**31 МАРТА 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2017.03.30; МАРИЯ АМИРДЖАНЯН; МАКСИМ СОКОЛОВ: ТРЕБОВАНИЕ СДАВАТЬ АЛКОГОЛЬ ИЗ DUTY FREE В БАГАЖ МОЖЕТ ПОВЫСИТЬ ЦЕНУ БИЛЕТА

Как провоз алкоголя из магазинов duty free в багаже самолета повлияет на доходы аэропортов, почему российские компании не могут летать из нового аэропорта Жуковский в Таджикистан и что может помочь развитию региональной авиации, в интервью ТАСС рассказал **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

- Хотелось бы начать с темы жалоб авиакомпаний на качество авиатоплива. Поступали ли такие жалобы в **Минтранс**? Когда ведомство планирует одобрить правила контроля за качеством топлива в аэропортах?

- Жалобы на авиатопливо в **Минтранс** не поступали. Оно у нас достаточно высокого качества. А вот жалоба Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) на существующую систему сертификации и обязательства авиакомпаний проверять качество топлива действительно поступила. Странно, что диалог ведется в формате общения через СМИ, но я с удовольствием вам отвечу, что это требование установлено существующими авиационными правилами (ФАП). Эта обязанность сертификации исходит из технического регламента Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС). Что касается проекта изменений 128-го ФАП, который устанавливает правила контроля качества топлива, то он прошел общественное обсуждение и в ближайшее время будет выпущен. Само требование проверять качество топлива следует из требований Международной ассоциации гражданской авиации. Поскольку сертификация на территории Евразийского союза была отменена, эту функцию на себя должны взять авиакомпании и смотреть за качеством топлива, которое они получают. Так делают во всем мире. Я переговорил с руководителем АЭВТ Владимиром Николаевичем Тасуном, он долгое время работал директором авиационного департамента в **Минтрансе** и прекрасно знает эту ситуацию, поэтому я уверен, что с Ассоциацией мы найдем общий язык.

- Когда могут быть внесены изменения в ФАП-128?

- В обозримом будущем. Речь может быть идет не о неделях, но по крайней мере о месяцах. Вы знаете, что у нас все документы проходят достаточно долгую процедуру общественного обсуждения, в том числе ведется учет мнения общественных организаций и профессиональных союзов. Как только она завершится, мы сразу внесем предложения для принятия соответствующего решения.

- Вопрос об авиасообщении с Таджикистаном. Авиакомпания "Ямал" должна была 27 марта начать летать из Жуковского в города республики, но полеты так и не начались.

- В Таджикистане только что закончился праздник Новруз, с чем я их искренне поздравляю. Праздник – это всегда хорошо. Таджикские авиационные власти отдыхали и видимо поэтому не успели согласовать летнее расписание. Но хочу отметить, что **Минтранс**, авиационные власти РФ всегда последовательно отстаивали интересы наших авиакомпаний, и, исходя из этого, продолжим взаимодействовать с таджикскими коллегами для побуждения их к выполнению соответствующих пунктов и договоренностей в рамках межправительственного соглашения о воздушном сообщении.

- То есть в этой ситуации потребуются дополнительные переговоры? Может быть, уже известна их дата?

- Переговоры или соответствующие побуждающие действия.

- Но договоренности о переговорах пока нет?

- Есть информация, полученная из прессы, о том, что якобы направлено соответствующее письмо в **Министерство транспорта**, но наши авиационные власти его пока не получали. Соответственно, если мы не увидим позиции, то примем соразмерные данной ситуации меры, о чем мы, кстати, на прошлой неделе, пригласив посла Таджикистана в **Министерство транспорта**, уведомили его в официальном порядке.

- Когда система весогабаритного контроля (СВГК) на российских дорогах заработает в полном объеме?

- В соответствии с дорожной картой, до 2021 года. Непросто развернуть такую систему на всех 50 тыс. км федеральных трасс страны. Необходимо будет установить почти 400 соответствующих рамок. Мы помним, как основательно шла подготовка к запуску системы "Платон", и здесь процесс с точки зрения масштабности задачи будет, очевидно, таким же. Сейчас мы по поручению правительства уже прорабатываем предложения частных инвесторов по внедрению этой системы, которые мы получили – кстати, основанные на нашем концессионном законодательстве. Эти предложения, конечно, потребуют доработки, дополнения, обсуждения, но в целом мы считаем, что в последнее время существенно продвинулись в понимании этого вопроса – он, кстати, обсуждался и на встрече с председателем правительства Дмитрием Анатольевичем Медведевым с представителями автоперевозчиков, где говорилось, что правительство, **Минтранс**, **Росавтодор** нацелены на скорейшее внедрение этой системы, чтобы уровнять условия ведения бизнеса для всех, кто пользуется федеральными трассами.

- Будет ли использована для системы весогабаритного контроля инфраструктура системы "Платон"?

- Это кажется логичным, поскольку она тоже предполагает установку почти 500 рамок. Единственное, есть некоторые технологические различия в действии и местах расположения этих рамок в системе "Платон" и СВГК. Но какая-то серьезная часть уже установленных рамок может быть использована, если такое решение будет принято, для обслуживания системы весогабаритного контроля. Такой вариант обсуждается.

- Поддерживает ли **Минтранс** идею о необходимости сдачи в багаж алкоголя, купленного в duty free, и как такая идея может быть реализована?

-Вопрос спорный, требует всестороннего обсуждения. Подобная мера значительно снизит доходность неавиационной деятельности аэропорта, что, в соответствии с мировой практикой, позволяет сдерживать рост стоимости услуг по основным, авиационным видам деятельности.

- Как Вы относитесь к предложению группы "Ренова" обнулить НДС во всех региональных аэропортах?

- **Минтранс** последовательно выступает за обнуление НДС в целом, по всем видам региональных перевозок. В том числе, благодаря решению правительства, поддержанному Госдумой и президентом, о снижении НДС с 18% до 10%, российская авиация прошла период турбулентности и даже в непростой экономической ситуации уверенно показывает рост в развитии региональных направлений. Мы считаем, что обнуление НДС в целом очень позитивная мера для развития авиации, в том числе и региональной.

Российская авиация прошла период турбулентности и даже в непростой экономической ситуации уверенно показывает рост в развитии региональных направлений

В целом региональные авиаперевозки требуют такой же долгосрочной системной налоговой поддержки, подобно недавним решениям по обнулению НДС на пригородные и дальние железнодорожные перевозки, чтобы, в том числе, уровнять все виды транспорта. Как некое компромиссное решение мы, конечно, поддержим и обнуление НДС по региональным направлениям, минуя Москву. Действительно, Московский авиаузел перегружен, многие перелеты, даже между городами РФ, совершаются именно через Москву. **Минтранс** последовательно выступает за установление и развитие прямых региональных связей. Поэтому, в целом поддерживая снижение НДС, мы как часть этого решения поддерживаем и обнуление НДС для региональных перевозок, минуя Московский авиаузел.

- **Минтранс** будет еще раз обращаться в правительство с такой инициативой?

- Мы сначала обсудим, что даст отрасли эта мера, и тогда выработаем общую точку зрения.

### ТАСС; 2017.03.30; МИНТРАНС РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО ПОРТ САБЕТТА СТАНЕТ ГРУЗОВЫМ ХАБОМ ДЛЯ ВСЕХ НАПРАВЛЕНИЙ

**Минтранс** России рассчитывает, что порт Сабетта в ближайшее десятилетие станет крупнейшим грузовым хабом для поставок по все направлениям - как на восток, так и на запад. Об этом на пресс-конференции сообщил **министр транспорта** Максим **Соколов**.

"Хочу заметить, что использование инфраструктуры порта - это значимая часть перевозок по Северному морскому пути. Порт уже работает, сегодняшний приход танкера - лучшее тому подтверждение. И сам завод вряд ли мог быть построен без порта. Мы видим и дальнейшие перспективы развития порта Сабетта", - сказал министр.

30 марта состоялся первый заход в порт танкера ледового класса, названного в честь погибшего в 2014 году главы французской Total Кристофа де Маржери.

**Соколов** отметил, что дальнейшее развитие порта связано в том числе с развитием железнодорожного сообщения по ветке от Бованенковского месторождения до порта.

По словам министр, этот проект реализуется на принципах государственно-частного партнерства - 20% будут внебюджетные источники. Вторым проектом, который будет способствовать развитию порта, является строительство Северного широтного хода.

"Эти два проекта позволят еще на 25 млн тонн увеличить оборот порта. Таким образом, в течение следующего десятилетия может быть сформирован крупнейший грузовой хаб в Арктике. Мы можем предполагать, что Сабетта начнет работать как порт-хаб на все направления - как на восток, так и на запад", - считает министр.

В свою очередь председатель правления "Новатэка" Леонид Михельсон отметил, что по обороту порт может занять 15% мирового рынка.

### КОММЕРСАНТ; ЮРИЙ БАРСУКОВ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2017.03.31; К «ЯМАЛ СПГ» ПРИШЕЛ ПЕРВЫЙ ТАНКЕР

НОВАТЭК решил вторую по сложности после привлечения финансирования задачу своего крупнейшего проекта «Ямал СПГ». Компания получила возможность транспортировки газа: вчера в Сабетту пришел первый в мире ледовый СПГ-танкер. Этот способ перевозки дорог, но компенсировать его должна низкая себестоимость ямальского СПГ. Впрочем, над ней, по мнению акционера «Ямал СПГ» Total, еще нужно поработать.

Вчера в порт Сабетта, откуда будут вестись поставки сжиженного газа с проекта НОВАТЭКа «Ямал СПГ» (мощность – 16,5 млн тонн, первая линия из трех должна быть запущена в этом году), пришел первый ледовый газовоз «Кристоф де Маржери» (экс-глава Total, погибший в 2014 году). Судно встречали максимально представительно – гендиректор НОВАТЭКа Леонид Михельсон, глава Total Патрик Пуянне, гендиректор «Совкомфлота» Сергей Франк, **министр транспорта** Максим **Соколов** и – по телемосту – Владимир Путин.

СПГ-танкер «Совкомфлота» уже прошел испытания во льдах. Такие суда должны решить одну из основных сложностей проекта – вывоз газа с Ямала, до этого газовозы никогда не ходили во льдах. Первую проблему – привлечение финансирования под санкциями – НОВАТЭК хоть и с опозданием, но решил в прошлом году за счет входа в «Ямал СПГ» китайцев и кредитов китайских банков (20% проекта у CNPC, 9,9% – у Фонда Шелкового пути). При этом многие собеседники «Ъ» на рынке выражали сомнение если не в технической осуществимости транспортировки СПГ с Ямала ледовыми танкерами, то в ее конкурентоспособности. Использование таких газовозов (они примерно вдвое дороже обычных) и проводка ледоколами повышают затраты «Ямал СПГ» на транспортировку, по оценкам экспертов, до $2-2,5 за MBTU (у СПГ проектов в США примерно вдвое меньше).

Хотя СПГ-танкер подтвердил характеристики (см. интервью), по-прежнему остаются вопросы, какую часть СПГ удастся с учетом льдов направлять на восток – на премиальные рынки Азии, будет ли конкурентоспособной альтернативная схема с перегрузкой СПГ в Бельгии. Вчера Леонид Михельсон уточнил, что первые партии СПГ пойдут на спот, поставки по долгосрочным контрактам начнутся в 2018 году, 90-100% пойдет в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

Ранее господин Михельсон отмечал, что ямальские проекты смогут компенсировать затраты на транспортировку за счет очень низкой стоимости добычи. И вчера Патрик Пуянне (у Total 20% в «Ямал СПГ») уверял, что проект конкурентоспособнее многих зарубежных, отмечая, что НОВАТЭКу нужно снижать затраты на второй проект «Арктик СПГ-2». Сейчас, по оценке главы НОВАТЭКа, себестоимость запланирована там на уровне $600 за тонну. Господин Пуянне заявил, что цена СПГ на заводе Total в Новой Гвинее должна быть $500 за тонну, чтобы конкурировать с ямальскими проектами. Леонид Михельсон в ответ пошутил, что, пока не подписаны контракты на поставку, НОВАТЭК еще может сделать цену $490 за тонну на новом заводе. По его словам, начать переговоры с потенциальными партнерами по «Арктик СПГ-2» НОВАТЭК планирует через год-полтора. Мощность завода планируется на уровне «Ямал СПГ», запуск – в 2022-2025 годах, ресурсная база месторождения на Гыданском полуострове.

Вячеслав Мищенко из Argus Media не сомневается в конкурентоспособности поставок газа «Ямал СПГ», напоминая, что у проекта предельно низкая себестоимость за счет расположения за полярным кругом. Севморпуть сократил расстояние до рынков сбыта даже с учетом перегрузок СПГ, говорит эксперт. Но, по его словам, маршрут подходит только для поставок в АТР, а продавать СПГ в Европе может Total.

### КОММЕРСАНТ; АНДРЕЙ КОЛЕСНИКОВ; 2017.03.31; ВЛАДИМИР ПУТИН ПОБЫЛ ТЕЛЕВЕДОМЫМ

30 марта президент России Владимир Путин во время Арктического форума в Архангельске был атакован модератором дискуссии американским телеведущим Джеффом Катмором и ответил буквально на все актуальные и коренные вопросы российско-американских и мировых отношений, о чем ни слова не говорил до сих пор. Про то, как американец разговорил Владимира Путина и насколько это оказалось важно,– специальный корреспондент «Ъ» АНДРЕЙ КОЛЕСНИКОВ из Архангельска.

Первым, кого я встретил в фойе Архангельского драмтеатра имени М. В. Ломоносова, был помощник президента России **Игорь Левитин**.

– Что тут интересного? – переспросил он.– Для меня? Вы хотите спросить – для меня как для транспортника?

Он мне подсказывал. Я с облегчением подтвердил.

– Для меня как для транспортника,– легко согласился ответить **Игорь Левитин**,– интересно, как изменилась логистика. Наши предприятия теперь переваливают грузы необязательно у себя, а сразу могут вывозить их в иностранные порты. Это вызов и конкуренция нашим портам. И это все требует каких-то новых усилий. Так, рассчитывали на развитие Азово-Черноморских портов, а теперь грузы уходят мимо них! Зато неожиданно мощно стали развиваться северные порты, такие как порт Сабетта... Очень, в общем, интересная история...

Как раз в это время Владимир Путин в режиме прямого телесеанса разговаривал со стоявшими на капитанском мостике нового российского танкера «Кристоф де Маржери» (судно названо в честь нелепо погибшего в России на самом взлете главы крупнейшей французской нефтяной компании Total) министром транспорта России Максимом **Соколов**ым, главой НОВАТЭКа Леонидом Михельсоном об этой новой логистике и о том, что Россия, видимо, будет первой в мире по добыче и поставкам сжиженного газа (ах, это бремя быть вечно первыми...), и происходило это именно в порту Сабетта... (подробнее о новом танкере см. материал на стр. 11.– «Ъ»).

А в театральном фойе в это время я увидел легендарного полярника Артура Чилингарова. Он не только этот форум в свое время придумывал, а и очистку Арктики в свое время хотел затеять (правда, вчера его на острове Александры отчего-то не было: не пригласили, видимо, а зря – его не хватало, ведь если говоришь «Арктика», подразумеваешь «Артур Чилингаров»).

Хотя бы здесь, на театре, Артур Чилингаров был активен и просто нарасхват. Он вселял уверенность в завтрашнем дне одним своим сегодняшним видом.

Вот идет посол США в России Джон Теффт – и прямо к господину Чилингарову:

– Oh, my friend!..

– Мой френд! – отвечает ему Артур Чилингаров.

И обнимаются они, что уж тут говорить. А потом Артур Чилингаров отходит и вздыхает:

– Эх, теперь придется объясняться... А что поделаешь: повышенный интерес... Да не ко мне, а к форуму...

И он рассказывает, что на этот раз на форум приехали профильные министры из Дании, Норвегии, Исландии, а также лидеры Финляндии и Исландии («Хотя министры в этой ситуации даже важнее!..»).

– И китайцы активны очень!..

– Это тревожно...– поддерживаю я.

– Да уж,– кивает Артур Чилингаров,– китайцы с финнами ледокол сейчас строят...

И он рассказывает, какой серьезный у них сейчас интерес к добыче, в том числе и в Арктике...

Тут китайцы начинают активно интересоваться им самим, и я отступаю к главе Туруханского района Красноярского края Олегу Шереметьеву, который на всякий случай напоминает мне, что район его (где вырос и сформировался как личность, отбывая заслуженное наказание, Иосиф Виссарионович Сталин) с севера на юг растянулся на 1200 км, а черта Северного полярного круга проходит рядом с той самой Курейкой, которую и назначили товарищу Сталину в свое время...

Но как будто Олегу Шереметьеву больше нечем гордиться!

– Да у него в районе золота как у дурака махорки! – подходит к нам Валерий Тарасов, заместитель гендиректора «Востокугля».

Это, видимо, не говоря уже про уголь.

– Вообще-то мне больше всего с «Ванкорнефтью» повезло,– застенчиво сообщает Олег Шереметьев.– Уровень культуры производства зашкаливает!..

И я понимаю, что в театре подобрался сегодня сильный состав.

Разве можно, например, переоценить участие в форуме представителя ЕС в России Вигаудаса Ушацкаса.

– Что я здесь делаю? – переспрашивает он.– Для всего мира важно изменение климата, особенно в Арктике. Мы должны держать это под контролем!

И он идет не спеша дальше, держа все это под контролем.

Президент Финляндии Саули Ниинисте на форуме говорит о том, что под контроль надо поставить прежде всего уровень сажи, выпадающей на Арктику. Это и правда проблема. В первую очередь, похоже, все-таки для Финляндии.

И пока разговор в этом, казалось бы, невинном, академическом для такого рода форумов ключе продолжается. Президент Исландии Гудни Йоханнессон рассказывает не о выбросах сажи в воздух, а о забросах пластмассы в море...

Доходит очередь до рыбы, и он признается:

– Меняется поведение такой рыбы, как макрель! Она уже не знает границ! Плывет куда хочет! Давайте решим, что с этим делать! Как мы будем ею делиться?!

То есть президент Исландии ставит вопрос ребром. И это только на первый взгляд вопрос прежде всего трогательный. На самом деле он, без преувеличения, критически важный для Исландии.

И глобальная ситуация с передвижением рыбы складывается еще более тревожная:

– Рыбы в целом мигрируют на юг вместо движения на север! (В направлении Исландии.– А. К.). Мы остаемся без рыбы!

Модератор еще не начавшейся толком дискуссии, ведущий американской телекомпании CNBC Джефф Катмор, впрочем, постепенно аккуратно начинает переходить к тому, что его действительно интересует. И он говорит про нового главу американского федерального агентства по экологии, человека, разумеется, Дональда Трампа, человека, которому, судя по всему, ненавистны любые пункты Парижского соглашения по квотам выбросов в атмосферу. Ведущий обеспокоен, что политика господина Трампа, в данном случае кадровая, приведет в конце концов только к дополнительному таянию льдов.

И он сетует на отсутствие американцев в зале.

Я уже очень хочу поправить ведущего, но российский президент успевает сделать это раньше.

– Во-первых, американцы в зале есть,– перебивает его Владимир Путин.– Вот посол США сидит, я вижу!.. Вот Саули (президент Финляндии.– А. К.) говорит, что потепление все равно будет продолжаться, и так наверняка и есть.

И господин Путин, ссылаясь на свою вчерашнюю поездку в Арктику, рассказывает про австрийского исследователя Юлиуса Пайера, который в XIX веке работал в Арктике, потом уехал, потом туда приехал король Италии, много фотографировал там, а затем показал эти снимки господину Пайеру, который, в свою очередь, будучи, по словам российского президента, внимательным человеком, обнаружил, что в Арктике стало гораздо меньше ледников.

– То есть,– восклицает господин Путин,– потепление началось уже тогда, хотя таких выбросов не было! Предотвратить нельзя, конечно... К этому нужно приспособиться.

Таким образом, российский президент заступается за администрацию господина Трампа, давая ей шанс на альтернативную точку зрения.

– Что он там возглавляет-то, в Америке?..– Это уже не про Дональда Трампа, а про главу агентства по экологии.– Дай бог ему здоровья...

– Это Скотт Прюитт,– терпеливо объясняет ведущий.– Не вызывает ли у вас озабоченности, что у США есть свои обязательства в Парижском клубе?

Господин Путин, вроде бы пока тоже терпеливо, говорит о том, что не надо бы использовать все это для внутрипартийной борьбы (хотя, казалось бы, для чего еще использовать все это?).

Финский президент между тем неожиданно соглашается с российским и призывает не описывать эту ситуацию как «катастрофу и разрушение Парижского клуба».

Намечается формирование более или менее нерушимого блока в борьбе против демонстрирующего навыки агрессивного ведения информационной войны телеведущего.

– Вот сажа! – возвращает присутствующих президент Финляндии к коренным вещам.– Надо обновить заводы! В США, в России и даже, может быть, в Финляндии!

Господин Путин в очередной раз возвращается к своей поездке в Арктику.

Ох, о многом ему успел рассказать директор национального парка «Русская Арктика» Александр Кирилов за короткую, казалось бы, экскурсию по стендам выставки в домике экологов на острове Александры (см. материал на стр. 5).

Но на этот раз он, оказывается, вспомнит о ледяной пещере. В отколотом лично для него куске льда, которому сотни тысяч лет, Владимир Путин сумел разглядеть не только пузырьки воздуха многотысячелетней давности, но и кусочки сажи примерно такого же времени!

– Ярко выраженные отложения! – констатирует Владимир Путин.– А заводов сотни тысяч лет назад не было!

Он разводит руками, словно бы даже с сожалением!

– Несколько выбросов вулкана Этна перекрывают все усилия сегодняшнего человечества по антропогенным выбросам в атмосферу!..

Не все отдают себе отчет в том, что и сейчас это идет борьба не за поиски причин появления сажи (ну ладно, не только за поиски), а за права новой администрации американского президента.

Заговорив на тему российско-американских отношений, ведущий с облегчением забывает про сидящих тут же, на сцене, лидерах Исландии и Финляндии и весь уже в мыслях о выбросах дезинформации, которую Россия использовала для влияния на выборы в США. И про Россию, Украину и Крым сразу тоже.

– Я так и знал! – вздыхает господин Путин.– Но, Джефф, из уважения к компании... как она у вас называется? – Владимир Путин щурится на табличку перед ведущим.– Си-Эн-Би-Си... Я просто вынужден идти у вас на поводу... Вы сами в своем вопросе как бы разделяете Украину и Крым... И это правильно! – говорит господин Путин под грохот аплодисментов в зале.– Мы в этом уверены и знаем наверняка, опросы общественного мнения показывают, что в США очень много друзей России. И я хочу сказать прежде всего им: мы воспринимаем и относимся к США как к великой державе, с которой хотим наладить очень добрые и партнерские отношения!.. Все остальное ложь и выдумки...– Он медлит, но уже не в силах сдерживаться: – И провокации!.. Вот приехал на форум посол США в России... Он может общаться с членами правительства, с представителями крупных компаний России. Мы этому не препятствуем, а, наоборот, способствуем, помогаем. А контакты нашего посла в США ограничиваются: любая его встреча воспринимается в штыки, как шпионская акция... Ну разве это не бред?! А для чего нам посол? Для того чтобы общаться с людьми, с политической элитой, с бизнесменами, с членами Конгресса и Сената, с членами правительства, администрации. А так – зачем он туда приехал?.. Или вот сейчас поднимают вопрос о встречах наших бизнесменов, банкиров. А что, разве американские бизнесмены не приезжают, не общаются здесь с нашими представителями, в том числе и с правительством?.. Ну а как им работать-то иначе?.. Мы что хотим, свернуть вообще наши отношения? Они и так почти на нуле, $20 млн оборот всего, а был $27 млн – ничтожный на самом деле для таких стран... Мы чего хотим? Полностью разорвать дипломатические отношения? Довести ситуацию до 1960-х годов, до Карибского кризиса? А дальше что?

И неожиданно оказывается, что Владимир Путин находится в состоянии публичного интервью с американским телеведущим и отвечает, наконец, на актуальные вопросы, мучающие мировую общественность. Кто бы мог подумать, что это станет происходить именно здесь и сейчас!

– Теперь что касается Украины! – продолжает Владимир Путин.– Вот в тех же Штатах, ну и где-то в других местах, есть мнение, мы знаем об этом наверняка, что чем хуже отношения между Россией и Украиной, тем лучше для них. Потому что это ослабляет Россию... Пускай вообще Россия ковыряется в своих приграничных делах с соседями и не лезет в международные вопросы, такие как Сирия, Ближний Восток и другие. И это, мол, нам выгодно... Это ошибка! Это не выгодно никому, потому что если мы будем пытаться региональными конфликтами кого-то сдерживать, это может привести и к глобальным конфликтам. Наоборот, нужно стремиться к разрешению конфликтов любого рода. Очень рассчитываю на то, что и наши американские партнеры, коллеги встанут именно на этот путь сотрудничества...

Ведущий, кажется, даже не ожидает такого энтузиазма со стороны президента России и даже словно пытается остановить его:

– Господин президент, я хочу ясно понять: вы и российское правительство никогда не пытались повлиять на результаты выборов в США? И свидетельств этому не будет обнаружено?

Интересно, что Джефф Катмор не переходит некой границы, которую только он и господин Путин, собственно говоря, и могут почувствовать. Ясно, что после нарушения этой границы Владимир Путин начнет разговаривать по-другому, то есть на самом деле разговаривать перестанет. Нет, американский журналист не теряет рамок приличий и поэтому получает ответы, на которые ему, строго говоря, следует молиться: цитировать их теперь будет весь мир. А вместе с ними – и фамилию американского телеведущего Джеффа Катмора.

– Когда-то президент Рейган,– произносит теперь Владимир Путин,– дискутируя, по-моему, по поводу налогов, сказал: «Читайте по губам: н-о-у!»

Они еще поговорят про желание бизнесмена Олега Дерипаски выступить перед профильным комитетом Конгресса США (куда господину Дерипаске с некоторых пор запрещен въезд), чтобы он сам мог опровергнуть выдвинутые против него обвинения.

– Вам известно,– возвращается сначала к теме вмешательства в выборы Владимир Путин,– что мы давно предлагали подписать межправсоглашение о кибербезопасности... Америка отказалась. Почему? Может быть, просто выгодно обвинять нас, исходя из внутриполитического календаря?.. Почему?

А выезд в США господину Дерипаске никто не закрывал:

– Да ради бога, это его право, пускай выступает где угодно, мы ничего против не имеем. Ему закрыли въезд, мне известно... И ведь никто не объясняет: почему закрыли? Пусть скажут! Пусть он приедет в Штаты, пусть выступит в Конгрессе. Если действительно правоохранительные органы, спецслужбы предъявят какие-то к нему претензии реальные, основанные на чем-то, то тогда хотя бы нам будет понятно, с чем это связано. Все бывает, бизнес – сложная такая субстанция, там, наверное, и нарушения какие-то возможны, но мы их не знаем. Если они есть, пусть предъявят тогда!

Тут решаются напомнить о себе коллеги господина Путина по сцене. Сначала – финский:

– Я не полностью согласен с вами... Речь не идет о возрастании напряженности, напряженность, наоборот, спадает... Мы понимаем, что Вашингтон и Москва не всегда соглашаются друг с другом, но они хорошо знают то, о чем думает другая сторона. И это на самом деле положительный момент, даже если эти две страны и не соглашаются друг с другом...

– Это нам говорят горячие финские парни! – поддерживает Владимир Путин.– Надо прислушаться!

Лавры финна не дают покоя исландцу:

– Мы тоже крутые холодные ребята, не только финны. Мне кажется, трудно найти президентов стран, которые настолько отличаются друг от друга по протяженности границ и мощи государства. Исландия – маленькая страна на острове, у нас даже армии своей нет!

И исландский президент тут же вызывает деятельное сострадание у Владимира Путина:

– Помочь?

Тот не находит что ответить, и это его самого, похоже, злит. И президент Исландии говорит, что не намерен шутить на такую серьезную тему, как независимость его страны.

Между тем ведущий переходит к отношениям России и США в Арктике, и Владимир Путин, которому внезапно, кажется, надоедает этот разговор, а ему вроде бы не видно и конца, объясняет все-таки, что Россия ведет в Арктике локальную оборонительную работу, а США-то – глобальную, по созданию системы ПРО, с использованием ядерного потенциала...

Но чувствуется, что разговор уже не очень интересен ему. Он еще рассказывает, как в Брюсселе безо всякого восторга, да и вообще без понимания отнеслись к идее финского президента, которую обещал представить к реализации Владимир Путин, об установке транспондеров на все военные самолеты, летающие над Балтийским морем. Но ответы становятся короче и тускнее.

И американский телеведущий, между прочим, чувствует это и перестает давить на Владимира Путина.

И он без нажима переходит все-таки еще к одной истории, благодаря новости о которой про разговор в Архангельске в этот день узнает весь мир. Речь идет о возможной встрече Владимира Путина и Дональда Трампа. Вопрос в одном, вернее в двух: где и когда?

И господин Путин разъясняет, не раздраженно, но и не увлеченно, что сначала у господина Трампа должна появиться возможность спокойно работать («Мы ждем, пока ситуация выправится...»), а потом «мы решим, где встретимся».

И тут уж у его коллег по сцене сдают нервы, и они наперебой предлагают свои услуги.

Но выясняется, что и это еще не конец. Господин Путин высказывается по просьбе ведущего о российских митингах, посвященных борьбе с коррупцией:

– Борьба с коррупцией – да... Использование этого инструмента в узкокорыстных политических целях – нет. И все должны действовать в ходе политических процессов в рамках закона. Все, кто выходит за рамки этого закона, должны нести наказание...

И наконец, понимая, видимо, что действие затянулось уже почти непоправимо, ведущий все равно не может отказать себе в потребности выяснить, может ли Россия в качестве реакции на американские санкции перестать возить американских астронавтов на российских космических кораблях и поставлять в Америку и Европу российские ракетные двигатели. Владимир Путин ритуально, то есть совсем уж скупыми мазками, рисует картину, из которой следует, что «мы никогда не действуем по принципу «купил билет и не поехал»«.

И все-таки Джефф Катмор успел остановиться, пока еще не было слишком поздно.

И господин Путин, может быть, даже не ожидал от себя, что в конце концов поблагодарит американца за то, что тот его «раскрутил на этот разговор».

И это было благосклонно принято.

Вот какой спектакль давали этим днем в Архангельском драмтеатре имени М. В. Ломоносова.

### ВЗГЛЯД; ОЛЬГА САМОФАЛОВА; 2017.03.30; ВАЖНЕЙШУЮ ДЛЯ РОССИИ ДОРОГУ МОЖНО ПОСТРОИТЬ ТОЛЬКО НА КИТАЙСКИЕ ДЕНЬГИ

Сложнейший инфраструктурный проект на севере Западной Сибири может, наконец, найти свое реальное воплощение. Речь о важнейшей железнодорожной магистрали, которая должна решить сразу несколько транспортных проблем, в чем заинтересованы такие игроки, как Газпром и даже Китай. И именно от Китая в реализации этого проекта зависит очень многое.

Проект железнодорожной магистрали в ЯНАО – Северный широтный ход (СШХ) – протяженностью 707 км (расстояние, как от Москвы до Петербурга) начинает обретать серьезных частных инвесторов, а вместе с ними и шанс на реализацию.

До сих пор этот проект можно было называть бумажным долгостроем. Сроки строительства не раз переносились. Сначала обещали построить СШХ к 2015 году, потом к 2016-му. В 2015-м заявили, что магистраль планируется построить к 2020 году. Однако в прошлом году назвали новый срок – с 2017 по 2023 гг.

Главная цель проекта – связать полуостров Ямал с большой землей и соединить Северную и Свердловскую железную дороги (западную и восточную части округа). Изначально маршрут был: Обская – Салехард – Надым – Новый Уренгой – Коротчаево. Потом к нему включили строительство участка Бованенково – Сабетта, а также Обская – Сабетта. Северный широтный шаг – не конкурент Северному морскому пути, а его друг. Железнодорожная магистраль откроет выход к Северному морскому пути и арктическим шельфам.

Почему же уже 13 лет проект остается на бумаге? Проблема в его высокой стоимости и отсутствии интересного предложения для инвесторов. Потянуть такой сложный проект государству в одиночку оказалось не под силу.

«Мы занимались проектом Северный широтный ход два года назад. В тот момент рассматривалось очень много вариантов его структурирования. Изначально было понятно, что только за счет бюджетных средств проект невозможно осуществить. И единственной возможностью для реализации проекта является государственно-частное партнерство, при котором инвестор входит в проект с четким пониманием рентабельности инвестиций и в прогнозируемое время может из этого проекта выйти», – говорит глава практики по инфраструктуре и ГЧП Herbert Smith Freehills Ольга Ревзина.

Проект строительства СШХ будет реализован через концессию. Концедентом выступает правительство, а концессионером – специальная проектная компания, «дочка» РЖД.

Стоимость реализации проекта не раз менялась. В 2015 году говорили о 190 млрд рублей, в 2016-м – о 230 млрд рублей, а в начале этого года – о 236 млрд рублей. РЖД должен вложить 105 млрд рублей, государство – 30 млрд рублей, концессионер, который получит железную дорогу в эксплуатацию в течение 35 лет, должен инвестировать 113,5 млрд рублей.

«Если вспомнить, с каким трудом в России идут крупные инфраструктурные проекты, то неудивительно, что столь дорогостоящее строительство идет так медленно. Это системная проблема неповоротливости российского государственного устройства. Ситуацию усложняет еще и тяжелый сибирский климат», – говорит первый вице-президент Российского союза инженеров Иван Андриевский. Есть, конечно, иные примеры – строительство Керченского моста или космодрома «Восточный», но эти проекты находятся на особом счету. А вот если взять сложный железнодорожный проект, то Москва, например, уже много лет проектирует высокоскоростную магистраль «Москва – Казань». Пока мы все проектируем, Китай за это время уже несколько таких магистралей построил, иронизирует Андриевский.

Тем не менее у проекта, наконец, стали появляться реальные инвесторы. Ранее стало известно, что участвовать в проекте желает Российский фонд прямых инвестиций с партнерами. С какими именно партнерами (речь скорее всего об иностранных), пока неясно. Однако это вполне могут быть китайцы.

«Мы им предлагаем: можно Северным морским путем отправлять ваши китайские товары, но чтобы заработал этот маршрут, вы можете вложиться в реализацию двух проектов – либо «Белкомура», либо железнодорожной магистрали, которая свяжет промышленный Урал с северными морскими портами», – рассказал вице-премьер Дмитрий Рогозин, передает ТАСС. Он уверен в успехе предложения, так как от китайских коллег начали поступать конкретные, в том числе технические вопросы.

«Китайские инвесторы заинтересованы в долгосрочных инвестициях в Россию. Им нужны именно инфраструктурные проекты, это является их стратегическим приоритетом после промышленных и нефтегазовых проектов, в которых они уже участвуют. Кроме того, есть серьезная политическая воля по работе китайских инфраструктурных компаний в России, которая подтверждается на всех встречах высокого уровня», – говорит Ольга Ревзина. Китайцы, например, сейчас ведут переговоры по участию в проекте ВСМ «Москва – Казань» и по строительству моста через Лену.

«Нужно признать: России очень нужна помощь КНР. Впрочем, и КНР проект очень нужен: когда весь маршрут от КНР через СМП в Европу будет полностью обкатан, для КНР он станет очень важным, поскольку полярная магистраль – кратчайший путь в Европу», – говорит Андриевский.

К тому же, возможно, Китай мог бы помочь снизить стоимость реализации проекта. Только строительство железнодорожного участка от Бованенково до Сабетты протяженностью более 170 км потребует 100 млрд рублей, заявил глава **Минтранса** Максим **Соколов**, передает RNS. То есть 1 км ж/д обойдется в 588 млн рублей. На 80% деньги возьмут из бюджета, остальные 20% – внебюджетные источники. «Это очень дорого, даже для Сибири, Китай бы наверняка построил дешевле», – замечает Андриевский.

И участие РФПИ в проекте важно для иностранных инвесторов. «РФПИ – это гарант заинтересованности нашего государства в поддержке проекта с участием частных инвестиций. Кроме того, сотрудничество РФПИ с китайцами обеспечит баланс интересов иностранных и российских инвесторов, что также важно для российской стороны. Ведь в России до сих пор можно услышать мнение о том, что, зайдя в российский проект, китайские инвесторы будут играть не по нашим правилам», – добавляет Ревзина.

Инвестировать деньги в проект СШХ готов также Газпром. Он подписал 30 марта инвестсоглашение с РЖД. Согласно ему, «дочка» Газпрома обеспечит реконструкцию и усиление до требуемых технических параметров железнодорожного участка Надым – Пангоды протяженностью 112 км. В свою очередь РЖД создадут специальную проектную компанию, которая обеспечит сооружение участка Обская – Салехард – Надым, реконструкцию участка Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево и строительство железнодорожных частей мостов через реки Обь и Надым. Участок Надым – Пангоды впоследствии планируется передать в аренду специальной проектной компании РЖД.

Участие Газпрома в проекте более чем понятно – в ЯНАО расположены ключевые месторождения компании.

Так, Северный широтный ход позволит связать единой транспортной артерией месторождения Газпрома на полуострове Ямал, в Надым-Пур-Тазовском регионе, крупнейшие города ЯНАО – Надым, Салехард, Новый Уренгой, а также строящийся Новоуренгойский газохимический комплекс. СШХ снимет инфраструктурные ограничения в транспортном сообщении ЯНАО с промышленными предприятиями и портами в европейской части России. Все это позволит существенно оптимизировать логистическое обеспечение объектов Газпрома и сократить расстояния доставки грузов.

Также на Ямале работает Газпром нефть, Роснефть, Лукойл и Новатэк. Здесь добывают более 80% всего российского газа и 20% от мировой добычи. А глубоководный порт Сабетта, к примеру, будет основным для перевалки нефти и газа с проекта Ямал СПГ (Новатэк и Total) по Севморпути. Железная дорога от Бованенково до Сабетты и Северный широтный ход в целом позволят увеличить грузовую потенциальную базу порта Сабетта еще как минимум на 25 млн тонн. Если сейчас по Севморпути отгружают 1,4 млн тонн груза в году, то к 2035 году грузооборот должен вырасти до 30 млн тонн.

«Дорога нужна в основном Газпрому, который будет перевозить по ней 20–30 млн тонн грузов в год. Однако сам концерн, долг которого составляет 1,9 трлн рублей, инвестировать в строительство по понятным причинам не хочет», – говорит Георгий Ващенко ИК «Фридом Финанс».

И относительно стоимости у эксперта есть сомнения, что 170 км в условиях вечной мерзлоты можно построить за 100 млрд рублей или за 10 млн долларов за км. Да и условия для инвесторов, на его взгляд, непривлекательны. «Прибыль концессионера под вопросом, поскольку тарифы на перевозку, скорее всего, будут установлены минимальные, и будут зависеть от объемов, которые будут непостоянны, а обслуживание будет стоить дорого. Поэтому полагаю, что частных инвесторов, особенно иностранных, проект не интересует», – критичен Ващенко. В итоге дорога может быть построена на средства ФНБ, при участии ВЭБа и бюджетных кредитов, полагает он.

Рогозин очень хорошо объяснил значимость железнодорожного проекта в ЯНАО и его проблемы. По ней пойдут иностранные товары, углеводороды и, наконец, собственная продукция, производимая на промышленном Урале и в Сибири. Однако там еще «пока конь не валялся», так как железная дорога, идущая от Урала, не достроена. И решить эту проблему как раз призваны проекты «Белкомур» (Белое море – Коми – Урал) и Северный широтный ход.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; ДЕНИС СКОРОБОГАТЬКО; ВЛАДИМИР ДЗАГУТО; 2017.03.31; СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ТРЕСТ

Президент РФ Владимир Путин решил централизовать развитие и обслуживание Северного морского пути (СМП), поручив создать для этого отдельную структуру. Но, судя по выступлениям чиновников и данным «Ъ», в правительстве пока не до конца понимают, каков будет круг полномочий новой структуры. По мнению участников рынка и аналитиков, она может стать аналогом корпорации развития для СМП.

Владимир Путин на Международном арктическом форуме поручил правительству проработать создание структуры, ответственной за «комплексное развитие Северного морского пути и прилегающих опорных территорий, включая инфраструктуру, гидрографию, безопасность, управление и все необходимые при этом сервисы».

СМП – морской путь от Мурманска до Владивостока или Петропавловска-Камчатского. Сейчас перевозки идут больше по западной части до устья Енисея, восток развит слабее. Ресурсная база СМП – танкерные поставки углеводородов.

Грузооборот СМП достиг пика в 1987 году (6,58 млн тонн) и упал в 1990-х (см. график), но сейчас пошел вверх. По словам вице-премьера Дмитрия Рогозина, в 2016 году перевозки по СМП достигли рекордных 7,48 млн тонн (прирост на 100% к 2015 году). «Мы к 2022 году можем подойти к загрузке СМП до 40 млн тонн»,– заявил он. Оценки «Атомфлота» и FESCO скромнее – 30-31 млн тонн к 2020 году, секретарь Совбеза Николай Патрушев оценил в сентябре 2016 года грузопоток к 2020 году до 65 млн тонн в год.

В финансово-экономической модели Минвостокразвития, говорит источник «Ъ», знакомый с ее содержанием, прогноз перевозок в 2030 году – 61 млн тонн, из них 51 млн тонн – экспорт, 4 млн тонн – каботаж и северный завоз, 6 млн тонн – транзит. Для этого нужно 123 млрд руб. частных инвестиций в порты и вспомогательный флот и 360 млрд руб.– в газовозы. Это, говорит источник «Ъ», потребует кооперации с мировыми судоходными компаниями, которые после выхода на 6 млн тонн транзита будут получать 37 млрд руб. в год, бюджет – 7,5 млрд руб.

Владимир Путин вчера также призвал иностранные компании задействовать СМП, чтобы снизить издержки и сроки доставки. По его словам, чтобы коридор был конкурентоспособен и востребован, нужны максимально благоприятные условия для транспортных компаний.

Но пока транзитный потенциал на фоне Суэцкого канала (998,7 млн тонн в год) вызывает сомнения. **Минтранс**, изучив идею Минвостокразвития создать контейнерный маршрут по СМП, ответил, что это невозможно: нет контейнерных грузов из Мурманска в Петропавловск, интереса глобальных контейнерных линий к СМП, конкурентоспособных контейнерных операторов в РФ («Ъ» знаком с содержанием письма заместителя главы **Минтранса** Сергея **Аристова** первому заместителю главы Минвостокразвития Александру Осипову от 1 ноября 2016 года).

Но мнения о том, кто и как должен отвечать за СМП, разошлись. Заместитель главы Минэкономики Александр Цыбульский выразил личное мнение, что это должна быть «финансовая организация», для которой СМП станет формой бизнеса (цитата по «Прайму»). А правовая форма зависит от состава активов, полагает он, «если она объединит в себя активы, включая ледокольный флот, то сможет работать на самоокупаемость и быть с первого дня прибыльной». В госпрограммах и ФЦП на оснащение СМП поисково-спасательными, навигационными, портовыми, ремонтными и снабженческими сервисами предусмотрено 180,8 млрд руб. до 2020 года. Что касается ледокольного флота, в том числе атомного, то, говорит источник «Ъ» на рынке, такой вариант не обсуждался, но атомщикам нужно развитие сервисов СМП.

Спецпредставитель президента РФ по вопросам экологии и транспорта Сергей **Иванов** считает, что всеми аспектами развития СМП должен заниматься **Минтранс**. Помощник президента **Игорь Левитин** сообщил ТАСС, что вопрос о том, в чьем ведении должна находиться структура, пока решается. Но многие видят пользу в консолидации развития СМП. Так, в интервью «Ъ» в июле 2016 года член госкомиссии по Арктике Сергей Шишкарев говорил, что в отношении Арктики борются «региональный подход, почему-то поддерживаемый Минэкономики, и федеральный», сторонником которого выступал он. А госкомиссия по Арктике, которая была призвана стать арбитром в бюджетных и законодательных вопросах, не смогла выполнить эту функцию. По мнению главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, организация будет, скорее, «корпорацией развития», видимо, без частных инвесторов, но могут быть представлены институты развития – ВЭБ или ФРП. О прибыльности на ранних этапах говорить не приходится, по его мнению, «СМП – это своего рода «импортозамещение»: не сумели заместить газовозы, давайте заместим хотя бы маршрут».

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.03.31; ГЕНПРОКУРАТУРА ЗАНЯЛАСЬ СЕРТИФИКАЦИЕЙ

Как выяснил «Ъ», затянувшийся процесс передачи полномочий Межгосударственного авиационного комитета (МАК) по сертификации авиатехники **Росавиаци**и вызвал вопросы Генпрокуратуры. Ее проверка подтвердила данные «Ъ» о том, что за полтора года **Минтранс** так и не разработал соответствующие нормы и не заключил необходимые международные соглашения. В Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) неофициально признают, что ситуация ставит под угрозу и без того непростой экспорт самолета SSJ 100: поставки ирландской CityJet могут остановиться уже в апреле. По неофициальной информации, вопрос уже поднят на уровень президента РФ.

О том, что Генпрокуратура провела проверку работы **Минтранса** по передаче **Росавиаци**и полномочий МАК по сертификации авиатехники, сообщили источники «Ъ». По их данным, генпрокурор Юрий Чайка пришел к выводу, что за полтора года после того соответствующего решения правительства **Минтранс** так и не издал нормативные акты, которые позволили бы **Росавиаци**и выполнять новые функции.

Генпрокуратура также выяснила, что **Минтранс** до сих пор не заключил международные соглашения в области летной годности с иностранными авиавластями и не упорядочил полномочия вновь созданного Авиационного регистра (подчиняется **Росавиаци**и). В результате авиавласти ЕС отказались принимать при поставке самолетов экспортную документацию, выданную **Росавиаци**ей. Среди других претензий – отсутствие законодательства, регулирующего работу организаций техобслуживания самолетов, зарегистрированных за рубежом, но эксплуатируемых в РФ.

По словам собеседников «Ъ», в результате производители вынуждены дублировать заявки на прохождение сертификации в **Росавиаци**и и МАК, который уже фактически не имеет таких полномочий. Так, в 2016 году МАК выдал ОАК 13 сертификатов на авиатехнику, опасаясь срыва поставок SSJ 100 за рубеж на сумму более $1 млрд.

По данным собеседников «Ъ», господин Чайка уже сообщил о ситуации президенту Владимиру Путину с просьбой обязать правительство принять меры для ускорения процесса. В **Минтрансе**, МАК и **Росавиаци**и на запросы «Ъ» не ответили, в Генпрокуратуре обсуждать вопрос отказались.

Перераспределение функций МАК началось в конце 2015 года, когда премьер распорядился передать полномочия комитета по сертификации самолетов и их деталей **Росавиаци**и, Минпромторгу и **Минтрансу**. Но оперативно реорганизовать систему не удалось, лишь в марте 2016 года **Росавиаци**я сообщила об учреждении новой структуры для сертификации – ФАУ «Авиационный регистр РФ». В ноябре правительство передало функции МАК по сертификации разработчиков и изготовителей, полученные Минпромторгом в ноябре 2015 года, **Росавиаци**и, которая займется и типовой сертификацией авиатехники, и сертификацией производства.

По данным участников рынка, экспортные сертификаты для европейских властей действительно по-прежнему выдает Авиарегистр МАК по поручению Минпромторга. В «Гражданских самолетах Сухого» (входят в ОАК) подтвердили, что пока подают заявки на выдачу экспортных сертификатов в Минпромторг. Но в ОАК, говорят источники «Ъ», знакомые с позицией корпорации, уверены, что с середины апреля (когда полномочия министерства по сертификации официально перейдут **Росавиаци**и) экспорт самолетов SSJ 100 в Европу, в том числе для ирландской CityJet, прекратится. При этом ОАК планировала в 2017 году сертифицировать за рубежом дополнительные опции и улучшенные взлетно-посадочные характеристики самолета. Но EASA остановило работы до получения разъяснений от **Росавиаци**и.

Собеседники «Ъ» в авиапроме добавляют, что возлагать ответственность только на **Минтранс** неправильно, поскольку **Росавиаци**я также мало что сделала для подготовки к получению полномочий, зато «активно запрещала эксплуатантам самолетов взаимодействовать с МАК». Впрочем, в проекте постановления коллегии **Росавиаци**и об итогах ее работы в 2016 году говорится, что уже состоялись встречи по вопросам сертификации с авиавластями США, Европы, Китая, Бразилии. В 2016 году в **Росавиаци**ю, по ее данным, поступили заявки на обязательную сертификацию от 281 заявителя, ведомство «валидировало сертификаты типа ERJ 170, Legacy 550, Challenger 350, провело комплекс работ с вертолетом Ми-171 для его поставки в Китай, сертифицировало главные изменения на вертолеты Ми-38-2, «Ансат», Ми-171, Ка-226». В марте глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** провел рабочую встречу с руководством авиавластей Италии, в ходе которой «был намечен план дальнейшей совместной работы».

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов согласен, что России нужно «реально активизировать усилия по созданию нормативной базы для сертификации авиатехники», а также «подтвердить эффективность ее действия за рубежом». Иначе срыв экспортных поставок станет реальностью.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.30; РОСАВТОДОР РАССМОТРИТ 2 ВАРИАНТА НОВОЙ ТРАССЫ МЕЖДУ КУРОРТАМИ ЧЕРНОМОРЬЯ И СЕВЕРНОГО КАВКАЗА

Два варианта строительства автомобильной дороги, соединяющей регион Кавказских Минеральных Вод и Сочи, протяженность которых в 2-2,5 раза короче нынешнего пути, представлены на рассмотрение **Росавтодор**а.

Как сообщает пресс-служба ведомства, вопрос строительства автотрассы обсудили на селекторном совещании руководителя **Росавтодор**а Романа **Старовойт**а с участием представителей администраций Карачаево-Черкесской Республики, Краснодарского и Ставропольского краев.

«По словам Р.**Старовойт**а, на рассмотрение в **Росавтодор** поступили два возможных варианта прохождения будущей трассы по маршрутам Кисловодск – Адлер и Черкесск – Адлер. Проекты призваны обеспечить комфортные подъездные пути к горно-туристическому и прибрежному кластерам Сочи со стороны курортов Северного Кавказа и Ставрополья», – говорится в сообщении.

Действующий автодорожный маршрут из Кисловодска в Сочи составляет около 700 км. При этом предлагаемый вариант новой четырехполосной дороги с тоннелями имеет протяженность 334 км и в два раза сокращает время поездки.

По предварительным оценкам, удешевление поездки составит до 1,5 тыс. рублей в расчете на каждого человека, в том числе водителя и пассажиров.

Альтернативный маршрут между Черкесском и Сочи может составить 273 км.

Как отметил вице-премьер КЧР Сергей Смородин, в состав новой трассы предполагается включить участки федеральных дорог А-155 и А-156, а также участок в 14 км Архыз – Лунная Поляна – гора Дукка и его продолжение длиной 22 км в направлении населенного пункта Пхия.

Вместе с тем губернатор Ставропольского края Владимир Владимиров пояснил, что совершенствование инфраструктуры Сочи, горнолыжных курортов Домбай и Архыз стимулировало ежегодное увеличение туристических потоков и сформировало устойчивый спрос на новые транспортные связи между регионами.

«Осуществление проекта даст мощный импульс повышению востребованности морских, бальнеологических и горнолыжных курортов Ставропольского края, Северного Кавказа и Кубани», – подчеркнул В.Владимиров.

По итогам совещания Р.**Старовойт** отметил, что важность строительства новой дороги не вызывает сомнения. С ее помощью также удастся разгрузить интенсивный трафик на федеральной трассе Джубга-Сочи за счет перераспределения транспортных потоков из районов восточнее Краснодара.

**Росавтодор** проанализирует различные варианты строительства трассы, предусматривающие использование исключительно бюджетных средств – федеральных и региональных дорожных фондов, а также привлечение частных инвестиций на условиях концессий, уточняется в сообщении.

### ТАСС; 2017.03.31; ЕДИНЫЙ БИЛЕТ В ГОРОДА КРЫМА СТАНЕТ ДОСТУПНЫМ ЗА 60 ДНЕЙ ДО ПОЕЗДКИ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал постановление правительства, согласно которому изменяется порядок пассажирских перевозок в Крым и обратно на время туристического сезона. Об этом говорится в документе, опубликованном на сайте правительства.

«В туристический сезон 2017 года (с 30 апреля по 30 сентября) по единому билету пассажиров будут перевозить в семь городов Крымского полуострова: Керчь, Симферополь, Севастополь, Феодосию, Судак, Евпаторию и Ялту. Оформить единый билет теперь можно за 60 дней (ранее было 45 дней) до планируемой даты поездки в кассах любого железнодорожного вокзала, агентских сетей АО «ФПК» (дочернее общество ОАО «РЖД»), на сайте ОАО «РЖД», – говорится в сообщении.

Отмечается, что принятые решения позволят обеспечить перевозку пассажиров в Крым и обратно по специальному тарифу, стоимость единого билета осталась на уровне 2016 года.

Другим постановлением правительства количество субсидируемых авиамаршрутов на полуостров увеличено до 61. В частности, к субсидируемым маршрутам в Крым добавлены авиаперелёты из Сочи в Симферополь, из Орска в Симферополь, из Сыктывкара в Симферополь и в обратном направлении.

### ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2017.03.31; СТАЧКИ ПРОТИВ «ПЛАТОНА» ПРОДОЛЖАТСЯ В ГАРАЖАХ

Акции протеста против системы "Платон", за отставку правительства и вотум недоверия президенту продолжаются. Стачка началась 27 марта и объявлена бессрочной. В начале акции **Росавтодор** насчитал 197 грузовиков в 21 городе. Теперь протестующих городов вдвое меньше, сообщил **Росавтодор**.

Дагестан заявляет о 1000 выстроившихся на дорогах машин, в Иркутске на трассе 50 машин, в Улан-Удэ – 60. Водителям подвозят еду, рассказали активисты. Организаторы снабжают участников акций и спиртным, что опасно для жизни, предупреждает **Росавтодор**.

Руководитель Организации перевозчиков России (ОПР), координирующей забастовку, Андрей Бажутин задержан и обвинен в вождении без прав. Решение о лишении прав оспаривается в суде, документы об этом были с собой, рассказал Бажутин "Ведомостям" 27 марта. Суд приговорил его к 14 суткам ареста, затем сократил до пяти.

В Тюмени стоят 70 фур, знает президент Ассоциации грузоперевозчиков Тюмени Владимир Ардашев и сообщает, что ему угрожают уголовным делом за препятствие работе весогабаритного контроля.

В Дагестане расследуются нападения на добросовестных дальнобойщиков со стороны протестующих, сообщает **Росавтодор**, правоохранители и местные власти ведут переговоры с организаторами на обочинах трех дорог в Дагестане и Северной Осетии.

Пока не заметно

27–30 марта на федеральных трассах не было снижения перевозок, констатирует **Росавтодор**. Пока акция не влияет на рынок перевозок, комментирует представитель "Деловых линий": есть даже рост, но он наблюдается уже несколько недель.

Многие фуры уехали с обочин, например, по информации ОПР, в Рязани – 30 машин. "У меня все машины стоят в гараже, это тоже стачка – клиенты просят, но я отказываю", – вздыхает владелец перевозчика из Дагестана: в прошлую акцию протеста – после запуска "Платона" – недельный простой стоил ему 4 млн руб. Сборы в "Платон" его компания не платит.

Под Москвой стали оцеплять стоянки протестующих – подъехала ГИБДД, полиция и даже тентовый армейский грузовик, но акция мирная и решили рассредоточить фуры по области, комментирует секретарь ОПР Сергей Рудаметкин. Через третьих лиц намекнули, что могут аннулировать пропуска на МКАД, говорит он. Акцию планируется возобновить в другом месте, пока около 100 водителей "стали на ремонт", рассказал Рудаметкин.

Тариф "Платона" повысят 15 апреля и стачка продлится минимум до 15-го, если власти не выполнят требования раньше, говорит Рудаметкин. **Минтранс** отказался от комментариев.

Концессию по "Платону", как любой гражданский договор, можно расторгнуть, комментирует аналитик инфраструктурных проектов, но государству придется возместить все инвестиции и минимальную доходность.

Капитальные вложения в "Платон" – 29 млрд руб. (27 млрд – кредит Газпромбанка, 2 млрд руб. – собственные средства оператора, "РТ-инвест транспортные системы"). Проект уже на стадии модернизации, значит, вложено 60–70%, рассуждает аналитик. У государства нет компетенций для управления системой, если оно заберет "Платон", функционировать он не будет, все вернется в состояние до запуска проекта, но государство потеряет несколько десятков миллиардов, заключает аналитик.

### ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2017.03.31; В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ НИЗКАЯ КОНКУРЕНЦИЯ, КОНСТАТИРУЕТ ФАС

Несостоявшимися было признано 30% торгов по дорожному строительству в 2016 г., пишет Федеральная антимонопольная служба (ФАС) в проекте национального плана по развитию конкуренции. Национальный план на 2017–2019 гг., который должен быть утвержден указом президента, ставит перед дорожной отраслью задачу сокращать долю несостоявшихся торгов на 5 процентных пунктов в год. Кроме того, отрасль надо очистить от картелей, пишет ФАС.

Из 168 дел по антиконкурентным соглашениям в строительной отрасли на ремонт и строительство дорог пришлось 44, информирует замруководителя ФАС Андрей Тенишев. Это 15 552 процедуры на 272,2 млрд руб., по данным Минэкономразвития, доля выше, чем год назад и чем в среднем по государственным торгам. Торги признаются несостоявшимися, если подана или допущена одна заявка. Электронный аукцион тоже может не состояться.

**Минтранс** отказался от комментариев.

Конкуренция в отрасли действительно невысока, компании распределены в том числе и по территориальному признаку – по одной-две на регион, говорит партнер PwC Дмитрий Ковалев. Тому есть и технологические причины: сложно перевозить технику на дальние расстояния, но проблема могла бы в большинстве случаев быть решена лизингом или арендой техники в нужном регионе, непреодолимым препятствием это может быть только на Дальнем Востоке или Крайнем Севере, объясняет он. Есть и административные барьеры, продолжает Ковалев, – протекционизм заказчиков, которые предпочитают строителей из своего региона.

Сговор – это преступление

По ст. 178 Уголовного кодекса России ограничение конкуренции (картель), причинившее крупный ущерб гражданам, организациям или государству либо повлекшее извлечение дохода в крупном размере, наказывается штрафом в размере от 300 000 до 500 000 руб.; максимальное наказание – лишение свободы на срок до трех лет. Те же деяния, причинившие особо крупный ущерб, наказываются принудительными работами на срок до пяти лет, а максимальное наказание – лишение свободы на срок до шести лет со штрафом до 1 млн руб.

Рынок дорожных концессий тоже очень узок, говорит заместитель гендиректора "Автобана" Денис Анисимов. Государство предлагает разумные, но жесткие требования к участникам рынка, они могут быть выполнены десятком финансирующих организаций и несколькими строительными компаниями, комментирует он.

Особенно часто неугодные компании отсеивают на предварительном этапе: в квалификационные требования включают даже количество спецтехники определенного вида, рассказывает один из экспертов дорожного строительства, тогда конкурсные условия, на которые обращают внимание ФАС и пресса, могут быть идеальны, просто случайные участники на конкурс не попадут. Или участники делят конкурсы между собой, ходят парами, но у одного заведомо проигрышная заявка, знает он.

Сговор на торгах подрывает один из основополагающих принципов закупок – экономически эффективное расходование средств – и приводит к потерям в отрасли, согласен представитель ГК "Автодор".

Увеличить конкуренцию можно, разбивая слишком большие лоты, предлагает замруководителя ФАС Рачик Петросян, а против сговоров можно бороться переводом закупок в электронную форму, включая закупки госкомпании "Автодор". Электронная форма, а особенно аукцион, исключает серьезную основу для сговора: участники не будут знать, сколько их на аукционе, кроме того, нет субъективных критериев, что снижает риск сговора с заказчиком, объясняет Петросян.

ГК "Автодор" поддерживает поставленные в национальном плане цели, говорит представитель госкомпании.

Отчасти большое количество несостоявшихся торгов объясняется недобросовестными действиями заказчиков, комментирует представитель Минэкономразвития. Варианты неконкурентных действий заказчиков хорошо известны контрольным органам в сфере закупок: избыточные требования к участникам, конкурс под конкретного поставщика, перечисляет он, здесь действительно есть чем заняться ФАС. Типовые госконтракты для дорожного строительства могли бы упросить торги, их должен принять **Минтранс**, считает представитель Минэкономразвития.

Расширить рынок можно двумя путями, предлагает Анисимов: или государство снижает требования, повышая контроль за исполнением, или дает гарантии, в том числе по валютным рискам, которые могут привлечь иностранных инвесторов.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; СВЕТЛАНА ДОБРЫНИНА; 2017.03.30; БЮДЖЕТ НА РАСПУТЬЕ

Создание сельских дорог требует внедрения новых технологий строительства

Небольшое село Серебрянка, расположенное в лесах, в 79 километрах от Нижнего Тагила, стало в нынешнем году символом строительства дорог в отдаленные уральские поселки.

На приведение в порядок сельской грунтовки власти Свердловской области готовы выложить из бюджета и внебюджетных фондов более 250 миллионов рублей. И технику на трассу выгнали еще зимой, чтобы сгребала с обочин снег и не давала талым водам размыть дорожное полотно.

Понятно, что бурная деятельность вокруг сельской дороги разгорелась неспроста. На декабрьской пресс-конференции президента РФ было рассказано о бедах жителей села Серебрянки, которое из-за плохого состояния дороги в период распутицы бывает отрезано от большого мира. Буквально 1 января Владимир Путин подписал распоряжение, в котором обязал региональные власти до 1 июня «привести дорогу в эксплуатационное состояние» и обеспечить безопасное и бесперебойное транспортное сообщение с поселком в любое время года.

Так, в экстренном режиме, разрешились многолетние сомнения региональных властей: стоит ли вкладывать серьезные инвестиции в дорогу, которая соединяет с трассой старинную Серебрянку и еще три поселка, где в общей сложности проживает около тысячи человек.

В перечне сельских дорог Среднего Урала, требующих серьезного ремонта или нового строительства, значится около 50 объектов. Реальную протяженность грунтовых трасс на Урале оценить сложно, ясно одно – это тысячи и тысячи километров, а темпы прокладки асфальта в деревни достаточно скромные. Всего в 2016 году в Свердловской области в эксплуатацию было введено 15 километров региональных автомобильных дорог. На эти цели по программе «Устойчивое развитие сельских территорий на период до 2020 года» из федерального бюджета региону была выделена субсидия в 72,4 миллиона рублей. В итоге в районах появилось пять новых автодорог с твердым покрытием до шести сельских территорий. В порядок привели небольшие участки протяженностью в километр-два.

А вот масштабное дорожное строительство в сельских районах, как показывает печальная практика, происходит только после громких скандалов. Серебрянка тому не единственный пример. В 2012 году началось строительство дороги в поселок Сагра, расположенный в 40 километрах от Екатеринбурга. Помогло прогремевшее на всю страну ЧП, когда ночью в село на «разборки» с местными жителями приехали бандиты. По плохой дороге полиция добиралась почти час, и селянам пришлось отбиваться от незваных гостей топорами и охотничьими ружьями. После этого новую дорогу протяженностью десять километров построили за два года, потратив 450 миллионов рублей.

А в село Бородинка, расположенное в лесах на севере области, власти начали спешно прокладывать дорогу после того, как на страницах «РГ» появился фоторепортаж об экстремальных поездках местных жителей за хлебом на дрезинах по узкоколейке. Уральской экзотикой заинтересовались даже зарубежные СМИ. Со строительством восьмикилометровой асфальтированной трассы стоимостью 126 миллионов рублей региональные власти уложились в рекордные два года.

Сельские проекты особо затратны, утверждают специалисты. Во-первых, потому что обычно начинаются с нуля: геодезические исследования, пректирование, земельные работы и так далее. Во-вторых, серьезные вложения в инфраструктуру могут не окупаться годами, и их экономическая целесообразность вызывает большие вопросы, в отличие от социальной значимости.

Как раз экономическими доводами хотели убедить жителей Серебрянки власти, когда не спешили решать их проблемы. В письме из областного **министерства транспорта** и связи общественникам, отстаивающим дорогу, сообщалось: «Ориентировочная стоимость разработки проектной документации дороги составляет 54 миллиона рублей, стоимость строительно-монтажных работ – 1,46 миллиарда рублей (в ценах первого квартала 2015 года)».

– В такую сумму обходится ремонт всех областных дорог за год. А по этой трассе, по данным ГИБДД, в среднем в месяц проезжает 300 автомобилей, – позже пояснил журналистам **министр транспорта** и связи региона Василий Старков.

Но после всероссийского внимания к дорожным страданиям деревенских жителей такие доводы в расчет не берутся. Необходимо рассматривать вопрос с другой стороны: не решать проблему любыми средствами, а искать менее затратные и эффективные технологии строительства сельских трасс, уверены ученые. Например, речь идет о методике укрепления грунта.

– Подобные технологии активно применяются во всем мире, – говорит заведующий кафедрой дорожного строительства Уральского лесотехнического университета Сергей Булдаков. – Специальные машины пропитывают землю определенными присадками, и скрепленный грунт создает твердое дорожное основание. Эти технологии уже применяются на Урале, но нечасто. Продвигать инновации мешает обычный человеческий фактор: к чему заказчику и исполнителю заморачиваться, искать что-то новое, когда можно делать все старыми, испытанными методами.

### ТАСС; 2017.03.30; ВОСТОЧНЫЙ УЧАСТОК СЕВЕРО-ВОСТОЧНОЙ ХОРДЫ ДОСТРОЯТ В КОНЦЕ 2018 ГОДА

Работы по строительству участка Северо-Восточной хорды от шоссе Энтузиастов до МКАД планируется завершить в конце следующего года. Об этом журналистам сообщил заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин.

"На этом участке магистрали проектом предусмотрено строительство более чем 12 км дорог, в том числе шести эстакад общей протяженностью более 3,7 км. В полном объеме работы должны быть завершены в IV квартале 2018 года", - отметил Хуснуллин.

Он добавил, что также на протяжении этого участка планируется реконструировать два подземных пешеходных перехода и построить один дополнительный.

Заммэра напомнил, что Северо-Восточная хорда пройдет от платной дороги Москва - Санкт-Петербург с западной стороны Октябрьской железной дороги, вдоль Московского центрального кольца (МЦК) до новой развязки на МКАД на пересечении с магистралью Вешняки - Люберцы. Трасса соединит крупные автомобильные магистрали северо-восточной части Москвы - Измайловское, Щелковское, Дмитровское, Алтуфьевское и Открытое шоссе.

### ВЕДОМОСТИ; АННА ЗИБРОВА; АЛЕКСЕЙ НИКОЛЬСКИЙ; 2017.03.31; В РЖД ПРИШЛА ПРОВЕРКА

Об интересе правоохранительных органов к РЖД сообщил человек, близкий к монополии, и подтвердил человек в следственных органах. Он не сказал, возбуждено ли уголовное дело, но знает, что идет доследственная проверка. Прокуратура уже рекомендовала президенту РЖД Олегу Белозерову уволить начальника департамента имущества Павла Потапова, который работает в РЖД четыре месяца.

Представитель РЖД говорит, что проверки в компании проходят регулярно. Представитель Генпрокуратуры объясняет, что проверка, в ходе которой составлено представление на Потапова, продолжается и носит рутинный характер.

По словам адвоката по уголовным делам Андрея Андрусенко, завершение плановой и внеплановой проверки Генпрокуратуры – необязательное условие для возбуждения уголовного дела. Следственные органы могут работать параллельно с Генпрокуратурой, возможен и вариант, что прокуроры найдут признаки преступлений и передадут материалы следователям для решения вопроса о возбуждении дела до окончания проверки.

Собеседник «Ведомостей», близкий к монополии, рассказывает, что о проверке прокуратура предупредила месяц назад и сотрудники РЖД были готовы предоставить все необходимые данные. Но он не говорит, кем эта проверка была инициирована и что сотрудники прокуратуры надеялись выяснить. «Обычно проверяют закупочную деятельность компании, аффилированность и проч.», – предполагает собеседник. Однако он не смог припомнить, когда в РЖД последний раз была проверка такого рода.

Один из собеседников «Ведомостей», близкий к РЖД, знает, что сотрудники прокуратуры проверяют материалы 2011–2017 гг. Другой собеседник, близкий к монополии, предполагает, что проверки могут быть связаны с Алексеем Крапивиным, компании которого среди крупнейших подрядчиков РЖД.

По данным Reuters, многие компании из холдинга Крапивина (см. врез) оформлены на подставных лиц. А деньги, полученные от РЖД, тратились, сообщало Reuters, не на строительство или поставку товаров, а шли в фирмы-однодневки, а затем обналичивались или выводились в офшоры.

Человек, близкий к РЖД, говорит, что проверка прокуратуры отчасти действительно связана с Крапивиным, но это не единственная цель. Представитель компании «1520» (принадлежит Крапивину) сказал, что в ней никаких обысков не было и никакие следственные органы не просили никаких документов.

В прошлом году консалтинговая компания Deloitte проводила анализ оптимизации расходов РЖД и указала, что РЖД совершенно не экономит на закупках. Заказы выставляются крупными лотами – на 100 крупнейших лотов приходится 2/3 бюджета. Средний размер скидки по контрактам составляет всего 1,8%, подсчитала Deloitte. Это худший показатель среди крупнейших госкомпаний. Deloitte допускает, что низкая эффективность тендеров может быть следствием «потенциальных сделок с заинтересованностью». «Нерыночный характер отношений между заказчиками в РЖД и претендентами на госзаказ прослеживается как на стадии подготовки конкурсной документации, так и на этапе конкурсного отбора», – пишет Deloitte. Конкурс на модернизацию 40 объектов БАМа и Транссиба за 54 млрд руб. проводился только три недели. «Невозможно представить, как независимый участник мог успеть оценить стоимость работ по этому контракту без доступа к проектной документации, которая по большинству проектов до сих пор не готова», – пишет Deloitte.

### RNS; 2017.03.30; ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ РЖД ПО РСБУ В 2016 ГОДУ ВЫРОСЛА В 20 РАЗ – ДО 6,5 МЛРД РУБЛЕЙ

Российские железные дороги (РЖД) в 2016 году увеличили чистую прибыль по РСБУ в 20,4 раза по сравнению с 2015 годом – до 6,5 млрд рублей, следует из отчета компании.

Выручка выросла на 4,4% – до 1,577 трлн руб.

Валовая прибыль выросла на 16,3% – до 242,44 млрд руб., доналоговая прибыль – на 74,7%, до 43,62 млрд руб.

Кредиторская задолженность выросла на 9,5% по сравнению с предыдущим годом – до 374,82 млрд руб.

### РЖД-ПАРТНЕР; ВАДИМ КОМКОВ; 2017.03.30; ВОДИТЕЛЯМ ТЕЛЕКАНАЛОВ ХОТЯТ УВЕЛИЧИТЬ РАБОЧИЙ ДЕНЬ

Тем самым **Минтранс** попытается избавить их от административной ответственности за переработку.

Водителям телеканалов хотят увеличить рабочий день

“Отсутствие равномерной ежемесячной отработки баланса рабочего времени водителям транспортных предприятий и недопущения их привлечения к административной ответственности за переработку, необходимую для восполнения водителям рабочих часов в заработной плате”, - говорится в проекте приказа, опубликованном на портале нормативно-правовых актов.

**Минтранс** обращает внимание, что по действующему закону рабочий день (продолжительность смены) водителей обязательных общедоступных теле и радиоканалов составляет 10 часов. Свою инициативу министерство объясняет желанием обеспечить баланс рабочего времени водителей, сохранить им заработную плату за распределенные в трехмесячный период времени рабочие часы и исключить привлечение к административной ответственности добросовестных работодателей. Для этого вещателям хотят разрешить увеличивать водительские смены до 12 часов при условии, что за рулем сотрудники проведут не больше 9 часов.

### ТАСС; 2017.03.30; РАЗРАБОТКА ПРОЕКТНО-СМЕТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ ПО ПОРТУ ИНДИГА НАЧНЕТСЯ В 2017 ГОДУ

Разработка проектно-сметной документации порта Индига, который станет вторым незамерзающим выходом России в Мировой океан, начнется до конца 2017 года. Об этом сообщил губернатор Ненецкого автономного округа (НАО) Игорь Кошин в интервью ТАСС в рамках проходящего в Архангельске Арктического форума.

«В течение текущего года планируется начать проектно-сметную документацию», – сказал губернатор. По его словам, в прошлом году была подписана декларация о намерениях. Было получено положительное заключение **Росморречфлот**а. «Сейчас работаем с инвесторами. Конкретных пока нет – пул собираем», – сказал Кошин.

Он добавил, что проект будет осуществляться в формате государственно-частного партнерства. Порт создадут на средства частных инвесторов. Главными преимуществами порта он назвал глубоководную незамерзающую бухту и удобное географическое положение на середине Севморпути. «Главная задача порта – развить инфраструктуру региона, обеспечить безопасное прохождение судами Севморпути», – отметил Кошин.

У порта будет несколько функций. Это простой судов в зимний период, перевалка газа по проекту «Печора СПГ», перевалка нефти, контейнерные перевозки. Частью проекта глубоководного морского незамерзающего порта Индига станет прокладка железной дороги Сосногорск – Индига. Общая стоимость проектов составляет порядка 260 млрд рублей.

Форум «Арктика – территория диалога» 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. Участие в IV Международном арктическом форуме «Арктика – территория диалога», который проходит в Архангельске, принимают около 1,5 тыс. человек из России и других стран. ТАСС является генеральным информационным партнером и официальным фотохост-агентством форума.

### LOGIRUS.RU; 2017.03.30; ЭКСПЕРТ: «УПРАВЛЕНЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ РЕК РЕШИТ СОЗДАНИЕ ЕДИНОГО МИНИСТЕРСТВА»

У каждой российской реки должен быть «свой хозяин», должны быть созданы администрации, которые будут отвечать за использование водных артерий, считает вице-премьер Дмитрий Рогозин. Рогозин полагает, что любой крупный водоем и реки, в том числе сибирские, которые подтягиваются к Северному морскому пути, могут быть прекрасными транспортными магистралями в любое время года, если их научатся эксплуатировать, сообщает РИА Новости. – Чтобы это было, необходимо, чтобы у каждого большого дела был хозяин. Я выступаю за то, чтобы у каждой российской реки был свой хозяин, – сказал вице-премьер на форуме «Арктика – территория диалога». По словам Рогозина, нельзя обеспечить охрану окружающей среды на реке, ее полноводность и чистоту воды, если «ее хозяев очень много». Как пояснил Рогозин, сейчас каждый субъект России, через который течет река, является как бы хозяином соответствующего отрезка. – Не получится много хозяев, у семи нянек дитя без глаза. Поэтому первое, что надо сделать и для Северного морского пути, и для крупных артерий водных, надо обеспечить администрации, структуры управления, которые будут головой отвечать за полноценное использование этого огромного богатства, – пояснил вице-премьер. Рогозин добавил, что такое предложение следует прописать в госпрограмме, и заверил, что сегодня же обратит на это внимание министра экономического развития Максима Орешкина, чтобы программу, которая сейчас находится в разработке, «внимательно перечитали». Прокомментировать ситуацию «Логирус» попросил замдиректора АНО «Институт демографии, миграции и регионального развития», руководителя направления стратегических инвестиционных проектов Александра Петрушина. – Согласен, – сказал собеседник «Логируса». – Целесообразно формировать бассейновые управления. Но это не решит управленческие проблемы рек. Этому должно предшествовать главное – создание единого министерства.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.03.30; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ НЕ БУДУТ ПЛАТИТЬ ДИСПЕТЧЕРАМ ЗА ПРОГНОЗ ПОГОДЫ

Российские авиакомпании пока будут получать прогноз погоды от авиадиспетчеров перед вылетом бесплатно.

Госкорпорация по организации воздушного движения взяла паузу по начислению сборов за метеопрогноз. Как пояснили «РГ» в предприятии, вступил в силу приказа **Минтранса** России, по которому сборы за прогноз погоды будут считать рассчитываться по-новому. Теперь диспетчеры ждут установления новых ставок сборов за аэронавигационное обслуживание от антимонопольной службы. А пока они не будут выставлять счета авиакомпаниям. Хотя саму информацию о прогнозе погоды теперь коммерческим перевозчикам будут предоставлять бесплатно, как и владельцам частных самолетов (до сегодняшнего дня бесплатно получить метеопрогноз перед вылетом могли пилоты авиации общего назначения, которая летает на малых высотах).

При этом авиакомпаниям рекомендовано сохранить договора с Росгидрометом и иными организациями, которые им предоставляют прогноз погоды для планирования полетов. Например, при вероятности плохой погоды перевозчик может отменить рейс и заранее предупредить пассажиров об этом.

### ТАСС; 2017.03.30; АВИАКОМПАНИЯ S7 ЗАПУСТИТ РЕЙСЫ ИЗ БРЯНСКА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ В НАЧАЛЕ МАЯ

Авиакомпания S7 начнет осуществлять регулярные рейсы из Брянска в Санкт-Петербург с 7 мая, сообщили ТАСС в пресс-службе авиаперевозчика в четверг.

«Авиакомпания S7 Airlines открывает в летнем расписании прямые регулярные рейсы из Брянска Санкт-Петербург. Первый рейс намечен на 7 мая», – говорится в сообщении.

Вылеты в обоих направлениях будут осуществляться по средам и воскресеньям в утренние часы. Как отметили представители авиаперевозчика, стоимость перелета в одном направлении будет составлять от трех тысяч рублей. Время в пути составит 1 час 50 минут.

Перелеты будут выполняться на производимых в Бразилии самолетах Embraer 170-LR на 78 пассажирских мест. В компании подчеркнули, S7 Airlines станет первой российской авиакомпанией, выполняющей полеты на самолетах этой модели. Первые Embraer 170-LR появятся в парке S7 Airlines весной, а всего до конца года авиакомпания получит 17 лайнеров.

Как сообщала пресс-служба правительства Брянской области, ранее вопросы авиасообщения с Санкт-Петербургом областные власти обсудили с представителями S7 Airlines. Отмечалось, что транзитом через Санкт-Петербург у жителей региона появится возможность на стыковых рейсах отправиться по 1,5 тысячам направлений по всему миру. Также говорилось, что при увеличении загрузки рейсов авиакомпания будет принимать решение об увеличении частоты выполнения рейсов.

В прошлом году рейсы из Брянска в Санкт-Петербург осуществляла авиакомпания «Псков-Авиа». Также в летний сезон 2016 года из Брянского аэропорта осуществлялись вылеты в Сочи, Симферополь и по ряду других российских южных направлений. Авиакомпания S7 Group обслуживает более 80 направлений, из них половина по России, на долю группы приходится 15 процентов всех пассажирских перевозок гражданской авиации РФ.

### ПОРТ АМУР; 2017.03.31; КОМПАНИЯ «ИКАР» ЗАДЕРЖИВАЕТ ПРОДАЖУ ЛЬГОТНЫХ АВИАБИЛЕТОВ

Продажи авиабилетов по президентской программе «Дальний Восток – 2017» в Благовещенске уже осуществляют две авиакомпании – «Вим-Авиа» и «Уральские авиалинии». Как сообщает пресс-служба регионального **минтранса**, сроки продажи билетов по субсидированным тарифам задерживает компания «Икар».

– Мы обеспокоены отсутствием продаж льготных авиабилетов компанией «Икар», так как с 1 апреля должны полететь первые пассажиры, а продажи до сих пор нет. Ситуацию держали на контроле, окончательно получили ответ от генерального директора авиакомпании «Икар» Ленгарова Андрея Олеговича. Он пояснил, что задержка связана с вопросами по подписанию договоров между перевозчиками и федеральным агентством воздушного транспорта и заверил нас, что продажи льготных билетов начнутся 3-4 апреля, – рассказал **министр транспорта** и строительства области Андрей Тягло.

С начала марта авиационные агентства принимали заявления от амурчан на бронирование билетов по субсидируемым государством перелетам из Благовещенска в европейскую часть страны.

Субсидируемые авиаперевозки для Дальнего Востока стартуют с 1 апреля и будут действовать до 31 октября 2017 года.

### ТАСС; 2017.03.30; КАДЫРОВ СООБЩИЛ ОБ ОБСУЖДЕНИИ С МЕДВЕДЕВЫМ СТРОИТЕЛЬСТВА АЭРОПОРТА В ГРОЗНОМ

Глава Чечни Рамзан Кадыров рассказал, что обсудил с премьер-министром РФ Дмитрием Медведевым вопросы развития аэропорта Грозного, объектов здравоохранения и ЖКХ в республике. На своей странице в социальной сети Instagram Кадыров отметил, что глава правительства «исключительно внимательно подошел к поднятым проблемам, задавал многочисленные уточняющие вопросы, тут же делал поручения вице-премьерам и министрам».

«В четверг Дмитрий Анатольевич принял меня в Горках. Я пришел с конкретными письмами, документами, по которым имеются заключения различных комиссий, министерств и ведомств. В частности, поднял вопросы развития аэропортовой инфраструктуры путем строительства второй очереди», – написал Кадыров.

Как пояснил глава Чечни, «аэропорт «Грозный» фактически близок к исчерпанию своих возможностей», и это связано с тем, что он был введен по временной схеме. «Ежедневно в Грозный прибывают бизнесмены, иностранные делегации, резко растет поток пассажиров, расширяется география полетов. Но есть предел возможностей. Он достигнут», – отметил он.

В разговоре поднимались вопросы об оказании помощи в оснащении республиканской больницы и перинатального центра. «Своими силами республика это не осилит, а работать с полной нагрузкой крупные больницы не могут из-за отсутствия необходимого оборудования», – подчеркнул Кадыров.

Внимание в ходе встречи было уделено переселению жителей республики, пострадавших от оползней. «В переселении нуждаются более 25 тыс. человек», – уточнил Кадыров. Важным является вопрос модернизации системы ЖКХ, которая «морально и материально устарела», кроме того, «нуждаются в реконструкции водоснабжение, очистные сооружения». От решения этой проблемы зависит строительство крупных объектов в Аргуне, Гудермесском и других районах, сказал Кадыров.

### ТАСС; 2017.03.30; "АЭРОФЛОТ" ОТКРЫЛ ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ ПО СУБСИДИРУЕМЫМ ТАРИФАМ С ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В МОСКВУ

Аэрофлот открывает продажу авиабилетов по субсидируемым тарифам на рейсы с Дальнего Востока в Москву и обратно, а также между городами Дальнего Востока, говорится в пресс-релизе перевозчика.

В частности, тарифы на рейсы с Дальнего Востока в Москву в одну сторону с учетом такс и сборов составят: из Якутска в Москву - 7 тыс. руб., из Магадана и Хабаровска - по 7,2 тыс. руб., из Южно-Сахалинска - 7,3 тыс. руб., из Владивостока - 7,4 тыс. руб. и из Петропавловск-Камчатского в Москву - 7,5 тыс. руб.

На рейсы между городами Дальнего Востока установлены следующие тарифы в одну сторону: Хабаровск - Владивосток 1,8 тыс. руб., Магадан - Хабаровск - 4 тыс. руб., Хабаровск - Новосибирск - 5,7 тыс. руб., Новосибирск - Владивосток - 5,9 тыс. руб., Петропавловск-Камчатский - Владивосток - 6 тыс. руб. и Якутск - Владивосток - 6,4 тыс. руб.

В "Аэрофлоте" отметили, что воспользоваться субсидируемыми перевозками в экономическом классе могут граждане России в возрасте до 23 лет и свыше 60 лет (для женщин - свыше 55 лет), инвалиды I группы, инвалиды с детства II и III группы, а также сопровождающие инвалида I группы или ребенка-инвалида. Перелет необходимо осуществить с 1 апреля по 31 октября 2017 года.

Билеты по субсидируемым тарифам можно приобрести в офисах собственных продаж авиакомпании, а также в уполномоченных агентствах.