субсидировать из федерального бюджета.

В **министерстве транспорта** и связи ЧР рассказали, что для желающих отдохнуть в Крыму появилась хорошая возможность попасть на отдых бюджетным способом. Это будет способствовать развитию внутреннего туризма.

Также субсидии будут предоставлять и на воздушное сообщение с Крымом с июня по ноябрь включительно. Дешёвые билеты будут доступны молодёжи до 23 лет, женщинам и мужчинам пенсионного возраста, инвалидам первой группы и сопровождающим их лицам, а также инвалидам детства второй или третьей группы.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.03.28; АЭРОПОРТ «ЖУКОВСКИЙ» НЕ СУЩЕСТВУЕТ В РОССИЙСКИХ АКТАХ

«Аэропорт с наименованием «Жуковский» в нормативных актах не значится... распоряжением правительства для международных полетов открыт аэропорт «Раменское»... в перечень аэропортов федерального значения включен международный аэропорт «Раменское», – говорится в письме и. о. руководителя **Росавиаци**и Константина Махова частному лицу Надежде Тарасовой, сообщает агентство «Авиапорт».

«Ведомости» также ознакомились с документом, его подлинность подтвердили два федеральных чиновника. Как следует из письма, Тарасова в декабре жаловалась президенту России, потом ее письмо ушло в прокуратуру Московской области, а оттуда в **Росавиаци**ю.

«Администрации аэропорта, расположенного на территории городского округа Жуковский (аэропорт принадлежит компании «Рампорт аэро»), дано поручение привести фасад здания аэровокзала в части размещения наименования аэропорта в соответствии с имеющимися нормативными документами», – пишет Махов заявительнице.

Аэропорт «Жуковский» строился с 2014 г., официально открылся 30 мая 2016 г. и принял первый рейс 12 сентября, он расположен в городе Жуковский. IATA (Международная ассоциация воздушного транспорта) присвоила ему код ZiA, относит его к населенному пункту Жуковский и его названием считает «Жуковский», говорится на сайте IATA.

«Аэропорт работает на базе аэродрома «ЛИИ имени Громова», аэродром называется «Раменское» и был построен еще до того, как в 1947 г. поселок Стаханово переменовали в город Жуковский – и вслед за аэродромом такое же название в правительственных документах получил и аэропорт», – объясняет первый замгендиректора «Рампорт аэро» Евгений Солодилин происхождение названия.

От **Росавиаци**и был запрос, почему аэропорт называется так, хотя в правительственных документах значится «Раменское», мы объяснили и сообщили, что занимаемся его переименованием, это очень длительный процесс, продолжает Солодилин. Название «Жуковский» поддержали 87% жителей года в ходе опроса еще в 2015 г., переименование поддерживают и **Росавиаци**я с **Минтрансом**, добавил он.

Аэропорт является географическим названием, его переименование проводит правительство по представлению уполномоченного ведомства, говорится в письме замруководителя **Росавиаци**и Махова.

«Обращение «Рампорт аэро» о присвоении международному аэропорту наименования «Жуковский» поступило в Росреестр 14 марта 2017 г. 22 марта оно направлено на согласование в **Минтранс** и **Росавиаци**ю», – говорит представитель Росреестра. Как только Росреестр получит их согласования, то проведет экспертизу, в случае положительного заключения направит пакет документов в Минэкономразвития, которое и представит его на рассмотрение в правительство, описывает собеседник процесс.

«Рампорт аэро» занимается переименованием уже давно, и возражения были только у Минпромторга: в его ведении находится аэродром «Раменское», и в случае переименования аэропорта с аэродромом ему пришлось бы многое менять в своих внутренних документах, знает федеральный чиновник. На вопрос Минпромторга будет скоро дан ответ, переименовывать сам аэродром не придется, поясняет Солодилин.

Представители Минпромторга и **Росавиаци**и тему не комментируют.

«Сменить вывеску – это вопрос нескольких сотен тысяч рублей. Но не в этом дело, аэропорт ведь действительно расположен в Жуковском, и это название уже имеет маркетинговый смысл», – говорит исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.03.29; «ПОБЕДА» ДЕЛАЕТ СТАВКУ НА РЕГИОНЫ

Авиакомпания «Победа» (100%-ная «дочка» «Аэрофлота») почти в полтора раза увеличила частоту полетов на региональных направлениях, сообщил перевозчик. В начавшем действовать с 26 марта летнем расписании запланировано 3012 рейсов без посадки в Москве против 2050 в летнем расписании 2016 г.

Увеличена маршрутная сеть и частота рейсов из Санкт-Петербурга: полеты выполняются в Екатеринбург, Владикавказ, Волгоград, Махачкалу, Нальчик и Ростов-на-Дону. Из Екатеринбурга – в Красноярск, Новосибирск, Санкт-Петербург, Сочи и Анапу. Из Махачкалы помимо Санкт-Петербурга «Победа» начала летать в Сургут. Из Самары «Победа» летает в Алма-Ату. Сезонная программа из Сочи состоит из шести региональных маршрутов – Екатеринбург, Казань, Нижнекамск, Пермь, Тюмень и Челябинск, из Анапы – Екатеринбург и Пермь. Кроме того, в летнем расписании полетов (кроме календарного лета) выполняются рейсы из Ростова-на-Дону в Баку и Тбилиси.

«Вжух» – история бюджетного перелета

Пластилиновый лоукостер в мульте «Ведомостей»

Таким образом, доля региональной маршрутной сети достигла 22,64% от всей сети лоукостера, тогда как годом ранее было всего 13,56% (без учета сезонной программы в Сочи и Анапу). Количество региональных направлений выросло с 8 до 12, уточняет представитель «Победы». «Мы видим очень хороший спрос на низкобюджетные перевозки у регионального пассажира. Россиянам выгоднее прямые рейсы без стыковок в Москве, – продолжает представитель перевозчика. – Еще на этапе создания «Победы» мы говорили, что будем повышать транспортную доступность регионов России». С начала полетов в декабре 2014 г. «Победа» перевезла около 1 млн пассажиров на рейсах не из Москвы, доля региональных рейсов за это время – 12%.

«Аэрофлот» и его крупнейшая «дочка», «Россия», наоборот, концентрируются на перевозках через московские хабы – соответственно «Шереметьево» и «Внуково». Сокращение «Россией» (в 2016 г. в нее влились другие «дочки» «Аэрофлота» – «Донавиа» и «Оренбургские авиалинии») маршрутной сети из Санкт-Петербурга и Ростова-на-Дону вызвало в прошлом году жалобы региональных правительств, в **Минтрансе** была даже создана специальная рабочая группа. Летом **Минтранс** предложил и вовсе приватизировать «Россию». Одной из целей такой сделки называлось развитие перевозок из Санкт-Петербурга.

Параллельно аэропорт «Пулково» запустил специальную программу, мотивирующую перевозчиков развивать маршрутную сеть. Среди прочего она предусматривает бонусы как за открытие новых и восстановление закрытых маршрутов, так и за увеличение частоты по уже имеющимся направлениям. В последнем случае сборы за взлет/посадку могут быть снижены на 5–15% в зависимости от увеличения частоты, говорится на сайте аэропорта. По всем направлениям «Победа» уже сейчас летает из «Пулково», но лоукостер сможет претендовать на бонус за увеличение частоты, комментирует представитель компании «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС, концессионер «Пулково»).

«Это логично: группа «Аэрофлот» закрывает все возможные ниши, которые есть на рынке. Кому это делать в группе – вопрос тонкой настройки, но так как платежеспособность в регионах относительно низкая, то целесообразно лоукостеру», – говорит гендиректор Infomost Борис Рыбак. Региональные перевозки – самый низкомаржинальный сегмент рынка, добавляет эксперт. «Санкт-Петербург – огромный город, других лоукостеров здесь нет, «Победа» вполне может найти хороший спрос», – согласен ведущий научный сотрудник Института экономики транспорта Федор Борисов. Конечно, каннибализация между «Победой» и «Россией» есть (обе базируются во «Внуково», «Россия» – также в «Пулково»), что будет и дальше негативно влиять на результаты последней, добавляет он.

### РБК; ЕГОР БЕЛОВ; 2017.03.28; ИЗ УФЫ В АНТАЛИЮ НАЧНЕТ ВЫПОЛНЯТЬ ЕЩЕ ОДНА ТУРЕЦКАЯ АВИАКОМПАНИЯ

В Уфу приходит новая иностранная авиакомпания – турецкая «AtlasGlobal», штаб-квартира которой находится в Стамбуле. Перевозчик намерен выполнять регулярные рейсы в Анталию трижды в неделю и в настоящее время проходит техническое согласование в **Росавиаци**и: об этом рассказала пресс-секретарь аэропорта Уфы Татьяна Ризван. Таким образом количество перевозчиков, которые планируют выполнять рейсы из Уфы в Анталию в летний сезон, увеличивается до восьми.

Чартерное авиасообщение городов России с Турцией было закрыто до конца августа прошлого года (регулярные рейсы сохранялись в расписании). В весенне-летнем расписании, которое вступило в действие с 26 марта, значится ежедневный регулярный рейс а Анталию, выполняемый «Turkish Airlines», а также запланированы чартерные рейсы на этом же направлении от компаний «Royal Flight», «ВИМ-Авиа», «AZUR air», «Северный ветер», «Ямал», «I-Fly». Как писал РБК-Уфа ранее, количество рейсов из Уфы в Анталию в разгар сезона может достигать четырех в день.

Также в весенне-летнем расписании представлены рейсы в Прагу, Стамбул, Бургас, Даламан, Барселону, Родос, Дубай, Ираклион, Салоники. «В текущем сезоне заявлены рейсы 35 авиакомпаний в 55 направлениях, доля международных рейсов по сравнению с сезоном-2016 увеличилась с 11% до 17%», – рассказали в пресс-службе уфимского аэропорта. На фоне роста интереса к Турции в организации прогнозируют, что снизится спрос на российские курортные направления – в Краснодарский край и Крым. В весенне-летнем сезоне в расписании обозначены 12 рейсов в неделю в Сочи (их выполняют шесть авиакомпаний) и 8 еженедельных рейсов в Симферополь.

### ТАСС; 2017.03.28; БОЛЕЕ 400 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ РЕЙСОВ ЗАПУСТЯТ ЛЕТОМ НА ЧЕРНОМОРСКОЕ ПОБЕРЕЖЬЕ

Более 400 дополнительных рейсов из 20 регионов страны будут запущены летом на курорты Черноморского края. Об этом сообщил руководитель Ростуризма Олег Сафонов во вторник на совещании, посвященном летнему сезону.

«Для перевозки туристов из регионов России в места отдыха в Крыму, Краснодарском крае к Черноморскому побережью планируется назначить более 400 рейсов из 20 регионов страны», – сказал он, не уточнив, по каким маршрутам будут запущены рейсы.

По словам Сафонова, в 2017 году в целом по стране предусмотрено субсидирование авиаперевозок по более чем 120 маршрутам, из них 25 – в туристско-рекреационные зоны.

Рейсы из многих городов РФ принимают аэропорты четырех черноморских городов: Симферополя, Сочи, Анапы и Геленджика. Власти Кубани предложили возобновить полеты в аэропорт Ейска, который с 2012 года из-за ремонта используется только для приема воздушных судов военной авиации.

«Аэропорт можно использовать для базирования не только военных, но и гражданских самолетов. Подобный опыт есть в других регионах, это будет еще одним стимулом развития в целом Азовского побережья», – считает губернатор Кубани Вениамин Кондратьев.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.28; ШЕРЕМЕТЬЕВО С 1 АПРЕЛЯ ЗАКРЫВАЕТ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ТЕРМИНАЛ C, ЗАТЕМ ИНТЕГРИРУЕТ ЕГО С ТЕРМИНАЛОМ В

Международный аэропорт «Шереметьево» 1 апреля выводит из эксплуатации и закрывает на реконструкцию терминал С.

В соответствии с программой долгосрочного развития аэропорта реконструкция терминала C позволит в 2019 г. интегрировать его со строящимся терминалом B (открытие в 2018 г.) и расширить пропускную способность Северного терминального комплекса, говорится в сообщении «Шереметьево».

Рейсы авиакомпаний, ранее выполнявших полеты из терминала С, переведены в терминалы Е и F.

«Шереметьево» – крупнейший аэропорт РФ. К 2018 г. собственники «Шереметьево» – государство и TPS Avia Holding Аркадия Ротенберга и его партнеров – планируют увеличить пассажиропоток аэропорта до 58 млн человек (в 2016 г.– 34,3 млн человек).

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.28; ТАДЖИКИСТАН НАПРАВИЛ ОТВЕТ В РФ ПО ПОВОДУ ПОЛЕТОВ «ЯМАЛА», КОМПАНИЯ ИНФОРМАЦИИ ПОКА НЕ ПОЛУЧАЛА

Переговоры авиакомпании «Ямал» и властей Таджикистана о согласовании полетов в эту страну затягиваются– таджикская сторона пока не предоставила информацию о сроках выдачи разрешения на полеты, хотя планировала сделать это 26 марта, сообщил «Интерфаксу» коммерческий директор компании Андрей Дубров.

«Они отмалчиваются. Мы отправили им письмо, чтобы они разъяснили свою позицию, дали вразумительный ответ, когда подпишут форму «Р» (заявление о выдаче разрешений на полеты– ИФ), но ответа не было», – отметил А.Дубров.

Он затруднился сказать, когда перевозчик откроет рейсы в Таджикистан. Ранее «Ямал» хотел начать полеты в конце марта, но позже перенес сроки на середину апреля.

Между тем, источник в **министерстве транспорта** Таджикистана сообщил «Интерфаксу» что официальный ответ отправлен авиационным властям РФ и авиакомпании «Ямал» по дипломатическим каналам.

«Мы отправили официальное письмо по этому поводу в адрес российских авиационных властей и авиакомпании «Ямал» по дипломатическим каналам. Они должны его получить в ближайшее время», – сообщил источник, не уточнив подробности.

В конце 2016 года авиавласти Таджикистана отказались допустить авиакомпанию «Ямал» к регулярным полетам в республику из подмосковного аэропорта «Жуковский». **Минтранс** РФ в ответ приостановил рейсы таджикской Somon Air в регионы страны, кроме Москвы и Санкт-Петербурга. Позднее конфликт был разрешен, Таджикистан по итогам переговоров с российской стороной подтвердил назначение авиакомпании «Ямал» в качестве второго российского перевозчика для полетов в республику из аэропорта «Жуковский» с летнего сезона IATA 2017, то есть с конца марта.

АО «Авиационная транспортная компания «Ямал» является основным перевозчиком в Ямало-Ненецком автономном округе и Тюменской области, выполняет перевозки между городами округа и за его пределами.