**12 АПРЕЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Содержание** |

[Деятельность Министра транспорта 3](#_Toc479748156)

[ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.04.12; АЭРОПОРТ ЮЖНО-САХАЛИНСКА ИМЕЕТ РЕЗЕРВ ДЛЯ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ НА СЛУЧАЙ СИЛЬНОГО ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЯ И ДРУГИХ ЧС 3](#_Toc479748157)

[ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.04.11; ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНАЯ ПОЛОСА ГЛАВНОГО АЭРОПОРТА КАМЧАТКИ ГОТОВА К ВОЗМОЖНОМУ СИЛЬНОМУ ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЮ – ВЛАСТИ 3](#_Toc479748158)

[ДОРИНФО; 2017.04.11; СОЕДИНЯТЬ ОБХОД ВЫШНЕГО ВОЛОЧКА И ШЕСТОЙ ЭТАП ТРАССЫ М-11 НАЧНУТ В АВГУСТЕ 4](#_Toc479748159)

[ТАСС; 2017.04.12; НА ФОРУМЕ В СОЧИ ИНВЕСТОРЫ И ОПЕРАТОРЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОБСУДЯТ РЫНОК ГЧП 5](#_Toc479748160)

[Деятельность руководителей Федеральных агентств 6](#_Toc479748161)

[Федерального дорожного агентства 6](#_Toc479748162)

[РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СЕВЕРНОГО КАВКАЗА; НИКОЛАЙ ГРИЩЕНКО; РОМАН КИЯШКО; 2017.04.11; ДОТЯНУТЬСЯ ДО СОЧИ 6](#_Toc479748163)

[Новости отрасли 8](#_Toc479748164)

[Автомобильный и городской транспорт, дорожное хозяйство 8](#_Toc479748165)

[КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ДУЛЕНКОВА; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; ОЛЕГ ТРУТНЕВ; ИВАН БУРАНОВ; 2017.04.12; ЕДА ПРИНЯЛА ДАЛЬНИЙ БОЙ 8](#_Toc479748166)

[КОММЕРСАНТ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2017.04.12; «ЕСЛИ ЗАВТРА «ПЛАТОН» ОТМЕНЯТ – ЛУЧШЕ ЖИТЬ ПЕРЕВОЗЧИКИ НЕ СТАНУТ» 10](#_Toc479748167)

[ГАЗЕТА.RU; АЛИНА РАСПОПОВА; 2017.04.11; «СОРТАВАЛА» УТОНУЛА В ГРЯЗИ 11](#_Toc479748168)

[РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2017.04.12; ТОННЕЛЬ ДЛИНОЙ В ДВЕ ЖИЗНИ 12](#_Toc479748169)

[ИНТЕРФАКС; 2017.04.11; МИНТРАНС ОТМЕНИТ «ВОЗРАСТНОЙ ЦЕНЗ» ДЛЯ ДЕТСКИХ АВТОБУСОВ – СЕНАТОР ФОМИН 13](#_Toc479748170)

[MK.RU; НАСТАСЬЯ БЕЛКИНА; 2017.04.12; РЕАЛИЗУЕМЫЙ В АЛТАЙСКОМ КРАЕ ПРОЕКТ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ» ВЫЗВАЛ ШИРОКИЙ РЕЗОНАНС 14](#_Toc479748171)

[INKAZAN.RU; 2017.04.11; В ТАТАРСТАНЕ ПОЧТИ НА МЕСЯЦ ВВЕДУТ ОГРАНИЧЕНИЯ ДЛЯ БОЛЬШЕГРУЗОВ 15](#_Toc479748172)

[ИНТЕРФАКС-ПОВОЛЖЬЕ; 2017.04.11; ЧУВАШИЯ В 2017 Г В РАМКАХ ФЕДПРОГРАММЫ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ ПЛАНИРУЕТ РЕМОНТ ДОРОГ НА 1,25 МЛРД РУБ 16](#_Toc479748173)

[Железнодорожный транспорт 17](#_Toc479748174)

[ВЕДОМОСТИ; АННА ЗИБРОВА; 2017.04.12; «ВЕДОМОСТИ» ОЗНАКОМИЛИСЬ С АНАЛИЗОМ РАБОТЫ ФПК, КОТОРЫЙ KPMG ПРОВЕЛА ПО ЕЕ ЖЕ ЗАКАЗУ 17](#_Toc479748175)

[РИА НОВОСТИ; 2017.04.12; МЕДВЕДЕВ УВЕЛИЧИЛ УСТАВНЫЙ КАПИТАЛ РЖД НА 29,78 МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ 19](#_Toc479748176)

[ИНТЕРФАКС; 2017.04.11; «ПРОДЛЕННЫЕ» МАНЕВРОВЫЕ ЛОКОМОТИВЫ ВНЕ ОБЩЕЙ Ж/Д СЕТИ МОГУТ ОСТАТЬСЯ ДО АВГУСТА 2018 Г 19](#_Toc479748177)

[Внутренний водный транспорт 21](#_Toc479748178)

[РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; АЛЕКСЕЙ ВАСИЛЬЕВ; 2017.04.11; НА ШЛЮЗАХ «ВСЕ СПОКОЙНО» 21](#_Toc479748179)

[Воздушный транспорт 22](#_Toc479748180)

[КОММЕРСАНТ ПРИВОЛЖЬЕ; АННА ПАВЛОВА; 2017.04.12; ОТКРЫВАЯ ГРАНИЦЫ 22](#_Toc479748181)

[РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; КИРА ЛАТУХИНА; 2017.04.11; ЗА ВЕРСИЕЙ НИЧЕГО НЕТ 24](#_Toc479748182)

[РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА КОЛЬДИНА; 2017.04.11; СВЕЖАЯ ГОЛОВА 24](#_Toc479748183)

[ИНТЕРФАКС; 2017.04.11; ПРАВИЛА ПРОВЕРКИ АВИАТОПЛИВА В РФ МОГУТ БЫТЬ РАССМОТРЕНЫ НА ПЛОЩАДКЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА 25](#_Toc479748184)

[ИНТЕРФАКС; 2017.04.11; КОЛИЧЕСТВО ПОЛЕТОВ НАД РФ В МАРТЕ ВЫРОСЛО НА 7,9% – РОСАВИАЦИЯ 26](#_Toc479748185)

[ИНТЕРФАКС; 2017.04.11; ПЕСКОВ: ТЕМА ЧАРТЕРНЫХ АВИАРЕЙСОВ В ТУРЦИЮ – НЕ ВОПРОС КРЕМЛЯ 26](#_Toc479748186)

[ТАСС; КИРИЛЛ ЖАРОВ; 2017.04.11; В ТУРЦИИ НЕ ПОЛУЧАЛИ ОФИЦИАЛЬНЫХ ДАННЫХ О ВОЗМОЖНОЙ ПРИОСТАНОВКЕ ЧАРТЕРОВ ИЗ РФ 26](#_Toc479748187)

[РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2017.04.11; «ТУРПОМОЩЬ» ПРИЗВАЛА НЕ ПАНИКОВАТЬ ИЗ-ЗА ВОЗМОЖНОЙ ОТМЕНЫ ЧАРТЕРОВ В ТУРЦИЮ 27](#_Toc479748188)

[ИНТЕРФАКС; 2017.04.11; ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ЕГИПТОМ ОСТАЕТСЯ ПОД ВОПРОСОМ – ИСТОЧНИК 27](#_Toc479748189)

[EASTRUSSIA.RU; 2017.04.12; МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ЗАЯВИЛО О ПЛАНАХ СОЗДАНИЯ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ ПРОИЗВОДСТВА МАЛЫХ САМОЛЕТОВ 28](#_Toc479748190)

[ИНТЕРФАКС; 2017.04.11; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С ИЮНЯ ПЛАНИРУЮТ НАЧАТЬ ПОЛЕТЫ ИЗ «ЖУКОВСКОГО» В КИТАЙ 28](#_Toc479748191)

|  |
| --- |
| **Публикации** |

***Деятельность Министра транспорта***

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.04.12; АЭРОПОРТ ЮЖНО-САХАЛИНСКА ИМЕЕТ РЕЗЕРВ ДЛЯ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ НА СЛУЧАЙ СИЛЬНОГО ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЯ И ДРУГИХ ЧС

В двух аэропортах Сахалинской области имеется государственный материальный резерв для аварийного восстановления взлетно-посадочных полос при сильных землетрясениях и на случаи других чрезвычайных ситуаций (ЧС), сообщили в среду агентству «Интерфакс – Дальний Восток» в пресс-службе правительства региона.

«В аэропорту Южно-Сахалинска, Южно-Курильска (о. Кунашир, южные Курилы) есть необходимый запасы материалов, которые понадобятся в случае экстренного восстановления взлётно-посадочных полос (ВПП) в этих аэропортах при ЧС», – сказал собеседник агентства.

«Необходимый запас аэродромных плит и битумно-полимерного герметика (мастики для заливки швов) имеется в этих аэропортах. Он позволяет обеспечить выполнение ремонтных работ на ВПП. Есть возможность перемещения этих материалов в любой аэропорт Сахалина и Курильских островов в случае необходимости», – отметили в пресс-службе.

Но там также добавили, что размеры запасов этих материалов «пока не могут обеспечить возможность восстановления нескольких аэродромов одновременно».

Как сообщалось, президент РФ Владимир Путин в понедельник в Москве поручил главе **Минтранса** Максиму **Соколов**у проверить запас материалов для ремонта взлетно-посадочных полос (ВПП) в Петропавловске-Камчатском и на Сахалине на случай землетрясений. В свою очередь, М.**Соколов** пообещал доложить главе государства о результатах проверки.

Дополнительные аэродромы на Сахалине имеются на севере острова – в Ногликах, Охе, в Зональном, а также в Шахтерске (западное побережье Сахалина). На Курильских островах помимо аэропорта в Южно-Курильске, две взлётно-посадочные полосы есть в аэропорту «Ясное» (гв городе Курильске на о. Итурупе, средние Курилы), и на о. Шикотан (южные Курилы).

На ту же тему:

<https://ria.ru/economy/20170412/1492043738.html>

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.04.11; ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНАЯ ПОЛОСА ГЛАВНОГО АЭРОПОРТА КАМЧАТКИ ГОТОВА К ВОЗМОЖНОМУ СИЛЬНОМУ ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЮ – ВЛАСТИ

Единственная действующая взлетно-посадочная полоса (ВПП) аэропорта Петропавловска-Камчатского рассчитана на землетрясение силой в 9 баллов, сообщил журналистам во вторник зампред правительства Камчатского края – министр специальных программ, председатель краевой комиссии по ЧС Сергей Хабаров.

«Кроме того, на Камчатке с 2010 года сформирован государственный материальный резерв из почти трех тысяч плит ПАГ-18, пригодных для аварийного восстановления второй взлетно-посадочной полосы, которая была выведена из эксплуатации после реконструкции аэродромного комплекса», – сказал С.Хабаров.

Краевой зампред напомнил, что единственный аэропорт, который обеспечивает связь Камчатки с «большой землей» – это базовый аэропорт «Петропавловск-Камчатский». Он находится на аэродроме совместного базирования воздушных судов, принадлежащих как гражданской, так и военной авиации.

«Там две полосы. Одна из них была выведена из эксплуатации в 1978 году. Поскольку авиация – это единственный способ сообщения Камчатки с «материком», весной 2012 года по поручению президента России Владимира Путина началась реконструкция старой полосы, а фактически – строительство новой. На эти цели было направлено около 12 млрд рублей. В июне 2016 года новая бетонная полоса была введена в эксплуатацию. Она рассчитана на девять баллов и может выдерживать большие сейсмические нагрузки», – пояснил С.Хабаров.

По его словам, у второй взлетно-посадочной полосы, выведенной из эксплуатации, высокая степень износа. Но, тем не менее, она может использоваться, как резервная в случае чрезвычайной ситуации.

В свою очередь, **министр транспорта** Камчатки Владимир Каюмов считает, что в случае чрезвычайной ситуации альтернативным способом сообщения также должно стать морское сообщение.

«Именно поэтому ранее губернатор Камчатского края Владимир Илюхин обратился к президенту с просьбой рассмотреть возможность строительства грузопассажирского парома для Камчатки. Сейчас мы прорабатываем этот вопрос совместно с **Минтрансом** России и **Росморречфлот**ом», – сказал журналистам В.Каюмов.

Он отметил, что краевое министерство совместно с авиапредприятием также проработало все возможные сценарии в случае сильного землетрясения.

«В качестве резервного также может быть использован запасной военный аэродромный комплекс в селе Пущино Мильковского района. Он может принимать все типы воздушных судов. В крайнем случае возможна укатка грунтовой полосы на территории аэродромного комплекса, которая сможет принимать небольшие суда, в том числе военно-транспортные самолеты, а также гражданские воздушные суда типа Ан-26, Ан-24 или Ан-148», – сказал В.Каюмов.

Как сообщалось, президент РФ Владимир Путин в понедельник в Москве поручил главе **Минтранса** Максиму **Соколов**у проверить запас материалов для ремонта взлетно-посадочных полос (ВПП) в Петропавловске-Камчатском и на Сахалине на случай землетрясений. В свою очередь, М.**Соколов** пообещал доложить главе государства о результатах проверки.

На ту же тему:

<https://regnum.ru/news/economy/2261423.html>

### ДОРИНФО; 2017.04.11; СОЕДИНЯТЬ ОБХОД ВЫШНЕГО ВОЛОЧКА И ШЕСТОЙ ЭТАП ТРАССЫ М-11 НАЧНУТ В АВГУСТЕ

В августе текущего года начнутся работы по обустройству примыкания Обхода Вышнего Волочка в Тверской области и шестого этапа строительства трассы М-11 «Москва – Санкт-Петербург» (участок с 334-го км по 543-й км). Об этом во вторник, 11 апреля, сообщает пресс-служба ГК «Автодор».

К настоящему моменту, по данным Госкомпании, основные работы по строительству развязки на 330-м км трассы М-11 завершены, установлено и подключено наружное освещение. В августе стартуют работы по соединению пятого (Обход вышнего Волочка) и шестого этапов строительства автомагистрали. Специалистам предстоит изменить поперечный уклон дороги на стыке по основному ходу (на вираже внешний край трассы поднимается, чтобы компенсировать влияние на автомобили центробежной силы).

«При этом обустройство примыкания не означает запуска участка в эксплуатацию, по контракту работы будут завершены в мае 2018 года», – отмечается в сообщении пресс-службы «Автодора».

Напомним, что пятый этап автомагистрали М-11, а именно Обход Вышнего Волочка в Тверской области, был открыт для движения транспорта в ноябре 2014 года. Шестой этап дороги – участок с 334-го км по 543-й км – пройдет по Тверской и Новгородской областям.

Ранее **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** сообщал, что в текущем году на трассе М-11 «Москва – Санкт-Петербург» откроют два участка, в том числе Обход Торжка в Тверской области и подходы к Великому Новгороду.

<http://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=53187>

### ТАСС; 2017.04.12; НА ФОРУМЕ В СОЧИ ИНВЕСТОРЫ И ОПЕРАТОРЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОБСУДЯТ РЫНОК ГЧП

Инвесторы и операторы транспортной инфраструктуры на форуме в Сочи обсудят проблемы рынка государственно-частного партнерства (ГЧП) и инструменты поддержки региональных проектов ГЧП.

Также на Международном форуме инвесторов и операторов транспортной инфраструктуры, который проводит ГК «Автодор» в Сочи 12 -14 апреля, обсудят перспективы российского рынка инвестиций в транспорт.

В дискуссии участие примут заместитель министра промышленности и торговли РФ Александр Морозов, заместитель председателя правления ГК «Автодор» по инвестициям и стратегическому планированию Александр Носов, первый вице– президент ОАО «РЖД» Александр Мишарин, председатель государственного комитета по транспорту и дорожному хозяйству Республики Башкортостан Рим Гилязетдинов, заместитель директора департамента инвестиционной политики и развития ГЧП Министерства экономического развития РФ Мария Ярмальчук, член правления Ассоциации Европейского бизнеса Филипп Пегорье.

Главная цель форума – оценка текущего состояния рынка ГЧП в транспортной инфраструктуре, а также взаимодействия бизнеса и власти.

Проблемы ГЧП

В последнее время механизм ГЧП, в том числе в транспортной отрасли, подвергся жесткой критике со стороны ФАС и **Минтранса**. Нарекание ФАС вызвала размытая законодательная грань между понятиями концессии и госзакупки. В частности, в конце марта руководитель ФАС Игорь Артемьев заявил, что необходимо провести четкую грань между этими понятиями.

Поводом для критики механизма ГЧП стало аннулирование антимонопольной службой в январе 2017 года открытого конкурса Госкомитета Башкирии по транспорту и дорожному хозяйству на заключение концессионного соглашения о финансировании, строительстве, реконструкции и эксплуатации автомобильной дороги Стерлитамак – Магнитогорск, которая является одним из участков транспортного коридора Европа – Западный Китай. Это решение было воспринято рядом крупных концессионеров как опасный прецедент для рынка, после чего Минэкономразвития РФ выступило с заявлением о недопустимости принятия решений, подрывающих устойчивость института государственно-частного партнерства.

По мнению ФАС, тендер на строительство дороги в Башкирии фактически представлял собой закупку государством работ по строительству в обход процедуры государственного заказа.

В свою очередь **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявил, что считает необходимым внести изменения в законодательство о государственно-частном партнерстве. Но при этом **Соколов** не согласился с ФАС и посчитал, что аннулированный тендер все же «концессионное соглашение по духу и по букве 115 закона о концессионных соглашениях».

Заместитель министра экономического развития Станислав Воскресенский заявил, что «недопустимо принятие решений, которые подрывали бы устойчивость этого эффективного института». Он подчеркнул, что вопрос правомерности действий ФАС в отношении аннулирования отдельных конкурсов находится в компетенции суда. В итоге ФАС предложила законодательно установить минимальную долю частных инвестиций при концессиях, а также приблизить закон о концессиях к контрактной системе в части требований к процедуре торгов.

Более того, Артемьев сообщил, что концессия по системе «Платон» может быть пересмотрена, «как и другие концессии». Руководитель **Росавтодор**а **Роман Старовойт** позднее заявил ТАСС, что ведомство не получало от ФАС уведомлений о возможном проведении проверки в отношении концессионного соглашения по системе «Платон». При этом первый заместитель **министра транспорта** Евгений **Дитрих** говорил, что пересмотр условий ранее заключенных концессионных соглашений может подорвать реализацию инвестиционных проектов.

Концессии в области транспорта

Концессия является видом государственно-частного партнерства, при котором частный инвестор за свой счет модернизирует объекты инфраструктуры, а взамен получает право их эксплуатации и получения части прибыли. Объем заявленных частных инвестиций в концессионные проекты ГЧП в России превышает 700 млрд рублей.

Что касается транспортной области, то механизм ГЧП используется в основном в дорожных проектах. Так, концессия применяется в системе взимания платы за проезд большегрузных автомобилей «Платон», строительстве пяти участков Центральной кольцевой автодороги в Подмосковье. Кроме того, в середине прошлого года правительство РФ согласовало концессионное соглашение на строительство железнодорожной инфраструктуры морского порта «Тамань».

<http://tass.ru/ekonomika/4175092>

***Деятельность руководителей Федеральных агентств***

*Федерального дорожного агентства*

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СЕВЕРНОГО КАВКАЗА; НИКОЛАЙ ГРИЩЕНКО; РОМАН КИЯШКО; 2017.04.11; ДОТЯНУТЬСЯ ДО СОЧИ

Черноморские пляжи и кавказские горные и бальнеологические курорты предложили соединить короткой трассой

**Федеральное дорожное агентство** по заданию Правительства РФ начало прорабатывать два варианта строительства прямой дороги между Сочи и курортами Северного Кавказа.

Также новая магистраль разгрузит федеральную трассу Джубга – Сочи, где очень интенсивный трафик, за счет перераспределения транспортных потоков из районов восточнее Краснодара. Летние пробки на этой магистрали давно уже стали притчей во языцех – каждый год отпускники по многу часов под палящим солнцем двигаются по ней черепашьим шагом, так как дорога попросту не в состоянии пропустить такой поток машин.

– На рассмотрение в **Росавтодор** поступили два возможных варианта будущей трассы: Кисловодск – Адлер и Черкесск – Адлер. Проекты должны обеспечить комфортные подъездные пути к горному и прибрежному кластерам Сочи со стороны курортов Северного Кавказа, – заявил руководитель агентства **Роман Старовойт**.

По словам губернатора Ставропольского края Владимира Владимирова, предварительное проектирование такой трассы было сделано еще в 1960-х годах, но идею в жизнь так и не воплотили. Однако модернизация Сочи и горнолыжных курортов Домбай и Архыз привела к росту туристического потока в эти регионы, поэтому возникла необходимость улучшить транспортное сообщение между ними.

– Реализация проекта повысит востребованность морских, бальнеологических и горнолыжных курортов Северного Кавказа и Кубани, – подчеркнул Владимиров.

Министр строительства, дорожного хозяйства и транспорта Ставрополья Игорь Васильев рассказал, что протяженность трассы Кисловодск – Адлер составляет 334 километра, при этом на 68 процентов дорога пройдет по территории Карачаево-Черкесии. Построить придется 103 километра трассы, а 159 километров – реконструировать. В проекте также предусмотрено создание двух тоннелей длиной 7,6 и 5,1 километра.

– Вся дорога будет второй технической категории, что подразумевает организацию четырехполосного движения: по две полосы в каждую сторону, – отметил Васильев.

Ставропольский вариант новой дороги пройдет по существующей трассе из Кисловодска в Карачаевск, затем в станицы Зеленчукскую, Преградную и село Псемен. Оттуда планируется построить новый участок к перевалу Дамхурц и далее – к горнолыжному курорту «Роза Хутор». Последние километры предлагается проложить сквозь горную гряду через два тоннеля.

В министерстве проанализировали автомобильный поток, который сейчас движется через Псемен, и выяснили, что большинство машин едет в сторону Архыза из Ростовской области, Краснодарского края и Адыгеи. Интенсивность движения на федеральных трассах М-4 «Дон» и М-27 (Джубга – граница с Грузией), по которым сейчас отправляется большинство желающих попасть на черноморское побережье, составляет около 60 тысяч автомобилей в сутки. Примерно 40 процентов трафика приходится на транспорт с регистрационными номерами Ставропольского края и республик Северного Кавказа.

– Сегодня дорога из Кисловодска в Адлер составляет 770 километров. Новая трасса уменьшит это расстояние до 334 километров. Так как в горной местности она пройдет через тоннели, это позволит позволит сократить время в пути и исключить серпантины. По подсчетам, экономия при перевозке одного человека составит в среднем 1,5 тысячи рублей, – добавил Васильев.

Что касается варианта дороги Черкесск – Адлер, то в этом случае магистраль протяженностью около 273 километров должна пройти через несколько населенных пунктов Карачаево-Черкесии и Краснодарского края: Черкесск – станица Зеленчукская – село Псемен – поселок Красная Поляна – Адлер.

По словам заместителя председателя правительства КЧР Сергея Смородина, в состав новой трассы предполагается включить участки федеральных дорог А-155 и А-156, а также 14-километровый участок Архыз – Лунная Поляна – гора Дукка и его продолжение длиной 22 километра в направлении населенного пункта Пхия.

Отметим, что этот путь является самым коротким и одновременно самым дорогостоящим и технически сложным. Такая трасса предусматривает строительство двух тоннелей общей протяженностью 12 километров в сложных гидрологических и сейсмических условиях.

При этом республиканские власти рассматривали шесть вариантов магистрали и остановились на этом.

– Такое понятие, как «дорога жизни», существует не только в военное время. Строительство крупных автомагистралей производит значительный экономический эффект, потому что любая придорожная инфраструктура дает стимул развитию малого и среднего бизнеса. Ну и, конечно же, мы сможем решить проблему транспортной тупиковости республики, – заявил глава КЧР Рашид Темрезов.

Будет ли новая трасса платной, пока никто утверждать не берется. Проект может стать концессией с финансированием из федерального, ставропольского и карачаево-черкесского бюджетов, а также средств инвестора, которого определят на конкурсной основе. Либо в рамках 44-го федерального закона «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» проект реализуют исключительно на средства из казны РФ.

В первом случае дорога, скорее всего, станет платной, а стоимость одного километра пути определят в Правительстве России. Если в строительстве задействуют только бюджетные средства, то проезд сделают бесплатным.

Кстати

О трассе, которая бы напрямую соединила северокавказские горнолыжные и черноморские курорты, мечтало не одно поколение граждан Советского Союза и России. Сначала был разработан проект автомобильной дороги Черкесск – Адлер на перегоне станица Преградная – поселок Красная Поляна. Его в 1961 году представило управление дорог «Ростов – Баку».

Затем в 2003-м появилось девять вариантов дороги через Главный Кавказский хребет. Один из них предполагал строительство трассы протяженностью 280 километров через перевал Загедан, озеро Кардывач и поселок Красная Поляна. Тогда стоимость проекта оценивалась в 20 миллиардов рублей. Однако это предложение было заморожено в 2006 году в связи с тем, что Росприроднадзор выявил в государственной экологической экспертизе ряд нарушений и противоречий федеральному законодательству: из девяти вариантов трассы семь в той или иной степени затрагивали территорию Кавказского заповедника и Сочинского национального парка.

<https://rg.ru/2017/04/11/reg-skfo/vlasti-skfo-predlozhili-dva-varianta-korotkoj-trassy-v-sochi.html>

***Новости отрасли***

*Автомобильный и городской транспорт, дорожное хозяйство*

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ДУЛЕНКОВА; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; ОЛЕГ ТРУТНЕВ; ИВАН БУРАНОВ; 2017.04.12; ЕДА ПРИНЯЛА ДАЛЬНИЙ БОЙ

Из-за забастовки водителей, требующих отменить систему «Платон», покупатели в небольших городах в ряде регионов ощутили сужение ассортимента в несетевых магазинах и рост цен на некоторые товары, считает общество защиты прав потребителей. Крупные ритейлеры, включая «Дикси», Auchan и «Лента», заверяют, что не испытывают проблем с поставками. Производители отмечают, что самая сложная ситуация – в Дагестане. По информации «Ъ», местный завод минеральных вод «Рычал-Су» не может вывозить продукцию из республики.

Общество защиты прав потребителей (ОЗПП) «Общественный контроль» вчера обратилось к премьер-министру Дмитрию Медведеву с просьбой не допустить «надвигающийся кризис снабжения продуктами и товарами первой необходимости», указывая, что примерно за месяц специалисты ОЗПП зарегистрировали 116 обращений из 34 регионов, в которых граждане сообщают о фактах заметного снижения ассортимента продуктов питания в розничных магазинах и о росте цен на отдельные позиции. Специалисты ОЗПП объясняют сложившуюся ситуацию продолжающейся третью неделю всероссийской стачкой дальнобойщиков, протестующих против введения системы «Платон». Наибольшую обеспокоенность вызывает ситуация в Дагестане, Коми, Бурятии, Иркутской, Ленинградской, Мурманской областях и еще 12 регионах, сообщили в ОЗПП. Пресс-секретарь Дмитрия Медведева Наталья Тимакова не смогла прокомментировать обращение организации.

В конце марта 2017 года водители большегрузного транспорта провели акции по всей стране с требованием отменить систему «Платон» (в ее рамках взимается плата за проезд по федеральным дорогам), транспортный налог, а также пересмотреть всю систему грузоперевозок в России. С 15 апреля тариф за проезд фур по федеральным трассам должен был увеличиться в два раза – с 1,53 руб. до 3,06 руб. за 1 км.

После встречи Дмитрия Медведева с автоперевозчиками накануне всероссийской забастовки тариф был повышен лишь на четверть. Но активистов такая мера не убедила прекратить протесты.

В «Дикси», Auchan, «Ленте», Metro Cash & Carry, «Азбуке вкуса» сообщили «Ъ», что не испытывают никаких проблем с поставками продукции в магазины. В ТД «Интерторг» (сети «Народная семья», «Идея», Spar) признали, что часть поставщиков предупреждают их о рисках перебоев с поставками из-за протестов дальнобойщиков. Глава ОЗПП Михаил Анашаков пояснил, что проблемы с подвозом продовольствия возникают в первую очередь у небольших несетевых магазинов в малых населенных пунктах. Сложности со снабжением небольших магазинов подтверждает глава Коалиции владельцев малых торговых форматов и киосков Владлен Максимов.

В компании «Вилон» (производит замороженные продукты под брендом «Сытоедов») рассказали, что логистические партнеры сообщали о перекрытиях трасс дальнобойщиками в начале прошлой недели по направлению трассы «Дон» и на подъезде во Владивосток, но сейчас проблем уже нет. Между тем завод минеральных вод «Рычал-Су», расположенный в Дагестане, предупредил контрагентов в письме (копия есть у «Ъ») о невозможности вывезти с предприятия готовую продукцию, так как в республике полностью остановлено движение автомобилей грузоподъемностью более трех тонн. Сейчас компания перестраивает логистическую цепочку, привлекая морской и железнодорожный транспорт. «Более того, мы вынуждены нанимать охрану для сопровождения транспорта, который везет нам на предприятие упаковочные материалы»,– говорит коммерческий директор производителя минеральной воды «Рычал-Су» Михаил Шарин.

Именно в Дагестане самая сложная ситуация, говорит собеседник «Ъ» из числа производителей продуктов: «Там практически полностью остановлено движение большегрузов и налажена доставка товаров через кордон только в сопровождении машин со спецсигналами, машины едут, но по повышенному тарифу». По информации другого собеседника «Ъ» из числа производителей продуктов, в Манасе, куда переместились бастующие водители, въезд заблокировали, по предварительным данным, от 1 тыс. до 1,5 тыс. большегрузов. «Туда брошены войска Росгвардии, силы полиции и ОМОНа, они следят за порядком»,– отмечает очевидец.

Отправка транспорта останавливалась по некоторым направлениям даже у крупных перевозчиков. У «Деловых линий» на Кавказе в один день не вышло шесть машин, но на следующий день все работало в штатном режиме, рассказал «Ъ» представитель компании Семен Сел**иванов**. По его словам, сами бастующие не всегда корректны в отношении других водителей, два раза на них даже напали, в Ставрополе и Элисте.

В **Федеральном дорожном агентстве** (**Росавтодор**) призвали не преувеличивать реальные последствия акций дальнобойщиков в регионах для рынка грузоперевозок и ритейла. Как отметил представитель дорожного ведомства, сейчас количество «простаивающих» автомобилей недовольных перевозчиков менее 200 машин по всей стране.

<http://www.kommersant.ru/doc/3268616>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Rosavtodor-oproverg-vliyanie-aktsii-dalnoboischikov-na-postavki-produktov-2017-04-11/>

### КОММЕРСАНТ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2017.04.12; «ЕСЛИ ЗАВТРА «ПЛАТОН» ОТМЕНЯТ – ЛУЧШЕ ЖИТЬ ПЕРЕВОЗЧИКИ НЕ СТАНУТ»

Председатель совета НП «Грузоавтотранс» Владимир Матягин о забастовке дальнобойщиков.

– Почему «Грузоавтотранс» решил не поддерживать забастовку?

– У нас уже полтора года идет диалог с властью, за это время были созданы рабочая группа по «Платону», межотраслевой совет по регулированию и реформированию отрасли грузового транспорта и дорожного хозяйства... Инструменты для решения проблемы появились, на последней встрече с премьером (Дмитрием Медведевым.– «Ъ») было достигнуто полное понимание, что надо создавать цивилизованный рынок автотранспорта. Основная проблема сейчас – перенасыщенность рынка игроками, работающими в серой зоне, которые не платят налоги и работают по демпинговым расценкам. Сейчас стоимость грузоперевозок находится на уровне 2010 года, перевозчики реально не зарабатывают. Поэтому единственное решение проблемы – собрать за одним столом всех участников рынка. Просто выйти что-то прокричать, мол, не «хочу платить налог», это не конструктивные предложения, а путь к анархии.

– Какой сейчас процент компаний работает в серой зоне?

– От 50% до 80%.

– Разделяете опасения о возможном дефиците продуктов из-за забастовки?

– Я постоянно мониторю рынок и общаюсь с участниками и вижу, что компании продолжают работать, перевозят товары. Заявления о якобы «пустых полках» – это голословные «вбросы», которые делаются с какими-то политическими целями, чтобы просто расшатать ситуацию.

– Сколько, по вашим данным, сейчас бастует дальнобойщиков?

– Менее 1%. Глобально на ситуации в стране забастовка не отразится, может, в каких небольших городках будут последствия.

– Бастующие недовольны «Платоном». У вас есть какие-то претензии к системе, которые вы с ними разделяете?

– У них претензия одна – сам «Платон», требуют отменить, и все. Мы видим в этой системе возможность урегулировать рынок грузоперевозок, оптимизировать логистические потоки, привести в порядок дороги. Еще раз: власть дала понять, что готова слушать перевозчиков, если есть конструктивные предложения. То есть мы (перевозчики.– «Ъ») платим налоги, а вы, к примеру, даете дотации на закупку транспорта... Поверьте, если завтра «Платон» отменят – лучше жить перевозчики не станут.

– Сталкиваются ли водители, которые продолжают работу, с проблемами при передвижении, например перекрытием дорог другими дальнобойщиками?

– Такие единичные случаи были, например, в Санкт-Петербурге: там некрасиво поступают, закидывают яйцами машины перевозчиков, продолжающих работать. Более того, мы знаем, что у части компаний, которые призывают к забастовкам, продолжает работать часть машин.

– Повышают ли работающие дальнобойщики стоимость своих услуг на фоне сокращения предложения этих услуг из-за забастовки?

– Опять же, может быть, в каких-то исключительных случаях, но большинство перевозчиков ездят по старым тарифам. Кроме того, цены прописаны в уже заключенных договорах, которые продолжают действовать, клиенты на повышение стоимости услуг не идут.

– Каким вы сейчас видите разрешение сложившейся ситуации?

– Только один путь – садиться самим и решать, как жить дальше. Государство за нас ничего не сделает, всегда должен быть диалог. Проблемы быстро не решить, но надо начинать. Еще один путь – создавать объединения, у которых будет больше возможностей, чем у индивидуальных предпринимателей, получить ту же скидку у топливных компаний. Кто хочет работать – тот ищет возможности, а кто не хочет – ищет повод ничего не делать.

<http://www.kommersant.ru/doc/3268537>

### ГАЗЕТА.RU; АЛИНА РАСПОПОВА; 2017.04.11; «СОРТАВАЛА» УТОНУЛА В ГРЯЗИ

Участок федеральной трассы «Сортавала», проходящий через Ленобласть и Карелию, оказался на время заблокирован в обоих направлениях. Как жаловались водители, автомобили застревали в грязи и колее «по колено». Буксующие фуры приходилось вытаскивать тросами, а легковые автомобили вовсе разворачивались назад. Дорожники винят в повреждении трассы перегруженные фуры. **Росавтодор** отчитался, что проблемы уже устранили, и обещает избавиться от единственного грунтового участка на трассе.

Берущая свое начало в Санкт-Петербурге и проходящая через Ленобласть и Карелию федеральная трасса А-121 «Сортавала» в начале недели оказалась заблокирована в оба конца в районе 151-го километра. Как жаловались водители, которые сняли видео с места событий, из-за каши из грязи и разбитой колеи на федеральной трассе преодолеть этот участок не смогли не только внедорожники, но и фуры. На записи очевидца Антона Архипова видно, как тяжелые фуры увязали в грязи буквально по самую кабину. На помощь застрявшим приходили другие дальнобойщики, которые вытаскивали застрявшие машины при помощи тросов. Легковым же автомобилям приходилось просто разворачиваются: форсировать неожиданные внедорожные препятствия рисковали не все. «Глубина колеи по колено», – пожаловались водители.

Между тем накануне этих событий в **Минтрансе** отчитались, что федеральная трасса полностью достроена. «Газета.Ru» обратилась за комментариями в пресс-службу **Росавтодор**а. В ведомстве рассказали, что на участке произошла нештатная ситуация: участок грунтовой дороги деформировался, что снизило его пропускную способность.

К таким последствиям, как утверждают в **Росавтодор**е, привели действия со стороны грузоперевозчиков, которые в нарушение установленных на грунтовом участке ограничений весовых параметров для большегрузов продолжали нелегально ездить по нему с перевесом.

«В условиях переувлажнения покрытия дороги сверхдопустимая нагрузка на нее привела к ее ненормативному состоянию», – заявили дорожники.

Временные ограничения движения грузовых транспортных средств на проблемном участке ввели в марте 2017 года. Для оповещения об этом водителей тут установили дорожные знаки 3.12 «Ограничение нагрузки на ось» (для одноосных – 6 т на ось, для двухосных – 5 т на ось, для трехосных – 4 т на ось). Об ограничениях водители были проинформированы заблаговременно.

Для ликвидации последствий нарушения введенных ограничений по указанию диспетчера ФКУ Упрдор «Северо-Запад» на место направили специализированную дорожную технику подрядной эксплуатирующей организации.

В настоящее время последствия произошедшего устранены. Специалисты ФКУ Упрдор «Северо-Запад» осуществляют контроль за ситуацией на участке дороги, – сказали в **Росавтодор**е.

Кроме того, в 2017 году ФКУ Упрдор «Северо-Запад» планирует приступить к строительству автомобильной дороги А-121 «Сортавала» на участке от Приозерска до границы с Карелией протяженностью 20,8 км. Закончить работы планируется в 2019 году.

«Это позволит ликвидировать данный участок с грунтовым покрытием в Ленинградской области, что приведет к увеличению пропускной способности участка автомобильной дороги и повышению уровня безопасности дорожного движения», – сказали в Росавтодре.

Отметим, что нарушения введенных ограничений массы и осевых нагрузок для грузовых транспортных средств на участке автодороги А-121 «Сортавала» от населенного пункта Кузнечное до границы с Республикой Карелией (км 148 – км 153) носят систематический характер. Специалисты ФКУ Упрдор «Северо-Запад» обращают внимание автомобилистов на необходимость соблюдения ПДД.

Напомним, что с 15 апреля в системе «Платон» в два раза повышается тариф на проезд фур по федеральным автодорогам. Теперь за километр пути придется заплатить 3,06 руб.

Всего за 2017 год государство планирует выручить с помощью системы около 30 млрд руб.

Ранее «Газета.Ru» сообщала о проблемах на трассе Симферополь – Севастополь, где образовался 300-метровый провал. Выяснилось, что экстренно заделать гигантский провал трассы к началу курортного сезона не удастся. В этом практически уверены крымские активисты, знакомые с ситуацией. По информации источника «Газеты.Ru», чиновники надеялись просто засыпать разрушенную оползнем дорогу щебнем и закатать яму в асфальт. В процесс такого ремонта вмешался **Росавтодор**. Местные строители называют проблемный участок опасным для автомобилистов и жителей населенных пунктов и не поддержали ремонт на скорую руку. Общественники уже обратились в СК, который начал проверку фактов халатности сотрудников ГБУ «Севастопольский автодор» при ремонте трассы Симферополь – Севастополь, разрушенной оползнем (часть 1 статьи 293 УК РФ).

<https://www.gazeta.ru/auto/2017/04/10_a_10619993.shtml>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2017.04.12; ТОННЕЛЬ ДЛИНОЙ В ДВЕ ЖИЗНИ

Названа причина ЧП при реконструкции Калужского шоссе

Обрушение опалубки тоннеля на Калужском шоссе произошло из-за грубых нарушений требований проектной документации. Такие предварительные выводы технической комиссии по разбору ЧП вчера озвучил первый заместитель председателя Мосгосстройнадзора Валентин Пахомов.

Напомню, что инцидент на 23-м километре Калужки произошел 2 марта. Конструкция строящегося тоннеля обрушилась, когда сверху в нее залили жидкий бетон. В результате погибли двое рабочих, еще трое получили травмы. Для расследования Мосгорстройнадзор создал техническую комиссию, ее работа продолжается до сих пор. Окончательные выводы экспертов будут официально опубликованы.

Случай на Калужке – из ряда вон, отмечают инспекторы. Ведь в целом количество нарушений на строительных объектах в столице снижается. Например, в первом квартале 2016-го их было 15 256, а за тот же период 2017-го – уже менее 12 тысяч. Проверять хуже не стали, отмечают в ведомстве, просто растет качество строительных работ, хотя претензии к нему все-таки есть – именно они в основе 36% обнаруженных нарушений. Многие замечания, высказываемые инспекторами, некритичные, их устранить обычно можно очень быстро. Остальные же нарекания инспекторов касаются содержания стройплощадок. Не всегда тщательно промыты колеса спецтехники, нередко весной территория загрязнена растаявшим после заморозков песком и бетоном. За такие нарушения строителей штрафуют, только за первый квартал строительные организации пополнили бюджет города на 120,5 млн руб.

Зато знаковые спортивные объекты, которые планируется сдать в этом году, строятся, как правило, без нарушений, отметил Валентин Пахомов. Это относится в первую очередь, по его словам, к реконструированной арене «Лужники», второй очереди центра водных развлечений на ЗИЛе, тренировочной базе «Спартака» на Волоколамском шоссе с шестью открытыми полями для тренировок. Стадион «Динамо» в Петровском парке планировали открыть после реновации в октябре 2017-го, к дню рождения вратаря-легенды Льва Яшина, но потом срок сдачи перенесли на будущий год.

Немного сдвинулась дата предполагаемого ввода в эксплуатацию одного из самых высоких небоскребов в Европе, башни «Восток» в комплексе «Федерация». Планировалось сдать здание-гигант в конце первого квартала, но теперь это перенеслось на середину лета, рассказал начальник управления по надзору за уникальными зданиями и сооружениями Мосгосстройнадзора Алексей Курбатов. Напомню, высота этой 95-этажной башни составляет 374 м. В небоскребе откроется киноконцертный зал на 4 тысячи зрителей. «Федерацию» соединят с мостом «Багратион» и выставочным комплексом «Экспоцентр»: так в Москве появится новая городская площадь и один из наиболее эффектных маршрутов для прогулок.

<https://rg.ru/2017/04/12/reg-cfo/nazvana-prichina-chp-pri-rekonstrukcii-kaluzhskogo-shosse.html>

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.11; МИНТРАНС ОТМЕНИТ «ВОЗРАСТНОЙ ЦЕНЗ» ДЛЯ ДЕТСКИХ АВТОБУСОВ – СЕНАТОР ФОМИН

**Минтранс** готовит изменения в постановление правительства РФ, которые отменят запрет эксплуатации автобусов старше 10 лет для перевозки детей, сообщил во вторник порталу «Интерфакс-Туризм» член Совета Федерации, председатель экспертного совета по туризму при комитете по социальной политике Игорь Фомин.

«Я инициировал обсуждение организации и осуществления организованных перевозок групп детей автобусами на заседании комитета Совета Федерации по социальной политике, так как считаю, что запрет эксплуатации автобусов старше 10 лет для перевозки детей крайне негативно сказался бы на отрасли детского туризма. Сегодня на заседании комитета представитель **Минтранса** заявил, что в настоящее время подготавливаются изменения в постановление правительства, которые отменят данный запрет», – рассказал И.Фомин.

Главным аспектом этого вопроса остается безопасность детей. Однако есть другие решения вопросов безопасности: системы техосмотра, лицензирование. Запретительная мера в данном случае избыточна, считает сенатор.

«Особенно сильно она ударила бы по регионам: именно там основная часть автобусного парка попадает под запрет эксплуатации. Соответственно, компании, которые организуют детский отдых, либо вовсе прекратили бы работу, либо вынуждены были значительно увеличить стоимость перевозок. Отрасль сейчас недостаточно развита и устойчива для подобных мер», – подчеркнул он.

Требование к возрасту автобусов должно было вступить в силу с января 2017 года, но было отменено до 1 июля из-за вопросов, которые вызвало такое решение. Представители турбизнеса считают, что контролировать необходимо не возраст, а техническое состояние автобусов.

В Российском союзе туриндустрии ранее отметили, что решение об отмене «возрастного ценза» для автобусов фактически спасает детский туризм. В противном случае под запрет попали бы не менее 70% всех имеющихся в России автобусов большой вместимости, которые заняты перевозкой детей в настоящее время. Некоторые региональные туроператоры даже планировали уходить из сегмента детского отдыха.

На ту же тему:

<http://www.tourprom.ru/news/35547/>

### MK.RU; НАСТАСЬЯ БЕЛКИНА; 2017.04.12; РЕАЛИЗУЕМЫЙ В АЛТАЙСКОМ КРАЕ ПРОЕКТ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ» ВЫЗВАЛ ШИРОКИЙ РЕЗОНАНС

Проект «Безопасные и качественные дороги» корректируют с учетом мнений барнаульцев

К обсуждению подключилась общественность, депутаты и барнаульцы, спешащие высказать мнения о том, какие улицы нуждаются в ремонте в первую очередь.

Реализуемый в Алтайском крае проект «Безопасные и качественные дороги» вызвал широкий резонанс

Общественные слушания продлятся до 15 апреля, а скорректированная программа отправится на согласование в **Минтранс** РФ до 1 мая. В адрес регионального Минстроя уже поступило 489 обращений граждан, часть из них, отмечают в ведомстве, дублирует существующие планы и касается дорог, которые и без того включены в программу на ближайшие два года. Но есть и предложения, которые послужили основой для корректировок. Так, множество обращений в адрес городской администрации касалось неудовлетворительного состояния улицы Балтийской. Изначально ее ремонт планировали провести в 2018-м, но, прислушавшись к мнениям барнаульцев, решили сдвинуть сроки и включить в программу этого года.

«При выборе объектов для включения в программу комиссия руководствовалась несколькими критериями, – прокомментировал заместитель начальника по строительству, качеству и техническим вопросам КГКУ «Алтайавтодор» Константин Зорий. – Первый – фактическое состояние дороги и то, насколько значимую роль играет объект в транспортной инфраструктуре города. И, конечно, важно учитывать мнение общественности».

Специалисты КГКУ «Алтайавтодор», ФКУ Упрдор «Алтай» и комитета по дорожному хозяйству, благоустройству, транспорту и связи Барнаула проводят диагностику улично-дорожной сети. Объекты, запланированные к реализации в 2017-2018 годах, это 116 километров дорог, обследованы на сто процентов. Предстоит проанализировать еще более тысячи километров – те улицы, которые хотят включить в программу барнаульцы.

«Объекты распределены между дорожными ведомствами равномерно, – пояснил начальник отдела контроля качества ФКУ Упрдор «Алтай» Александр Соловьев. – Наше управление провело диагностику 27 улиц, которые войдут в программу ремонта 2018 года. Осталось еще 107, выбранных по обращениям горожан. Планируем закончить до 15 апреля».

Всего же для обследования наиболее проблемных улиц Барнаула, по словам Зория, задействованы семь групп специалистов, используется современное оборудование. Две передвижные дорожные лаборатории позволяют с большой точностью определить наличие дефектов покрытия и фактические геометрические параметры. Оцениваются основные характеристики, которые влияют на потребительские свойства дороги: наличие дефектов, ровность, состояние водоотводов.

«На нашей «газели» установлены четыре видеокамеры, которые ведут съемку дороги для последующей диагностики, – пояснил Соловьев. – Для работы на федеральных трассах используем все, две из них обследуют придорожную зону. В городе в этом нет необходимости, так что здесь задействуем только две основные. После того как произведена съемка, в постобработке, уже на рабочих местах, снимаем геометрические параметры, данные заносим в табличную форму. Такая технология значительно ускоряет процесс обследования. Уже составлены дефектные ведомости всех объектов, вошедших в программу».

Во время диагностики специалисты выясняют, насколько удовлетворительно состояние дороги, и определяют очередность ее включения в планы ремонта, а также виды работ, которые необходимо выполнить. Первый этап реализации проекта «Безопасные и качественные дороги», который продлится до 2018 года включительно, не предполагает капиталоемких мероприятий и ограничится в основном ремонтом дорожной сети. Работы, связанные с реконструкцией существующих и строительством новых дорог, начнутся на втором этапе и для тех регионов, где успешно справятся с первой частью проекта и достигнут заданных **Росавтодор**ом целевых показателей. В 2018 году не менее половины дорог должно быть приведено к нормативу, а количество мест концентрации ДТП – снижено к уровню 2016 года на те же 50%. По данным регионального Минстроя, для Барнаульской агломерации к заданному сроку количество нормативных километров увеличится с 540 до 755, а количество мест концентрации ДТП уменьшится с 60 до 30. За два года будет отремонтировано 215 километров дорожной сети (55 улиц Барнаула, пять дорог краевого значения и две – федерального).

«ФКУ Упрдор «Алтай» отвечает за федеральные дороги, в Алтайском крае это «Чуйский тракт» и трасса А-322 Барнаул – Рубцовск – граница с Республикой Казахстан. Тем не менее в работу по программе «Безопасные и качественные дороги» активно включились: тема для Барнаула очень важная и актуальная, – подытожил Соловьев. – **Минтранс** РФ наделил **Росавтодор** и подведомственные ему учреждения в регионах курирующими полномочиями. Контроль, совместно с коллегами из регионального Минстроя и городского комитета по дорожному хозяйству, благоустройству, транспорту и связи, будем осуществлять на всех этапах. Важно качественно отработать и продолжить участие в программе».

<http://brl.mk.ru/articles/2017/04/12/realizuemyy-v-altayskom-krae-proekt-bezopasnye-i-kachestvennye-dorogi-vyzval-shirokiy-rezonans.html>

### INKAZAN.RU; 2017.04.11; В ТАТАРСТАНЕ ПОЧТИ НА МЕСЯЦ ВВЕДУТ ОГРАНИЧЕНИЯ ДЛЯ БОЛЬШЕГРУЗОВ

На татарстанских дорогах с 15 апреля по 14 мая будут действовать временные ограничения движения для большегрузов. Об этом на брифинге в кабинете министров РТ сообщил заместитель **министра транспорта** и дорожного хозяйства РТ Артем Щукин.

По словам Шукина, весеннее ограничение будет введено по всей России. Оно связано с тем, что из-за избыточного увлажнения грунта снижается несущая способность дорог, запроектированных на нагрузку в размере 6 тонн на ось. Ограничение установлено согласно постановлению №141 кабинета министров РТ от 2017 года. Большая часть дорог в Татарстане выдерживает нагрузку в 10 тонн на ось, сообщил Щукин.

«Были заблаговременно проведены переговоры с ассоциациями перевозчиков в ТТП, две встречи проходили у нас в **министерстве транспорта**, именно с представителями перевозчиков Набережных Челнов, ассоциацией логистических перевозчиков, где были доведены правила, порядки получения специальных разрешений», – сказал Щукин.

На период весеннего ограничения транспорт с опережающей нагрузкой на ось классифицируют как «тяжеловесные транспортные средства». Их обязаны обеспечивать специальными разрешениями.

«Никаких отдельных пропусков, якобы, на весенний период, не существует. Просто транспортные средства становятся тяжеловесными. У наших ближайших соседей (Башкортостан, Марий Эл, Оренбургская, Самарская, Ульяновская области, Чувашия,) также вводят весенние ограничения, нагрузки в них еще меньше», – отметил Щукин.

Что касается ограничений по федеральным автомобильным дорогам, то приказ находится на утверждении. Сейчас он проходит оценку регулирующего воздействия, затем его направят в федеральный минюст. «Скорее всего, повторится ситуация, которая происходит четыре года подряд, то есть приказ о весеннем ограничении будет выпущен Федеральным дорожным агентством, но к тому времени сроки прохождения весеннего половодья и весеннего ограничения в Татарстане пройдут, поэтому федеральные автомобильные дороги это не затронет», – сказал Щукин. По словам начальника ФКУ «Федеральное управление автомобильных дорог Волго-Вятского региона **Федерального дорожного агентства**» Ильдара Мингазова, коснется приказ Татарстана или нет, зависит от скорости рассмотрения документом минюстом.

Допустимые нагрузки на ось по региональным дорогам – это одиночная ось (6 тонн), двухосные тележки (5 тонн), трехосные тележки (4 тонны). В местах пересечения дорог и въезда в Татарстан установят соответствующие дорожные знаки. По словам Щукина, весенние ограничения не запрещают перевозить грузы, а лишь ограничивают нагрузку на ось.

«В исключительных случаях также, повторюсь, будут даваться специальные разрешения. Получение специальных разрешений доступно через портал Госуслуг РТ, выдача разрешений осуществляется РГУ «Безопасность дорожного движения». Аналогичная процедура и для прочих перевозчиков, движущихся к нам из других регионов», – отметил Щукин.

По расчетам татарстанского **минтранса**, финансовый допуск по Татарстану для КАМАЗа грузоподъемностью 14,5 тонн будет стоить порядка 20 тысяч рублей. Этот тариф был утвержден кабмином РТ в 2010 году и с тех пор не менялся.

«Если мы говорим о выдаче специального разрешения по федеральным автомобильным дорогам на случай возможного введения на федеральные автомобильные дороги и принятия приказа, то сумма на это же транспортное средство на 100 километров составит 223 тысячи рублей. Для аналога, в Башкортостане размер причинения вреда на 100 километров составит 213 тысяч рублей», – сказал Щукин.

По мнению Щукина, невозможно на сегодняшний день рассчитать сумму ущерба, который приносят большегрузы дорогам по весне. В качестве примера причиненного ущерба он привел ситуацию в Балтасинском районе: в 2014 году большегруз с нагрузкой свыше 6 тонн на ось, провалился под асфальт.

Начальник УГИБДД по РТ Ленар Абдурахманов сообщил, что штраф для водителей в случае нарушения запрета составляет от тысячи до 10 тысяч рублей плюс лишение права управления ТС на 6 месяцев, для должностных лиц – от 5 до 50 тысяч рублей, для предпринимателей – от 100 до 500 тысяч рублей. «Это с учетом тяжести совершенного правонарушения. При этом транспортное средство будет задержано и перемещено на штрафстоянку до устранения причины задержания», – сказал он.

По словам Абдурахманова, за время действия запрета в 2016 году сотрудники ГИБДД оформили 1022 административных протокола и поставили на учет 671 транспортное средств.

«Если в период весеннего ограничения у нас было взвешено 135 тысяч ТС, если же мы смотрим просто месяц, когда ограничений нет, у нас было взвешено 950 тысяч транспорта. Понятно, что транспорт, исходя из этой статистики, перемещается намного меньше», – отметил он.

<http://inkazan.ru/news/society/11-04-2017/v-tatarstane-pochti-na-mesyats-vvedut-ogranicheniya-dlya-bolshegruzov>

На ту же тему:

<https://www.business-gazeta.ru/article/342585>

### ИНТЕРФАКС-ПОВОЛЖЬЕ; 2017.04.11; ЧУВАШИЯ В 2017 Г В РАМКАХ ФЕДПРОГРАММЫ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ ПЛАНИРУЕТ РЕМОНТ ДОРОГ НА 1,25 МЛРД РУБ

Чувашия в 2017 году планирует направить 1,25 млрд рублей на реализацию государственной программы развития транспортной инфраструктуры городских агломераций в рамках федерального проекта «Безопасные и качественные дороги», сообщается в материалах **министерства транспорта** и дорожного хозяйства республики.

В республиканском **Минтрансе** агентству уточнили, что половина общего объема средств на проект предоставляется из федерального бюджета, половина – из бюджета республики и из бюджетов муниципалитетов, входящих в Чебоксарскую городскую агломерацию.

В материалах **Минтранса** Чувашии также говорится, что на 2018 год предусмотрено федеральное финансирование республики по этой программе в размере 730 млн рублей при условии паритетного софинансирования из консолидированного бюджета региона.

*Железнодорожный транспорт*

### ВЕДОМОСТИ; АННА ЗИБРОВА; 2017.04.12; «ВЕДОМОСТИ» ОЗНАКОМИЛИСЬ С АНАЛИЗОМ РАБОТЫ ФПК, КОТОРЫЙ KPMG ПРОВЕЛА ПО ЕЕ ЖЕ ЗАКАЗУ

Аудиторы нашли, что ФПК покупает услуги у одних и тех же лиц – и дорого

От президента РЖД Олега Белозерова, который возглавил компанию в 2015 г. после десятилетия президентства Владимира Якунина, ожидали быстрых изменений. Но и сейчас в РЖД продолжают работать схемы, выстроенные при Якунине.

KPMG анализировала деятельность Федеральной пассажирской компании (ФПК, «дочка» РЖД) в 2013–2015 гг., заказ на эту работу ФПК разместила на сайте госзакупок почти год назад. «Ведомости» ознакомились с отчетом KPMG – он был представлен совету директоров РЖД осенью 2016 г. В начале 2017 г. совет утвердил план устранения выявленных нарушений, знает человек, близкий к РЖД: «Но основные нарушения до сих пор не устранены». «К этой теме совет директоров вернется не раньше июня», – предупреждает человек, слышавший об этом от члена совета.

Федеральная антимонопольная служба хочет добиться от РЖД большей прозрачности

Служба начнет контролировать KPI компании, чтобы учитывать их при определении тарифа

Аудиторы KPMG пишут, что порядка 80% договоров на обслуживание вагонов ФПК заключено с единственным поставщиком. Обоснованность этих закупок, продолжают аудиторы, носит формальный характер – вплоть до того, что по договорам о разных предметах мотивировка одна и та же. В некоторых договорах аудиторы усматривают признаки фиктивности. Например, в контракте ФПК с компанией «Трансремком» от 30 апреля 2014 г. не указано место проведения работ, спецификация электросистем и устройств, которыми должны быть оборудованы вагоны. Расшифровка содержания работ в договорах отсутствует.

Аудиторы обнаружили, что в среднем в 2013–2015 гг. группы связанных между собой компаний (см. врез на стр. 13) контролировали 70% материальных затрат ФПК – за вычетом платежей в адрес РЖД, заработной платы и амортизации. Взаимосвязь всех ключевых контрагентов – от техобслуживания и ремонта вагонов до услуг по обработке постельного белья и поставки печатной продукции – создает возможность существенно влиять на операционную деятельность ФПК, выражает опасение KPMG.

По данным «СПАРК-Интерфакса», «Вагон-сервис», «Вагонреммаш» связаны между собой, а через цепочку взаимосвязанных лиц были связаны с Андреем и Оксаной Севериловыми. Они же, как обнаружила KPMG, связаны с Михаилом Рабиновичем, членом совета директоров «дочек» ФПК – «РЖД тур» и «Трэвел-тур», а также с Константином Филатовым, членом совета директоров РТК, еще одной «дочки» ФПК.

Два человека, близких к РЖД, подтверждают, что Рабинович связан с ремонтными компаниями, выполняющими заказы ФПК.

Рабинович – не чужой РЖД человек. Два собеседника, близких к железнодорожной монополии, называют его связанным с бывшим президентом РЖД Владимиром Якуниным. В 2006 г. Рабинович был гендиректором ЗАО «Отраслевой центр внедрения новой техники и технологий» (ОЦВ). По данным СПАРК, 43,43% ОЦВ принадлежит РЖД, 49,9% – у «Желдорконсалтинга», головная контора которого – кипрская «Зинагори». «Желдорконсалтингу» принадлежит 0,2% «Гранд экспресс сервиса», компании, владеющей поездом «Гранд экспресс». В 2005 г. еженедельник «Коммерсантъ Деньги» писал, что Рабинович – основной владелец «Гранд экспресса».

По данным сайта госзакупок, в 2015 г. ОЦВ получил от РЖД контрактов более чем на 8 млрд, а в 2016–2017 гг. – на 1,9 млрд руб. «ОЦВ замкнул на себя сервис и обслуживание инновационной продукции и систем, используемых РЖД: пожарной автоматики, телемеханики, видеонаблюдения и дистанционного контроля и т. д., объясняет гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров: контракты переданы на безальтернативной основе именно ОЦВ, а не организациям, которые непосредственно вели разработку, производство и монтаж. Обычно, продолжает Бурмистров, гарантийное обслуживание установленной техники и систем осуществляет производитель. В результате стоимость сервиса оказывается существенно, зачастую в разы, завышена, сетует он.

Сложные связи

«Вагон-сервис» через ЖСА владеет 75% «Вагонреммаша». «Вагон-сервис», в свою очередь, на 44% принадлежит кипрской «Мидлейк холдингс» (еще 56% – у Алексея Шумакова). Из отчетности «Мидлейк холдингс» за 2014 г. следует, что «Вагон-сервис», «Трансремком» и «Локомотив транссервис» выступают связанными сторонами и гарантами по кредиту, который ЖСА получила в ВТБ. «Мидлейк холдингс» на 99% владеет управляющей компанией «Группа ВГС», до 2011 г. она полностью принадлежала Оксане Севериловой, затем – кипрской «Антелл инвестмент». Северилова же до сентября 2012 г. владела холдинговой компанией «Давинчи», которая сейчас на 80% принадлежит Михаилу Рабиновичу и на 20% – Андрею Северилову. В Локо-банке у Рабиновича – 13,3%, у Северилова – 4,62%, еще 13,35% – у Bulley Investment, бенефициары которой Северилов и другие физические лица.

KPMG считает, что в 2013–2015 гг. связанные с Рабиновичем компании получили от ФПК контрактов на 37 млрд руб. Кроме того, пишут аудиторы, в 2014 г. ФПК приняла на себя обязательство перед «Вагонреммашем» более чем на 17 млрд руб. по договорам со сроком исполнения не ранее 2018 г. В компании не смогли объяснить аудиторам, зачем это было сделано.

В 2013–2014 гг. ФПК выполнила тысячу капремонтов вагонов на заводах «Вагонреммаша» на 2,1 млрд руб., т. е. ремонт одного вагона стоил 2,1 млн руб. в среднем, продолжает KPMG, – в собственном депо ФПК такой же ремонт в среднем стоил 1,4 млн руб., а у компания ОВРК – 1,04 млн руб.

Как отставка Владимира Якунина повлияла на смену подрядчиков РЖД

На монополию теперь работают структуры сына Аркадия Ротенберга Игоря и знакомые топ-менеджеров РЖД

По контрактам, которые анализировала KPMG, «Вагонреммаш» в 2016–2019 гг. должен выполнить около 1300 ремонтов стоимостью 2,8 млрд руб. – в собственных депо ФПК могла бы отремонтировать эти вагоны за 1,6 млрд руб. По некоторым договорам, продолжает KPMG, предусмотрена индексация цены работ у подрядчика – в зависимости от индекса потребительских цен, изменения цен на топливо, газ, энергию и горячую воду, а также затрат на оплату труда и прочих экономических показателей, из которых складывается себестоимость. Это привело к тому, что цена работ выросла с 2013 по 2015 г. на 10%, в то время как в собственных депо цены снизились на 8%, указывают аудиторы.

«По некоторым договорам с «Вагонреммашем» и «Вагон-сервисом» ФПК не вправе уменьшать контрактную цену более чем на 20% без штрафных санкций. Поэтому ФПК вынуждена сокращать ремонт в собственных депо, замечает KPMG. ФПК еще и не контролирует стоимость запчастей, которые закупает подрядчик, продолжают аудиторы, а стоимость расходных материалов, заменяемых деталей, узлов и агрегатов входит в стоимость работ, и из-за этого невозможно снизить стоимость ремонтов за счет внедрения собственных закупок запчастей.

ФПК не комментирует работу консалтинговых компаний. Что касается ведения хозяйственной деятельности ФПК, то она регулярно аудируется контролирующими органами, в том числе такие проверки проходили и в период 2013–2015 гг., прокомментировал представитель компании.

В РЖД от комментариев отказались.

<http://vedomosti.ru/business/articles/2017/04/12/685232-fpk-kpmg>

### РИА НОВОСТИ; 2017.04.12; МЕДВЕДЕВ УВЕЛИЧИЛ УСТАВНЫЙ КАПИТАЛ РЖД НА 29,78 МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ

Премьер-министр России Дмитрий Медведев подписал документы, согласно которым уставный капитал РЖД увеличен на 29,78 миллиарда рублей для реализации инвестиционных проектов, сообщается на сайте кабмина в среду.

«Уставный капитал ОАО «РЖД» увеличен на 29,78 миллиарда рублей для реализации инвестиционных проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры общего пользования, в том числе на строительство железнодорожной линии Прохоровка – Журавка – Чертково – Батайск, на комплексную реконструкцию участка им. М.Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского железнодорожного узла, на строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань, на развитие железнодорожной инфраструктуры Московского транспортного узла», – говорится в документе.

Согласно документам, 8,83 миллиарда рублей будут направлены на комплексную реконструкцию участка им. М.Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского железнодорожного узла, свыше 9,9 миллиардов рублей – на строительство железнодорожной линии Прохоровка – Журавка – Чертково – Батайск.

Почти 11 миллиардов рублей пойдут на развитие железнодорожной инфраструктуры Московского транспортного узла, 0,09 миллиарда рублей – на строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань.

Уточняется, что направляемые средства предусмотрены в федеральном бюджете на 2017 год.

<https://ria.ru/economy/20170412/1492046379.html>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2017/04/12/pravitelstvo-uvelichilo-ustavnoj-kapital-rzhd-na-297-mlrd-rublej.html>

<http://tass.ru/ekonomika/4175384>

<http://www.rbc.ru/rbcfreenews/58edb09c9a79478b3a629774>

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.11; «ПРОДЛЕННЫЕ» МАНЕВРОВЫЕ ЛОКОМОТИВЫ ВНЕ ОБЩЕЙ Ж/Д СЕТИ МОГУТ ОСТАТЬСЯ ДО АВГУСТА 2018 Г

Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) может разрешить до 2 августа 2018 года эксплуатировать в рамках Таможенного союза маневровые локомотивы, прошедшие модернизацию с продлением срока службы на путях необщего пользования.

**Министерство транспорта** РФ начало готовить проект соответствующего решения: информация об этом опубликована на портале для размещения информации о разрабатываемых нормативных актах и их общественного обсуждения regulation.gov.ru.

Проект предполагает, что решение комиссии о технических регламентах Таможенного союза от 2011 г. будет дополнено абзацем соответствующего содержания. При этом предполагается, что производство и выпуск техники в обращение будут возможны «без документов об обязательной оценке (подтверждении) соответствия и без маркировки национальным знаком соответствия».

Решение, в случае его принятия, вступит в силу спустя 30 дней после его официального опубликования. Cоисполнителями подготовки проекта выступают министерство экономического развития РФ и министерство промышленности и торговли РФ. До 11 мая документ будет проходить публичное обсуждение.

Технический регламент Таможенного союза, вступивший в силу в августе 2014 г., предполагал полный запрет на его территории продления срока службы локомотивов, включая маневровые, без их модернизации. Документ предполагал переходные положения, и в РФ владельцы локомотивов получили отсрочку на два года, а в середине 2016 г. коллегия ЕЭК решила отложить запрет еще на год, до 2 августа 2017 г. Хотя Минпромторг был против этого, считая, что двухлетнего «таймаута» было достаточно.

В результате согласований, однако, введение запрета было сдвинуто, а ОАО «Российские железные дороги» получило право продлить срок службы 1,04 тыс. своих магистральных локомотивов. При этом министерство промышленности и торговли изначально было согласно на поблажки «в части маневровых локомотивов, которые используются на промышленных предприятиях», которые и были сделаны в отношении техники, эксплуатируемой на подъездных путях. При этом, правда, ведомства признавали, что модернизация техники потребует значительных затрат.

В свою очередь производители опасались, что промышленные предприятия столкнутся с трудностями при ее замене. «Они будут либо закладывать деньги на модернизацию и сертификацию – это порядка 60-70% от стоимости тепловозов, либо покупать новые. Но покупать новые при стоимости маневровых тепловозов в зависимости от модификации от 25 млн руб. до 100 млн руб. – (это значит тратить – ИФ) огромные деньги», – говорил, например, замглавы ОАО «Синара – транспортные машины» (СТМ) Антон Зубихин (маневровые локомотивы выпускает входящий в компанию Людиновский тепловозостроительный завод в Калужской области).

В конце 2016 г. начали обсуждаться меры государственной поддержки в этой сфере. В частности, А.Зубихин говорил, что совместно с Минпромторгом «продвигается инициатива» по предоставлению утилизационной премии при списании локомотива, выработавшего свой срок службы – скидки в размере 15% от стоимости нового локомотива (по аналогии с автомобильной сферой). Кроме того, производители предлагали компенсировать часть процентной ставки по лизингу локомотивов предприятий промышленного железнодорожного транспорта.

В итоге правительство РФ запланировало на 2017 г. компенсацию из федерального бюджета части затрат российским компаниям в связи с покупкой промышленных локомотивов (0,4 млрд руб., это позволит приобрести 54 маневровых локомотива). По мнению Минпромторга, это поддержит «планомерную замену» парка локомотивов промышленных предприятий после того, как в августе 2017 г. закончится срок переходного периода технического регламента Таможенного союза.

«После этого все промышленные предприятия не смогут эксплуатировать парк локомотивов на путях необщего пользования сверх нормативного срока службы», – поясняло ведомство. По информации РЖД, на подъездных путях промышленных предприятий эксплуатируется 3,306 тыс. их локомотивов. При этом на 1 августа 2016 г. 1,998 тыс. (около 60%) – имели сверхнормативные сроки службы, уточнял Минпромторг. Согласно данным Федеральной службы государственной статистики РФ, производство маневровых и промышленных тепловозов в 2016 г. сократилось на 12,4%, до 149 шт.

*Внутренний водный транспорт*

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; АЛЕКСЕЙ ВАСИЛЬЕВ; 2017.04.11; НА ШЛЮЗАХ «ВСЕ СПОКОЙНО»

Администрация Волго-Балтийского пути объявила о преодолении кризиса

Судоходство на Волго-Балтийском пути постепенно наращивает обороты. Несмотря на регулярные сообщения о неуклонном обмелении Волги и прилегающих к ней водных магистралей, озер и водохранилищ, кораблей на Волго-Балте становится все больше, заявил начальник службы регулирования движения судов ФБУ «Администрация Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей» Аркадий Биргер.

По его словам, интенсивность судоходства по так называемой Вытегороской лестнице шлюзов – основному звену Волго-Балта на реке Вытегре – выросла на 20 процентов, а загруженность причалов у правого берега Невы в Северной столице – на 11 процентов. «Можно сказать, что из кризиса мы вышли», – заметил Биргер.

При этом, согласно оценкам чиновников, общий поток судов по Волго-Балту в 2017 году должен сохраниться на прошлогоднем уровне – около 12,5 тысячи судов (из них 5160 груженых) и 16,25 миллиона тонн грузов. Так что резкого увеличения общего потока грузовых судов не ожидается, впрочем, как и уменьшения. Пока что администрация осторожно прогнозирует небольшой рост трафика.

Самые заметные изменения коснутся логистики. Так, в этом году петербуржцы не увидят крупнотоннажные суда типа «Невский», которые раньше причаливали с грузом песка к Октябрьской набережной (эти корабли с низкой рубкой могут проходить под мостами, не требуя разводки). Отныне их будут разгружать на терминалах в Финском заливе.

Навигация официально открывается в ночь с 14 на 15 апреля – из-за холодной весны ее пришлось перенести на более поздний срок (обычно корабли начинают ходить с начала месяца). Впрочем, технические возможности позволяют начать ее и раньше – уже

10 апреля петербургский Мосто-трест готов начать разводку мостов, однако на эту дату пока не поступило ни одной заявки от судовладельцев – по всей видимости, все нацелились на середину месяца, когда в регион обычно приходит теплая погода.

Что же касается обмеления волжского бассейна, в администрации Волго-Балта считают, что к Северо-Западу эта проблема прямого отношения пока не имеет. Хотя и серьезно влияет на объем грузовых и туристических перевозок. Как заметила заместитель директора департамента государственной политики в области морского и речного транспорта **минтранса** Ирина Ориничева, на сегодняшний день Волга практически потеряна как транзитная транспортная артерия, из-за чего исчезли такие круизные маршруты, как Санкт-Петербург – Астрахань, Москва – Астрахань или Москва – Волгоград. Однако сильнее всего пострадали грузоперевозки – для прохода груженых кораблей нужна гарантированная глубина в 4,5 метра, согласно стандартам Единой глубоководной системы, объединяющей российские речные пути европейской части страны. При этом уже четверть водных магистралей обмелела до четырех метров, а местами и до двух с небольшим, что привело к серьезному сокращению объема грузоперевозок.

Впрочем, в СЗФО дела пока обстоят вполне благополучно.

– На Волго-Балте глубин сейчас вполне хватает, уровень в Ладожском озере подрос на 60 сантиметров, на реке Шексне и на Белом Озере воды также предостаточно, – рассказал Аркадий Биргер. – Сейчас идет подготовка гидротехнических сооружений, которые будут введены в строй к 30 апреля.

Пресловутые гидротехнические сооружения, или, попросту, шлюзы, – давняя головная боль администрации Волго-Балтий-ской магистрали – в этом году заработают одними из последних в российской системе речных коммуникаций. За прошедшие с момента открытия 53 года многие элементы и сооружения Волго-Балта ни разу не ремонтировались. В частности, еще в 2012 году состояние Волховского шлюза было признано крайне опасным, а Волховстроевская транспортная прокуратура велела немедленно начать его реконструкцию, которая должна быть завершена до 2019 года и обойдется бюджету в 1,3 миллиарда рублей. 1100-километровая система каналов, озер и рек, соединяющая Волгу с Балтийским морем, до сих пор остается одной из важнейших водных магистралей страны, но шлюзы по-прежнему отделаны деревом, а их механизмам давно пора на пенсию.

Тем не менее, администрация Волго-Балта заявляет, что особых проблем со шлюзами нет, все они работают (по крайней мере, должны работать) исправно.

– На сегодняшний день не закрыт только один, седьмой шлюз на реке Шексне. Однако это не скажется на пропускной способности водных путей, поскольку он фактически является дублером соседнего восьмого шлюза, а тот находится в рабочем состоянии, так что кораблям не грозит задержка, – подчеркнул Биргер.

Отметим, что еще в 2012 году было принято решение выделить из федеральной казны 13 миллиардов рублей на комплексное обновление гидросооружений Волго-Балта. В программу входит реконструкция 11 шлюзов и трех гидроэлектростанций, расширение судовых ходов, укрепление берегов, модернизация систем навигации и радарного контроля. В итоге, по словам чиновников, на сегодняшний день пропускную способность удалось увеличить в 2,5 раза.

Тем временем

Старт навигации по Волго-Балту означает одновременное начало сезона разводки мостов в Северной столице. В этом году чиновники пошли на нововведение, которое понравится судовладельцам и туристам, но вряд ли будет оценено простыми горожанами и автомобилистами. Отныне Дворцовый и Троицкий мосты будут разводить на 15 минут раньше обычного – в 01.10 и 01.20 соответственно. Это сделано для того, чтобы туристы смогли полюбоваться процессом поднятия крыльев мостов перед тем, как по Неве пойдет колонна сухогрузов и барж. По мнению властей, такой ход повысит безопасность судоходства и позволит избежать случайного столкновения барж с прогулочными судами.

<https://rg.ru/2017/04/11/reg-szfo/administraciia-volgo-balta-obiavila-o-preodolenii-krizisa.html>

*Воздушный транспорт*

### КОММЕРСАНТ ПРИВОЛЖЬЕ; АННА ПАВЛОВА; 2017.04.12; ОТКРЫВАЯ ГРАНИЦЫ

Холдинг «Аэропорты регионов», год назад построивший и запустивший в эксплуатацию новый терминал нижегородского аэропорта, наконец, сможет перевести туда международные перелеты: межведомственная комиссия согласовала открытие пограничного пункта в новом здании аэровокзала. Это позволит увеличить пропускную способность аэропорта на международных направлениях до 600 человек в час в каждом направлении. Пока международные рейсы принимает старый терминал, который после перевода рейсов будет законсервирован, а на время чемпионата мира по футболу вновь откроется, чтобы развести потоки болельщиков. Позже старый терминал снесут для строительства еще одного нового.

О том, что межведомственная комиссия подписала акт о приемке пограничного пункта пропуска в новом терминале международного аэропорта Стригино, „Ъ“ сообщил исполнительный директор ПАО «Международный аэропорт Нижний Новгород» (МАНН, входит в холдинг «Аэропорты регионов», контролируется группой «Ренова») Денис Букин. По его словам, этот пункт пропуска проверили контролирующие органы и признали, что он соответствует всем требованиям к организации пограничного и таможенного контроля. По словам господина Букина, документ был подписан еще 27 марта, и в ближайшее время международные рейсы из старого здания аэропорта будут переведены в новый аэровокзал. «Фактически дело осталось за некоей формальностью –подписанием приказа **Минтранса** РФ об открытии нового терминала для зарубежных рейсов. Когда такой приказ будет подписан, мы за день переведем все международные перелеты на обслуживание в новое здание, потому что аэропорт к обслуживанию международных пассажиров в новом терминале полностью готов», – сообщил директор аэропорта. Пропускная способность пограничного пункта составит порядка 740 пассажиров в час в двух направлениях: в новом терминале будут работать 37 паспортных кабин. «Мы здесь сдержаны только нормативом по оформлению одного пассажира погранслужбой, все остальные элементы терминала рассчитаны на гораздо больший пассажиропоток», – добавляет Денис Букин.

Напомним, новый терминал нижегородского аэропорта открылся 30 марта 2016 года. Тогда в него перевели обслуживание внутрироссийских рейсов, а перевод международных направлений планировался на второй квартал 2016 года, однако пункт пропуска до сих пор не открылся. В аэропорту утверждают, что в годовой задержке виновато ФГУП Росгранстрой, подведомственное федеральному **Минтрансу** (ранее – Росграница). ­»Работы по организации пункта пропуска велись в рамках федеральной целевой программы (ФЦП) и подписанного нами соглашения. Мы выполнили взятые на себя обязательства, но федеральные средства так и не поступили. Поэтому мы были вынуждены нести собственное финансирование и потратили около 400 млн руб., а также взяли на себя координационную работу», – рассказывает Денис Букин. Кроме того, аэропорту пришлось нести расходы по содержанию старого терминала, в том числе эксплуатационные расходы и затраты на персонал.

После перевода международных рейсов в новый терминал старое здание аэровокзала будет закрыто и законсервировано, параллельно планируется готовить его к чемпионату мира по футболу. «Старый терминал будет задействован во время чемпионата мира, чтобы развести потоки болельщиков разных команд – таково требование FIFA. К чемпионату мы проведем некоторое дооснащение, чтобы обслужить требуемый международный поток, и косметический ремонт», – рассказывает господин Букин. В частности, пропускная способность старого терминала на международных линиях будет увеличена почти вдвое – до 320 пассажиров в час. «Для этого придется дооснастить здание новыми кабинами паспортного контроля. Надеемся, что это сделает Росгранстрой, а мы приведем в надлежащий вид помещение», – добавляет директор аэропорта.

В Росгранстрое подтвердили, что к ЧМ-2018 ведомство запланировало дооснащение старого терминала 14 мобильными стойками паспортного контроля, что позволит дополнительно увеличить пропускную способность аэропорта на период ЧМ. На эти цели планируется выделить федеральные средства, объема которых в Рогранстрое не называют. Также в ведомстве не раскрывают затрат федбюджета на оснащение пункта пропуска в новом терминале, но отмечают, что свои обязательства ФГУП выполнило в полном объеме. «В рамках ФЦП и в соответствии с выделенными лимитами бюджетных средств ФГКУ Росгранстрой осуществило работы по техническому перевооружению пункта пропуска через государственную границу РФ в Стригино.

Работы по техперевооружению объекта завершены в первом квартале, благодаря чему пропускная способность пункта пропуска увеличилась до 600 чел./час на прилет и 600 чел./час на вылет», – сообщил „Ъ“ руководитель Росгранстроя Леонид Бершанский. Вопросы „Ъ“ о сроках открытия пункта пропуска в ведомстве переадресовали собственнику аэропорта, поскольку «именно он является инициатором строительства нового терминала в аэропорту Стригино».

Предполагается, что после проведения чемпионата мира по футболу в дальнейшей перспективе старый терминал будет снесен для строительства еще одного нового.

<http://www.kommersant.ru/doc/3268578>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; КИРА ЛАТУХИНА; 2017.04.11; ЗА ВЕРСИЕЙ НИЧЕГО НЕТ

Кремль ответил на выводы польской комиссии о трагедии под Смоленском

В Кремле не знают, на чем основываются выводы польской комиссии по расследованию причин крушения самолета экс-президента Польши Леха Качиньского под Смоленском. Об этом заявил пресс-секретарь президента России Дмитрий Песков. По его словам, записи разговоров на борту Ту-154М не содержат информации о взрыве.

На просьбу прокомментировать заявления о произошедшем на борту взрыве, Дмитрий Песков сказал журналистам: «Мы не можем это прокомментировать, мы не знаем, чем руководствовалась эта комиссия, на чем она основывала свои выводы».

«У следствия есть определенные данные: и записи разговоров на борту, и записи пилотов и диспетчеров, которые таких свидетельств не содержат», – заключил пресс-секретарь президента.

В понедельник, в седьмую годовщину трагедии под Смоленском (она произошла 10 апреля 2010 года), вторая по счету польская комиссия по расследованию катастрофы распространила материалы своей работы. В них, в частности, утверждается, что еще до касания с землей на борту самолета мог произойти взрыв, причин которого члены комиссии не называют. Каких-либо доказательств версии также не приводится.

Добавим, что проведенные ранее экспертизы и исследования не подтверждали гипотезу о вероятности взрыва на борту президентского лайнера, о чем не раз заявляла в том числе польская прокуратура.

<https://rg.ru/2017/04/11/kreml-otvetil-na-vyvody-polskoj-komissii-o-tragedii-pod-smolenskom.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА КОЛЬДИНА; 2017.04.11; СВЕЖАЯ ГОЛОВА

Роман Бобылев, член Общественного совета Ростуризма:

Конечно, ситуация, о которой пишет «РГ», а именно: возможная отмена чартеров в Турцию, напугала многих россиян, уже успевших забронировать летние туры на турецкое побережье. Но с уверенностью могу сказать, что пока паниковать рано.

Соответствующая телеграмма **Росавиаци**и, в которой говорится о возможной приостановке чартерных рейсов в Турцию, имеет предупредительный характер. И никаких правовых последствий не несет. В ноябре 2015 года Россия уже запрещала перелеты в Турцию. Но тогда и продажа туров в эту страну также попала под запрет. Сейчас речи об этом не идет. А говорится лишь о возможном ограничении нерегулярного авиасообщения с Турецкой Республикой. Регулярные рейсы останутся.

Думаю, что это предупреждение не на пустом месте возникло. В Турции сложилась довольно непростая политическая ситуация. Грядут очередные выборы, исход которых непредсказуем. В прошлый раз дело едва-едва не дошло до военного переворота. Естественно, наше государство заботится о безопасности своих граждан. И коль скоро исход окажется неблагоприятным, то чартеры, скорее всего, действительно отменят. Но если все пройдет благополучно, то мы с вами спокойно полетим отдыхать на турецкие пляжи. Поэтому я и говорю, что паниковать пока рано. Надо подождать. В ближайшее время, полагаю, ситуация прояснится.

При развитии ситуации по худшему сценарию турфирмы, у которых Турция является приоритетным направлением, безусловно, понесут большие убытки. Не исключено, что у них даже возникнут проблемы с заменой туров или возвратом денежных средств. Ведь до сего момента никаких предпосылок к тому, что Турция снова окажется под запретом, не было. Операторы активно предлагали туда «путевки» и наверняка уже провели некоторые авансовые платежи отельерам и авиаперевозчикам.

Туристам же, собиравшимся отдохнуть в Турции, придется менять свои планы. Что, в общем-то, тоже мало приятно. Повезет тем, кому это предстоит делать не за несколько дней до отпуска.

<https://rg.ru/2017/04/11/roman-bobylev-turistam-sobiraiushchimsia-v-turciiu-rano-panikovat.html>

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.11; ПРАВИЛА ПРОВЕРКИ АВИАТОПЛИВА В РФ МОГУТ БЫТЬ РАССМОТРЕНЫ НА ПЛОЩАДКЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА

Правила контроля качества авиационного топлива должны быть рассмотрены на площадке правительства, считают участники заседания комитета Совета Федерации по экономической политике.

Как сообщил в ходе заседания во вторник заместитель директора департамента госполитики в области гражданской авиации **Минтранса** РФ Андрей Шнырев, проект приказа ведомства, устанавливающий новые правила контроля качества авиатоплива, планируется направить на регистрацию в Минюст в течение месяца. «Проект (приказа – ИФ) уже прошел общественное обсуждение, сейчас находится на завершающей стадии – правовое управление производит его экспертизу. Мы планируем предоставить его на подпись министру (транспорта – ИФ) в конце месяца – начале следующего и отправить на регистрацию в Минюсте», – сказал чиновник.

А.Шнырев пояснил, что в подготовленных изменениях отражены принципы проверки авиатоплива в ходе его производства, транспортировки, промежуточного хранения и заправки воздушных судов в соответствии с международными требованиями, установленными ICАО и IATA. Вместе с тем, по его словам, новыми правилами уже сейчас руководствуются «большинство крупных» российских авиаперевозчиков.

Как сообщала в марте газета «Коммерсантъ», за два года после отмены в РФ процедуры обязательной сертификации ТЗК и лабораторий контроля качества авиакеросина **Минтранс** так и не разработал новых нормативных требований. По данным газеты, авиаторам приходится руководствоваться документами «с неопределенным правовым статусом» и самим проводить аудит всех участников процесса заправки, что создает проблемы с качеством топлива и угрожает безопасности полетов. Однако в **Минтрансе** отрицают наличие проблемы. «Сейчас (правового – ИФ) вакуума нет», – сказал А.Шнырев во вторник, объяснив, что «просто для авиакомпаний действуют двойные правила».

Между тем президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Владимир Тасун настаивает, что после отмены нескольких нормативных актов «данный вид деятельности оказался вне правового поля». «К сожалению, взгляды различных органов – **Минтранса**, Минэнерго, Ростехнадзора – на наличие имеющихся проблем в авиатопливообеспечении, мягко говоря, не совпадает. Поэтому мы посчитали, что данный вопрос должен быть рассмотрен на площадке правительства», – сказал В.Тасун, выступая на заседании комитета СФ во вторник.

Глава комитета Юрий Неелов поддержал эту инициативу. «Этот вопрос надо, не дожидаясь, рассмотреть на площадке правительства, обязательно мы такие рекомендации (главе правительства Дмитрию – ИФ) Медведеву напишем», – отметил он.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.11; КОЛИЧЕСТВО ПОЛЕТОВ НАД РФ В МАРТЕ ВЫРОСЛО НА 7,9% – РОСАВИАЦИЯ

Интенсивность движения в воздушном пространстве России в марте 2017 г. увеличилась на 7,95% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сообщила **Росавиаци**я.

Всего российские и зарубежные авиакомпании выполнили 112,002 тыс. полетов над РФ.

Количество полетов, выполненных на внутренних воздушных линиях, в марте выросло на 6,84%, до 55,558 тыс., на международных – на 9,05%, до 56,444 тыс. Число транзитных полетов в небе над РФ увеличилось на 6,73%, до 22,324 тыс.

По данным **Росавиаци**и, в I квартале 2017 г. интенсивность движения в воздушном пространстве России увеличилась на 5,72% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Всего в январе-марте российские и зарубежные авиакомпании выполнили 312,783 тыс. полетов над РФ. Количество полетов, выполненных на внутренних воздушных линиях, в I квартале выросло на 4,51%, до 152,124 тыс., на международных – на 6,89%, до 160,659 тыс. Число транзитных полетов в небе над РФ увеличилось на 4,01%, до 63,508 тыс.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Intensivnost-dvizheniya-v-vozdushnom-prostranstve-RF-v-I-kvartale-virosla-na-57-2017-04-11/>

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.11; ПЕСКОВ: ТЕМА ЧАРТЕРНЫХ АВИАРЕЙСОВ В ТУРЦИЮ – НЕ ВОПРОС КРЕМЛЯ

Пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков воздержался от комментариев сообщений о том, что «**Росавиаци**я» предупредила туристические компании о возможной приостановке чартерных рейсов в Турцию.

«Эта тема правительства и «**Росавиаци**и». Это не вопрос Кремля», – сказал Д.Песков.

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/4172789>

<https://ria.ru/society/20170411/1491981304.html>

<https://rg.ru/2017/04/11/peskov-vopros-otmeny-charterov-v-turciiu-ne-otnositsia-k-kompetencii-kremlia.html>

<http://izvestia.ru/news/681269>

<https://www.gazeta.ru/business/news/2017/04/11/n_9908831.shtml>

### ТАСС; КИРИЛЛ ЖАРОВ; 2017.04.11; В ТУРЦИИ НЕ ПОЛУЧАЛИ ОФИЦИАЛЬНЫХ ДАННЫХ О ВОЗМОЖНОЙ ПРИОСТАНОВКЕ ЧАРТЕРОВ ИЗ РФ

Чартерные рейсы между Россией и Турцией осуществляются в прежнем режиме, никакой официальной информации об их возможном прекращении турецкой стороне не поступало. Об этом корреспонденту ТАСС сообщили в департаменте международного авиасообщения Главного управления гражданской авиации Турции (ГУГА).

«Мы видим в СМИ эти новости о возможной приостановке чартеров из России, но ничего кроме этого у нас нет. Никаких официальных запросов или распоряжений от российских или турецких уполномоченных ведомств нам не поступало», – сказал представитель ГУГА. Он отметил, что «чартеры летают из России так же, как и прежде, а в сфере регулярных рейсов интенсивность с этого года выросла почти в два раза».

Относительно последствий возможной приостановки чартеров сотрудник ГУГА указал, что «в отсутствии официальных решений об этом говорить рано». «Будет ли ответная реакция, с какой стороны она последует и в какой сфере, мы сказать не можем. Пока официально ситуация никак не изменилась», – сообщили в управлении.

Ранее стало известно, что **Росавиаци**я разослала авиаперевозчикам телеграмму, в которой говорилось о возможной приостановке чартерных полетов в Турцию из-за сложной политической обстановки в этой стране. **Росавиаци**я просит авиакомпании «принять необходимые меры при планировании существующих чартерных программ». Телеграмма, текст которой имеется в распоряжении ТАСС, подписана заместителем руководителя **Росавиаци**и Олегом Климом.

Россия уже закрывала чартерное авиасообщение с Турцией. Это было сделано в конце октября 2015 года в ответ на атаку турецких ВВС на российский бомбардировщик, осуществлявший задание в рамках антитеррористической операции в небе над Сирией.

<http://tass.ru/ekonomika/4173603>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2017.04.11; «ТУРПОМОЩЬ» ПРИЗВАЛА НЕ ПАНИКОВАТЬ ИЗ-ЗА ВОЗМОЖНОЙ ОТМЕНЫ ЧАРТЕРОВ В ТУРЦИЮ

Оснований для паники и возврата клиентами туров в Турцию в связи с сообщениями о возможной приостановке чартерных авиарейсов в Турцию нет, поскольку нет официальных распоряжений на сей счет, считает директор ассоциации «Турпомощь» Александр Осауленко.

Ранее источник в отрасли заявил РИА Новости, что **Росавиаци**я разослала российским авиакомпаниям телеграмму, в которой говорится о возможной приостановке чартерных рейсов в Турцию в связи со сложной внутриполитический обстановкой в этой стране.

«Оснований для паники какой-то нет. До тех пор, пока официальной бумаги мы не увидим, а, насколько мне известно, **Росавиаци**я не собирается такую бумагу в ближайшее время публиковать, лучше потребительский невроз успокоить. Мы не воспринимаем эту новость как запрет на перспективу даже на возможную по полетам в Турцию», – сказал РИА Новости Осауленко.

Он отметил, что, несмотря на неофициальный характер информации о возможной отмене чартеров, некоторые туристы сейчас все же поддаются панике. «Люди сейчас просто нарушают свои планы, теряют деньги, и все на неких мнениях и слухах», – добавил он.

«Но не стоит паниковать, стоит подождать, посмотреть на ситуацию со стороны. Все уляжется», – посоветовал Осауленко.

Ранее представители туроператоров также рассказали агентству, что фиксируют лишь единичные отказы от туров в Турцию из-за возможной приостановки чартерных полетов в эту страну, или вовсе не получают возвратов, и продолжают работать с чартерными программами.

<https://ria.ru/tourism/20170411/1491996056.html>

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.11; ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ЕГИПТОМ ОСТАЕТСЯ ПОД ВОПРОСОМ – ИСТОЧНИК

Возобновление авиасообщения между Россией и Египтом может быть вновь отложено, сообщил «Интерфаксу» источник в авиационных кругах.

«Обстановка с безопасностью в Египте, к сожалению, остается нестабильной. В этих условиях однозначно гарантировать неприкосновенность туристов из России вряд ли кто возьмется. В этой связи пока не приходится говорить о возобновлении авиасообщения между двумя странами», – сказал собеседник агентства.

Он напомнил, что в аэропорту Каира был возведен новый терминал, где учтены пожелания российской стороны в части авиабезопасности. «Однако часть требований российской стороны по вопросам безопасности до сих пор остается неурегулированными, но это является менее существенным препятствием, нежели тревога за судьбу российских туристов, которых в новый терминал нужно безопасно доставить либо, наоборот, перевезти из терминала в отель», – сказал собеседник агентства.

9 апреля в египетских городах Танта и Александрия произошла серия скоординированных террористических атак в христианских храмах. После терактов Каир ввел в стране чрезвычайное положение на три месяца.

### EASTRUSSIA.RU; 2017.04.12; МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ЗАЯВИЛО О ПЛАНАХ СОЗДАНИЯ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ ПРОИЗВОДСТВА МАЛЫХ САМОЛЕТОВ

Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта приступит к поиску инвестора для организации в Хабаровском крае производства самолетов для внутренних региональных и местных авиаперевозок, следует из сообщения пресс-службы Минвостокразвития по итогам совещания с участием представителей регионов, **Минтранса** и Минпромторга РФ, а также **Росавиаци**и. Как заявил замминистра РФ по развитию Дальнего Востока Артур Ниязметов, в макрорегионе, и прежде всего на ТОР «Комсомольск», есть для этого площадки и компетенции. «Сегодня актуален вопрос модернизации авиапарка для внутрирегиональных и межрегиональных авиаперевозок на Дальнем Востоке. Очевидно, что парк воздушных судов устаревает, сейчас есть потребность в 136 самолетах и 46 вертолетах. Конечно, наилучший вариант – обеспечить регионы продукцией отечественных заводов», – цитирует его пресс-служба.

Как отмечается, Сибирский НИИ авиации им. С.А.Чаплыгина уже ведет под контролем Минпромторга проектирование малых самолетов вместимостью до девяти человек. Презентация самолета намечена на июль и пройдет на авиасалоне МАКС-2017. Сертификацию самолета предполагается завершить через полтора года.

<http://www.eastrussia.ru/news/minvostokrazvitiya-zayavilo-o-planakh-sozdaniya-v-khabarovskom-krae-proizvodstva-malykh-samoletov-/>

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.11; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С ИЮНЯ ПЛАНИРУЮТ НАЧАТЬ ПОЛЕТЫ ИЗ «ЖУКОВСКОГО» В КИТАЙ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) с 5 июня планируют начать полеты в Пекин из подмосковного аэропорта «Жуковский», говорится на сайте аэропорта.

Рейсы будут выполняться по понедельникам, вторникам и средам на лайнерах A320. Продажа билетов доступна на сайте перевозчика.

«Жуковский» открылся в мае 2016 г., первый рейс принял в сентябре. На сегодня в аэропорту обслуживаются российская авиакомпания «Уральские авиалинии» (выполняет рейсы в Душанбе и Худжанд), киргизская Air Manas (рейс в Бишкек) и белорусская «Белавиа» (рейс в Минск). В 2016 году «Жуковский» обслужил около 53 тыс. человек при прогнозе на 350-400 тыс. человек.

**Вернуться в оглавление**